



FUNDAÇÃO UNIVERSIDADE FEDERAL DO TOCANTINS
CAMPUS UNIVERSITÁRIO DE PALMAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO REGIONAL

MIRLENE ALVES DA SILVA

A DINÂMICA TERRITORIAL DO DISTRITO DE LUZIMANGUES E
O FENÔMENO DA MIGRAÇÃO PENDULAR

PALMAS, TO

2023

Mirlene Alves da Silva

**A dinâmica territorial do Distrito de Luzimangues e o fenômeno da
migração pendular**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Regional da Universidade Federal do Tocantins (UFT), como requisito à obtenção do grau de Mestre em Desenvolvimento Regional.

Orientador: Prof. Dr. João Aparecido Bazzoli

Palmas, TO

2023

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
Sistema de Bibliotecas da Universidade Federal do Tocantins

A474d Alves da Silva, Mirlene.

A dinâmica territorial do Distrito de Luzimangues e o fenômeno da migração pendular. / Mirlene Alves da Silva. – Palmas, TO, 2023.
104 f.

Dissertação (Mestrado Acadêmico) - Universidade Federal do Tocantins – Câmpus Universitário de Palmas - Curso de Pós-Graduação (Mestrado) em Desenvolvimento Regional, 2023.

Orientador: João Aparecido Bazzoli

1. Urbanização de Luzimangues. 2. Dinâmica territorial. 3. Movimento pendular. 4. Direito à cidade. I. Título

CDD 338.9

TODOS OS DIREITOS RESERVADOS – A reprodução total ou parcial, de qualquer forma ou por qualquer meio deste documento é autorizado desde que citada a fonte. A violação dos direitos do autor (Lei nº 9.610/98) é crime estabelecido pelo artigo 184 do Código Penal.

Elaborado pelo sistema de geração automática de ficha catalográfica da UFT com os dados fornecidos pelo(a) autor(a).

Mirlene Alves Da Silva

**A dinâmica territorial do Distrito de Luzimangues e o fenômeno da migração
pendular**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação
em Desenvolvimento Regional da Universidade
Federal do Tocantins para obtenção do título de
Mestre.

Orientador: Prof. Dr. João Aparecido Bazzoli

Aprovada em 13 de março de 2023.

BANCA EXAMINADORA:



Prof. Dr. João Aparecido Bazzoli (Orientador) – UFT



Prof. Dr. Antônio José Pedroso Neto - UFT



Prof. Dr. Bruno Soeiro Vieira - UFPA

Dedico este trabalho a minha família e a todos
que contribuíram de alguma forma para a sua
realização.

AGRADECIMENTOS

Primeiramente a Deus, por estar comigo em todos os momentos, guiando-me nas escolhas e dando-me força para seguir em frente.

Ao professor Dr. João Aparecido Bazzoli, meu orientador, pelo incentivo e pela orientação acadêmica que possibilitou a conclusão da pesquisa.

Agradeço aos demais professores do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional da Universidade Federal do Tocantins, por transmitirem e dividirem conosco os seus conhecimentos.

Agradeço aos membros da banca de defesa por aceitarem nosso convite e compartilharem desse momento tão importante: Professor Dr. Antônio José Pedroso Neto e o Professor Dr. Bruno Soeiro Vieira.

A minha família, pela compreensão e apoio, principalmente, nos momentos difíceis. A meus pets Paloma, Mel e Nino, por passar as noites em claro comigo, ao lado do computador.

Aos demais familiares e amigos, por compreenderem as constantes ausências. E a todos que contribuíram de alguma forma para a realização desta pesquisa. Enfim, obrigada por tudo.

“Devemos nos preparar para estabelecer os alicerces de um espaço verdadeiramente humano, de um espaço que possa unir os homens para e por seu trabalho, mas não para em seguida dividi-los em classes em exploradores e explorados; um espaço matéria-inerte que seja trabalhada pelo homem, mas não se volte contra ele; um espaço Natureza social aberta à contemplação direta dos seres humanos, e não um fetiche; um espaço instrumento de reprodução da vida, e não uma mercadoria trabalhada por outra mercadoria, o homem fetichizado”

(Milton Santos, em Pensando o Espaço do Homem).

RESUMO

O processo de produção do espaço urbano no Distrito de Luzimangues, em Porto Nacional, Tocantins, deu-se em dois momentos subsequentes: o primeiro veio especialmente pela mercantilização da terra, devido ao parcelamento desordenado neste local, com vistas a retenção especulativa, em razão de sua proximidade com a capital Palmas; no momento seguinte e como resultado deste primeiro momento, houve a proliferação de loteamentos despertando a atenção de pessoas que enxergaram nesse lugar a oportunidade, para além da especulação econômica, de construir a sua casa própria. Vê-se, então, nesta dinâmica territorial, o impulsionamento do crescimento urbano e da expansão do referido Distrito, gerando novas demandas por equipamentos e por serviços públicos, que, em um primeiro momento, foram estendidas à capital, Palmas. Porém, a situação tem perdurado e, atualmente, a população reivindica que essas demandas detectadas sejam atendidas pelo Poder público local no próprio Distrito. Este estudo analisa a dinâmica territorial de Luzimangues, como um espaço urbano consolidado, a partir do fenômeno da migração pendular e os reflexos desse modelo de urbanização periférica implantado, que impossibilita o exercício pleno do Direito à cidade, considerando a formação socioespacial do Distrito de Luzimangues, a partir da visão analítica do fenômeno da migração pendular em direção à capital, Palmas, introduzindo nesta estrutura dialética a atuação dos seus agentes sociais. Incluiu-se, também, a visão de sua interdependência socioeconômica, o estabelecimento de uma relação entre a busca por melhores serviços públicos, a necessidade da estruturação local (moradia, saúde, educação, transporte, lazer) e do protagonismo cidadão na produção do espaço urbano. Para realização deste trabalho, foram coletados dados em campo em duas etapas; a primeira com um questionário direcionado aos moradores e outra com entrevistas realizadas com gestores e lideranças políticas e sociais do Distrito de Luzimangues. Concluiu-se com o trabalho que as transformações ocorridas no espaço urbano e sua dinâmica territorial têm como referência Palmas, constatando-se o fenômeno da migração pendular, identificado a partir da observação da diferenciação de como o espaço é concebido, percebido e vivido pelos seus diversos agentes sociais. Verificou-se também que, a participação social no local ainda é tímida, mas tem sido buscada por meio de formação de lideranças, na linha institucional de reunir esforços para eleger representantes políticos que objetive fortalecer a luta por infraestrutura e investimentos neste local.

Palavras-chave: Urbanização de Luzimangues. Dinâmica territorial. Movimento pendular. Direito à cidade.

ABSTRACT

The production process of urban space in the District of Luzimangues, in Porto Nacional, Tocantins, took place in two subsequent moments: the first came especially from the commodification of the land, due to the disorderly subdivision in this place, with a view to speculative retention, due to its proximity to the capital Palmas; in the next moment and as a result of this first moment, there was a proliferation of subdivisions, attracting the attention of people who saw in this place the opportunity, beyond economic speculation, to build their own house. It is then seen, in this territorial dynamic, the impetus of urban growth and the expansion of the aforementioned District, generating new demands for equipment and public services, which were initially extended to the capital, Palmas. However, the situation has persisted and currently the population claims that these detected demands are met by the local government in the District itself. This study analyzes the territorial dynamics of Luzimangues, as a consolidated urban space, based on the phenomenon of commuting and the consequences of this implanted peripheral urbanization model, which makes the full exercise of the Right to the city impossible, considering the socio-spatial formation of the District of Luzimangues, based on the analytical view of the phenomenon of commuting towards the capital, Palmas, introducing the actions of its social agents into this dialectical structure. The vision of its socioeconomic interdependence was also introduced, the establishment of a relationship between the search for better public services, the need for local structuring (housing, health, education, transport, leisure) and citizen protagonism in the production of urban space. To carry out this work, data were collected in the field in two stages; the first with a questionnaire aimed at residents and the other with interviews with managers and political and social leaders of the District of Luzimangues. It was concluded with the work that the transformations that occurred in the urban space and its territorial dynamics have Palmas as a reference, verifying the phenomenon of pendular migration, identified from the observation of the differentiation of how the space is conceived, perceived and lived by its various social agents. It was also verified that, the social participation in the place is still timid, but it has been sought through leadership training, in the institutional line of joining efforts to elect political representatives that aim to strengthen the fight for infrastructure and investments in this place.

Palavras-chave: Urbanization of Luzimangues. Territorial dynamics. Pendulum movement. Right to the city.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Ilustração 1 - Distribuições de distritos no território de Porto Nacional.....	22
Ilustração 2 - Tabela de ocupação e uso do solo em Luzimangues.....	26
Ilustração 3 - Evolução urbana do Distrito de Luzimangues.....	27
Ilustração 4 - Tabela de evolução da mancha urbana no Distrito de Luzimangues.....	28
Ilustração 5 - Cidades limítrofes a Palmas.....	29
Ilustração 6 - Mapa de fluxos pendulares a Palmas.....	30
Ilustração 7- Mapa de localização do Distrito de Luzimangues.....	56

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Perfil do Morador - Sexo.....	59
Gráfico 2 - Perfil do Morador - Idade.....	60
Gráfico 3 - Perfil do Morador - Grau de instrução.....	61
Gráfico 4 - Perfil do Morador - Renda Familiar.....	61
Gráfico 5 - Perfil do Morador - Moradia.....	62
Gráfico 6 - Quantidade de Pessoas na Residência.....	63
Gráfico 7 - Profissão/Ocupação.....	63
Gráfico 8 – Empregado.....	64
Gráfico 9 - Município em que trabalha.....	64
Gráfico 10 - Quanto tempo mora no Luzimangues.....	65
Gráfico 11 - Cidade que mora antes.....	65
Gráfico 12 - Serviços básicos de saúde.....	66
Gráfico 13 - Compras básicas.....	67
Gráfico 14 - Frequenta bares.....	67
Gráfico 15 - Frequenta restaurantes.....	68
Gráfico 16 - Frequenta clubes.....	68
Gráfico 17 - Frequenta festas.....	69
Gráfico 18 - Frequenta igrejas.....	69
Gráfico 19 - Frequência que vai a Palmas.....	70
Gráfico 20 - Qual meio de transporte utiliza.....	71
Gráfico 21 - Por qual motivo se desloca para Palmas.....	71
Gráfico 22 - Qual o tempo médio gasto no deslocamento.....	72
Gráfico 23 - O que mais o incomoda no deslocamento.....	72
Gráfico 24 - Qual o gasto médio com deslocamento.....	73
Gráfico 25 - Participação em reuniões e audiências públicas.....	74
Gráfico 26 - Conhecimento de associações e grupos comunitário que atuam no Distrito de Luzimangues.....	74
Gráfico 27 - Participação em Associações ou Grupos Comunitários.....	75
Gráfico 28 - Busca entidades locais do Distrito (ONGs, associações ou grupos comunitários) para o atendimento de demandas.....	75

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	13
1.1 Objetivos:.....	16
1.1.1 Objetivo geral:.....	16
1.1.2 Objetivos específicos:.....	16
2. METODOLOGIA.....	17
2.1 Pesquisa bibliográfica e documental.....	18
2.2 A pesquisa de campo.....	19
2.2.1 Primeira etapa: Questionário.....	19
2.2.2 Segunda etapa: entrevistas.....	20
3 RECORTE ESPACIAL.....	21
3.1 Conexões entre Porto Nacional e o seu Distrito de Luzimangues.....	21
3.2 Distrito de Luzimangues.....	24
3.3 Região Metropolitana de Palmas.....	28
4 LEGISLAÇÃO E GESTÃO DEMOCRÁTICA DO ESPAÇO URBANO.....	32
4.1 Legislação urbana.....	32
4.2 Instrumentos de política urbana e a urbanização de Luzimangues.....	34
4.3 Gestão democrática: a cidade é nossa.....	37
5. DINÂMICA TERRITORIAL, URBANIZAÇÃO E MOVIMENTO PENDULARES.....	39
5.1 Processos de urbanização e as cidades contemporâneas.....	39
5.2 Processo de urbanização e as cidades brasileiras.....	42
5.3 Produção socioespacial do território urbano.....	44
5.4 Processo de segregação socioespacial e o direito à cidade.....	48
5.5 Dinâmica territorial e movimentos pendulares.....	51
6. ANÁLISES DOS DADOS E APRESENTAÇÃO DE RESULTADOS.....	56
6.1 Questões relevantes relativas ao estudo.....	56
6.2 Análise dos dados.....	58
6.3 Primeira etapa: aplicação dos questionários.....	58
6.4 Segunda etapa: realização das entrevistas.....	76
7. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	88
8. REFERÊNCIAS.....	91
APÊNDICE A - TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO (TCLE).....	96
APÊNDICE B - QUESTIONÁRIO APLICADO AOS MORADORES DE LUZIMANGUES:.....	97
APÊNDICE C - ROTEIRO DE ENTREVISTA (presidente ou representante das associações ou movimentos comunitários).....	100
APÊNDICE D - ROTEIRO DE ENTREVISTA (Subprefeito ou gestor indicado por ele).....	101
APÊNDICE E - ROTEIRO DE ENTREVISTA (Lideranças que se destacaram na última eleição municipal).....	101

1 INTRODUÇÃO

O crescimento das cidades se caracteriza pela forma da ocupação urbana e do aumento populacional. Perpassamos por temas essenciais para compreendermos o fenômeno urbano na atualidade, como: a capacidade do homem de transformar o espaço em que vive a partir de suas interações sociais; o resgate de obras clássicas que recupera a origem das cidades; o debate sobre a urbanização de grandes centros urbanos após os períodos de industrialização e o surgimento do capitalismo.

Pontua-se neste viés que, para problematizar a urbanização, é necessário o olhar dialético de ruptura a partir da visão marxista que avalia que as revoluções industriais, tecnológicas e aquelas relacionadas ao capital foram as responsáveis pelas transformações da sociedade e pela intensificação da urbanização refletidas nas cidades contemporâneas. (LEFEBVRE, 2001).

A estrutura analítica e as categorias da urbanização mostram ainda que grandes metrópoles surgiram antes de acontecimentos históricos de impacto, que transformaram a relação homem-cidade. Neste sentido, torna-se possível observar que se credita a tais eventos o despertar do interesse de autores de diferentes áreas do conhecimento (geografia, arquitetura, engenharias, economia, sociologia, direito etc.) pela temática.

Ressalta-se, entretanto, que neste contexto as cidades se tornaram reflexos do resultado da ação de vários agentes sociais ¹responsáveis pela reprodução do espaço urbano. Salienta-se, então, que o Estado, no papel de Poder público, na sua principal atribuição de intervir no espaço urbano para construí-lo e organizá-lo de forma planejada, conforme as necessidades do cidadão e teoricamente visando ao bem comum da população, não tem desempenhado a função de modo a atender as variadas demandas econômica, ambiental e social.

Destarte, a presente pesquisa buscou evidenciar aspectos conflitivos relacionados ao gozo cidadão da urbanidade em contraposição aos valores de uso versus valor de troca, exemplificados em clássicos de Karl Marx², que trouxeram à baila as discussões sobre a renda da terra. Destaca-se neste liame que se recorreu à teoria marxista a partir da década de 1960, quando se lançou holofotes sobre as lutas sociais pela reforma agrária e, posteriormente, estendidas à luta por moradia nas grandes metrópoles. Outra contribuição clássica, ainda que

¹ Os agentes sociais ou agentes formadores do espaço urbanos que fazem e refazem a cidade são: os proprietários dos meios de produção, grandes industriais, os proprietários fundiários, os promotores imobiliários, o Estado e os grupos sociais (CORREIA, 1995).

² Crítica à Economia Política e “O Capital” Marx faz sua análise a partir da mercadoria trazendo para a discussão conceitos como mais valia, valor de uso e valor de troca e outros.

recente, é a obra “Os Limites do Capital”, de David Harvey, publicada originalmente em 1982, que reforça e aprofunda o debate temático.

Acionamos o conceito de direito à cidade na tentativa de posicionar o cidadão no centro do debate do processo de urbanização. Ele é o agente motor na construção do espaço urbano, embora reconheçamos o papel dos agentes políticos e agentes públicos na viabilização do acesso ao direito à cidade, especialmente no que tange ao planejamento dos espaços urbanos fundamentados nas legislações voltadas para uso e ocupação do solo urbano.

Ainda assim, consideramos, ao longo dessa pesquisa, que o planejamento urbano promovido pelos agentes, sejam eles políticos e/ou públicos, sem a devida atuação dos sujeitos envolvidos de plenos direitos e deveres, torna-se o principal responsável pela segregação de espaços urbanos e a criação de espaços excludentes. A este respeito, consideramos que a dinâmica territorial se refere à mobilização de agentes sociais e organizações/instituições locais com finalidade de atuarem no processo do espaço urbano de Luzimangues, Distrito de Porto Nacional, Estado do Tocantins. Deste modo, buscou-se entender que a dinâmica territorial das cidades quase sempre não segue as normativas legais instituídas, cabendo aos moradores sua configuração, por vezes enviesada.

Constitui essa dinâmica territorial também a migração pendular, fenômeno urbano aqui entendido como o deslocamento diário de um corpo populacional a outro município, geralmente mais desenvolvido e central, em busca de serviços inexistentes no município em que reside. Encabeçam a lista de exemplos que motivam a migração diária, atividades como trabalho, comércio, estudo e lazer. Essa compreensão, que pretendemos elucidar neste trabalho, pavimenta a proposta exploratória de análise da complexidade de uma urbanização desconexa, fora de lugar e com vieses político e econômico.

Assim sendo e considerando o fenômeno urbano como complexo e dinâmico, é essencial uma análise a partir de uma perspectiva histórica dos processos de urbanização das cidades trazendo para o debate conceitos de formação e produção do espaço. Assim, a questão central que se propõe como eixo para as reflexões da presente pesquisa é a seguinte: sob a ótica dos atores sociais e/ou agentes modificadores do espaço (poder público, comerciantes, associações e cidadãos) como vêm sendo produzido o espaço urbano do Distrito de Luzimangues, quais fatores são predominantes na dinâmica territorial do Distrito, a partir da migração pendular, e quais os reflexos desse fenômeno no exercício do direito à cidade?

Nossa hipótese inicial é que o Distrito em questão possui uma interdependência

socioeconômica em relação a Palmas³, que pode ser observada a partir das variáveis de migração pendular, e que a participação social favorece a representação da coletividade na cobrança por políticas públicas portuenses, no que diz respeito à busca por melhoria da qualidade de vida dos seus moradores, fato determinante no exercício do direito à cidade. Além disso, Palmas é a cidade mais desenvolvida na conurbação, o que coloca a migração pendular no eixo do problema da dinâmica territorial local.

O estudo justifica-se em razão da necessidade e da busca de entender esta dinâmica territorial contextualizada, com vistas ao fenômeno da migração pendular e reflexos desse modelo de urbanização no exercício do direito à cidade.

Para a análise da territorial do referido Distrito quanto aos aspectos ligados ao fenômeno da migração pendular e os reflexos desse modelo de urbanização no exercício do direito à cidade, buscou-se, como base teórica: Lefebvre (2001), Jardim (2011) e Harvey (2014), entre outros para que pudesse ser ancorada a argumentação. A base legal também esteve presente em toda a discussão desta pesquisa.

A dissertação está estruturada em sete capítulos da seguinte forma: no primeiro capítulo, introduzimos o leitor quanto aos objetivos, justificativa e categorias teóricas da presente pesquisa.

No segundo capítulo, abordamos a metodologia, tendo o estudo de caso como método, por possibilitar como instrumentos de coleta de dados a utilização de questionários com moradores do Distrito de Luzimangues e entrevistas com entidades da sociedade civil organizada e gestores municipais. Acrescentamos também o cronograma de execução do projeto.

No terceiro capítulo, apresentamos o recorte espacial da área de estudo (Município Sede – O Distrito e Região Metropolitana de Palmas), o histórico e as principais características do Distrito (tamanho, ocupação, quantidade de lotes, número de habitantes, entre outros). Nessa fase, documentos da Prefeitura de Porto Nacional e produções acadêmico-científicas nos auxiliarão na pesquisa.

No quarto capítulo, problematizamos a legislação pertinente às questões de planejamento urbano e questões legais, que permeiam a produção do espaço urbano, especialmente aquelas relacionadas à circunscrição do estudo: o município de Porto Nacional.

³ Um relatório elaborado em 2014 sobre o crescimento urbano de Palmas, embora reconheça Luzimangues como Distrito de Porto Nacional, posiciona e cita Luzimangues por diversas como “setor” de Palmas e afirma: “O distrito de Luzimangues é mais próximo de Palmas do que do centro administrativo da própria cidade de Porto Nacional (localizado em seu sudeste, ao sul de Palmas), o que demonstra, por si só, clara relação com Palmas e não com Porto Nacional” (JUAN, 2014, p. 30).

No quinto capítulo, prosseguimos com a discussão das categorias teóricas, tais como processo de urbanização, produção do espaço, direito à cidade e movimento pendular, tomando como base autores multidisciplinares que contribuem para a análise.

E, finalmente no sexto capítulo, apresentamos a análise dos dados e resultados e o sétimo capítulo as considerações finais desta pesquisa.

1.1 Objetivos

1.1.1 Objetivo geral:

- Analisar a dinâmica territorial do Distrito de Luzimangues a partir do fenômeno de migração pendular e os reflexos desse modelo de urbanização no exercício do direito à cidade.

1.1.2 Objetivos específicos:

- Caracterizar o Distrito de Luzimangues, abarcando a sua formação, principais atividades econômicas, serviços disponíveis, perfil dos moradores, e sua inserção no contexto da região metropolitana de Palmas;
- Analisar a atuação dos agentes sociais no processo de urbanização do Distrito de Luzimangues, evidenciando como essa atuação tem refletido no exercício do direito à cidade;
- Identificar as variáveis de movimentação pendular, considerando-a como deslocamento para trabalho, estudo, lazer, serviços médicos e consumo.

2 METODOLOGIA

Este capítulo apresenta as estratégias metodológicas traçadas para a execução da pesquisa, bem como, o detalhamento dos procedimentos de coleta e validação dos dados e as etapas necessárias para atingir os objetivos propostos.

Demo (1995) define a metodologia como um instrumento para a consecução da pesquisa, um caminho a ser seguido que depende dos objetivos de pesquisa, da familiaridade ou não do pesquisador com o tema e outros fatores subjetivos, pois existem várias abordagens possíveis.

Segundo Gil (1999), o método científico é um conjunto de procedimentos intelectuais e técnicos utilizados para atingir o conhecimento. Nesse sentido, para que seja considerado conhecimento científico, é necessária a identificação dos passos para a sua verificação, ou seja, determinar o método que possibilitou chegar ao conhecimento.

A complexidade do tema abordado neste trabalho nos direcionou a escolha de um método que nos permitisse aprofundar a análise nas características do fenômeno estudado a partir de uma abordagem mista, nesse sentido optou-se pelo método estudo de caso, do tipo exploratório-descritivo com abordagem quantitativa e qualitativa.

O “estudo de caso se caracteriza como um tipo de pesquisa cujo objeto é uma unidade que se analisa profundamente. Visa ao exame detalhado de um ambiente, de um simples sujeito ou de uma situação em particular.” (Godoy, 1995, p.25)

Para Yin (2005, p. 32), “o estudo de caso é uma investigação empírica que investiga um fenômeno contemporâneo dentro de seu contexto da vida real” adequado quando “as circunstâncias são complexas e podem mudar, quando as condições que dizem respeito não foram encontradas antes, quando as situações são altamente politizadas e onde existem muitos interessados” (YIN, 2005, p. 32).

Interessa-nos, no estudo de caso, a possibilidade de aprofundar a compreensão sobre objetos diversos (indivíduos, organizações, grupos ou fenômenos); além disso, pode ser aplicado nas mais diversas áreas do conhecimento a fim de obter explicação de variáveis em situações consideradas complexas (GIL, 2007).

Quanto aos objetivos propostos, nosso estudo de caso é do tipo exploratório-descritivo. Pesquisas exploratórias têm como objetivo proporcionar maior familiaridade com o problema, com vistas a torná-lo mais explícito ou a construir hipóteses, inclui levantamento bibliográfico e entrevistas (GIL, 2002, p. 41).

Tendo como base esses preceitos, a pesquisa exploratória foi realizada por meio de

livros, dissertações, artigos, documentos cedidos pela prefeitura de Porto Nacional e entrevistas com agentes sociais do Distrito de Luzimangues. Vale a pena salientar que essa etapa está alinhada com a abordagem qualitativa deste trabalho e foi fundamental para nos proporcionar uma visão geral do problema.

A pesquisa descritiva busca a atuação prática, frequência de um determinado evento, relação, causas e características, sendo necessária a padronização da coleta de dados, assumindo o caráter de estudo de caso por meio de estudo aprofundado acerca de um *corpus* restrito, possibilitando um amplo e detalhado conhecimento (GIL, 2008).

Neste trabalho, a pesquisa descritiva é caracterizada pela coleta sistemática dos dados que nos proporcionará descrever o comportamento da população por meio de variáveis obtidas a partir da tabulação dos questionários aplicados à população do Distrito de Luzimangues, portanto podemos concluir que esta etapa está alinhada com a abordagem quantitativa desta pesquisa.

Conforme exposto, optamos por uma abordagem mista, uma combinação da abordagem quantitativa com a abordagem qualitativa e os instrumentos de coleta de dados foram questionários e entrevistas com agentes sociais da região. De acordo com Creswell (2010), o método é considerado misto quando combina ou mescla o método quantitativo com o qualitativo para estudar um fenômeno num único trabalho.

A pesquisa quantitativa centra-se na objetividade recorrendo à linguagem matemática para descrever as causas de um fenômeno, as relações entre variáveis etc. (FONSECA, 2002).

Enquanto a abordagem qualitativa, bastante utilizada nas ciências sociais, trabalha com o universo de significados, motivos, aspirações, crenças, valores e atitudes, o que corresponde a um espaço mais profundo das relações, dos processos e dos fenômenos que não podem ser reduzidos à operacionalização de variáveis (MINAYO, 2001).

Neste trabalho, a abordagem mista ocorre de forma complementar, buscando uma convergência das informações com o objetivo de reafirmar e validar os resultados da pesquisa.

Traçada a estratégia metodológica desta dissertação, destacamos a seguir etapas e atividades projetadas no intuito de atender aos objetivos propostos.

2.1 Pesquisa bibliográfica e documental

Atividade básica na pesquisa o levantamento bibliográfico e documental foi realizado por meio de livros, artigos, teses, dissertações, leis, decretos e documentos públicos. Nessa etapa realizamos a caracterização do Distrito de Luzimangues, a discussão da legislação sobre

o território urbano e discussão dos conceitos chaves: produção do espaço urbano, planejamento urbano, direito à cidade, dinâmica territorial e movimento pendular que nos permitiu uma aproximação do objeto estudado e serviu de embasamento e fundamentação teórica para a delimitação do estudo e definição de critérios de coletas de dados.

2.2 A pesquisa de campo

A coleta de dados em campo foi realizada em duas etapas: questionário direcionado aos moradores e entrevistas com gestores e lideranças políticas e sociais do Distrito de Luzimangues.

2.2.1 Primeira etapa: Questionário

A elaboração do questionário foi pensada com o objetivo de traçar um perfil dos moradores e identificar o grau de influência socioespacial e econômica de Palmas sobre o Distrito; considerando dependências em relação a emprego, educação, saúde, comércio e lazer; deslocamento e participação social.

O questionário fechado com 28 perguntas com respostas predeterminadas em que o participante deveria escolher uma alternativa, foi direcionado aos moradores do município, sendo todos com idade igual e superior a 14 anos. Utilizando-se de uma amostragem representativa, as variáveis de sexo, faixa etária, ocupação e localização domiciliar, a pesquisa é autoponderada, isto é, as proporções estão contidas na amostra conforme critério técnicos por amostragem aleatória. Foram realizadas 288 entrevistas no município com erro amostral de 5.0 pontos percentuais com intervalo de confiança de 95%.

Essa etapa foi realizada entre os dias 05 e 07 de novembro de 2022, nesse período o morador foi abordado em locais públicos (praças, feiras, ponto de ônibus etc.) e convidado a participar da pesquisa, ao concordar em participar era solicitado que assinasse o termo de consentimento livre e esclarecido. Em seguida, o entrevistador com auxílio de um *tablet* iniciava a entrevista marcando as opções de acordo com as respostas do morador. Dessa forma foram entrevistados 288 moradores do Distrito de Luzimangues.

Para essa etapa, contamos com o apoio técnico de uma empresa de pesquisa que, com o auxílio de agentes pesquisadores (entrevistadores de campo) especificamente treinados para o caso, nos auxiliou nas entrevistas pessoais e preenchimento de cotas amostrais. Todos os respectivos questionários são codificados e processados em modernos sistemas de computação.

2.2.2 Segunda etapa: entrevistas

A segunda etapa foi a realização das entrevistas semiestruturadas com um gestor do município de Porto Nacional que atua no Distrito de Luzimangues, um representante vereador do município de Porto Nacional eleito com maioria de votos no Distrito e a presidente da uma associação de mulheres do Luzimangues, com o objetivo de verificar a interação dos agentes com a população local e suas atuações nas questões de interesse público em Luzimangues.

Essa etapa foi realizada de acordo com as agendas dos entrevistados que, após algumas remarcações, ocorreu entre os dias 9 e 11 de novembro de 2022, de forma presencial com vice-prefeito de Porto Nacional, Joaquim de Luzimangues, e com o Vereador Soares e, online via plataforma *meet*, com a presidente da Associação de mulheres, Nassa Élide. As entrevistas foram gravadas e os áudios foram transcritos para análise posterior.

3 RECORTE ESPACIAL

3.1 Conexões entre Porto Nacional e o seu Distrito de Luzimangues

Emancipada em 1861, Porto Nacional é uma das mais antigas cidades do Tocantins e seu processo histórico de ocupação territorial remete ao século XIX. A navegação pelo Rio Tocantins e a extração do ouro proporcionou uma expansão em direção ao centro-norte do Brasil, movimento que deu início a um núcleo de povoação próximo ao encontro do córrego São João e o Rio Tocantins, a partir do qual se desenvolveu o povoado, hoje cidade (GODINHO, 1988; OLIVEIRA, 2010).

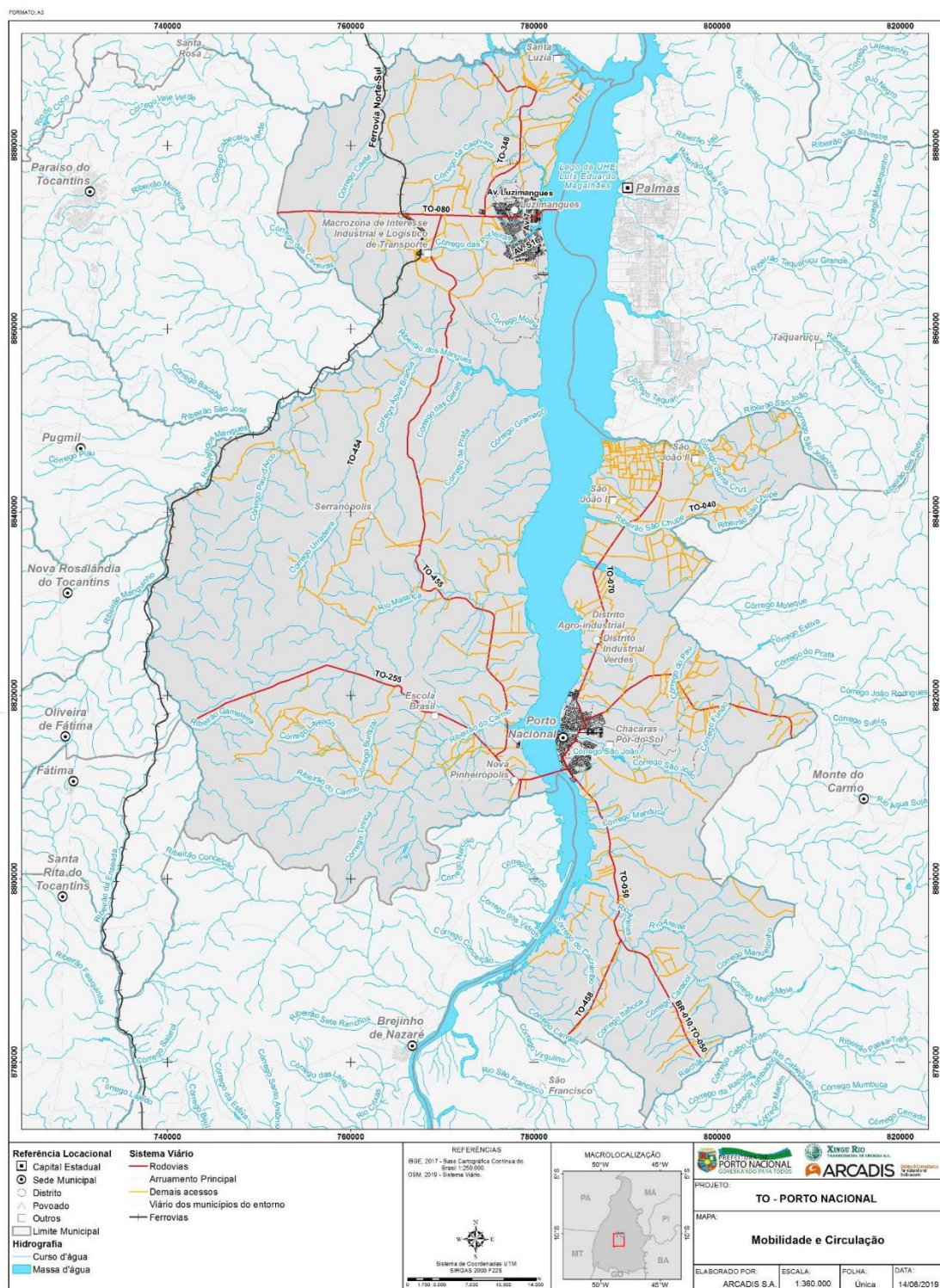
Quarta maior cidade do Estado em termos populacionais, o território de Porto Nacional é de 4.434,680 km² e está localizado à margem direita do Rio Tocantins, a 60 km de Palmas. Sua área é atravessada no sentido norte-sul pelo Rio Tocantins e o município faz fronteira com cidades importantes no contexto estadual, tais como Palmas, Paraíso do Tocantins e Miracema. A cidade é interligada pelas rodovias TO-255 e TO-080, e suas respectivas pontes circunscritas ao lago. Ao Norte, por exemplo, é a ponte da TO-080 que conecta Luzimangues à capital.

Segundo estimativa do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), a população de Porto Nacional para 2021 ultrapassou a marca de 53 mil habitantes (53.618 hab). O último censo, de 2010, identificou que 86% dessa população residia em áreas urbanas, porcentagem superior à média estadual de 78,8%, o que indica uma busca significativa por serviços e empregos de perfil urbano. A densidade demográfica de Porto Nacional também é maior em comparação à média tocantinense: 11,04 habitantes por km²; a média estadual é de apenas 4,98 habitantes. A sede municipal e o distrito de Luzimangues concentram a maior parte da população portuense, ocupando aproximadamente 1% do território, o que equivale a aproximadamente 4.800 *hectares*. Nos setores de maior ocupação, a densidade é de 42 a 65 habitantes por hectare e, em áreas de menor densidade, entre 1 e 15 habitantes por *hectare* (IBGE, 2017).

A criação do Estado do Tocantins, em 1988; a instalação da capital Palmas em suas proximidades, no ano seguinte; e a inauguração da Usina Hidrelétrica do Lajeado, em 2002, modificaram a paisagem urbana e refletiram nas características socioeconômicas do território de Porto nacional. Acrescenta-se a esse processo a passagem da Ferrovia Norte-Sul, cujo trecho fora inaugurado em dezembro de 2020 e foi responsável por fazer “crescer os interesses dos proprietários privados e o surgimento efetivo dos primeiros loteamentos urbanos” (PINTO, 2012, p. 18).

Além da sede urbana e do distrito de Luzimangues, Porto Nacional conta com outros distritos importantes: Distrito Agroindustrial, Distrito Escola Brasil, Distrito Nova Pinheirópolis, Povoado de Serranópolis, Terminal Logístico e entorno, conforme mapa a seguir.

Ilustração 1 - Distribuições de distritos no território de Porto Nacional



Fonte: Laham (2019)

Ainda que os Distritos pertencentes a Porto Nacional tenham sido formalmente criados por meio de legislação, na maioria dos casos, a lei se limitou a tratar apenas sobre sua criação e delimitação das fronteiras territoriais. A regulamentação do uso e ocupação do solo sequer foi mencionada nelas. Em 2019, a Prefeitura de Porto Nacional, com a finalidade de rever o Plano Diretor, elaborou um diagnóstico do território municipal. Após uma leitura sistemática, selecionamos do levantamento as principais informações sobre os distritos em questão, dando ênfase a nosso objeto: o Distrito de Luzimangues.

O Distrito Agroindustrial possui uma área total de 296,95 hectares e, segundo a prefeitura, é majoritariamente ocupado por usos diferentes do intuito de sua criação: com 26,16% de áreas de pasto e 31,46% de cobertura vegetal, apesar de urbanizada com infraestrutura para receber atividades industriais. A ocupação da área, cujo enfoque seria industrial, ocorreu próximo à rodovia, a partir da ocupação de lotes mais dispersamente nas demais áreas do distrito e ocupa um total de pouco mais de 92 hectares, o que corresponde a 31% do distrito. Possui, ainda, uma área de 3,22% destinada ao uso institucional. O sistema viário, por sua vez, ocupa quase 8% do distrito e está distribuído de forma a prover o suporte às atividades nos lotes (LAHAM, 2019).

O Distrito Escola Brasil, localizado na rodovia TO-255, possui 19,38 hectares de área, contém 16 quadras e é majoritariamente residencial, com edificações de alvenaria simples. O acesso é feito por ruas pavimentadas, porém as quadras internas não dispõem de asfalto. Ao longo da rodovia, algumas edificações funcionam como pequenos pontos comerciais (restaurantes e minimercados) e nas quadras internas há predominância de residências. Há lotes residenciais e institucionais vazios, sendo um deles ocupado por um campo de futebol improvisado (LAHAM, 2019).

Nova Pinheirópolis também está localizada na TO-255, após a travessia da ponte de acesso à sede de Porto Nacional e possui 28 quadras, a maioria delas residenciais de padrão construtivo simples. Boa parte das edificações está inacabada, são térreas e ocupam menos de 50% dos lotes. Grande parte dos lotes está desocupada, principalmente os mais distantes da rodovia. O distrito possui duas áreas verdes, sendo uma delas urbanizada, desempenhando a função de praça; possui ainda quatro áreas institucionais, a maior delas, mais ao sul, está vazia, e as demais, ocupadas por escolas e postos de saúde. A maioria das vias não é asfaltada, embora possua rede de esgoto na maioria das quadras; possui uma subestação de energia, próxima à rodovia (LAHAM, 2019).

Ocupando quase metade do território a oeste do lago, o povoado de Serranópolis fica parcialmente localizado próximo à Plataforma Multimodal da Ferrovia Norte Sul. A Lei

Complementar n.º 30/2014 estabeleceu os limites territoriais dos Distritos de Serranópolis, Escola Brasil e do Terminal Logístico de transporte de trem. Apesar da regulamentação, não foram delimitados, especificamente, os perímetros urbanos correspondentes a cada um deles, ainda que alguns apresentem aptidão para ocupações tipicamente urbanas e possibilidades de expansão (LAHAM, 2019).

A Macrozona de Interesse Industrial e Logístico de Transporte foi criada principalmente em decorrência da existência da Ferrovia Norte-Sul e da implantação do Pátio Multimodal. Esta área se localiza a oeste de Luzimangues, no sentido do limite com Paraíso do Tocantins. O terminal abrange cerca de 70 hectares, ocupados por indústrias majoritariamente de combustíveis e processamento de soja, bem como empresas de logística. No total, o perímetro urbano possui área de 3 mil hectares, restando área suficiente para expansão das atividades, atualmente ocupadas por cultivos e cobertura vegetal. Seu extremo leste se conecta com o perímetro urbano de Luzimangues (LAHAM, 2019).

Em 2019, o trecho de 1.537 km da Ferrovia entre Porto Nacional e Estrela D'Oeste-SP foi objeto de concessão para a iniciativa privada. O período de duração da concessão é de 30 anos, cujo projeto prevê melhorias e expansão da malha para transporte de produtos e implantação do centro de distribuição de combustíveis (LAHAM, 2019).

3.2 Distrito de Luzimangues

Localizado no município de Porto Nacional, o Distrito de Luzimangues foi criado oficialmente pela lei nº 1.415, de 14 de outubro de 1993, denominado primeiramente como “Distrito de Mangues/Santa Luzia”. O nome só foi alterado para Luzimangues no ano seguinte, por meio da lei nº 1.454, em 21 de junho de 1994. A formação do povoado remonta a características rurais e ribeirinhas, já que seus primeiros moradores são oriundos de fazendas e vilas, localizadas às margens do Rio Tocantins (PINTO, 2012; ABREU, 2014).

Em 2009, Aline Sêne assim descreveu o lugar:

Foram remanejadas para Luzimangues, no início de 2000, 83 famílias atingidas pela construção da UHE Luis Eduardo Magalhães. Essas famílias organizam-se em torno do MAB [Movimento dos Atingidos por Barragens] e da Associação dos Chacareiros do Reassentamento de Luzimangues. As famílias remanejadas para Luzimangues são antigos moradores das fazendas Ribeirão do Maia, Sapezal, Brejinho da Vila da Balsa e Mutuca e dos loteamentos Maria da Balsa e Vila Luzimangues localizados anteriormente às margens do rio Tocantins. (...) Luzimangues lembra um bairro de uma cidade do interior, com uma rua principal com as casas, botecos, armazéns, sorveteria, escola, igrejas, serralheria, posto de saúde, posto policial; sem pavimentação asfáltica. As famílias que receberam quatro hectares têm sua propriedade próxima uma da outra, aquelas que tiveram adicional de terra ficam mais

afastadas. (...) O Plano de Desenvolvimento do Projeto de Reassentamento Luzimangues (2004, p. 38) aponta várias dificuldades que a comunidade considera prioridade para serem solucionadas. Tais problemas persistem, conforme observadas nas visitas a campo, quais: situação de insegurança, falta de policiamento, falta de água, curva de nível malfeita, muita pedra, erosão, falta de transporte coletivo, encharcamento na época da chuva, atendimento no posto de saúde precário, falta de energia, falta de água para irrigar na seca (SÊNE, 2009, p. 4-5).

Assim como Porto Nacional, quatro fatos moldaram a história de Luzimangues: a criação do Tocantins (1988), a instalação de Palmas como capital (1989), a instalação da Usina do Lajeado (2002) e, mais recentemente, a passagem da Ferrovia Norte-Sul. Hoje, o Distrito possui uma área de 10.314,56 *hectares* e, no último censo, de 2010, a densidade demográfica era menor que um habitante por *hectare*. Como o Distrito se desenvolveu em ritmo acelerado, a densidade demográfica de 2010 já não representa a realidade dos últimos anos.

Segundo Pinto (2014), o caráter especulativo que propiciou o crescimento do Distrito de Luzimangues se insere no modelo mais geral de transformação rural/urbano. Ao vislumbrar uma oportunidade na transição *hectare*/metro quadrado, o grande especulador adquire terras rurais pagando por *hectare* e empreendendo procedimentos para instalação de loteamentos, transformando e vendendo por metro quadrado, ampliando indiscriminadamente a malha urbana da cidade.

Nesse sentido, o perímetro urbano do Distrito apresenta grande extensão, embora não cumpra a função de ocupação do total de 10.314,56 *hectares* para usos urbanos. A maior área de cobertura vegetal, o equivalente a cerca de 4.600 *hectares*; a área de pasto, por sua vez, ocupa aproximadamente 1.500 *hectares* da área urbana. As duas áreas abrangem o território majoritariamente ao norte, até o Córrego da Capivara, a oeste, acompanhando a TO-080, e ao sul, próximo à margem com o lago. As áreas urbanizadas vazias ou com baixa ocupação possuem pouco mais de 1.500 *hectares*. Os loteamentos com baixa ocupação se distribuem ao norte e ao sul da TO-080, e os desocupados, principalmente ao sul do núcleo central e em pontos isolados. Em seguida, a proporção ocupada por chácaras equivale a 983 *hectares* (LAHAM, 2019).

A área ocupada pelo sistema viário é de 190 *hectares* e está distribuída por toda a área urbanizada. O uso predominantemente residencial, por sua vez, ocupa 417,90 *hectares* e está distribuído principalmente próximo a TO-080, ao norte e ao sul dela. Apresenta, ainda, uma ocupação residencial consolidada próxima às chácaras, que deram origem à ocupação urbana do Distrito. As áreas institucionais somam 58 *hectares* da área urbana, localizadas principalmente ao longo da rodovia. A maior parte destas áreas foi criada a partir dos processos de parcelamento e está desocupada (LAHAM, 2019).

As atividades comerciais e de prestação de serviços ocupam uma área de 43,86 hectares e estão localizadas em sua maioria às margens da TO-080. Há também duas áreas comerciais em avenidas estruturais sentido norte e alguns estabelecimentos comerciais no interior do bairro. Apesar disso, o Distrito não dispõe de uma área de atividade industrial expressiva, no entanto, possui alguns estabelecimentos que exercem a atividade junto às áreas de atividade comercial e ocupam 6,55 hectares. Os equipamentos de lazer ocupam 1,87 hectares, distribuídos próximo à orla do lago, formando a Praia de Luzimangues, e apenas outras duas áreas pequenas, em meio à malha urbana com equipamentos esportivos (LAHAM, 2019).

Próximo ao núcleo urbano e em frente ao lago há uma área com atividade mineradora, de apenas cinco hectares. Ainda atrelados à atividade rural, 180 hectares são dedicados ao cultivo e são divididos em duas grandes áreas próximas aos limites sul e oeste do perímetro urbano. Um total de 152,40 hectares da área urbana de Luzimangues é ocupado por corpos d'água. As áreas mais significativas estão nas confluências de córregos no lago, distribuídas ao longo da margem abrangida pelo perímetro urbano em questão (LAHAM, 2019).

Ilustração 2 - Tabela de ocupação e uso do solo em Luzimangues

Classe	Área (ha)	% do Perímetro Urbano de Luzimangues
Cobertura Vegetal	4.609,62	45%
Pasto	1.526,41	15%
Áreas vazias ou com baixa ocupação	1.537,88	15%
Chácaras	983,83	10%
Viário	790,45	8%
Uso Predominante - Residencial	417,9	4%
Cultivos	180,57	2%
Massa d'água	152,4	1%
Uso Predominante - Institucional	58,46	1%
Equipamento de Lazer	1,87	0%
Mineração	4,76	0%
Uso Predominante - Industrial	6,55	0%
Uso Predominante - Comércio e Serviços	43,86	0%
Total	10.314,56	100%

Fonte: Laham (2019)

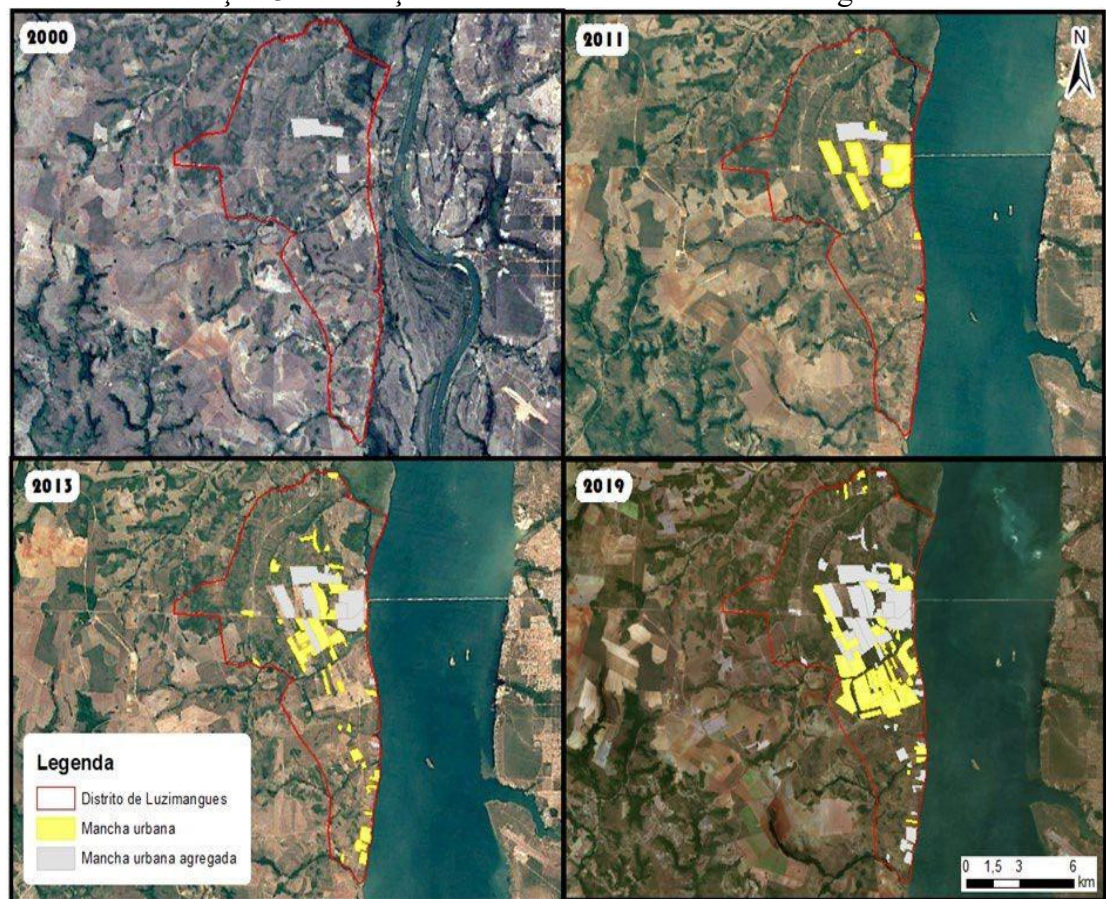
A inegável e forte atuação do mercado imobiliário pode justificar o crescimento do Distrito nos últimos anos, dando origem a grandes vazios urbanos provocados pela expansão de loteamentos com a finalidade, quase que exclusivamente, para fins de especulação imobiliária. Não à toa, a proximidade com a capital Palmas atraiu pessoas dispostas a morar no Distrito. O relativamente recente e intenso crescimento populacional de Luzimangues resultou em um processo de espraiamento da mancha urbana e um crescimento desordenado do Distrito.

Segundo Laham (2019), utilizando dados obtidos na Prefeitura, havia em 2018 um total

de 4.896 ligações de energia elétrica em residências no Distrito de Luzimangues. Considerando o tamanho médio das famílias no Estado de Tocantins, de 3,86 habitantes por moradia, pode-se estimar que havia, à época, cerca de 19 mil habitantes na área urbana de Luzimangues. Em 2010, o Censo do IBGE revelou que havia 637 habitantes no Distrito, o que pode significar o quanto o crescimento dele ocorreu acima da média, em um período de dez anos (LAHAM, 2019).

Em diagnóstico realizado em 2019 no âmbito do Plano Diretor, identificou-se uma patente evolução da área urbanizada no Distrito de Luzimangues, entre os anos de 2000 e 2019. Conforme podemos verificar na imagem a seguir.

Ilustração 3 - Evolução urbana do Distrito de Luzimangues



Fonte: Laham (2019)

No final de 2000, antes do enchimento do lago da UHE Luís Eduardo Magalhães, a área de ocupação original do Distrito, ao norte da rodovia TO-070, era composta por poucos arruamentos longitudinais e divisões em chácaras. Também é possível notar áreas parceladas com padrões urbanos (lotes pequenos), ao longo da TO-080. No final do ano seguinte, ocorre um avanço de urbanização nos dois lados da rodovia (TO-080), já de forma descontínua. Três

anos depois, em 2013, esse avanço se torna mais expressivo e aumenta a quantidade de áreas loteadas, provocando significativa expansão da malha urbana.

O diagnóstico apresenta, ainda, um cálculo da proporção de áreas ocupadas no período de 2000 a 2019, nos oferecendo uma dimensão do espraiamento da mancha urbana, que cresceu significativamente a partir de 2010, conforme podemos verificar a seguir.

Ilustração 4 - Tabela de evolução da mancha urbana no Distrito de Luzimangues

Evolução da Mancha Urbana	Área (ha)	% Área
Perímetro do Distrito de Luzimangues	10.314,56	100
Parcelamentos em 2000	216,54	2,10
Parcelamentos em 2011	510,21	4,95
Parcelamentos em 2013	605,63	5,87
Parcelamentos em 2019	1.109,36	10,76

Fonte: Laham (2019)

Considerando a área delimitada atualmente como perímetro urbano de Luzimangues, observamos que a proporção ocupada cresceu exponencialmente no período avaliado: de 2,10% para 10,76%, fator que indica um aumento de pouco mais de 900 hectares. Cabe destacar que a expansão mais acentuada ocorreu a partir de 2010, e que cerca de 60% desta expansão ocorreu entre 2011 e 2019. Outro fator que deve ser acrescentado é que, embora tenham aumentado expressivamente nas duas décadas, as áreas parceladas ainda representam uma pequena parcela do perímetro urbano de Luzimangues.

3.3 Região Metropolitana de Palmas

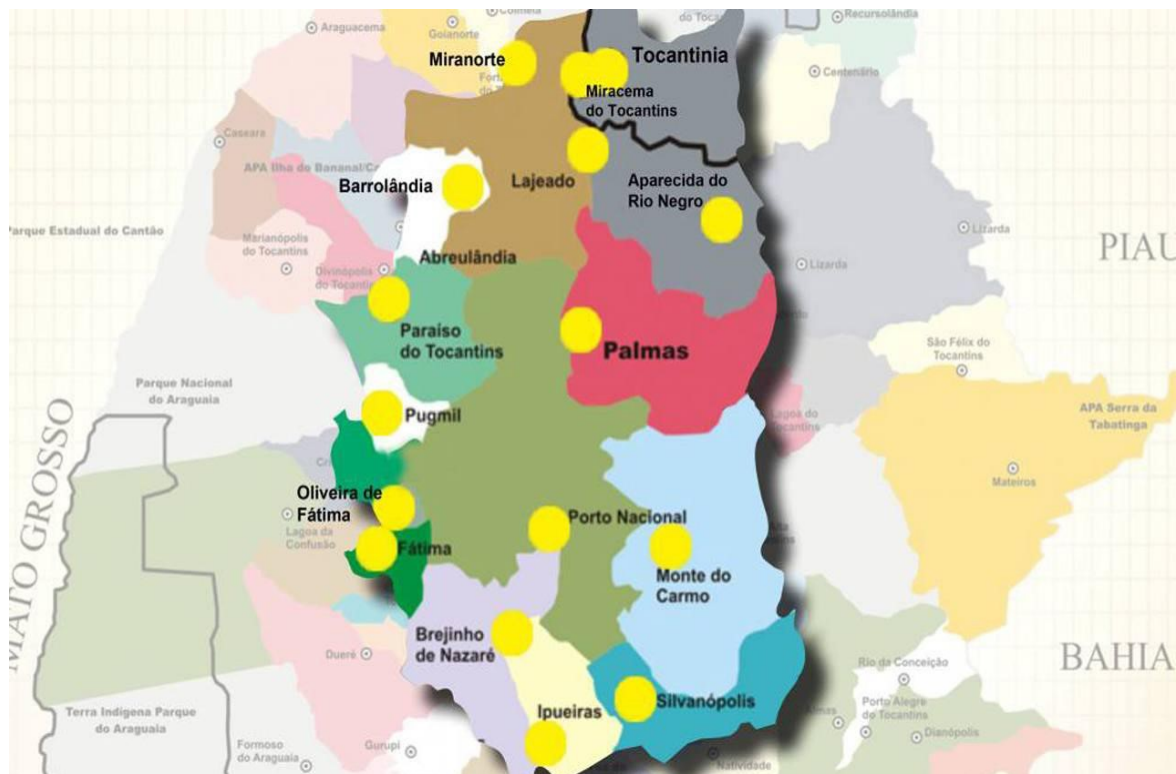
Como sede administrativa do Estado, Palmas foi concebida com o intuito de abrigar os poderes administrativo, legislativo e judiciário do recém-criado Tocantins. Centro de tomada de decisões desde o início da sua construção, a capital passa a ser referência política e econômica para o Estado, atraindo um enorme contingente populacional, principalmente nos primeiros anos de sua instalação.

O processo de urbanização de Palmas, decorrente da importância adquirida pelas funções supracitadas, provocou mudanças na rede urbana do antigo norte-goiano, apontadas por Bessa e Corado (2011). Municípios que antes tinha uma posição de relevância, a exemplo de Porto Nacional, passam a ter como centro referencial a nova capital. A proximidade

geográfica com Palmas impactou inclusive a configuração de Porto Nacional, que absorveu para seus espaços urbanos características socioeconômicas palmenses.

Buscando o desenvolvimento da região metropolitana de Palmas, como parte de estratégia político-administrativa, o Estado do Tocantins editou a Lei Complementar nº 90, de 30 de dezembro de 2013, constituindo a região metropolitana de Palmas, com abrangência de 16 municípios, sendo Palmas, capital do Estado do Tocantins enquanto metrópole, e os seguintes, enquanto parte integrante dela: Aparecida do Rio Negro, Barrolândia, Brejinho de Nazaré, Fátima, Ipueiras, Lajeado, Miracema do Tocantins, Miranorte, Monte do Carmo, Oliveira de Fátima, Paraíso do Tocantins, Porto Nacional, Pugmil, Silvanópolis e Tocantínia (TOCANTINS, 2013).

Ilustração 5 - Cidades limítrofes a Palmas



Fonte: Governo sanciona... (2014)

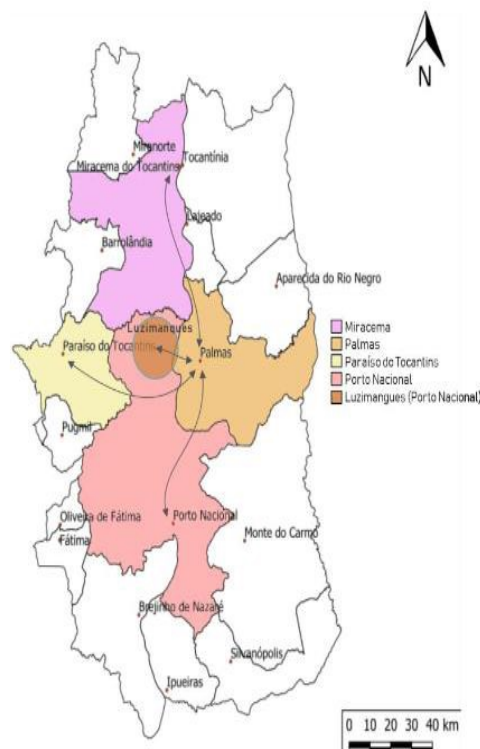
A regulamentação veio antes do Estatuto da Metrópole, editado somente dois anos depois, por meio da Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015. As regiões metropolitanas e aglomerações urbanas são constituídas através de agrupamentos de municípios limítrofes e são criadas somente a partir de lei complementar estadual, conforme a Constituição Federal de 1988 (BRASIL, 2015). O objetivo é integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas que são de interesse comum, conforme descrito no próprio Estatuto.

Sobre o ponto de vista legal, Palmas e seu entorno se constituem como uma Região Metropolitana, pois sua criação encontra-se amparada no art. 25, § 3º, CF/1988, que assegura efetivamente a institucionalização das regiões metropolitanas brasileiras. No entanto, conforme critérios e processos utilizados para institucionalização e configuração das Regiões Metropolitanas no país pelo IBGE, na realidade Palmas não possui critérios fundamentais para que seja assim considerada. Do mesmo modo, não foram realizados estudos científicos e pesquisas de campo sobre práticas interativas de mobilidade entre Palmas e os municípios e entre os próprios municípios, no intuito de verificar a existência e o grau de tais interações.

Uma forma de averiguar a integração supracitada é a partir da observação e análise do movimento pendular, que visa avaliar o deslocamento frequente da população entre os municípios em que reside e o município no qual trabalha, estuda e/ou busca atendimento hospitalar. Esse movimento, segundo Silva (2012), comumente está relacionado à expansão de uma determinada região que exerce influência quanto ao aspecto da centralidade.

Em análise feita por Soares (2019), identificou-se que quatro municípios/distrito possuem características de dependência a Palmas: Miracema, Porto Nacional, Paraíso do Tocantins e nosso objeto de estudo: Luzimangues. A pesquisa do autor levou em consideração fluxos pendulares, ou seja, a quantidade de saídas maiores que os de entradas, conforme ilustração a seguir.

Ilustração 6 - Mapa de fluxos pendulares a Palmas



Fonte: Soares (2018)

Tendo em vista o critério de análise da continuidade física do fenômeno urbano, por meio da aglomeração urbana na Região Metropolitana de Palmas (RMP), podemos afirmar que o município de Porto Nacional, levando em consideração o Distrito de Luzimangues, apresenta uma pequena continuidade física e é limítrofe, ou seja, está aglomerado em torno de Palmas. A capital apresenta, portanto, uma pequena conurbação com o município de Porto Nacional, em decorrência do Distrito em questão.

4 LEGISLAÇÃO E GESTÃO DEMOCRÁTICA DO ESPAÇO URBANO

4.1 Legislação urbana

No Brasil, a criação do movimento pela reforma urbana de 1985 colocou em circulação reivindicações populares quanto ao direito dos cidadãos à cidade. O apelo, durante os debates e articulações, foi importante para consolidar e imprimir na Constituição Federal de 1988 um capítulo específico para tratar do direito urbanístico (BRASIL, 2016).

Os instrumentos de planejamento urbano expressos na CF precisavam de uma lei específica para sua regulamentação. O então projeto de lei, embrionário do Estatuto da Cidade, após mais de uma década em tramitação, foi aprovado em 10 de junho de 2001, estabelecendo-se como a lei n. 10.257/01, que, pela sua inovação, abriu possibilidades para o desenvolvimento de uma política urbana (BRASIL, 2001). Foi possível a partir de então, a aplicação de instrumentos de reforma urbana, voltados à promoção de inclusão social e territorial nas cidades brasileiras, considerando seus aspectos urbanos, sociais e políticos.

O Estatuto da Cidade concedeu efetividade aos dispositivos constitucionais de função social da propriedade, “trouxe novos instrumentos, situou competências, estabeleceu princípios e diretrizes”, como observou Carmona (2021, p. 52). O documento possui ainda outras quatro dimensões fundamentais:

Consolida o paradigma conceitual jurídico-político do direito urbanístico; regulamenta e cria novos instrumentos urbanísticos para a construção de uma ordem urbana socialmente justa e incluyente pelos municípios; aponta processos político-jurídicos para a gestão democrática e financiamento da cidade; e propõe instrumentos jurídicos para a regularização fundiária dos assentamentos informais em áreas urbanas (FERNANDES, 2012, p. 24).

O Estatuto cria diretrizes gerais e princípios básicos para o desenvolvimento urbano, como: estabelecer normas para uso da propriedade urbana pensando no bem coletivo, na segurança, no bem-estar dos cidadãos e no equilíbrio ambiental; promover o desenvolvimento urbano nas cinco principais vertentes: transporte, saneamento, educação, moradia e saúde; defender a função social do espaço urbano para além da garantia de moradia buscando a qualidade de vida; combater a especulação imobiliária; e, aumentar a participação da sociedade na administração municipal (democracia participativa).

O artigo 4º do Estatuto elenca um rol de instrumentos de planejamento urbano, que deverão ser utilizados como ferramentas para o cumprimento da função social da cidade. Esses instrumentos são divididos, em seis incisos, de acordo com a sua natureza política, econômica,

social, administrativa e jurídica, a saber:

- I - Planos nacionais, regionais e estaduais de ordenação do território e de desenvolvimento econômico e social;
- II - Planejamento das regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões;
- III - Planejamento municipal, em especial Instrumentos previstos no Estatuto da cidade;
- IV- Institutos tributários e financeiros;
- V- Institutos jurídicos e políticos;
- VI - Estudo prévio de impacto ambiental (EIA) e estudo prévio de impacto de vizinhança (EIV).

Dos instrumentos mencionados nos art. 182 e 183 da CF, regulamentados pelo Estatuto da Cidade, merece ênfase o planejamento municipal, em especial instrumentos com aplicação prevista no Plano Diretor: parcelamento, edificação e utilização compulsórios, direito de preempção, outorga onerosa do direito de construir, operações urbanas consorciadas e transferência do direito de construir. No capítulo IV, dedicado à gestão democrática das cidades, o Estatuto busca incluir a sociedade no processo de planejamento urbano por meio de audiências públicas e debates, ao passo que posiciona o cidadão no centro do processo de tomada de decisão sobre os problemas da cidade que lhe dizem respeito. Tal visão introduz no ambiente democrático representativo das cidades, por meio do poder legislativo, uma nova concepção de democracia, a democracia participativa que, sem sobra de dúvidas, é a condição necessária para o exercício do direito à cidade.

A lei 10.257/01 estabelece diretrizes básicas para o desenvolvimento urbano e trata de normas sobre o uso da propriedade urbana visando ao interesse coletivo, à segurança, ao bem-estar do cidadão e ao equilíbrio ambiental; gestão democrática da cidade; penalidade para o não cumprimento da lei e prazo para a elaboração do Plano Diretor. O Plano Diretor é um instrumento básico de política pública, obrigatório para cidades acima de 20 mil habitantes, entre as quais regiões metropolitanas, integrantes de áreas turísticas e inseridas em áreas com atividades de alto impacto ambiental, que, juntamente com outros instrumentos de planejamento urbano, devem nortear a expansão urbana (BRASIL, 2001).

Ainda que esse instrumento não utilize exatamente a expressão direito à cidade, o Estatuto da Cidade, no art. 39, destaca que o Plano Diretor deverá também assegurar o atendimento das necessidades dos cidadãos quanto à qualidade de vida, à justiça social e ao desenvolvimento das atividades econômicas. Para tanto, seu texto deve conter instrumentos e ferramentas capazes de adequar e readequar o espaço urbano para assegurar a seus habitantes, não somente o acesso à habitação, como também benefícios econômicos e sociais, relacionando o cumprimento da função social da propriedade e o exercício do direito à cidade.

Em nível regional, visando à organização dos aglomerados urbanos, que surgem em torno das metrópoles, foi criado o Estatuto da Metrópole, a Lei Federal 13.089, de 12 de janeiro de 2015, que estabeleceu diretrizes gerais para o planejamento, a gestão e a execução das Funções Públicas de Interesse Comum (FPIC) em microrregiões, regiões metropolitanas e aglomerações urbanas instituídas pelos Estados (BRASIL, 2015).

O Estatuto da Metrópole estabeleceu diretrizes gerais para o planejamento, a gestão e a execução das FPIC em microrregiões, regiões metropolitanas e aglomerações urbanas instituídas pelos Estados. Alguns dos campos funcionais, citados pelo Estatuto, são: planejamento e uso de solo; transporte e sistema viário regional; habitação; saneamento básico; meio ambiente; desenvolvimento econômico; atendimento social.

Os instrumentos de planejamento urbano, incorporados ao direito urbanístico através dos art. 182 e 183 da CF e com a promulgação da lei 10.257/01 ou Estatuto da Cidade, são determinantes na busca pelo direito à cidade, a partir do momento que inclui no seu processo a democracia participativa. A participação social impede que eles sejam meros instrumentos jurídicos e os convocam a influenciar de forma cotidiana a vida das populações.

4.2 Instrumentos de política urbana e a urbanização de Luzimangues

Os principais instrumentos de planejamento da política urbana do Município de Porto Nacional, que são o Plano Diretor, as Leis de Uso e Ocupação do Solo e a Lei Parcelamento do Solo, foram aprovados ainda em 2006. De lá para cá, nenhum deles foram atualizados, exceto o Plano Diretor, cujo processo de revisão se encontra em curso. Analisando as disposições relativas ao macrozoneamento e ordenamento territorial presentes no Plano Diretor, podemos verificar que o documento tratou de forma superficial e genérica essas questões, restringindo-se a estabelecer parâmetros de uso do solo sem definir os critérios de ocupação das áreas, critérios esses que ficariam a cargo da Lei de Uso e Ocupação do Solo, conforme estabelecido no art. 29 do Plano Diretor.

Capítulos referentes a temas importantes mostram-se pouco abrangentes, sem definições de estratégias específicas em suas áreas. Referimo-nos aos aspectos de expansão urbana, desenvolvimento econômico, desenvolvimento turístico, preservação e saneamento ambiental, segurança pública, habitação e de mobilidade urbana. Podemos inferir, inclusive, que os capítulos se projetam mais como anseios de conquistas futuras, distando de estratégias que levem à efetiva concretização do planejamento territorial do Município. No capítulo V, do Plano Diretor, são listados de maneira sucinta instrumentos de política urbana, que deixam a

cargo de legislação específica a regulamentação das condições de aplicação dos instrumentos, como no caso do parcelamento ou edificação compulsórios, IPTU progressivo no tempo e desapropriação com pagamento em títulos, no entanto, o documento limita-se a definir os conceitos de solo urbano não edificado, subutilizado e não utilizado:

§ 2º Considera-se solo urbano não edificado os terrenos com área igual ou superior a 360 m² (trezentos e sessenta metros quadrados) sem edificação, localizados nas Macrozonas Urbanas.

§ 3º Considera-se solo urbano subutilizado os terrenos e glebas com área igual ou superior a 700 m² (setecentos metros quadrados), situados nas Macrozonas Urbanas, quando o coeficiente de aproveitamento não atingir o mínimo definido para a zona onde se situam.

§ 4º Considera-se solo urbano não utilizado todo tipo de edificação que esteja comprovadamente desocupada há mais de dois anos, ressalvados os casos dos imóveis integrantes de massa falida.

A norma estabelece que as Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS) tenham como finalidade a produção e manutenção de habitação de interesse social, regularização dos terrenos públicos e privados ocupados por habitações subnormais, por população de baixa renda. O documento assim as classifica e divide: ZEIS 1 (Loteamento São Francisco); ZEIS 2 (Loteamento São Vicente); ZEIS 3 (totalidade da Macrozona Urbana 2, a saber, o Distrito de Luzimangues).

Novamente a lei municipal falha, deixando a criação de um plano urbanístico e de regularização fundiária a cargo da Comissão de Urbanização e Legalização, a ser composta por representantes do governo municipal, entidades representativas dos moradores, setor técnico e do poder legislativo municipal. Em nossas pesquisas, não tivemos qualquer notícia que registra a criação da referida Comissão, nem que ela tenha trabalhos desenvolvidos nos últimos anos.

O Distrito de Luzimangues (Macrozona Urbana 2) é inteiramente demarcado como ZEIS, zoneamento que, apesar de carregar a nomenclatura “especial”, não tem previsão legal de prevalência sobre as demais zonas de uso. O mesmo Plano Diretor fixa em seu anexo II zonas incidentes sobre o mesmo território, sem elencar as ZEIS. Isso parece indicar uma contradição entre os dispositivos. Ademais, o §2º do art. 51 estabelece que o Executivo Municipal está autorizado a promover a execução de projetos de natureza econômica, visando a ocupação ordenada do solo, o desenvolvimento sustentável, econômico e social do Município; objetivos que não incluem os fins da ZEIS.

No mesmo ano, em 28 de setembro de 2006, foi criada a Lei Complementar nº 06, que regulamenta o uso e ocupação do solo nas macrozonas urbanas de Porto Nacional, a partir das categorias habitacional, comercial, industrial, paisagístico-ambiental, desenvolvimento agrícola e suas prestações de serviços. O art. 12 da referida Lei de Uso e Ocupação do Solo

descreve resumidamente zonas de uso, uso permitidos e parâmetros de ocupação e estabelece algumas regras para a macrozona urbana 2 que corresponde ao distrito de Luzimangues, dentre as quais ressaltamos:

- i) os índices urbanísticos dos loteamentos inseridos nas Zonas de Ocupação Restrita (ZOR) ou dos condomínios horizontais e loteamentos fechados localizados em qualquer zona da Macrozona 2 serão determinados pelos memoriais descritivos dos respectivos loteamentos, sendo definidos apenas parâmetros mínimos nos incisos I a V;
- ii) os microparcelamentos fora da ZOP somente serão permitidos quando 70% da sua área estiver microparcelada, sendo excetuada desta regra somente a Zona de Ocupação Industrial;
- iii) os loteamentos na ZOP devem ser instalados no prazo de 5 anos da entrada em vigor da Lei de Uso e Ocupação do Solo, podendo o Poder Público Municipal, depois desse prazo, utilizar-se dos instrumentos legalmente previstos para implementação da política de desenvolvimento sustentável, na forma legal;
- iv) na extensão confrontante com a cota 212m do lago formado pela UHE do Lajeado deverá ser mantida uma faixa de Proteção Permanente com projeção horizontal de, no mínimo, 100 metros de largura, além da faixa adicional de 15m; a partir desta, deverá ser reservada uma faixa não edificante com projeção horizontal de 45m de largura, que deverá ser utilizada para sistema viário passeio público e gramado para passagem de pedestres, ciclovias ou estacionamento de veículos.

Definições imprecisas ou mesmo contraditórias com diferentes índices são apontadas nos art. 12 e 18, cujas inconsistências dificultam a aplicação da norma. A lei ainda prevê que a Macrozona Urbana 2 tenha a sua disciplina de uso e ocupação do solo complementada por legislação específica. Como já exposto, foram identificadas certas inconsistências no regramento desta macrozona, não apenas na Lei de Uso e Ocupação do Solo, mas também no Plano Diretor, que a demarca como ZEIS.

Diante do exposto, entende-se que, apesar do diálogo entre as disposições do Plano Diretor e da Lei de Uso e Ocupação do Solo, esta apresenta inconsistências e lacunas em relação ao que havia sido disciplinado no Plano Diretor.

Assim, podemos apontar que as contradições apresentadas nos dispositivos legais que disciplinam o uso e parcelamento do território de Luzimangues, bem como a forma genérica como foram tratados alguns pontos das normas, podem ter contribuído para o crescimento da especulação imobiliária na região. Tomemos como exemplo o caso das ZEIS. Ao demarcar a totalidade da área do Distrito como “habitação de interesse social”, a norma deu permissão a agentes do mercado imobiliário a diminuírem a área dos terrenos comercializados; uma estratégia voltada para uma realidade atual, ou seja, lotes menores e mais baratos (PINTO, 2014).

A demarcação como ZEIS também impactaria numa futura aplicação do instrumento de IPTU progressivo. Utilizado para combater a especulação imobiliária, esse instrumento é ineficaz para uma parte dos loteamentos aprovados atualmente (com lotes de 250m²). É que

devido à indeterminação do entendimento das ZEIS e do conceito da habitação de interesse social, o § 2º do mesmo artigo considera solo urbano não edificado terrenos com área igual ou superior a 360m² (PINTO, 2014).

Embora o perímetro urbano de Luzimangues fosse delimitado no anexo II do Plano Diretor, a Lei nº 2.200/2014 alterou a demarcação anterior e ratificou a criação de Luzimangues, descrevendo limites à sede do Distrito.

Sobre a dimensão do perímetro urbano do Distrito, apesar da equipe ter orientado a diminuição da área urbana para a porção do território ocupada por loteamentos registrados e alocação dos assentamentos como rurais, a fim de evitar conflitos jurídicos, foi solicitado à equipe sensibilidade para não deixar de fora o que já tinha sido comercializado até então; uma espécie de adaptação quanto à questão do núcleo urbano e do Plano Diretor, cujo objetivo era fazer uma ligação entre eles, sem desapropriar ninguém. Os critérios para definir o perímetro foram os loteamentos que já estavam “consolidados” e a existência de determinadores físicos, como sistemas hídricos (PINTO, 2014).

Fato é que os instrumentos de política urbana de Porto Nacional, que regulamentam o território de Luzimangues, apresentam normas pouco evidentes, por vezes até contraditórias, que inviabilizam a utilização de dispositivos que poderiam ser usados para coibir especulação imobiliária e evitar uma expansão desordenada do território. Não foi o que se viu.

Em pesquisas realizadas para entender como ocorreu a urbanização e análise das leis sobre o território de Porto Nacional/Luzimangues, podemos apontar que a fragilidade das normas e atuação de gestores públicos na tentativa de organizar o espaço e evitar conflitos entre agentes locais foi frustrada. Não houve qualquer preocupação com políticas urbanas estratégicas que atendessem a população que ali se instalava, especialmente nos quesitos estrutura e mínimos serviços públicos.

4.3 Gestão democrática: a cidade é nossa

A democracia representativa, nos moldes como se encontra hoje, tem propiciado cada vez mais certo descrédito e desconfiança em relação a partidos políticos, devido aos conhecidos e inúmeros casos de corrupção, e os interesses públicos da sociedade têm sido relegados a segundo plano, não sendo atendidos em sua maioria. Tal modelo do sistema político brasileiro tem feito surgir cada vez mais ondas de rejeição social, proporcionado uma crise no sistema representativo e seu enfrentamento, bem como alternativas democráticas.

A democracia participativa enseja, portanto, a participação popular efetiva quanto ao

planejamento do espaço urbano (planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano). A sociedade não representa o início ou o final do processo, mas pressupõe que ela esteja em todas as tomadas de decisões (formação, execução e acompanhamento), sejam elas de ordem legislativa, administrativa e/ou orçamentária. A referida compreensão retira do poder público a ideia de que apenas ele exerce poder sobre a modificação e gerenciamento do território das cidades, ao passo que reforça, como diz Miranda (2006, p. 43), que tanto “o desenvolvimento das cidades”, quanto a “distribuição espacial da população (...) deve ser planejado de forma a evitar ou corrigir as distorções do crescimento urbano”.

A compreensão exposta até aqui norteia, em âmbito geral, a Constituição Federal e o Estatuto das Cidades (Lei 10.257/2001), que legislam sobre direito à cidade e a participação cidadã democrática. Significa dizer que as cidades precisam ser planejadas e geridas por meio de intervenção cidadã. Não se trata de uma participação como mero instrumento obrigatório e cujas decisões foram previamente tomadas (“cumprimento de tabela”), porém refere-se a uma participação engajada. O engajamento em questão se volta para os mecanismos de participação popular, já transcritos nos dispositivos legais, entre os principais, de forma exemplificativa, estão os debates, audiências, conferências, iniciativa popular e consultas públicas.

No que diz respeito à participação nos processos de urbanização, o Estatuto das Cidades destaca a necessidade de que o Plano Diretor Participativo observe quatro pontos essenciais à ordem democrática: a ampla participação social, como forma de democratizar a gestão do território; a função social da propriedade, a fim de reduzir a especulação imobiliária, estabelecendo direitos e deveres aos proprietários de imóveis, no intuito de que eles obedeçam a legislação municipal; a justa distribuição de ônus e bônus, na tentativa de que as intervenções públicas sejam distribuídas de forma equânime, proporcionando mais-valia das benfeitorias públicas a todos os munícipes; e o coeficiente de aproveitamento, ou seja, que considere a realidade das cidades de forma customizada e estabeleça o total de construções a serem realizadas em dado imóvel.

A partir desses meios de participação, oriundos da gestão democrática, o morador deixa de ser agente passivo das políticas públicas para se converter politicamente como sujeito de direito na conformação do espaço social. Para que os interesses da coletividade sejam levados em conta nas deliberações, é necessário que os moradores fiquem atentos aos movimentos de atualização do Plano Diretor e acionem seus representantes e gestores na tentativa de reivindicarem seu direito à cidade em todas as esferas de poder. Manter e aumentar a irrestrita participação nas esferas de decisão dos planejamentos urbanos está na ordem do dia quando o assunto é equidade de direitos.

5. DINÂMICA TERRITORIAL, URBANIZAÇÃO E MOVIMENTO PENDULARES

5.1 Processos de urbanização e as cidades contemporâneas

Estima-se que as primeiras cidades (as chamadas “protocidades”) tenham surgido ainda no período pré-histórico. Historiadores apontam que a criação dos primeiros assentamentos humanos ocorreu graças ao domínio da agricultura e a domesticação de animais para alimentação. Isso implica dizer que as primeiras vilas ou os primeiros povoamentos surgiram da necessidade de garantir a segurança alimentar, a partir da apropriação de ferramentas tecnológicas, ainda que rudimentares, para criação, cultivo e estoque de alimentos (FIGUEIRA, 2003; VICENTINO; VICENTINO, 2016).

Passando a viver coletivamente em torno da reserva de alimentos, o homem buscou a satisfação em outras necessidades, tais como na organização do trabalho e na segurança do território, emergindo lideranças políticas e militares. As primeiras características de organização social contribuíram para a origem dos agrupamentos urbanos pioneiros (FIGUEIRA, 2003; VICENTINO; VICENTINO, 2016).

O conjunto de transformações ocorridas nas primeiras cidades, resultante de suas formas de organizações sociais, políticas, religiosas e econômicas, somadas aos avanços científicos e tecnológicos, moldam ao longo da história dos povos, os processos de urbanização que darão origem às cidades contemporâneas e seus “problemas” urbanos.

Em um texto clássico sobre o modelo europeu, Lefebvre (2001) relatou que essa evolução partiu, *à priori*, de uma cidade política, que se configurava como um espaço não produtivo, embora mantivesse o poder e o domínio sobre o campo. Na sequência, passou à cidade mercantil, na qual predominava o comércio e, por conta disso, ocorreu a formação da classe burguesa. Segundo esse autor, o último estágio foi a cidade industrial, marcada pela entrada da produção em série no seio do espaço da cidade, formando com ela a classe trabalhadora.

A resultante do processo evolutivo das cidades concretizou-se a partir do espaço denominado urbano que, diferentemente da cidade, não se refere a uma materialidade física, mas ao conjunto de manifestações do predomínio das atividades econômicas, movimentos políticos, processos sociais e costumes da cidade sobre o campo.

Quanto ao fenômeno urbano, Lefebvre (2008, p. 24) reconheceu que a complexidade do urbano ocorre, sobretudo, pelas mudanças históricas da cidade, uma vez que, atualmente, ela

tornou-se o espaço de maior nível de centralidade na sociedade capitalista, ao passar por intensos processos. É o caso da “Implosão”, que atrai tudo para si, com “enorme concentração (...) de pessoas, atividades, riquezas, de coisas e objetos, de instrumentos, de meios e de pensamentos”, bem como a concentração da produção e também de produtos; e a “Explosão”, que se traduz na “projeção de fragmentos múltiplos e disjuntos (periferias, subúrbios, residências secundárias, satélites etc.)”.

Ao observar processos de urbanização pós-revolução industrial e relacionar à produção do espaço ao acúmulo do capital e à inserção das cidades contemporâneas na dinâmica capitalista, Harvey (2014) alertou que, quando ocorrem crises de superacumulação ou superprodução industrial, os capitalistas investem o excedente na produção de infraestruturas e equipamentos no espaço urbano, não mais nos setores produtivos como antes. A diversificação de investimentos do capital excedente permite novas formas de apropriação para além da mais-valia, obtida através da produção industrial.

De base marxista, Harvey denuncia certa relação de dependência no binômio urbanização *versus* capitalismo. Em “Cidades Rebeldes” constata:

O capitalismo fundamenta-se, como nos diz Marx, na eterna busca de mais-valia (lucro). Contudo, para produzir mais-valia, os capitalistas têm de produzir excedentes de produção. Isso significa que o capitalismo está eternamente produzindo os excedentes de produção exigidos pela urbanização. A relação inversa também se aplica. O capitalismo precisa da urbanização para absorver o excedente de produção que nunca deixa de produzir, dessa maneira, surge uma ligação íntima entre o desenvolvimento do capitalismo e a urbanização (HARVEY, 2014, p. 30).

Nesse sentido, as cidades estão inseridas em atividades econômicas como produtos e os cidadãos se tornam fornecedores e consumidores de produtos e serviços. O reinvestimento do excedente do capital em espaços urbanos valoriza o solo urbano, fenômeno que força os capitalistas a procurarem novos espaços onde tal valorização ainda não ocorreu. Esse processo torna-se o principal indutor da expansão do tecido urbano, construindo um novo modelo de urbanização, cada vez mais disperso e excludente.

No clássico “Teoria das Crises”, Harvey (2014) faz uma análise crítica como as crises econômicas enfrentadas pelo ciclo de acumulação do capital refletem nos processos de reurbanização e reformulação das cidades. Suas considerações começam a partir da reconfiguração de Paris, em meados de 1853, que ocorreu a partir de um grandioso programa de investimento em infraestrutura, que envolvia projetos arquitetônicos utópicos e a construção de obras públicas na cidade. O objetivo era resolver os problemas de excedente de capital e desemprego, pois absorveria imensa quantidade de capital e mão de obra.

A reformulação transformou a infraestrutura da cidade e criou um novo estilo de vida

urbana. Paris transformou-se na “Cidade Luz” centro de consumo, turismo e prazer. Essas transformações abruptas da cidade criam contradições no meio urbano e dão início ao movimento conhecido como Comuna de Paris, em 1871.

Ao abordar o processo de suburbanização dos Estados Unidos em 1942, Harvey (2014) observou que, para além das questões de infraestrutura, o processo implicou numa transformação radical do modo de vida norte americano. A partir daquela década, inseriu-se no meio urbano outros produtos de consumo, movimento que duas décadas depois resultaria na crise urbana de 1960. Tais acontecimentos históricos são uma amostra do processo urbano, que constantemente passa por transformações em nível global. A integração de mercados financeiros usa sua flexibilidade para financiar projetos urbanos, que vão de Dubai a São Paulo, de Madri a Mumbai, a Hong Kong e Londres.

Quase todas as cidades do mundo testemunharam a explosão imobiliária que favorecia os ricos - quase todas deploravelmente parecidas - em meio a um turbilhão de migrantes miseráveis, à medida que campesinato rural era desapropriado pela industrialização e comercialização da agricultura (HARVEY, 2014, p. 42).

O financiamento do capital passa então a ser o principal fomento do chamado *boom* do mercado imobiliário, que será responsável, ao longo de diferentes épocas, por crises urbanas conhecidas como “bolha imobiliária”. Considerado como investimento de baixo risco, o mercado hipotecário perde o controle e volta à cena contemporânea fatos como o que aconteceu com os irmãos Péreire, em 1867 e 1868, e o desregramento fiscal de Nova York, no começo da década de 1970. Os acontecimentos vão compor a crise hipotecária do subprime e a crise de valor de ativos imobiliários de 2008 (HARVEY, 2014).

Além das crises financeiras do tipo “bolha imobiliária”, resultantes da aplicação de capital especulativo no mercado imobiliário, o desenvolvimento das cidades, a partir da capitalização do solo urbano, tem como legado o surgimento de favelas e bairros periféricos com infraestrutura precária, reflexos da valorização de áreas centrais, que criam um fenômeno de expulsão de pessoas com menor poder aquisitivo dos centros urbanos.

O modelo capitalista de globalização da economia agrava problemas urbanos relacionados à pobreza e qualidade de vida, como o acesso à alimentação, saúde, educação, habitação, transporte, lazer, entre outros. A população urbana começa a cobrar atuação dos governos através de políticas públicas de urbanização para solução de problemas como acesso a moradia, desemprego e violência urbana. As reivindicações sociais passam a ser pauta de governos e entra em foco o planejamento urbano em busca de mitigar os problemas urbanos evidenciados com o crescimento das cidades e a expansão de seu território.

5.2 Processo de urbanização e as cidades brasileiras

Em países considerados subdesenvolvidos ou em desenvolvimento, a exemplo do Brasil, a urbanização ocorre depois de uma industrialização tardia. Trabalhadores do campo que perderam seus postos de trabalho, após um processo de mecanização da agricultura, rumam às cidades em busca de melhoria da qualidade de vida e promessas de empregos nas plantas industriais. Assim como outros países, cujo processo de urbanização foi acelerado pós-industrialização, o Brasil também enfrenta crises inerentes ao processo de urbanização das cidades.

A industrialização crescente trouxe como resultado a perda de autonomia do campo, que se relaciona diretamente com novas dinâmicas na cidade, tais como a concentração dos meios de produção, a chegada de grandes fluxos migratórios, uma maior demanda por terra urbana, o surgimento e a acentuação de fluxos de capitais e uma acentuada expansão territorial da cidade; dinâmicas que associadas constituíram um processo de formação das grandes cidades e áreas metropolitanas (ZANDONADI, 2015, p.109).

A população brasileira, no início do século XX, especialmente a elite, sonhava com a modernização das cidades e, tendo como referência as cidades europeias, apostava no processo de urbanização para superar o então Brasil agrário e arcaico. As mudanças políticas na década de 1930, como a regulamentação do trabalho urbano (não extensiva ao campo), o incentivo à industrialização, a construção da infraestrutura industrial, entre outras medidas, reforça o movimento migratório campo-cidade e somatizou apoio das políticas de governo (MARICATO, 2000).

Não foi só o governo. A sociedade brasileira em peso embriagou-se, desde os tempos da abolição e da República Velha, com as idealizações sobre progresso e modernização. A salvação parecia estar nas cidades, onde o futuro já havia chegado. Então era só vir para elas e desfrutar de fantasias como emprego pleno, assistência social providenciada pelo Estado, lazer, novas oportunidades para os filhos... Não aconteceu nada disso, é claro, e, aos poucos, os sonhos viraram pesadelos (SANTOS, 1986, p. 2).

Os planos europeus de planejamento, focados na estética urbana, eram o ideal de cidade pensado pela elite nacional; planejamento esse que não teve muito êxito nas cidades brasileiras. Os contextos das cidades daqui eram diferentes, graças a economia, espacialização e condições sociopolíticas diversificadas.

De acordo com Maricato (2000, p. 22),

As reformas urbanas, realizadas em diversas cidades brasileiras entre o final do século XIX e início do século XX, levantaram as bases de um urbanismo moderno “a moda da periferia”. Eram feitas obras de saneamento básico e embelezamento paisagístico, implantavam-se as bases legais para um mercado imobiliário de corte capitalista, ao

mesmo tempo em que a população, a excluída desse processo, era expulsa para os morros e as franjas da cidade.

Santos (1993) relembra que as condições em que ocorreu o crescimento dos centros urbanos apenas reforçam as características de desigualdade social nas cidades brasileiras. A urbanização crescente e descompassada da expansão da cidade resultou em meados do século XX em problemas como falta de emprego, habitação, transporte, lazer, água, esgoto e saúde. A expansão das cidades brasileiras deu-se de forma espraiada, a partir de uma modernização seletiva, em que a expansão foi intercalada por extensos vazios.

Nessas cidades espraiadas, características de uma urbanização corporativa, há interdependência do que podemos chamar de categorias espaciais relevantes desta época: tamanho urbano, modelo rodoviário, carência de infraestruturas, especulação fundiária e imobiliária, problemas de transporte, extroversão e periferação da população, gerando, graças às dimensões da pobreza e seu componente geográfico, um modelo específico de centro-periferia. Cada qual dessas realidades sustenta e alimenta as demais e o crescimento urbano, é, também, o crescimento sistêmico dessas características. As cidades são grandes porque há especulação e vice-versa; há especulação porque há vazios e vice-versa; porque há vazios e as cidades são grandes (SANTOS, 1993, p. 95-6).

A atuação do Estado nesse processo, enquanto regulador do território, a partir da adoção de políticas que contribuem para manutenção de poder e privilégios, corrobora muito com a desigualdade social no território urbano. As políticas públicas de urbanização, por exemplo, que “empurram” a população para áreas afastadas dos centros urbanos e a submete a pouca mobilidade e ausência de serviços básicos, geram um fluxo migratório reverso, que reflete na ocupação de áreas ilegais sem infraestrutura alguma, mas que, ainda assim, estão mais próximas do centro das cidades.

As características de espraiamento e fragmentações dos espaços urbanos são adotadas no planejamento urbano brasileiro e vão além da reformulação e reestruturação das metrópoles urbanas; elas serão reproduzidas mais adiante, na construção das cidades planejadas.

A proposta de mudança da capital do país do Rio de Janeiro para uma área centralizada do Brasil, já prevista na Constituição de 1891, foi implementada no governo Juscelino Kubitschek (1956-1960) após a construção de Brasília. Vista como uma das mais radicais experiências de planejamento urbano do país, oriunda do programa desenvolvimentista federal, a nova capital se transformou no seu projeto síntese, em que pela primeira vez uma cidade é tratada como motor para o desenvolvimento (NUNES, 2010).

Brasília, capital do país, valorizada pelo seu caráter urbanístico inovador, do mesmo modo é criticada, principalmente pelos efeitos sociais que produz: desaparecimento da rua e barreiras simbólicas nas super-quadras, que geram indefinições entre o espaço público e

privado. Além disso, possui um desenho urbanístico que mais afasta do que aproxima pessoas e um padrão de cidade-jardim com altíssimos custos de manutenção, que refletem no elevado custo dos imóveis. Problemas que resultam numa perda qualitativa nos processos cotidianos de interação social urbana e consolidam Brasília como cidade elitista e exclusiva (NUNES, 2010). Um modelo “ideal” de cidade que, anos mais tarde, seria “copiado” no projeto de Palmas, capital do Tocantins.

Palmas foi implantada aos moldes de Brasília, a partir de um planejamento urbano técnico com preocupações voltadas para infraestrutura e embelezamento urbano. Seu Plano Diretor, com traçados de grandes quadras e supervias para circulação de veículos, tornou-se o cenário ideal para o mercado imobiliário, que teve como principal incentivador o Estado. A estrutura governamental atuou como agente de especulação na conformação do espaço urbano de Palmas e contribuiu com planos e ações que permitiram a concentração de terras nas mãos de poucos.

A atuação questionável do Estado colaborou para a criação de espaços descontínuos e dispersos, bem como favoreceu o modelo de segregação socioespacial, aqui entendido a partir do viés de Sílvia Negri (2008, p. 130), autor que assegura que a capital tocantinense permite à classe dominante continuar dominando o espaço produzido, conforme seus interesses e que “somente a separação das classes sociais no espaço pode agir como um instrumento de poder para a classe alta”.

Essa caracterização da capital ultrapassou os limites do município, mais fortemente após a criação do lago da Usina Hidrelétrica do Lajeado e estendeu seu caráter especulativo de terras ao distrito de Luzimangues, pertencente ao município de Porto Nacional, mas que tem uma aproximação territorial com Palmas.

5.3 Produção socioespacial do território urbano

No desenvolvimento de sua teoria, Lefebvre (2001) elucidou que o espaço é produzido socialmente e sua formação pode ser compreendida a partir da relação estabelecida com o tempo. Para ele, o espaço representa simultaneidade, a ordem sincrônica da realidade social, enquanto o tempo corresponde ao processo histórico da produção social. Em sua análise, espaço e tempo são produtos da prática social, resultados e pré-condições da produção da sociedade (relação entre os seres humanos, por meio de suas atividades práticas). No sistema capitalista moderno,

a cidade gera algo de diferente, algo que a ultrapassa: no plano econômico, gera a indústria; no plano social, gera a propriedade de bens móveis (não sem transigir com as formas feudais de propriedade e de organização); no plano político, finalmente, gera o Estado. Esse o resultado histórico da primeira grande luta das classes e das formas sociais na Europa: cidade contra campos, burguesia contra feudalismo, propriedade de bens móveis e propriedade privada contra propriedade fundiária e comunitária (LEFEBVRE, 1972, p. 44).

Compreendendo o espaço urbano como produto constituído em decorrência da resposta social aos processos históricos, defende ele em sua tese, que tal constituição deve ir além de fatores meramente materiais, sendo necessário lançar mão de redes sociais, relações de poder e conflitos implicados no tempo; aspectos produzidos socialmente, que só podem ser percebidos no contexto de uma sociedade específica.

No livro “O Espaço Urbano”, o autor Roberto Lobato Corrêa (1995) elenca que os agentes que fazem e refazem as cidades são os proprietários dos meios de produção (sobretudo os grandes industriais), os proprietários fundiários, os promotores imobiliários, o Estado e os grupos sociais excluídos. Acrescenta ainda as estratégias de cada grupo dentro desse processo de produção do espaço urbano. Os grandes proprietários industriais e as grandes empresas comerciais produzem seu próprio espaço conforme suas demandas e interferem decisivamente na localização de outros usos da terra. Os proprietários de terras buscam obter a maior renda no valor de troca de suas propriedades, desconsiderando seu valor de uso. O preço sobe paralelo às amenidades físicas (mar, lagoa, verde etc.) e investimento público em obras de melhorias (CORRÊA, 1995).

Os promotores imobiliários, por sua vez, são agentes que loteiam as terras, constroem casas de luxo e vendem (financiadas pelo governo ou não), favorecendo a exclusão da população mais carente, que busca residências com baixos valores nos conjuntos habitacionais populares. A atuação do Estado dá-se como regulador da organização espacial da cidade, como, por exemplo, faz a taxação de terrenos, controla a limitação dos preços das terras e aplica impostos fundiários e imobiliários (CORRÊA, 1995).

E o quinto grupo, formado por pessoas socialmente excluídas, que, desempregadas não possuem renda, não podem pagar o aluguel de uma habitação digna e muito menos comprar um imóvel. Nas favelas, esse grupo torna-se agente modelador do espaço, operando pela resistência à segregação social (CORRÊA, 1995). Depreende-se, portanto, que foi a partir de fins do século XIX, que a cidade se tornou objeto de lucro.

A esse respeito significa dizer que o fenômeno da formação e expansão dos centros urbanos são resultados do movimento da sociedade capitalista moderna e expressam, simultaneamente, a ordem e a desordem global, a acumulação da riqueza e a generalização da

miséria, como também a concentração e segregação. O espaço urbano desenha-se “como lugar dos enfrentamentos e confrontações, unidade das contradições”, diria Lefebvre (1999, p. 80). Ou seja, o espaço social, produto da sociedade, é construído em meio à cotidianidade por meio da interação complexa de atores urbanos de diversas classes, que ali se encontram ou se relacionam (LEFEBVRE, 1991).

Lefebvre se debruça de forma sistêmica sobre o processo de produção do espaço. Em suas observações quanto à dinâmica de construção das relações sociais e o formato das interações dos atores urbanos, o autor defende que para melhor compreender a realidade, esse processo deve ser observado a partir de três dimensões: espaço percebido, espaço concebido e espaço vivido; divisão conhecida como análise tridimensional do espaço ou tríade lefebvriana.

Em Lefebvre, espaço concebido (ou representação do espaço) é a dimensão espacial relacionada à produção, ao conhecimento, ao planejamento, à ordem instituída. Em suas palavras:

As representações do espaço, ou seja, o espaço concebido, o espaço dos cientistas, planejadores, urbanistas, tecnocratas fragmentadores, engenheiros sociais e até um certo tipo de artistas próximos à cientificidade, todos os quais identificam o vivido e o percebido com o concebido (o que perpetua as velhas especulações sobre números: número áureo, módulos, cânones etc.), é o espaço dominante em qualquer sociedade (ou modo de produção). (LEFEBVRE, 2013, p. 97).

Portanto, o espaço concebido é o espaço planejado, técnico e que regulamenta as ações dos cidadãos. Apresentado como neutro ou apolítico, é notadamente manipulado para garantir o *status quo* do capitalismo. De outro modo, o espaço vivido (ou espaço de representação), entretanto, é o espaço simbólico, que não se submete às regras e é definido pela história de cada povo que o pertence.

Os espaços de representação, ou seja, o espaço vivido por meio das imagens e dos símbolos que o acompanham é, pois, o espaço dos moradores, dos “usantes”, mas também de certos artistas e talvez daqueles novelistas e filósofos que descrevem e só aspiram a descrever. Trata-se do espaço dominado, isto é, passivamente experimentado, que a imaginação deseja modificar e tomar. Recobre o espaço físico usando simbolicamente seus objetos. Por conseguinte, esses espaços de representação mostrariam uma tendência (de novo, com as exceções precedentes) aos sistemas mais ou menos coerentes de símbolos e signos não verbais. (LEFEBVRE, 2013, p. 98).

A partir da citação, depreende-se que o espaço percebido é onde acontece a prática social; dá-se em decorrência da relação entre realidades, cotidiana e urbana.

A realidade cotidiana (o uso do tempo) e a realidade urbana (as rotas e redes que se ligam aos lugares de trabalho, da vida “privada”, de ócio). Sem dúvida, essa associação é surpreendente, pois inclui a separação mais extrema entre os lugares que vincula. A competência e a *performance* espacial próprias de cada membro da sociedade só são apreciáveis empiricamente. Assim, a prática espacial “moderna” se

define pela vida cotidiana de um habitante de moradia social na periferia – caso limite, mas, sem dúvida, significativo – sem que isso nos autorize a deixar de lado as autoestradas ou a política de transporte aéreo. Uma prática espacial deve ter certa coesão, sem que isso implique coerência (no sentido de intelectualmente elaborada, concebida logicamente) (LEFEBVRE, 2013, p. 97).

Deste modo, o espaço percebido, correspondente à prática social, que de alguma forma articula as dimensões da ordem do vivido (afinal, toda prática é vivida) e do concebido. Nesta perspectiva,

A prática espacial, que engloba produção e reprodução, lugares especificados e conjuntos espaciais próprios de cada formação social, que assegura a continuidade numa relativa coesão. Essa coesão implica, no que concerne ao espaço social e à relação de cada membro de determinada sociedade ao seu espaço, ao mesmo tempo de uma competência certa e uma certa *performance*; As representações do espaço, ligadas às relações de produção, à “ordem” que elas impõem e, desse modo, ligadas ao conhecimentos, aos signos, aos códigos, às relações “frontais”; Os espaços de representação, apresentam (com ou sem códigos) simbolismos complexos, ligados ao lado clandestino e subterrâneo da vida social, mas também à arte que eventualmente poder-se-ia definir não como código do espaço, mas como código de representação (LEFEBVRE, 2000, p. 36).

Partindo da pressuposição que para compreender a sociedade contemporânea é necessário observar a relação tempo-espaço, Harvey (2006) sinaliza para a necessidade e importância de se discutir o conceito de espaço enquanto teoria espacial de análise e investigação.

De forma complementar à teoria lefebvriana, Harvey (2006) também faz uma abordagem tripartite sobre o espaço, dividindo-o em absoluto, relativo e relacional. O espaço absoluto é algo estável, físico, imóvel; é o espaço da propriedade, da individualização. O relativo tem um caráter, estabelece uma relação de espaço-tempo; é o espaço do movimento, da circulação e dos fluxos. Nele as localizações podem ser dadas em termos do tempo de deslocamento, das distâncias, dos custos etc. O espaço relacional refere-se a relações internas; para sua compreensão deve ser considerado tudo ao seu redor (HARVEY, 2006).

Numa terceira via, Santos (1986) apresenta o espaço enquanto fator social, organizado pelo homem e parte do processo de existência e reprodução social. Em sua observação teórica da realidade, considera as mudanças e as novas dinâmicas relativas ao espaço após o processo de globalização. Para ele, a construção do espaço ocorre a partir da ação do homem sobre a natureza por meio do uso de instrumentos e técnicas. “A principal forma de relação entre o homem e a natureza, ou melhor, entre o homem e o meio, é dada pela técnica” (SANTOS, 2002, p. 28-9). Ou seja, é a partir da evolução das técnicas e relações sociais que o espaço geográfico sofre mudanças.

O espaço, enquanto expressão da própria sociedade, deve ser analisado a partir da sua

estrutura social, o que equivale a estudar sua formação considerando o sistema econômico, político e ideológico (EPI), assim como por suas combinações e práticas sociais que deles derivam (CASTELLS, 2000).

Ao valorar a sociedade moderna a partir da interação entre tecnologia, sociedade e espaço, Castells (2000) vislumbra um novo espaço urbano: a “cidade informacional”. Essa cidade não se distingue por sua forma específica, mas sim pelo predomínio de um novo espaço a que o autor denomina “espaço de fluxos”, que permite ou determina, uma nova organização espacial. Assim como os caminhos-de-ferro modificaram as regiões na economia industrial, o espaço de fluxos vai transformando o espaço local, mudando a paisagem, que passa a ter como função principal responder às necessidades do funcionamento da economia em rede, da economia global (CASTELLS, 2000).

Destacamos que a forma como são produzidos os espaços urbanos é assunto que preocupa diversos autores e envolve novos termos, considerando diferentes fatores, como racionalidade, ambiente e tecnologias. A análise em questão é fundamental para compreendermos a importância da produção espacial para a manutenção da economia capitalista.

5.4 Processo de segregação socioespacial e o direito à cidade

O processo de urbanização contemporâneo é caracterizado pela incorporação do consumo, pela cidade política, comercial e do valor de uso, advinda do processo de industrialização-urbanização, que expressam espacialmente a divisão de classes que está no cerne do próprio capitalismo (LEFEBVRE, 2000).

A cidade capitalista passa por um duplo processo socioespacial, de implosão e explosão. A cidade explode, a sociedade urbana se desenvolve e torna-se universal. Quando implode, ela é devastada, restando apenas fragmentos dispersos. A explosão dá-se sobre o espaço circundante, com a extensão do tecido urbano, forma e processo socioespacial.

Dessa forma, a urbanização se faz como explosão da cidade, com a extensão da mancha urbana, destinando os mais pobres às imensas periferias desprovidas de infraestrutura e, conseqüentemente, com pouco trabalho agregado à terra, com baixa renda diferencial, o que possibilita a venda do terreno a um custo muito inferior, se compararmos as áreas centrais da cidade. Assim, segundo Lefebvre (1983), as periferias carentes são o lugar possível de ocupação daqueles que não podem pagar por moradias adequadas, em áreas dotadas de infraestrutura

urbana e, portanto, mais valorizadas.

A associação Terra-Capital-Trabalho se manifesta em um espaço institucional caracterizado pelos processos de homogeneização, fragmentação e hierarquização. O processo de homogeneização refere-se à produção de elementos e materiais globais; que resultam na criação de espaços exclusivos, que se fragmentam em parcelas, lotes ou pedaços, a exemplo dos condomínios e conjuntos habitacionais. Essa divisão do espaço facilita sua dominação e seu controle, produz guetos e outras formas socioespaciais de isolamento (LEFEBVRE, 1991).

Fragmentado, o espaço é hierarquizado ao se estabelecer funções e o lugar de cada um na cidade: “espaços residenciais, espaços comerciais, espaços de lazer, espaços para os marginais” (LEFEBVRE, 1991, p. 7), há “desde lugares abjetos a nobres, desde lugares interditos a lugares soberanos”, conforme Lefebvre (1991, p. 222).

Nesse sentido, Botelho (2007) observa que a crescente relevância e integração do capital imobiliário com o capital financeiro contribui para o aumento da segregação socioespacial. Segregação resultante de processos de valorização imobiliária e de fragmentação, homogeneização e hierarquização do espaço urbano.

O espaço urbano tomado pelo capitalismo é fragmentado, isso porque a associação entre o capital financeiro e o capital imobiliário amplia o poder capitalista sobre a cidade, provocando uma enorme separação espacial entre os distintos segmentos sociais e uma diminuição das áreas de convívio entre eles (BOTELHO, 2007). Assim,

Ao mesmo tempo em que a distância em quilômetros entre ricos e pobres diminui, a distância socioeconômica aumenta, e as barreiras que impedem o convívio entre as distintas classes sociais tornam-se onipresentes nos *shopping centers*, condomínios fechados e fortificados, nas áreas de lazer exclusivas para um determinado grupo social (BOTELHO, 2007, p. 15).

O mercado imobiliário atua por meio de grandes investimentos em infraestruturas. A ação dos agentes financeiros fomentadores de projetos urbanos possibilitam uma absorção e reprodução dos capitais e, portanto, de todo o sistema social alicerçado na lógica do capital. Os agentes produtores da cidade, os proprietários fundiários, os incorporadores, os construtores ou mesmo o próprio Estado, negociam seus interesses na realização de suas estratégias de obtenção de lucros e na composição da mais-valia (HARVEY, 2011). Conforme as palavras de Harvey, nesse processo dois elementos sistêmicos são responsáveis por estabelecer parte expressiva das contradições que se manifestam na produção do espaço construído.

Por mais que muitos agentes atuem na produção e reprodução da geografia da segunda natureza que nos cerca, os dois principais agentes sistêmicos no nosso tempo são o Estado e o capital. A paisagem geográfica da acumulação do capital está em perpétua evolução, em grande parte sob o impulso das necessidades especulativas de

acumulação adicional (incluindo a especulação sobre terra) e, só secundariamente, tomando em conta as necessidades das pessoas (HARVEY, 2011, p. 152).

Voltados para a especulação imobiliária, os interesses capitalistas atuam na produção do espaço, determinando o desenvolvimento dos espaços urbanos por meio de processos de diferenciação, segmentação, segregação e fragmentação. A diferenciação socioespacial é um processo presente na constituição das cidades, antes mesmo do capitalismo, visto que ela resulta da divisão social e territorial do trabalho, que se expressa no âmbito do espaço, demonstrando uma organização social mais complexa, que gerou ao longo dos anos uma diferenciação espacial entre cidade e campo e entre centro e periferia, por exemplo.

Já o processo de segregação institui uma nova forma de diferenciação socioespacial, tornando-se mais perverso, visto que vai além da diferenciação territorial. Isso inclui fatores simbólicos no plano das cidades, tais como a questão da “segurança”, o “status” social, o “conviver entre iguais”, a “qualidade de vida” e o “conforto”. Tais aspectos acentuam desigualdades e distanciam os mais pobres do centro das atividades urbanas, manifestando-se sob uma forma de exclusão.

Os espaços segregados, por sua vez, aumentam e refletem em carência de infraestrutura, o tamanho urbano, o modelo rodoviário, a especulação imobiliária, os problemas de transporte e a periferação da população. Esse processo é convergente no pensamento de Santos (1993) e Maricato (2000), que apontam que, de certa forma, a cidade precisa dos lugares excluídos (ou fora do lugar), já que uma camada social lucra com a desigualdade, tornando esta inerente às cidades.

Estudos e análises críticas sobre o fenômeno urbano surgem como uma resposta ao processo de urbanização excludente, abarcado pelas cidades contemporâneas. Teorias focadas nas relações sociais e na produção do espaço urbano e expansão territorial ficam em evidência. O pioneirismo do termo “Direito à cidade” merece destaque, a partir da obra de Henri Lefebvre (2008), que assim os formatou: direito à liberdade, à individualização na socialização, ao *habitat* e ao habitar. O direito à obra (à atividade participante) e o direito à apropriação (bem distinto do direito à propriedade).

O direito à cidade agrupa várias questões, como o direito à vida urbana e à natureza, o direito à individualidade e à ação coletiva, o direito à beleza e à utilidade, o direito à inovação e à memória. Realizados, os direitos geram uma forma específica de autonomia, a autonomia urbana, a autonomia do homem na e da cidade. Estabelecido o direito à cidade, o cidadão resgataria seu protagonismo, como também seu direito de usufruir dos espaços urbanos.

Ao citá-lo em sua teoria, Harvey (2014, p. 30) definiu o direito à cidade como um direito

de mudar e reinventar a cidade, conforme os essenciais desejos dos moradores. Acrescentou ainda que o exigir, “equivale a reivindicar algum tipo de poder configurador sobre os processos de urbanização”. Essa reivindicação, defende Harvey (2014), é um caminho revolucionário de luta anticapitalista, cuja busca foca o direito de poder pensar e transformar a cidade atual coletivamente, sem hierarquias e interdições próprias da sociedade capitalista.

Diante das tensões enfrentadas nas cidades, Harvey (2014) entende que uma nova forma de humanidade deve ser construída para que possa existir uma nova forma de vida urbana mais igualitária e justa. Assim, nessa concepção, a construção do direito à cidade só pode instituir-se a partir de conteúdos radicais de rebeldia e de empoderamento, que nos conduzirão a uma nova conjunção civilizacional, no âmbito de uma revolução urbana (LEFEBVRE, 2001).

Ao problematizar o pensamento lefebvreano quanto ao direito à cidade, Souza (2015 *apud* CATALÃO; MAGRINI; LINDO, 2019) advoga que, mesmo com as imprecisões e lacunas existentes, tanto na ideia original lefebvriana, quanto nas apropriações mais atuais, internas ou externas ao discurso científico, faz-se importante continuar o processo de construção dessa ideia. O direito à cidade deve se pautar nas *práxis* emancipatórias, centradas nos movimentos e nas diferentes formas de resistência anticapitalista, que, a partir da autonomia, criem territórios dissidentes no âmbito das cidades por meio de práticas espaciais insurgentes e demonstrem a existência de uma sociedade instituinte frente a uma sociedade instituída (SOUZA, 2015 *apud* CATALÃO, MAGRINI E LINDO, 2019).

5.5 Dinâmica territorial e movimentos pendulares

O crescimento das cidades, caracterizado por espaços urbanos cada vez mais segregados, deram origem às novas relações cotidianas entre pessoas e lugares intensificando dessa forma a dinâmica territorial. O avanço da metropolização e das aglomerações urbanas aumentam as áreas de concentração e desconcentração de atividades econômicas, propiciando uma diferenciação no uso e apropriação do espaço, com segmentação dos locais de moradia, trabalho, estudo, lazer etc.

Impulsionado pelo processo de crescimento populacional e a migração urbano-rural, o processo de urbanização no Brasil intensificou-se a partir da década de 1940, quando, de acordo com o IBGE, o país apresentava uma taxa de 31%. O crescimento progressivo o fez crescer na década seguinte para 36,2%. A década de 1970 superou a população rural e a porcentagem chegou a 56%. No ano 2000, mais pessoas passaram a habitar as cidades e o número saltou para 81,2%. O crescimento justifica-se a partir de um processo de desenvolvimento urbano-

industrial, fomentado por medidas governamentais cujo objetivo principal se traduzia no crescimento do país.

Esse processo de urbanização, em grande parte instigado pela industrialização, não foi homogêneo, criou um desequilíbrio regional no território brasileiro e as desigualdades sociais e econômicas, geradas por esse processo, estimularam movimentos populacionais (SILVA; COLLA; RIPPEL, 2020).

Sobre a mobilidade da população, Farias (2012) menciona que ela é caracterizada por várias dimensões e diversos ritmos. Na mobilidade da população existem algumas categorias, que se dividem entre espacial e social. No movimento espacial, é inserido a migração e o deslocamento, visto que, a migração se classifica entre migração internacional e a migração interna. Enquanto o deslocamento social se divide entre o pendular estendido e o pendular diário.

Em um processo de urbanização mais recente, o surgimento das cidades planejadas, com características de espraiamento e o aumento da mancha urbana, alterou a dinâmica territorial das cidades contemporâneas. Nesse novo cenário, surgem vários fatores que contribuem com a pendularidade, entre os quais a dinâmica do mercado de terras no município polo dos aglomerados, a alteração do perfil econômico, o acesso diferenciado ao mercado de trabalho e/ou oportunidades de estudo, os custos e qualidade do transporte disponível e o tempo de deslocamento (MOURA; DELGADO; COSTA, 2013).

A mobilidade pendular pode ser compreendida como o deslocamento realizado por um indivíduo entre unidades espaciais distintas, cujo local de residência difere do local de trabalho ou de estudo (PEREIRA; HERRERO, 2009). Portanto, o movimento pendular caracteriza-se pelo deslocamento das pessoas de seu município de residência para outro município, diariamente, a fim de realizar atividades como trabalho e/ou estudo, envolvendo nesse processo fatores econômicos e sociais. Cunha (2013) reforça essa ideia, quando sinaliza que a mobilidade pendular está fundamentada no que chamou de “geografia de oportunidades”, que relaciona segregação e vulnerabilidade. Ou seja,

Vulnerabilidade e segregação poderiam encontrar um nexo na medida em que o espaço geográfico ocupado pelas pessoas ou famílias lhes dificultaria (ou facilitaria) o acesso às oportunidades existentes na metrópole, fossem estas dadas pelo mercado, pelo Estado ou mesmo pela comunidade (CUNHA, 2013, p. 131).

A análise dos deslocamentos pendulares funciona como uma *proxy* dos movimentos da economia e da sociedade contemporâneas, responsáveis pela criação de novos espaços e novas dinâmicas sociais e territoriais (JARDIM, 2011). A variável de migração pendular é utilizada

por órgãos estatísticos de diferentes países para delimitação e estudo de regiões metropolitanas.

De acordo com Passarelli-Araújo e Souza (2020), nos Estados Unidos, o *Census Bureau* adota o movimento pendular para trabalhar como critério de delimitação das áreas metropolitanas, além de considerá-lo uma medida que reflete a integração social e econômica de áreas geográficas. Outro país, a França, do mesmo modo utiliza dados sobre deslocamento pendular para medir a integração e urbanização do território.

No Brasil, o IBGE que, a princípio, considerava como critérios de integração para a delimitação de áreas urbanas o número de ligações telefônicas, a intensidade de fluxos aéreos (de pessoas e/ou de mercadorias), as linhas de transportes coletivos e os fluxos de bens e serviços, passou a adotar partir de 2015, dois critérios principais: contiguidade da mancha urbana e pendularidade (IBGE, 2016).

Por se tratar de um movimento que envolve frequentemente municípios, em geral, próximos ou limítrofes por meio de deslocamentos de curta distância, a mobilidade pendular apresenta reflexos e efeitos demográficos similares aos fluxos migratórios, uma vez que a unidade espacial de referência experimenta um acréscimo populacional temporário ao longo do dia.

De acordo com Aranha (2005), o aumento ou a redução populacional do município pode gerar maior ou menor demanda por serviços ou bens; ou aumentar sua oferta para a população residente. Se alguns municípios se “beneficiam” do aumento provisório do estoque populacional, dado o incremento da demanda de vários serviços locais, outros apresentam uma condição bem diferenciada, fora do turno laboral, característica típica das chamadas “cidades-dormitórios”. Assim,

A pendularidade pode servir como um importante parâmetro de apoio a gestão da mobilidade metropolitana. Como indicador síntese da interação socioeconômica entre municípios a pendularidade retrata, em grande medida, a mobilidade da força de trabalho e da população em atividade escolar, não raro, são consideradas variáveis definidoras do nível de polarização e influência regional (LOBO; GUIMARÃES; PINTO, 2018).

Nos censos demográficos do IBGE, realizados no Tocantins em 2000 e 2010, houve um tratamento diferenciado em relação às perguntas sobre pendularidade. Enquanto que em 2000 não houve distinção entre quem realizava o movimento pendular para estudo, e quem realizava o movimento para trabalho, no censo de 2010 essa separação foi inserida nos questionários.

Ao analisarem dados do IBGE de 2000 e 2010, Silva, Colla e Rippel (2020) destacam que o Estado do Tocantins no ano de 2000 apresentou um movimento pendular de saída de 20.415 pessoas e um movimento pendular de entrada de 20.633 pessoas. Já no ano de 2010, o

movimento pendular de saída foi de 53.922 e de entrada 55.145. A maior parte do movimento pendular ocorreu internamente ao Tocantins (intraestadual). Em 2000, um total de 13.178 pessoas realizaram o movimento pendular tanto para estudo quanto para trabalho, e em 2010 a métrica foi de 38.337, representando um crescimento de 190,91% de pendulares intraestaduais no Tocantins.

Com base nessas pesquisas institucionais, podemos verificar que a maior parte desse movimento pendular foi realizado de municípios tocantinenses outros próximos. No ano de 2000, o movimento pendular para trabalho entre os municípios do Tocantins foi feito por 8.983 pessoas, subindo para quase o triplo (20.552) em 2010; um aumento na ordem de 128,78% no número de pendulares intraestaduais em decorrência do trabalho.

No Tocantins, portanto a mobilidade pendular está fortemente associada à parcela mal posicionada no mercado de trabalho, apesar dos custos de residir numa cidade e trabalhar ou estudar em localidade distinta. Luzimangues avizinha-se ao que se denominou “cidade-dormitório”.

Beaujeu-Garnier (1980) é que faz a associação do conceito pendular e o emprego do termo americano *commuting*:

Se reconhecermos que, de fato, há enorme número de pessoas envolvidas nesse movimento diário, comumente realizado duas vezes por dia, poderemos restringir o uso do termo *commuting* a movimentos que encerram três características: apreciável extensão, uso de alguns meios de transporte mecânicos e certo grau de convergência (BEAUJEU-GARNIER, 1980, p. 292-3).

Os movimentos pendulares têm impulsionado o surgimento de novas formas de expansão urbana e figuram como elemento central na compreensão de dinâmicas de integração regional (PEREIRA; HERRERO, 2009). Deste modo, o movimento pendular é responsável pela criação de espaços territoriais e divisões societárias, tanto no lugar de origem, ou seja, do domicílio, quanto no de destino, que pode ser o local de trabalho, ensino e/ou lazer. A mobilidade da população é influenciada pela divisão social do trabalho, o que acarreta o surgimento de novas atividades e afeta o deslocamento da população no espaço. Essa ação em cadeia traduz novas percepções, concepções e representações desses fenômenos dinâmicos (JARDIM, 2011).

Vista por Moura, Delgado e Costa (2013) como uma oportunidade, a mobilidade faz-se importante para municípios e regiões, uma vez que permite que as pessoas participem do mercado de trabalho e consigam acesso a serviços de educação, essencial para a população e para a realização das atividades econômicas. Entretanto, o movimento pendular evidencia-se como contraditório no exercício do direito à cidade, já que os deslocamentos diários para

realização de atividades cotidianas demandam tempo e custos, que contribuem com o aumento da desigualdade urbana e, conseqüentemente, interferem negativamente na qualidade de vida.

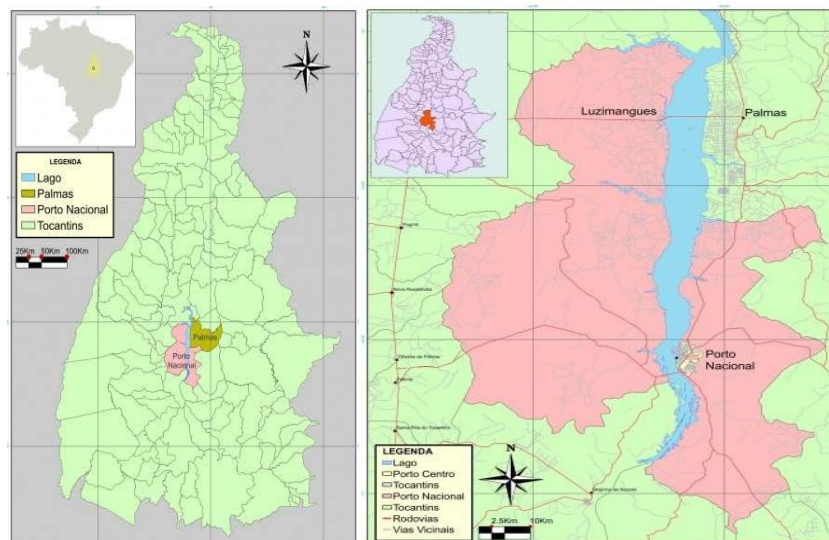
6. ANÁLISES DOS DADOS E APRESENTAÇÃO DE RESULTADOS

6.1 Questões relevantes relativas ao estudo

Descrevemos anteriormente Porto Nacional e o Distrito de Luzimangues, objeto de análise neste estudo, entende-se que é necessário entender a estruturação, categorias e elementos essenciais para a compreensão desta dinâmica local peculiar. E, neste sentido, são resgatados pontos cruciais para que este conjunto seja considerado para a construção argumentativa na análise de dados e demonstração de resultados.

Como mencionado, o Distrito de Luzimangues está localizado a cerca de 80Km da sua sede, o município de Porto Nacional, e possui um fator determinante para seu crescimento: a proximidade com a capital do Tocantins, a cidade de Palmas. A abertura de loteamentos com valores atrativos a uma distância de apenas 8 km do centro de Palmas fez com que o Distrito se tornasse reserva fundiária da capital. Revela-se neste processo que a retenção imobiliária e o mercado imobiliário, concentrado nas mãos de alguns poucos proprietários, pode representar certa dificuldade quanto ao atendimento da habitação popular (PINTO, 2012)⁴.

Ilustração 7- Mapa de localização do Distrito de Luzimangues



Fonte: Pinto (2014)

Diante deste contexto, Luzimangues, nos últimos anos, passou por um rápido processo de modificação urbana, e o aquecimento imobiliário do Distrito teve seu auge em 2011 com o *boom* imobiliário, ocasionado pelo “Minha Casa, Minha Vida”, programa federal que gerou

⁴ Pinto destaca que os primeiros empreendimentos imobiliários que fizeram surgir Luzimangues foram “Chácara da Graciosa” (com 232 lotes) e o “Village Morena” (com 1.286), empresas criadas em 1995 e 1996, respectivamente (PINTO, 2012).

uma superinflação nos terrenos de Palmas (LUCINI, 2014). Durante sua pesquisa de mestrado, Pinto (2012) contabilizou em Luzimangues, entre os anos de 1995 a 2012, um total de 31 loteamentos e identificou 24 empreendedores imobiliários. No período, segundo o citado autor, o número de edificações era impreciso, mas o total ultrapassava 22 mil. Quatro anos depois, o Distrito contabilizava um total de 45 mil lotes registrados e 35 loteamentos aprovados pela Prefeitura de Porto Nacional (*BOOM IMOBILIÁRIO...*, 2015; PINTO, 2012; BAZZOLI, 2019).

E, foi neste cenário, que Luzimangues se tornou uma alternativa para quem não tinha condições de adquirir lotes na capital, Palmas, corroborando o mecanismo da periferização programada por uma estratégia imobiliária amparada na realidade atual, já que se tratava de “lotes menores e mais baratos” (PINTO, 2014, p. 5), e fortalecendo a tese de “indícios de especulação imobiliária” (LAHAM, 2019, p. 168).

Salienta-se que os loteamentos do Distrito foram aprovados pelo Poder Executivo municipal, supostamente obedecendo os critérios legais exigidos pela legislação vigente. Porém, a implementação deles, em muitos casos, foi realizada em desacordo com as diretrizes de órgãos municipais competentes e, portanto, possuem problemas quanto à regularização fundiária, “mesmo os já comercializados” (SANTIAGO, TAVARES e SOUSA, 2005, p. 50).

Em virtude disso, muitos desses loteamentos não detêm áreas reservadas para a construção de equipamentos públicos (praças, escolas, UBS etc.). Sobre essa questão, Pinto (2012, p. 106) demonstrou que, entre os anos de 2004 e 2012, “a situação dos equipamentos públicos não se alterou muito, em contraposição à grande quantidade de loteamentos urbanos instalados no local nos últimos anos”, ou seja, fica claro que a demanda da população por equipamentos dificilmente seria atendida em razão da falta de alocação de espaço para instalação.

Vale destacar ainda que a configuração atual do mapa de Luzimangues “apresenta uma ocupação desordenada e espalhada”, a falta de densidade urbana favoreceu a formação de “loteamentos clandestinos e irregulares, muitos deles vacantes e sem obras de infraestruturas obrigatórias”, conforme observou Laham (2019, p. 188).

Depois de uma década do início da expansão imobiliária da região, investimentos do poder público municipal têm sido constantemente reivindicados pelos moradores (COTRIM, 2013; COTRIM, 2018) e, diante da falta de estrutura básica para atendimento das funções sociais da cidade (trabalho, comércio, recreação, circulação, atendimento de saúde, educação, lazer etc.) e da distância física entre o Distrito e sua sede administrativa, resta a eles recorrerem à capital, Palmas. Esse fato pode ser confirmado nas tratativas de Abreu (2014, p. 93), que ao

realizar entrevistas para sua dissertação, constatou que os moradores do Distrito quando adoecem “são obrigados a irem para Palmas”.

O aumento populacional do Distrito deve-se confirmar em breve com a conclusão do Censo 2022 que, com aproximadamente 85% da população tocaninense contabilizada, apresenta um aumento populacional de mais de 30% no município de Porto Nacional, o número de habitantes estimado para o município no ano de 2022 em 53.618 saltou para 71.101 habitantes, desses aproximadamente 20.000 habitantes são moradores do Distrito de Luzimangues.

Diante deste contexto se percebe a necessidade de provocar este debate local dentro do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional, na linha de pesquisa Sociedade, Políticas Públicas e Desenvolvimento Regional, para analisar a dinâmica territorial do Distrito de Luzimangues a partir do fenômeno de migração pendular e os reflexos desse modelo de urbanização no exercício do direito à cidade.

Pretende-se, com o estudo, observar o engajamento da população local nas questões de interesse coletivo, bem como estabelecer uma relação entre a busca por melhores serviços públicos, infraestrutura básica do espaço urbano (moradia, saúde, educação, transporte, lazer) e o protagonismo cidadão na produção do espaço urbano.

6.2 Análise dos dados

Os dados e as informações coletadas em campo trazidas pela tabulação dos questionários e transcrição de entrevistas que, em conjunto, visam responder ao objetivo principal da pesquisa que é analisar a dinâmica territorial do Distrito de Luzimangues a partir do fenômeno de migração pendular e os reflexos desse modelo de urbanização no exercício do direito à cidade, partindo da hipótese de que o Distrito já possui uma interdependência socioeconômica em relação a Palmas, que pode ser observada a partir das variáveis de migração pendular, e que a participação social favorece à representação da coletividade na cobrança por políticas públicas portuenses e na busca por melhoria da qualidade de vida dos seus moradores fato determinante no exercício do direito à cidade.

6.3 Primeira etapa: aplicação dos questionários

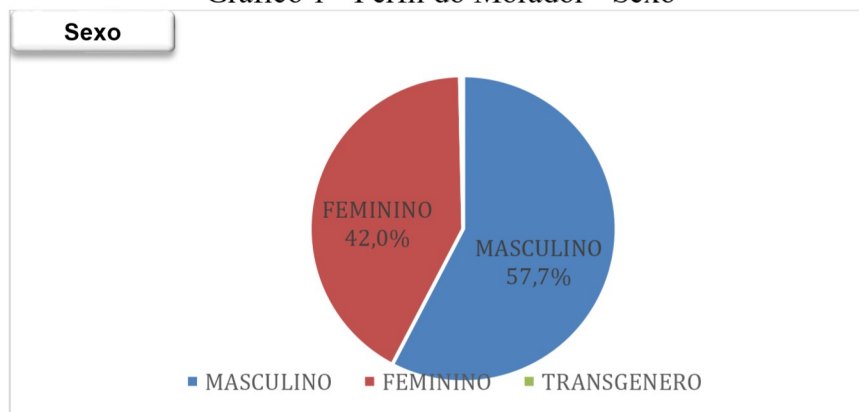
Para uma melhor apresentação e compreensão dos dados coletados com a aplicação dos questionários essa primeira etapa será estruturada em quatro temas principais:

Perfil socioeconômico da população	Apresentada por meio de gráficos com as seguintes informações: sexo, idade, grau de instrução, renda familiar, tipo de moradia, quantidade de pessoas por moradia, profissão/ocupação, participação no mercado de trabalho (empregado ou desempregado), religião, município em que trabalha, tempo de moradia no Distrito de Luzimangues e cidade em que morava antes de mudar para o Distrito.
Atividades socioeconômicas	Procura da população por atividades sociais e preferencialmente urbanas como: utilização de serviços de saúde; realização de compras básicas; frequentar restaurantes, festas, clubes, bares e igrejas.
Mobilidade pendular	Deslocamento do Distrito sentido à capital Palmas como: Frequência em que vai a Palmas, motivo pelo qual se desloca até Palmas, Tempo médio de deslocamento, média percentual de gasto com o deslocamento considerando a renda mensal e o que mais incomoda no trajeto desse deslocamento.
Mobilização social	A percepção dos moradores dos principais problemas locais e a procura por atendimento dessas demandas via poder público e entidades civis organizadas como associações ou grupos comunitários.

A aplicação dos questionários utilizando como único critério residir no Distrito, utilizando o método aleatório simples pelo qual qualquer morador poderia ser escolhido sem uma definição de tipo de sujeito, possibilitou realizar uma caracterização geral que nos permite compreender quem são esses moradores.

Do total de 288 entrevistados, 166 são do sexo masculino (57,7%) e 121 do sexo feminino (42%) e um transgênero (0,3%), apresentando como maioria dos moradores do sexo masculino, divergindo, assim, da média nacional que apresenta, ainda que de forma mais equilibrada, maioria da população do sexo feminino, conforme dados do IBGE (2022)⁵.

Gráfico 1 - Perfil do Morador - Sexo

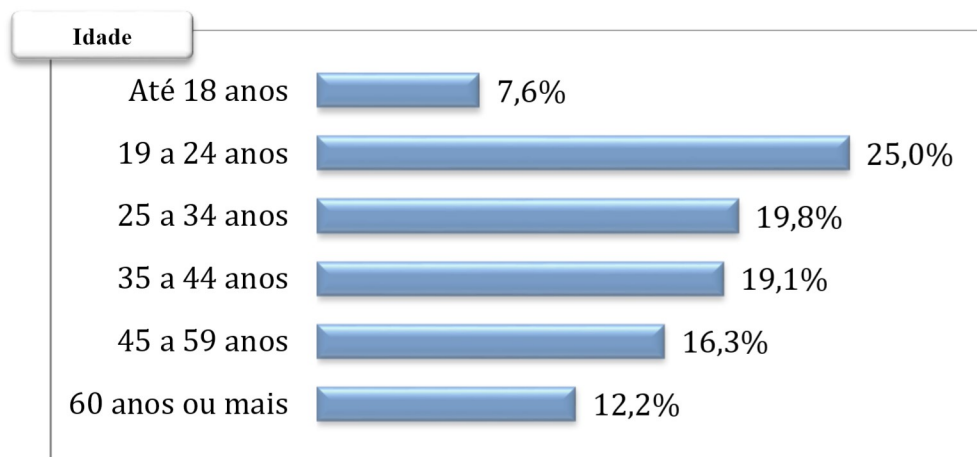


Fonte: Elaboração própria

⁵ Projeção de Distribuição percentual de homens e mulheres 2010-2060

Considerando a variável idade, podemos observar que 80,20% dos entrevistados, a maioria dos moradores, encontra-se na faixa etária entre 19 e 59 anos, ou seja, dentro da faixa etária entre 15 e 64 anos, faixa etária adotada pelo IPEA⁶ na definição de população economicamente ativa (PEA)⁷.

Gráfico 2 - Perfil do Morador - Idade



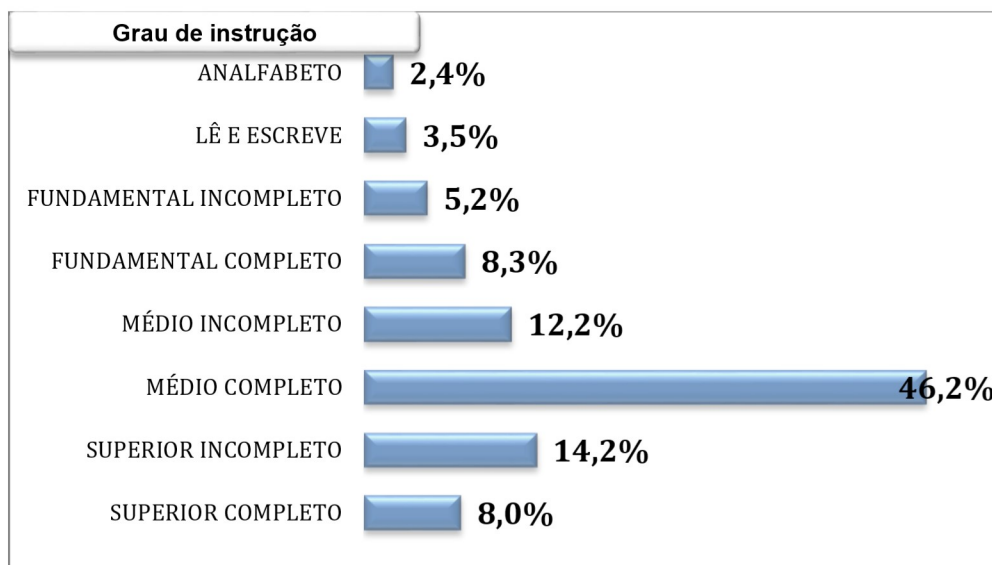
Fonte: Elaboração própria

No que diz respeito à escolaridade, do total de 288 respondentes, 7 declararam ser analfabetos (2,4%), 10 declararam que lê e escreve (3,5%), 15 possuem nível fundamental incompleto (5,2%), 24 nível fundamental completo (8,3%), 35 nível médio incompleto (12,2%), 133 nível médio completo (46%), 41 superior incompleto (14,2%) e 23 superior completo (8%). Podemos observar que grande parte dos entrevistados, cerca de 46,2%, concluiu o nível fundamental, portanto referente ao nível de instrução, podemos afirmar que a maior proporção de indivíduos concluiu ao menos as etapas do ensino básico obrigatório (educação infantil, ensino fundamental e ensino médio).

⁶ Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

⁷ População economicamente ativa (PEA) corresponde aos habitantes que representam capacidade produtiva para o país, ou seja, que têm potencial de mão de obra. Breve análise da nova projeção da população do IBGE e seus impactos previdenciários. (COSTANZI et al, 2018).

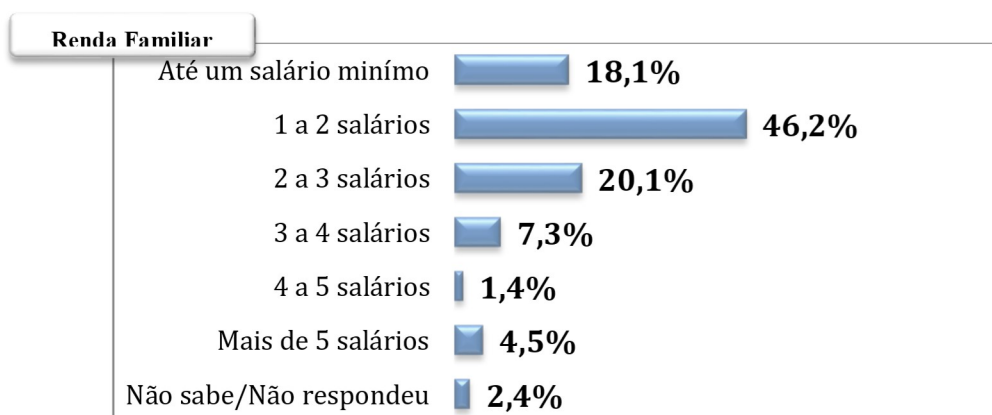
Gráfico 3 - Perfil do Morador - Grau de instrução



Fonte: Elaboração própria

No que diz respeito à renda familiar, do total de 288 entrevistados, 52 responderam ter renda familiar de até um salário mínimo (18,1%), 133 renda familiar entre um e dois salários mínimos (46,2%), 58 renda familiar entre dois e três salários mínimos (20,1%), 21 renda familiar entre três e quatro salários mínimos (7,3%), 4 renda familiar entre quatro e cinco salários mínimos (1,4%), 13 renda familiar de mais de cinco salários mínimos (4,5%) e 7 não souberam ou não responderam (2,4%), portanto, considerando a variável renda familiar, 84,4% tem renda familiar mensal de até 3 salários mínimos, o que, de acordo com definições do IBGE, os coloca dentro das classes D e E ⁸ também considerada baixa renda.

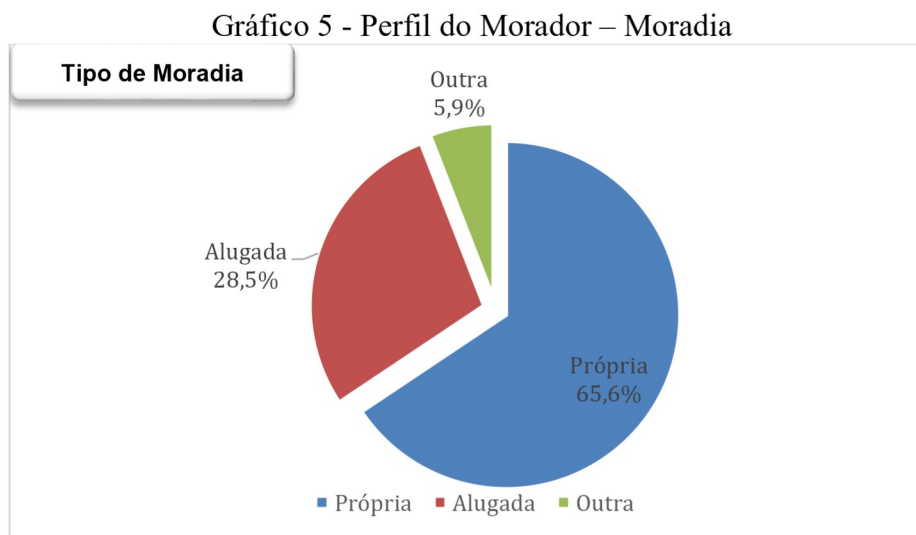
Gráfico 4 - Perfil do Morador - Renda Familiar



Fonte: Elaboração própria

⁸ IBGE - Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua 2022.

Respondendo sobre a casa ou tipo de domicílio ocupado pelo entrevistado se era do tipo alugado, casa própria ou outras (de favor e/ou com parentes), do total de 288 respondentes 82 afirmaram ser do tipo alugada (28,5%), 188 responderam morar em imóvel próprio (65,6%) e 17 em outro tipo de moradia (5,9%).

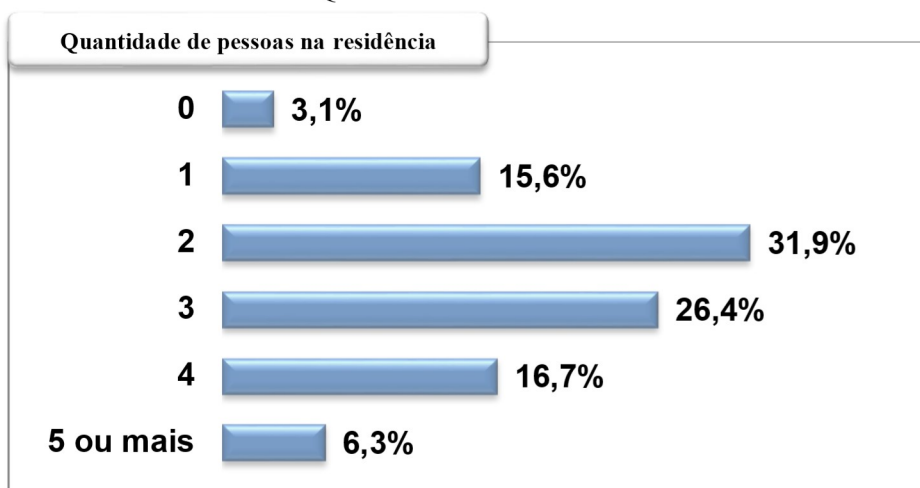


Fonte: Elaboração própria

No que diz respeito a quantidade de morador por domicílio além do entrevistado, do total de 288 entrevistados 9 disseram morar sozinhos (3,1%), 45 disseram ter mais um morador no imóvel (15,6%), 92 disseram ter mais duas pessoas morando no imóvel (31,9%), 76 afirmaram ter mais três moradores no imóvel (26,4%), 48 afirmaram ter mais quatro moradores no imóvel (16,7%) e 18 afirmaram ter mais de cinco ou mais moradores no imóvel (6,3%).

Considerando essa variável podemos afirmar que em 81,3% dos domicílios tem 3 ou mais moradores, a média utilizada para cálculo da população do Distrito hoje pela subprefeitura é de 3,7 por domicílio, considerando como o número de municípios dados de ligações elétricas fornecidas pela companhia de energia elétrica.

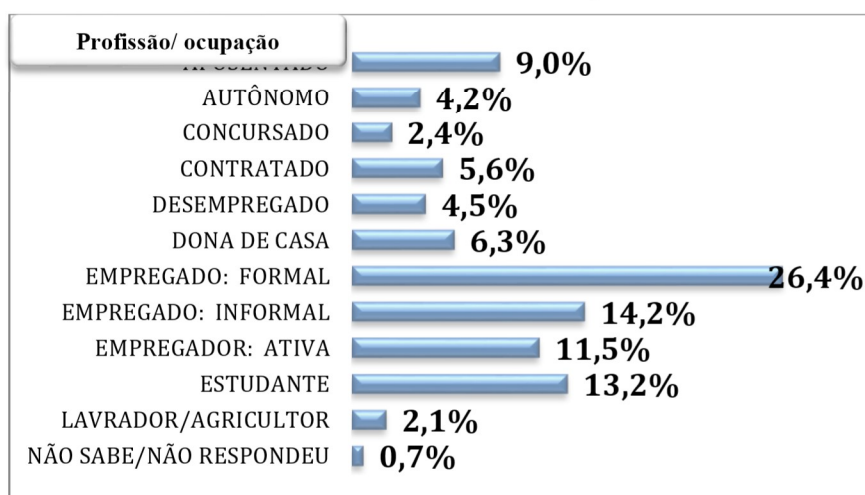
Gráfico 6 - Quantidade de Pessoas na Residência



Fonte: Elaboração própria

No que diz respeito à profissão ou ocupação dos entrevistados do total de 288, 26 responderam ser aposentados (9%), 12 são autônomos (4,2%), 7 são servidores públicos concursados (2,4%), 16 são servidores públicos contratados (5,6%), 13 estão desempregado (4,5%), 18 são donas de casa (6,3%), 76 são empregados formais (26,4%), 41 são empregados informais (14,2%), 33 são empregadores (11,5%), 38 são estudantes (13,2%), 6 são agricultores ou lavradores (2,1%) e 2 não souberam ou não responderam (0,7%).

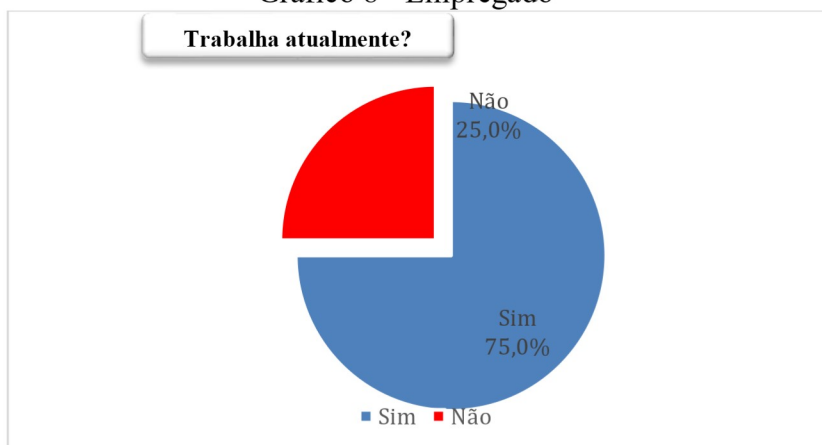
Gráfico 7 - Profissão/Ocupação



Fonte: Elaboração própria

Sobre a atuação no mercado de trabalho, do total de 288 entrevistados 216 responderam estarem ativos no mercado de trabalho, ou seja, desempenhando alguma atividade remunerada (75%), e 72 responderam não estarem ativos no mercado de trabalho, ou seja, não estão desempenhando atividade remunerada (25%).

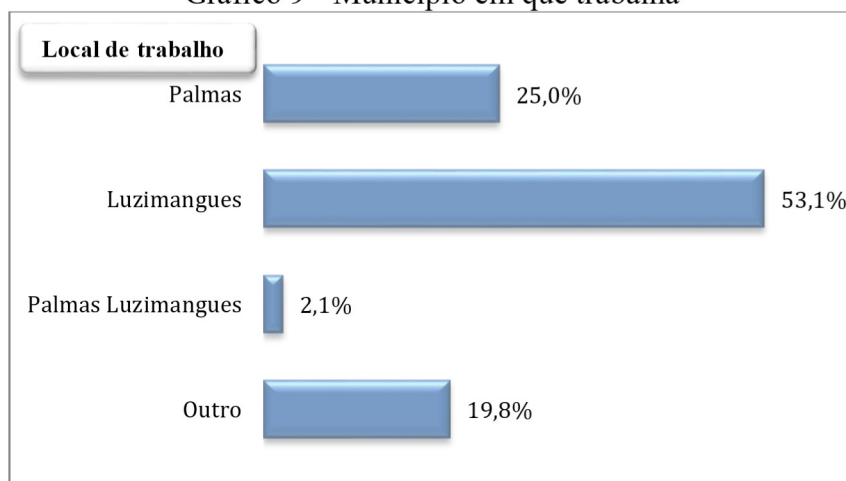
Gráfico 8 - Empregado



Fonte: Elaboração própria

Questionados em qual município desempenhavam suas atividades laborais do total de 288, 72 responderam que trabalham em Palmas (25%), 153 que trabalham em Luzimangues (53,10%), 6 trabalham tanto em Palmas como em Luzimangues (2,10%) e 57 em outras cidades vizinhas ou zona rural (19,8%). Podemos observar que, ainda que uma grande parcela da população trabalha em Palmas e outras cidades vizinhas, o mercado de trabalho local absorve maioria dos trabalhadores do Distrito.

Gráfico 9 - Município em que trabalha

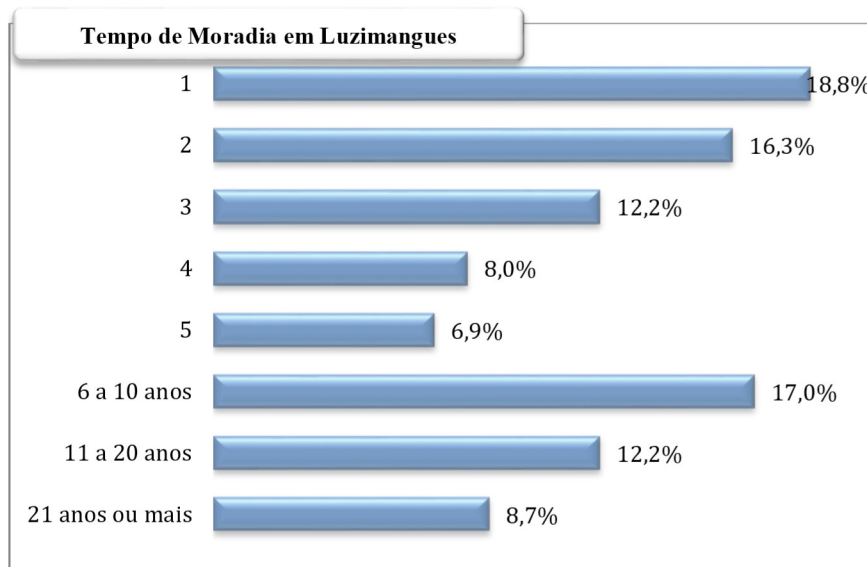


Fonte: Elaboração própria

Analisando o gráfico nove, que apresenta os dados de quanto tempo os entrevistados moram no Distrito, do total de 288, 54 responderam que residem há um ano (18,8%), 47 há dois anos (16,3%), 35 há três anos (12,2%), 23 há quatro anos (8%), 20 há cinco anos (6,9%), 49 entre seis e dez anos (17%), 35 entre onze a vinte anos (12,20%) e 25 há mais de 21 anos (8,7%). Considerando que 79,20% dos entrevistados mudaram para o distrito nos últimos 10 anos, essa informação nos permite reafirmar que crescimento populacional do Distrito se deu

na última década.

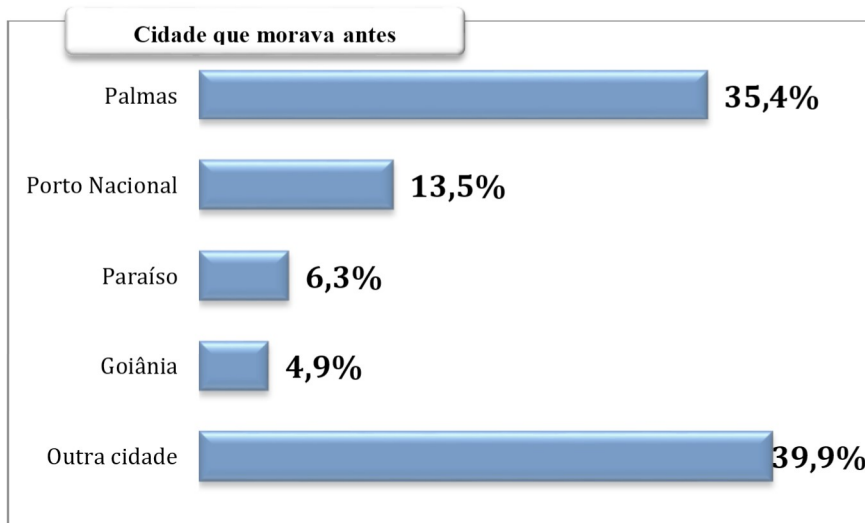
Gráfico 10 - Quanto tempo mora no Luzimangues



Fonte: Elaboração própria

Questionados em qual cidade moravam antes de se mudarem para Luzimangues, do total de 288 respondentes, 102 responderam que moravam em Palmas (35,4%); 39 responderam que moravam em Porto Nacional (13,5%); 18 moravam em Paraíso (6,3%), 14 em Goiânia (4,9%) e 115 em outras cidades (39,9%). Esses dados reforçam a ideia de que grande parte dos moradores do Distrito são pessoas que migraram de Palmas.

Gráfico 11 - Cidade que mora antes



Fonte: Elaboração própria

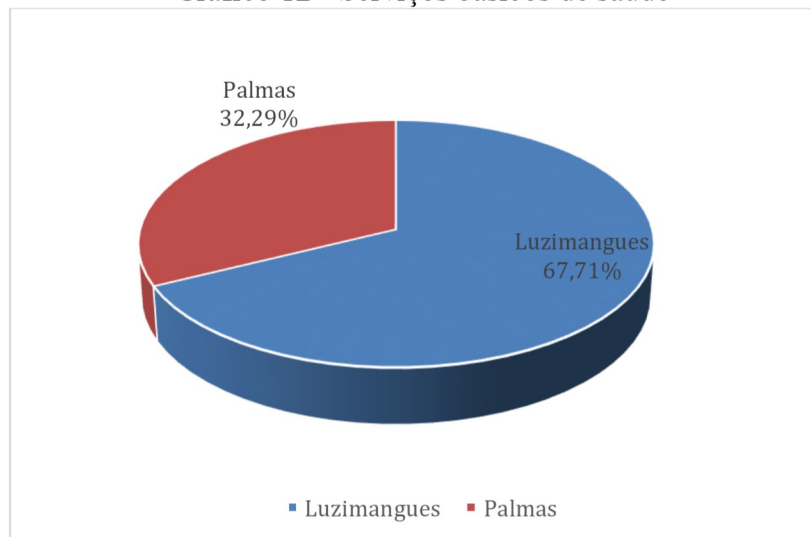
O primeiro bloco de perguntas representados nos gráficos de 1 a 10 nos permite traçar o perfil populacional dos moradores de Luzimangues: maioria homens, jovens, com escolaridade básica, classe D ou E, que moram em domicílio próprio e que se mudou de Palmas para o Distrito nos últimos 10 anos, essa etapa foi importante para o nosso trabalho, pois nos permitiu conhecer um pouco mais sobre a parcela da população que foi atraída para o Distrito nos últimos anos considerando que o último censo realizado na região foi realizado em 2010, ou seja, antes do crescimento populacional do Distrito que conforme podemos observar ao longo desse trabalho ocorreu na última década.

Nos gráficos a seguir, são expostas as questões relacionadas ao local em que os moradores do Distrito buscam por serviços de saúde e atividades sociais e de lazer.

Foi perguntado aos entrevistados onde eles procuravam por serviços de saúde; e onde preferencialmente faziam compras básicas e frequentavam restaurantes, festas, clubes, bares e igrejas: em Luzimangues ou Palmas.

Dos 288 entrevistados, 93 (32,29%) utilizam os serviços básicos de saúde em Palmas e 195 (67,71%) utilizam os serviços básicos de saúde em Luzimangues. Podemos observar que mesmo apresentando uma grande procura por serviços de saúde na capital a maioria da população já utiliza esses serviços no próprio Distrito de Luzimangues.

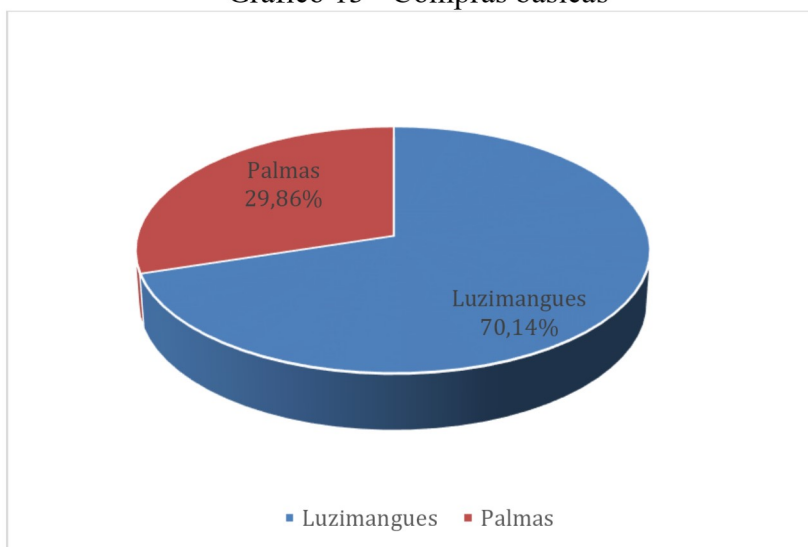
Gráfico 12 - Serviços básicos de saúde



Fonte: Elaboração própria

Do total de 288 entrevistados, 86 (29,86%) fazem compras básicas em Palmas e 202 (70,14%) fazem suas compras básicas em Luzimangues. O gráfico 13 nos permite inferir que mesmo apresentando uma grande procura por produtos e serviços em Palmas a maioria dos moradores do Distrito realiza suas compras básicas no local onde moram.

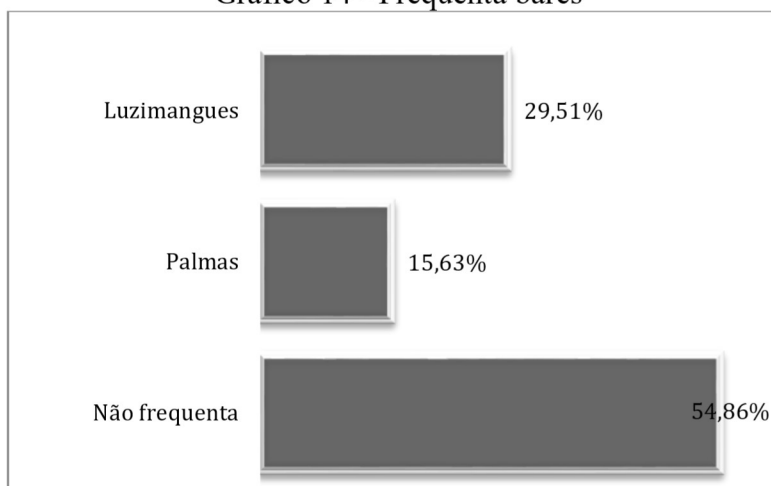
Gráfico 13 - Compras básicas



Fonte: Elaboração própria

Do total 288 entrevistados, 85 (29,51%) tem o hábito de frequentar bares em Luzimangues, 45 (15,63%) em Palmas e 158 (54,86%) não costumam frequentar bares. Observamos aqui que a maioria dos moradores que tem hábito de frequentar bares opta por fazê-lo no Distrito.

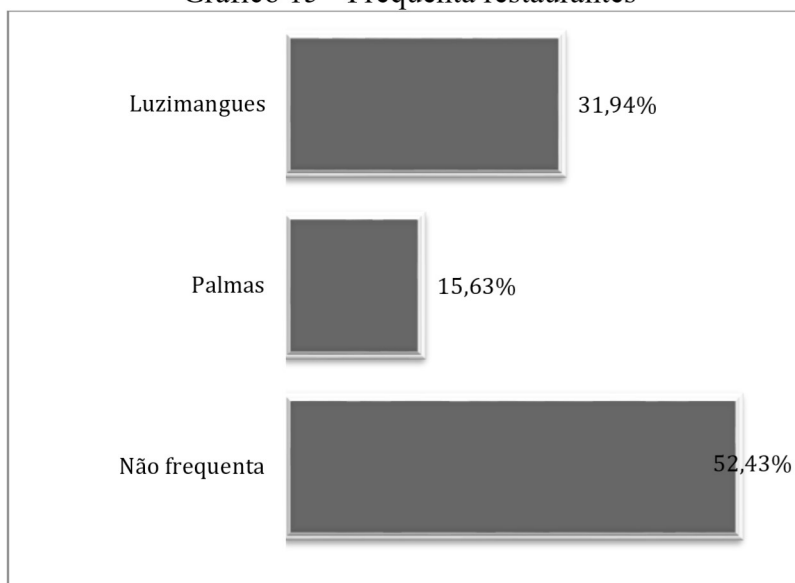
Gráfico 14 - Frequenta bares



Fonte: Elaboração própria

Do total de 288 entrevistados, 92 (31,94%) têm o hábito de frequentar restaurantes em Luzimangues, 45 (15,63%) em Palmas e 151 (52,43%) não costumam frequentar restaurantes. Observamos aqui que a maioria dos moradores que tem hábito de frequentar restaurantes opta por fazê-lo no Distrito.

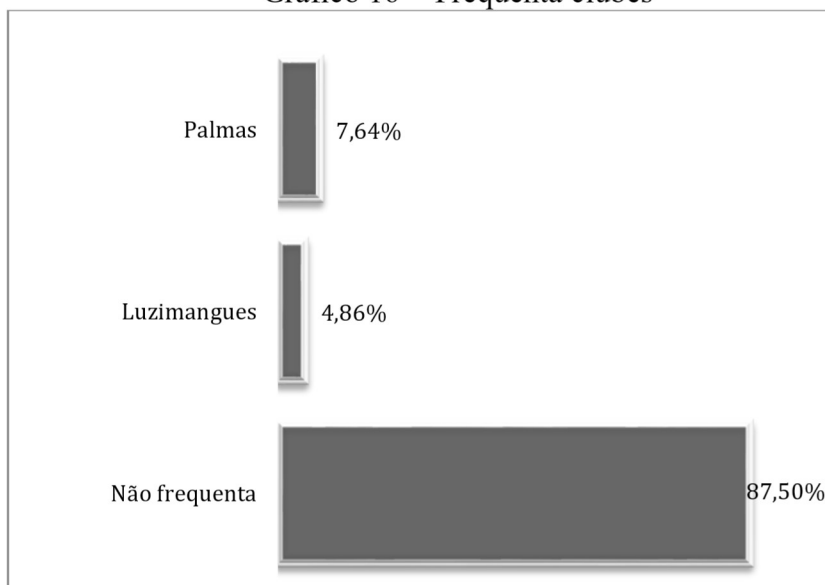
Gráfico 15 - Frequenta restaurantes



Fonte: Elaboração própria

Do total de 288 entrevistados, 22 (7,64%) têm o hábito de frequentar clubes em Palmas, 14 (4,86%) em Luzimangues e 252 (87,50%) não costumam frequentar clubes. Os dados apresentados no permite concluir que quanto a opção por lazer em clubes a maioria dos moradores que frequentam clubes opta por fazê-lo em Palmas.

Gráfico 16 - Frequenta clubes

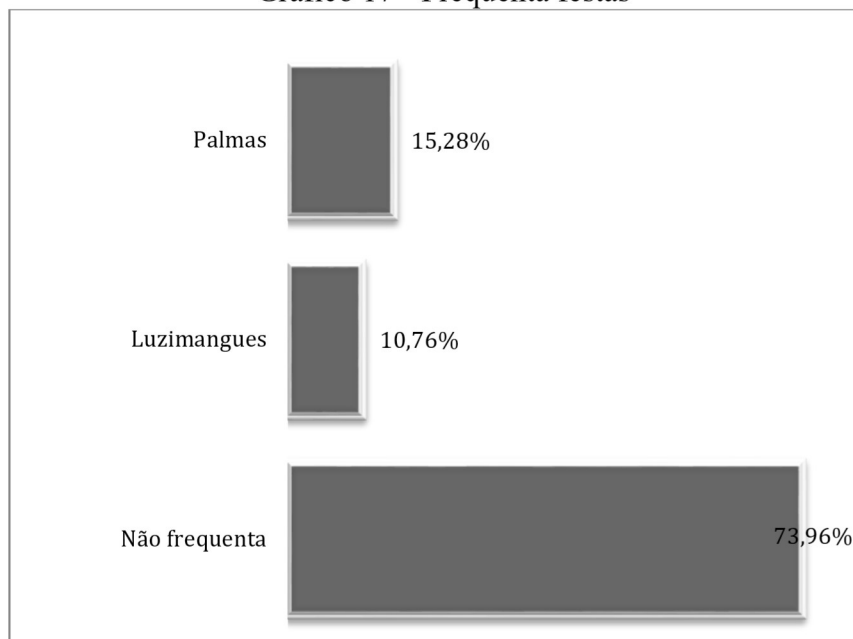


Fonte: Elaboração própria

Do total de 288 entrevistados, 44 (15,28%) tem o hábito de frequentar festas em Palmas, 31 (10,76%) em Luzimangues e 213 (73,96%) não costumam frequentar festas. Portanto, com base no gráfico 17 podemos inferir que a opção dos moradores por atividade de lazer do tipo

festas ainda é maior na capital Palmas.

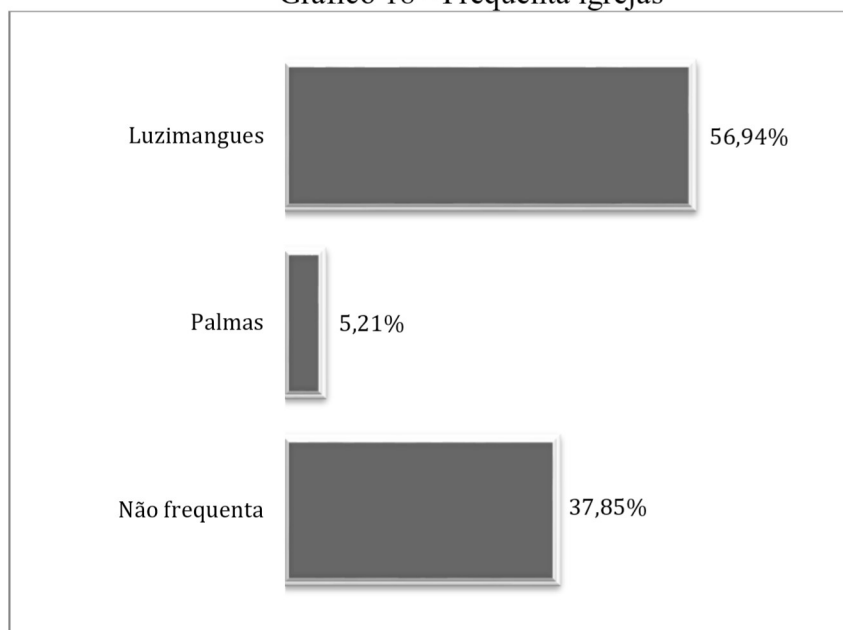
Gráfico 17 - Frequenta festas



Fonte: Elaboração própria

Do total de 288 entrevistados, 164 (56,94%) têm o hábito de frequentar igrejas em Luzimangues, 15 (5,21%) em Palmas e 109 (37,85%) não costumam frequentar igrejas. Podemos observar aqui que, referente à opção por ambientes religiosos do tipo igreja, a maioria da população de Luzimangues opta pelo próprio Distrito.

Gráfico 18 - Frequenta igrejas



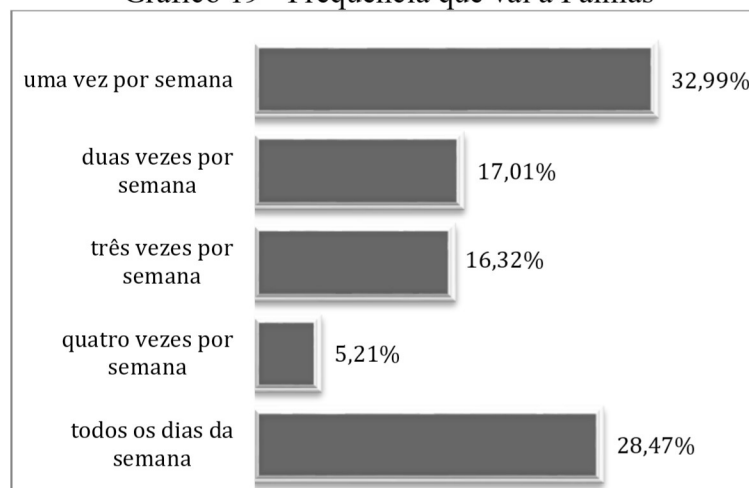
Fonte: Elaboração própria

Os gráficos apresentados nos permitem visualizar que existe uma grande procura por atividades e serviços dos moradores do Distrito de Luzimangues em Palmas, sendo maior a procura por serviços e atividades essenciais, como serviços de saúde e compras básicas, gráficos 11 e 12 respectivamente, no entanto podemos visualizar que nas atividades elencadas a maioria dos moradores opta pela utilização desses serviços ou atividades de lazer no próprio distrito, o que nos permite inferir que aos poucos o Distrito vem absorvendo essas demandas.

O bloco de perguntas a seguir foi pensando com o objetivo de analisar as condições em que acontecem o deslocamento entre o Distrito de Luzimangues e Palmas, e estabelecer uma variável de migração ou movimento pendular.

Questionado se “Costuma ir a Palmas? Qual a frequência que vai a Palmas?” do total de 288 entrevistados, 95 responderam que vão a Palmas pelo menos uma vez na semana (32,99%), 49 duas vezes na semana (17,01%), 47 três vezes na semana (16,32%), 15 quatro vezes na semana (5,21%) e 82 todos os dias da semana (28,47%).

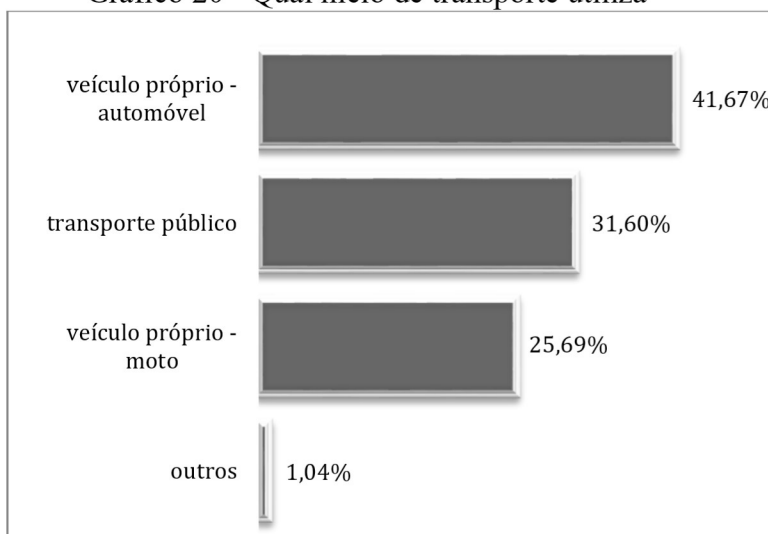
Gráfico 19 - Frequência que vai a Palmas



Fonte: Elaboração própria

Na sequência, foi perguntado qual o meio de transporte que utiliza para deslocamento, do total de 288 entrevistados, 120 utilizam veículo próprio do tipo automóvel (41,67%), 91 utilizam o transporte público (31,60%), 74 utilizam veículo próprio do tipo motocicleta (25,69%) e 3 utilizam outros (1,04%).

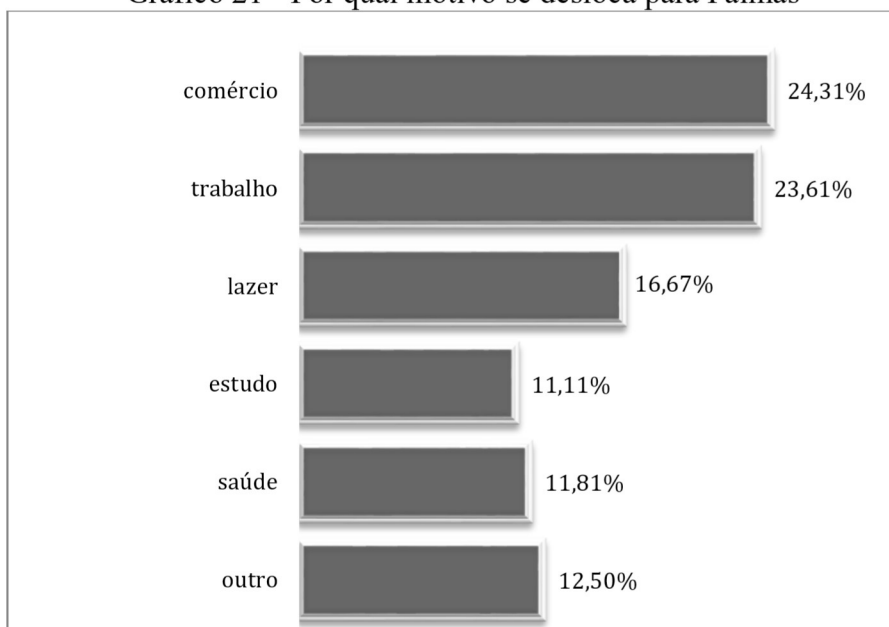
Gráfico 20 - Qual meio de transporte utiliza



Fonte: Elaboração própria

Em seguida, “Por qual motivo se desloca para Palmas?” do total de 288 entrevistados, 70 se deslocam por motivos de comércio (24,31%), 68 deslocam por motivo de trabalho (23,61%), 48 em busca de lazer (16,67%), 32 deslocam por motivo de estudo (11,11%), 34 por motivos de saúde (11,81%), e 36 por outros motivos (12,50%).

Gráfico 21 - Por qual motivo se desloca para Palmas

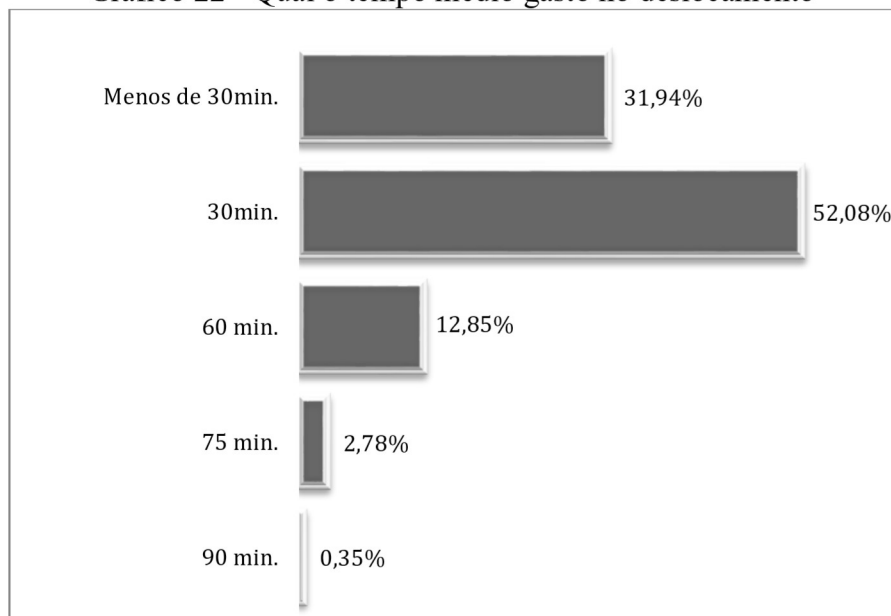


Fonte: Elaboração própria

Questionamos, também, qual o tempo médio gasto diariamente para ir de Luzimangues a Palmas (somente ida em minutos), do total de 288 entrevistados, 92 gastam menos de 30 minutos (31,94%), 150 gastam em 30 e 60 minutos (52,08%), 37 mais que 60 minutos (12,85%),

08 mais que 75 minutos (2,78%) e 1 mais que 90 minutos (0,35%).

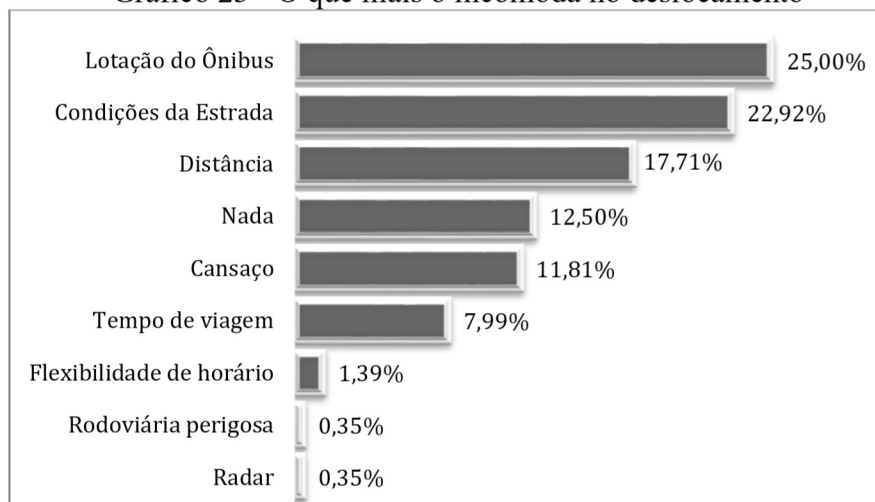
Gráfico 22 - Qual o tempo médio gasto no deslocamento



Fonte: Elaboração própria

Logo em seguida questionamos, também, o que mais incomoda no deslocamento entre Luzimangues e Palmas e, do total de 288 entrevistados, 72 responderam a lotação do ônibus (25,00%), 66 condições da estrada (22,92%), 51 a distância (17,71%), 36 que nada os incomoda (12,50%), 34 apontaram o cansaço como maior incômodo (11,81%), 23 o tempo de viagem (7,99%), 4 a flexibilidade de horário (1,39%), 1 apontou a rodoviária perigosa como incômodo (0,35%) e 1 os radares do trajeto (0,35%).

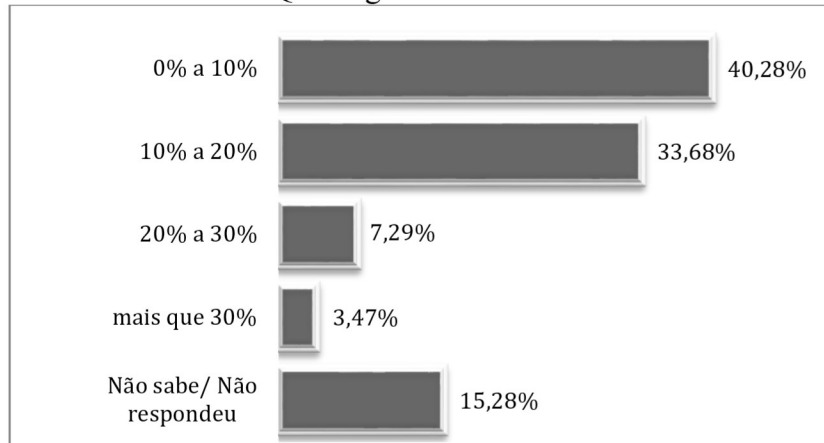
Gráfico 23 - O que mais o incomoda no deslocamento



Fonte: Elaboração própria

Ainda sobre o deslocamento, foi perguntado ao morador, considerando sua renda mensal, quanto por cento em média ele gastava com o deslocamento. Do total de 288 entrevistados, 116 responderam que gastam entre 0 e 10% da renda mensal (40,28%), 97 que gastam entre 10% e 20% da renda mensal (33,68%), 21 que gastam entre 20% e 30% da renda mensal (7,29%), 10 mais que 30% (3,47%) e 44 não sabem ou não quiseram (15,28%).

Gráfico 24 - Qual o gasto médio com deslocamento



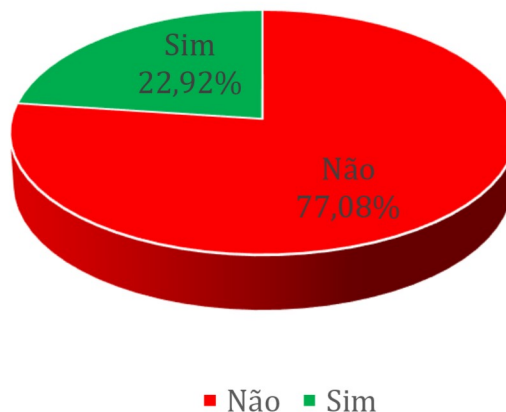
Fonte: Elaboração própria

As informações apresentadas nos gráficos 19 a 24 demonstram que existe um fluxo pendular de 32,99%, e que maior parte desse deslocamento sentido à capital é em função de atividades comerciais, trabalho, lazer e estudos, realizados com veículo próprio. Assim, podemos inferir ainda que a escolha pelo veículo próprio em detrimento do transporte coletivo dá-se em função das reclamações de lotação dos ônibus, mas que refletem numa média de gastos de mais de 20% da renda mensal com o deslocamento.

As últimas quatro questões direcionadas aos moradores buscam identificar a atuação destes na busca por soluções para os problemas locais e a procura por atendimento dessas demandas via poder público e entidades civis organizadas, como associações ou grupos comunitários.

Questionou-se sobre a participação dos moradores em reuniões ou audiências públicas para debater problemas do Distrito com saúde, educação, transporte e outros. Dentre os 288 entrevistados, 66 responderam que participam ou participaram dessas discussões (22,92%) e 222 responderam que não participam ou participaram dessas discussões (77,08%).

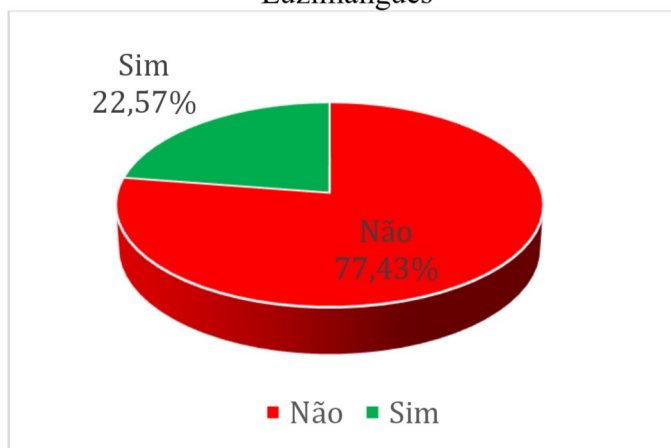
Gráfico 25 - Participação em reuniões e audiências públicas



Fonte: Elaboração própria

Questionamos, ainda, se o entrevistado tinha conhecimento de associações ou grupos comunitários no Luzimangues (associação de moradores, associação de comerciantes, associação de chacareiros, associação de mulheres do Luzimangues, etc.). Do total de 288 entrevistados, 65 responderam que sim (22,57%) e 223 responderam que não.

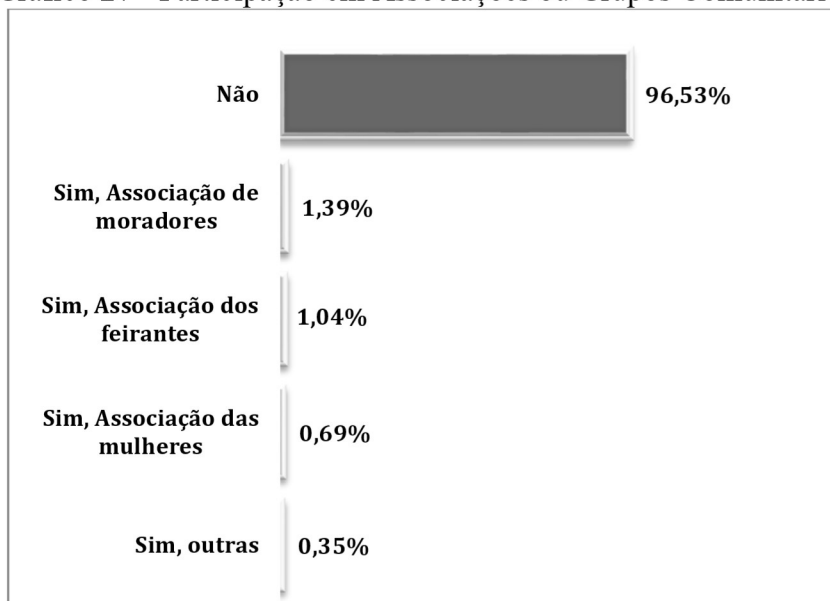
Gráfico 26 - Conhece associações e grupos comunitários que atuam no Distrito de Luzimangues



Fonte: Elaboração própria

Na sequência, perguntamos se o entrevistado participa de associações ou grupos comunitários no Luzimangues (associação de moradores, associação de comerciantes, associação de chacareiros, associação de mulheres do Luzimangues etc.). Do total de 288 entrevistados, 278 responderam que não (96,53%), 10 responderam que sim (3,47%), sendo 4 da associação de moradores, 3 da associação de feirantes, 2 da associação das mulheres e 1 em outras (0,35%).

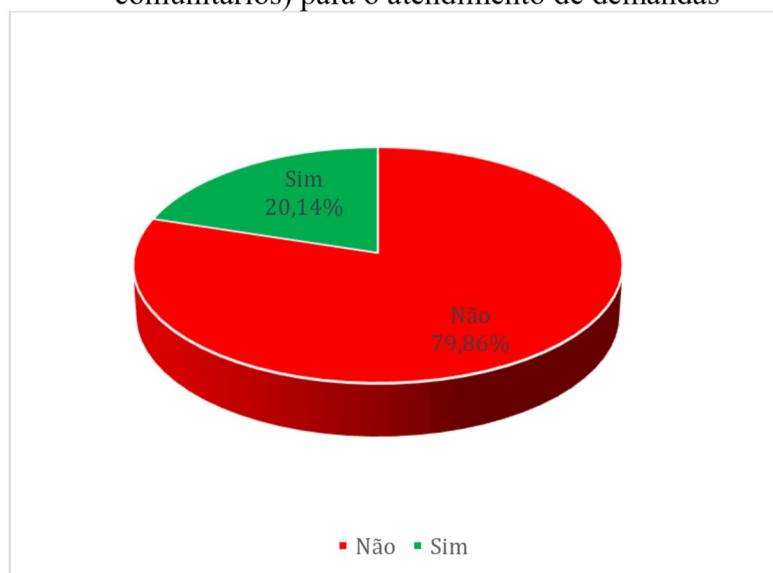
Gráfico 27 - Participação em Associações ou Grupos Comunitários



Fonte: Elaboração própria

Perguntamos, ainda, se em algum momento, o morador buscou por meio de entidades locais do Distrito (ongs, associações ou grupos comunitários) atendimento de demandas relacionados à saúde, educação, transporte e outros. Do total de 288 entrevistados, 58 responderam que sim (20,14) e 230 que não (79,86%).

Gráfico 28 - Busca entidades locais do Distrito (ongs, associações ou grupos comunitários) para o atendimento de demandas



Fonte: Elaboração própria

Os gráficos 25 a 28, que trazem informações sobre a participação social dos moradores, permitem inferir que um percentual acima de 20% desses moradores participaram, em algum

momento, de audiências públicas que discutiam melhorias para o Distrito de Luzimangues, conhecem e já procuraram alguma associação ou grupo comunitário em busca de apoio para atender demanda de serviços públicos na região, no entanto, uma parcela muito pequena, inferior a 4%, está associado ou pertence a algum grupo comunitário.

6.4 Segunda etapa: realização das entrevistas

A etapa de entrevistas realizadas, com o gestor público, lideranças políticas e representantes de associações ou grupos comunitários, foi pensada no intuito de buscar nas falas desses agentes um pouco mais sobre a dinâmica de crescimento do Distrito de Luzimangues nos últimos anos, além de observar nessas falas aspectos que identifiquem e possam reforçar as informações obtidas com os questionários aplicados aos moradores.

Nessa etapa, foi utilizado um roteiro para direcionar o diálogo para os objetivos deste trabalho, no entanto, as questões apresentadas permitiram ao entrevistado uma flexibilidade para expressar suas ideias sem se prender a respostas fechadas.

Foram entrevistados o vice-prefeito de Porto Nacional, que também é ex-vereador e morador de Luzimangues o senhor Joaquim de Luzimangues, o vereador Soares também morador eleito com maior votação pelo distrito e segunda maior votação no município de Porto Nacional e a presidente da associação de mulheres de Luzimangues, Nassa Elida, que também foi candidata a vereadora nas últimas duas eleições e teve votação expressiva nos dois pleitos e se encontra na suplência para vereadora.

A entrevista com o senhor Joaquim do Luzimagues partiu da necessidade de identificar a maneira como a administração do Luzimangues lida com o crescimento da região, nesse sentido foi solicitado que ele nos apresentasse um parâmetro geral sobre a situação atual do distrito.

Na sua fala, podemos destacar alguns pontos importantes:

- A taxa de ocupação dos mais de 50 mil lotes vendidos no Distrito está em torno de 35%, o que nos possibilita visualizar em números um problema já conhecido do Distrito que é o vazio urbano.
- Que é difícil barrar o processo de aprovação de loteamentos, pois não passa por aprovação na Câmara de Vereadores. O processo é feito por meio de órgãos fiscalizadores e, após as aprovações dentro das normas legais, o prefeito assina a autorização.
- No entanto, não houve autorizações de novos loteamentos nos últimos anos, dado que, devido o número de lotes vazios e disponíveis para a venda, as próprias imobiliárias

deram uma freada na busca por autorizar novos loteamentos.

- Luzimangues possui atualmente 62 loteamentos entre residências e chácaras de recreio, muitos dos loteamentos de chácaras de recreio estão irregulares, mas que a prefeitura pouco tem a fazer, pois, após as licenças nos órgãos competentes e após aprovação de abertura do loteamento, eles começam a comercializar sem a obrigação do registro na prefeitura.

- O crescimento populacional do Distrito foi grande nos últimos anos quatro anos, mais notado nos últimos dois anos, pois, segundo o nosso entrevistado, o número de moradores pode ter ultrapassado os 25 mil habitantes, isso com base nos dados fornecidos pela companhia elétrica, dado que o número de ligações de unidades consumidoras no distrito passou de 8 mil ligações e eles consideram para o cálculo média de 3,3 moradores por unidade, a informação sobre esse crescimento recente pode ser reforçada pelo gráfico 10, no qual foi perguntando o tempo de moradia em Luzimangues, em que 55,3% responderam estarem morando no distrito há 4 anos.

- Busca por parte da prefeitura para o atendimento de infraestrutura básica em saúde e educação, mostrando-se consciente de que a oferta tanto de escolas quanto de postos de saúde são insuficientes para o atendimento dos moradores, que hoje contam com 3 escolas municipais e uma estadual em funcionamento e com previsão de construção de mais uma escola municipal, uma estadual e duas creches que serão as primeiras creches do Distrito, e contam ainda com 3 postos de saúde sendo que um é misto e funciona também como UPA.

- O número de empresas que ganham as licitações e desistem das obras, motivo pelo qual o Distrito tem grandes e importantes obras paradas como: a construção uma escola municipal, a construção de uma creche e as obras da Orla.

- Avanços em infraestrutura de lazer com a conclusão da obra de duas praças públicas e o início da construção de mais uma e, também, o início das obras das orlas Sul e orla Oeste.

O número de lotes comercializados nos últimos anos apresenta uma baixa taxa de ocupação, desse modo o território do Distrito se transformou em uma imensa mancha urbana marcada por um enorme vazio populacional. Com essas características, a dinâmica de crescimento do Luzimangues tornou-se um grande desafio para a gestão administrativa do Distrito que trabalha para atender o aumento da demanda por infraestrutura e serviços públicos.

Uma das principais consequências do espraiamento da mancha urbana do território é o aumento do custo de infraestrutura de serviços públicos, nesse sentido o gestor destaca que o município de Porto Nacional vem se esforçando para atender as demandas da população do Distrito. Ressalta que o orçamento de Porto Nacional é apontando como uma das principais

limitações para atendimentos dessas demandas, visto por ele como insuficiente para atender o que afirma ser a estrutura de praticamente “duas cidades”.

Os recursos arrecadados e destinados ao distrito têm como principais fontes o ICMS em virtude da ferrovia norte-sul e o de IPTU dos inúmeros lotes comercializados na região. Segundo o gestor, a arrecadação de IPTU é uma das principais fontes de custeio das despesas de Luzimangues, a arrecadação anual é estimada em pouca mais de 12 milhões, mas devido à alta taxa de inadimplência passa anualmente por frustração de receita, e a arrecadação mesmo fica em torno de 4 milhões. Esse recurso é utilizado basicamente para custear despesas com infraestrutura de órgãos públicos, roçagens e manutenção dos loteamentos, manutenção de veículos e maquinários e combustível.

O gestor destaca a importância de ter na administração e gestão do município servidores e gestores que moram e conhecem a realidade do Luzimangues, relata que, como vice-prefeito de Porto Nacional e morador, fez questão de montar seu gabinete no Distrito para atender as demandas da população local. Na sua fala, pontou como positivo a instalação de estruturas com status de órgãos públicos municipais, como a subprefeitura que possui hoje uma estrutura de Secretaria Distrital e, também, a diretoria e coordenação de saúde e de educação e uma diretoria de infraestrutura subordinadas diretamente às secretarias do município de Porto Nacional.

O crescimento do Luzimangues atrai muitos empreendedores para a região. Ele relata que a procura por empresas para instalação no Distrito é muito grande, normalmente essas empresas querem como incentivo a doação de terrenos para a instalação no Distrito, terrenos grandes de 30 a 40 mil metros e a prefeitura não conta com áreas desse tamanho, as maiores áreas que pertencem ao município são de aproximadamente 20 mil metros e foram reservadas para instalação de instituições públicas ou de interesse público. As últimas áreas doadas pelo município foram destinadas à construção de uma escola estadual e de uma faculdade privada que em contrapartida oferecerá bolsas para moradores do Distrito.

O ordenamento territorial do Distrito, ou seja, sua organização, funcionamento, constituição dos bairros e dos espaços públicos ocorreu dentro das diretrizes estabelecidas nos instrumentos de política urbana, como o Plano Diretor, leis de uso e parcelamento e ocupação do solo do município, no entanto podemos observar que esses instrumentos não foram regulamentados pelo poder público de maneira que viabilizasse o crescimento do Distrito. O Plano diretor do município é de 2006 e encontra-se com seu processo de revisão atrasado. Pontuamos que é importante que essa revisão considere o crescimento do Distrito e utilize dos instrumentos previstos no Estatuto da cidade como forma de intervir adequadamente na dinâmica territorial do Distrito.

Na entrevista, o gestor não soube informar o andamento do processo de revisão do PD, iniciado em 2019 e interrompido em 2020 em virtude da pandemia, no entanto ele afirma que, para contemplar as necessidades de Luzimangues, o processo de revisão deveria iniciar com um novo diagnóstico da região, pois o crescimento do Distrito intensificou-se durante esse período.

A proximidade de Palmas é vista, pelo gestor, como positiva, pois de acordo com ele atrai investimentos privados movimentando a economia da região, no entanto a possibilidade de morar no Distrito e deslocar-se diariamente até a capital para trabalhar, estudar, usar serviços e estruturas públicas, o que atraiu muitos moradores para Luzimangues, não reflete mais os anseios da população que, com crescimento da região, intensificou as cobranças para que a prefeitura de Porto Nacional invista em infraestrutura e serviços públicos no Distrito.

A pressão por investimentos públicos tem alcançado alguns resultados para a região, UPAS, escolas, praças públicas entraram em funcionamento nos últimos anos. Essa melhoria na infraestrutura do Distrito tem refletido na diminuição da procura por esses serviços na capital, o gráfico 12 demonstra que a maioria dos atendimentos de saúde são no distrito ainda que exista uma grande procura por esses serviços na capital.

O transporte público utilizado no deslocamento diária entre o Distrito e a capital é muito precário e motivo de muitas reclamações por parte da população. A respeito disso, o Senhor Joaquim expõe a dificuldade em atender as reclamações dos moradores e as reclamações também da empresa que ganhou a licitação, pois o morador reclama da demora e da pouca disponibilidade de ônibus e a empresa alega que não tem passageiro para viabilizar o aumento do número de ônibus.

Como podemos observar no gráfico 20, a maioria da população utiliza veículo próprio para o deslocamento, isso poderia justificar a reclamação da empresa de que o número de passageiro não viabiliza o aumento das rotas, no entanto o gráfico 23 aponta que a principal reclamação dos usuários é a lotação dos ônibus, o que nos permite inferir que o transporte público local possui uma demanda em potencial para aumento das rotas.

Muitos moradores mudaram para o distrito antes mesmo de ter oferta de transporte público, isso explica porque a maioria dos moradores utiliza veículo próprio no deslocamento, uma vez que o serviço ofertado apresenta tantas reclamações que seria necessário um aprofundamento na questão para investigar se se houvesse um investimento no transporte público esses usuários optariam pela sua utilização.

Outra questão levantada foi sobre a integração do transporte público do Distrito com o da capital, o que também poderia viabilizar o aumento do número de usuários. Segundo o

gestor, essa questão é complexa, pois a oferta dos serviços foi contratada em processos de licitações diferentes, portanto essa integração só é possível por meio de um convênio com a prefeitura de Palmas em que Porto Nacional precisaria entrar com uma contrapartida de 100 mil mensais, o que segundo ele é um valor muito grande para os cofres da Prefeitura.

Pelo histórico de crescimento e em virtude dos fluxos pendulares, podemos observar que a dinâmica territorial do Distrito está diretamente ligada a Palmas que, na condição de região metropolitana, poderia utilizar de instrumentos previstos no Estatuto da metrópole para trabalhar as questões relacionadas às Funções Públicas de Interesses Comuns. Sobre iniciativas com essa finalidade, o gestor afirma ter conhecimento de algumas reuniões entre a gestão do Distrito de Porto Nacional e a gestão de Palmas para debater o assunto, mas que não evoluiu ainda para ações concretas.

A nossa segunda entrevista foi com o vereador Soares, ele foi eleito vereador de Porto Nacional com 896 votos, é morador do Luzimangues e foi o mais votado no Distrito e o segundo mais bem votado em Porto Nacional, votação essa a qual ele atribui sua atuação na busca por melhorias para o Distrito.

Morador de Luzimangues desde 2012, Soares afirma que o que o atraiu para o Distrito foi o mesmo que atraiu a maioria dos moradores que ali se instalaram, as facilidades para adquirir um lote e realizar o sonho da casa própria.

Moro aqui desde 2012, foi a época que eu decidi comprar um lote aqui e aí logo consegui construir minha, casa nessa época fazia um curso na UFT. Sou do maranhão e vim morar em Palmas, depois vim morar no Distrito devido à dificuldade de comprar um lote e construir casa e até mesmo em função do alto custo de vida em Palmas, eu assim como muita gente que está vindo para cá pela oportunidade de comprar e as condições de pagamento de adquirir lotes no distrito, facilidades que não se encontram mais em Palmas, acredito inclusive que o crescimento e expansão do Distrito é devido essas oportunidades oferecidas pelas imobiliárias e empreendimentos imobiliários. (SOARES, 2022).

O mercado imobiliário especulativo que já promovia a financeirização do território urbano de Palmas excluindo do seu Plano Diretor pessoas que não tinham condições de pagar o alto custo do metro quadrado na capital, foi o mesmo que viabilizou essa parcela da população adquirir terrenos e realizar o sonho da casa própria no Distrito de Luzimangues.

Os terrenos eram comercializados sem a mínima promessa de infraestrutura no local, após se instalar no Distrito, muitos moradores, que haviam mudado recentemente para a tão sonhada casa própria, começaram a lutar por melhoria para o distrito. Dessa forma, Soares deu início a sua trajetória política no Luzimangues, ele afirma que a participação na vida comunitária e atuação na área social de Luzimangues e sua facilidade com a comunicação em virtude de sua profissão como jornalista, o ajudou a trazer essa visibilidade de ser um candidato

a representar a população do Distrito.

Antes de me candidatar a vereador eu criei um movimento, um grupo para trabalhar na ação social, vamos dizer que ao menos projetos sociais na saúde é na educação é entrega cestas básicas e para acompanhar as famílias carentes. A gente criou várias associações na comunidade para eles se unirem e para eles integrarem ao poder público e aí foi disso que começou o meu potencial, mas antes eu já era jornalista trabalhei na Record muito tempo daí e me deu uma visibilidade. Na primeira eleição direta (2016) tive 90 votos já nesta segunda (2020) foi 896 e fui o mais bem votado aqui (no distrito) e o segundo mais votado em Porto Nacional. (SOARES, 2022).

As principais demandas apresentadas pela população local são por infraestrutura e prestação de serviços públicos como; iluminação pública, falta de creche e transporte público e limpeza dos inúmeros lotes vazios presentes no Distrito, Soares inclusive afirma que montou um gabinete em Luzimangues, com intuito de uma proximidade com os moradores para ouvir as demandas.

A cobrança por infraestrutura é uma questão delicada na dinâmica territorial do Distrito. A gestão alega que tem uma cobrança muito grande pelas ofertas de serviços públicos mesmo que as pessoas tenham adquirido os terrenos sabendo que o Distrito não oferecia esses serviços, no entanto os loteamentos foram autorizados pelo Poder Público e estão dentro do plano diretor do município e as autorizações deveriam ter levado em consideração que uma vez instalados os compradores iriam cobrar por serviços públicos.

A distância entre o Município de Porto Nacional e o Distrito é, de acordo com à vereador, um dos principais problemas no atendimento dessas demandas, pois devido a distância, na maioria as vezes, o município só atenderia plenamente o Distrito montando a mesma estrutura no Distrito, dessa forma ele vê como positiva a proximidade com Palmas e acredita que, caso estivesse subordinado administrativamente e politicamente a Palmas, seria melhor atendido em relação à prestação de serviços públicos.

Vejo ponto positivo nós estarmos próximos da capital, o ponto negativo é que nós dependemos de Porto então muitas demandas que poderiam ser feitos em Palmas, na questão da saúde e da assistência social vem de Porto eu acredito que se fosse de Palmas, se fossemos distrito de Palmas nós teríamos mais condições de atender melhor a população, porque hoje muitos atendimentos que eram para ser feitos em Palmas como por exemplo atendimento das pessoas que são usuários de drogas, o pessoal que tem problema de alcoolismo, por exemplo, como nós não temos Caps essas pessoas tem que buscar atendimento em Porto uma vez por semana então não tem um amparo com certeza se fosse em Palmas teria mais acolhimento então na parte negativa é isso, a parte positiva é essa qualidade de vida por estar mais próximo da capital então quando emancipar com certeza vai virar uma das maiores cidades Estado. (SOARES,2022).

Soares acredita que a emancipação do Distrito de Luzimangues deve ser viabilizada nos próximos anos, a distância entre a sede do município e o Distrito já exige uma estrutura local

de um município independente. Nesse caso a emancipação não acarretaria em grandes investimentos, no entanto Luzimangues passaria a ter mais autonomia administrativa e política, o que seria muito positivo para a região. Ele é um dos defensores e idealizadores do movimento para emancipação do Distrito. Em nossa conversa, cita a PEC 77 que trata da emancipação e criação de novos municípios que foi, segundo ele, barrada no congresso, mas que deve voltar à discussão em breve.

Fui eleito presidente da frente nacional dos vereadores emancipalistas, que possui vereadores todo o Brasil, que moram em distritos e vão se unir para esse projeto e aí nós tomamos frente para levantar esse projeto junto a associação Brasileira das câmaras municipais e eles abraçaram essa causa estão nos ajudando então é real essa emancipação a gente não pode dizer quando mas vai acontecer depende do estudo de viabilidade econômica do distrito que hoje nós sabemos que é grande que nós temos do potencial econômico muito grande na economia tem muitas empresas aqui tem as grandes empresas do agro contém as grandes empresas do petróleo tem da ferrovia então são grandes empresas que geram um potencial econômico e deixando o Distrito de Luzimangues a frente de muitos municípios do Brasil na arrecadação de impostos (SOARES, 2022).

O movimento pela emancipação ampara-se, principalmente, na pressuposição de que as demandas locais são mais bem atendidas tendo em face a proximidade maior com a gestão municipal. Além da distância física entre a sede e o Distrito, a economia local beneficiada, segundo os moradores pela proximidade com Palmas, viabiliza a emancipação, nesse sentido existe localmente um movimento pela emancipação de Luzimangues, inclusive incentivando moradores a transferir o título de eleitor para o município, visando um futuro plebiscito pela emancipação, esse movimento busca conscientizar os moradores da importância de votar no local em que moram, pois muitos migraram de Palmas, mas ainda votam na capital.

O deslocamento realizado entre Luzimangues e Palmas, é uma reclamação constantes dos moradores que chega até ao vereador, segundo ele é uma das principais demandas da população e, também, uma das suas principais causas, pois ele afirma que também vivencia os problemas enfrentados pelos moradores no transporte público, dado que ele também é usuário do serviço.

Muita gente trabalha em Palmas e hoje nós ainda não temos um transporte público eficiente, ontem mesmo eu vim de Palmas de ônibus e estava lotado e todo mundo reclamando, então é um dos grandes gargalos e o objetivo da gente é melhorar o transporte público para que a gente possa diminuir esse impacto na vida das pessoas, se nós tivermos transporte público qualidade e eficiente eu acredito que muitas pessoas deixariam seu meio de transporte aqui e iria de ônibus pra economizar na questão do combustível, tanto moto quanto o carro.

Soares compreende que a legislação que colocou Porto Nacional e, consequentemente, Luzimangues como região metropolitana de Palmas, é positiva no sentido que amplia as possibilidades legais de integrar alguns serviços públicos mediante convênios e parcerias e

afirma estar preparando um relatório que será apresentado, tanto à prefeitura de Palmas como para a prefeitura de Porto Nacional, em que sugere uma futura parceria no atendimento de alguns serviços públicos.

Essa condição de região metropolitana com essa metropolização facilita e traz essa possibilidade a gente integrar a passagem do ônibus da gente integrar a questão do lixo que é captação do resíduo jogar no aterro sanitário de Palmas (...) queremos fazer uma discussão mais técnica procurando realmente está respaldado até mesmo em normas e leis que garantam isso então eu vou fazer essa propositura para solicitar essa reunião é para gente tratar desse assunto. (SOARES, 2022).

Soares ainda cita, na entrevista, alguns problemas mencionados anteriormente pelo gestor municipal, como o orçamento municipal de Porto Nacional insuficiente para bancar a infraestrutura do município e do Distrito de Luzimangues, e a indisponibilidade de terrenos para destinação de obras públicas ou doação como incentivo para atrair investimentos para a região.

A nossa terceira entrevistada é a presidente da associação de mulheres de Luzimangues, Nassa Elida, que também foi candidata à vereadora nas últimas duas eleições, ficando como suplente no cargo de vereadora.

Moradora do Distrito desde 2010, Nassa Elida acredita que sua história com o Luzimangues é a mesma da maioria dos moradores do local, ela relata que foi conhecer Luzimangues com o marido em 2009, na época ainda namorado, ela se encantou pela praticidade de em pouco mais de 10 minutos chegar no centro de Palmas, tempo segundo ela, inferior ao que gastava para se deslocar de Taquaralto, região sul de Palmas, até o trabalho localizado na avenida JK, centro de Palmas. Diante disso, vendo a possibilidade de crescimento do Distrito e as facilidades que encontraram para comprar o lote (preço acessível e parcelamento), facilidades que, segundo ela, não encontraram em Palmas, os dois resolveram comprar um lote e construir uma casa e, em 2010, após se casarem, mudaram e já começaram a vida de casados no Distrito.

A senhora Nassa Elida atribui sua atuação na área social e na área política do Distrito de Luzimangues a sua educação familiar que foi voltada para o protagonismo social na busca por direitos e em prol dos mais necessitados. “Eu sempre gostei de ajudar as pessoas, eu participava de Grêmio estudantil, minha mãe de certa forma educou para que eu lutasse pelas pessoas menos favorecidas e educou para que eu defendesse algumas causas” (Nassa Elida, 2022).

O processo de urbanização do Distrito foi moldado em um primeiro momento a partir da ação de especuladores imobiliários, apoiado na inércia e, até mesmo, conivência do poder público. Nesse processo, os moradores entram como agentes modeladores do espaço no

momento em que começam a reivindicar melhorias e infraestrutura para o local.

Os moradores do Distrito em especial, os que primeiro se instalaram em Luzimangues desempenham um papel muito importante na dinâmica do processo de produção, estruturação e reprodução do espaço urbano de Luzimangues, como podemos observar na fala da entrevistada, os problemas urbanos produzidos pelo modelo de urbanização segregado e excludente iniciado em Palmas e estendido até o território de Luzimangues deu início à mobilização de grupos sociais no Distrito.

A falta de infraestrutura básica para atender serviços de transporte público foi uma das suas primeiras lutas por direitos dos moradores do Distrito, Nassa Elida relata que, quando foi morar em Luzimangues, estudava na UFT, em Palmas, e, ao atravessar a ponte diariamente, começou a verificar mulheres atravessando a ponte a pé, intrigada com esse fato questionou uma moradora que respondeu sair do trabalho após o horário do último ônibus que, na época, e 18h:15min, indignada com essa situação, ela propôs a algumas mulheres um movimento para fechar a ponte e chamar atenção para o problema do transporte público.

Elas toparam o desafio a gente fechou a ponte em busca desse transporte e eu cheguei a ouvir de lideranças que já tinha sido buscada uma solução e não tinha conseguido e que eu estava me aventurando em que eu não ia conseguir e quando o botam assim você não vai conseguir para mim pela criação que eu tive de sempre em buscar resolver aquele problema e nunca baixar a cabeça então me motivou a fazer abaixo-assinados e a gente fez uma audiência pública onde a gente implantou ligeirinho de hora em hora e aí o nosso trabalho era da rentabilidade para essa empresa que aí foi dando certo dando certo até que é a Miracema comprou a concessão da tocantinense aí ficou ela sozinha com ônibus de hora em hora porque a partir do momento que ela teve que fazer a licitação ela que se comprometeu em por o ônibus nos horários devidos e não ficar apenas 4 linhas. (Nassa Elida, 2022).

Candidata à vereadora nas últimas duas eleições municipais e atualmente Presidente da Associação de Mulheres do Luzimangues – AMLUZ que conta com mais de 400 associadas, Nassa Elida identifica-se como uma liderança feminina e atribui sua projeção social e política em Luzimangues ao apoio das mulheres do Distrito que viram nela uma voz ativa na busca por melhorias dos serviços que afetam diretamente a qualidade de vida dessas mulheres.

Consciente de seu papel como cidadã, o engajamento em lutas para melhoria do transporte público, assistência social a famílias carentes e infraestrutura para Luzimangues, determinou o início de sua trajetória política e social da região. Partindo do pressuposto que a região precisava de representantes na Câmara de Porto Nacional que conhecessem as necessidades locais, buscou essa representatividade nas duas últimas eleições municipais, conquistando uma votação expressiva tanto no pleito de 2016 quando obteve 201 votos, quanto em 2020 quando obteve 456 votos, números que não foram suficientes para conquistar a cadeira

na Câmara de vereadores de Porto Nacional, ficando como suplente de vereador e passando a se dedicar mais à Associação de Mulheres para a qual foi eleita presidente, para ficar à frente da gestão durante o biênio 2022/2024.

O processo de segregação do espaço urbano impacta e esses impactos são sentidos de diferentes formas por grupos sociais mais vulneráveis. A segregação socioespacial de parcelas da sociedade é resultado do aprofundamento das desigualdades sociais expressas no espaço urbano pela forma como ele se estrutura e como nele se distribuem os diferentes usos do solo, e o resultado disso é “a implantação na paisagem geográfica do capitalismo de todo tipo de divisão de classe, de gênero, e de outras divisões” (HARVEY, 2004).

Neste cenário de lutas sociais por estrutura urbana foi criada a AMLUZ, em 2018 a partir de um grupo de WhatsApp “Mulheres fortes de Luzimangues”, que surgiu com objetivo integrar as mulheres da comunidade e debater sobre melhorias para o Luzimangues. Nesse grupo, as mulheres começaram a posicionar-se e questionar serviços não assistidos e nessas conversas foi sugerida a criação da associação.

Com sua formalização definida em uma reunião realizada dia 03/03/2018, na casa de Ana Edith Farias Lima – fundadora do movimento, em que compareceram 48 mulheres entre elas a senhora Nassa Elida. A AMLUZ atua com ações voltadas para a família e, em especial, ao empoderamento e independência financeira das mulheres de Luzimangues.

Entidade sem fins lucrativos mantida em seus custos fixos pelas próprias associadas que atuam voluntariamente e custeiam os projetos por meio de doações e parcerias com órgãos públicos e empresas privadas. A AMLUZ passou recentemente por um processo conscientização para aumentar o número de filiações, pois apesar de ter uma grande visibilidade local, contando com quatro grupos de WhatsApp em que contam com mais de 800 mulheres de Luzimangues, apresentava como associadas 100 mulheres, o que, segundo a Presidente, era insuficiente para representar uma ação junto ao Ministério Público para reclamar uma demanda referente a uma escola pública, a partir de então começou um trabalho para aumentar o número de filiações que atualmente é de 400 mulheres.

Surgiu essa grande busca por associadas porque a gente teve no Ministério público devido à questão da escola do Setor Águas Lindas que está parada... e para entrar com representatividade a gente tinha que ter um percentual maior de filiações então a gente foi explicar isso para cada mulher e passar para ela a importância de se filiar de ser uma associada porque hoje a gente não cobra taxa mensal e nem anual para poder ser uma associada a gente cobra que esteja nas assembleias que participe que de vamos dizer opiniões da voz porque tudo é de hoje é decidido por 15 mulheres que fazem parte da diretoria mas essas 15 que representam as 400. (Nassa Elida, 2022).

Ciente do perfil socioeconômico das famílias do Luzimangues, a representante da

Associação destaca como um dos principais desafios a manutenção das mulheres, em especial as que têm filhos, no mercado de trabalho. Com maioria de famílias de baixa renda e ainda sem a oferta de creches públicas no Distrito, muitas mães deixam o trabalho para se dedicarem aos cuidados dos filhos, afetando, dessa forma, a vida financeira da família e, em alguns casos, a saúde mental dessas mulheres, nesse sentido a AMLUZ tem criado projetos para dar suporte emocional a essas mulheres e promover a independência financeira.

Atendendo cerca de 150 famílias em um programa que vai desde a doação de cestas básicas, cursos profissionalizantes com a proposta de inserção no mercado de trabalho e apoio psicológico por meio de grupo de terapia, a AMLUZ conta com parcerias com órgãos públicos e profissionais autônomos que atuam como voluntários. Entre os projetos em andamento, a presidente destaca as parcerias com o Senai para cursos profissionalizantes, a parceria com a Universidade Federal do Tocantins em projetos de prevenção e acompanhamento da Hanseníase e do HPV e uma parceria com uma profissional autônoma da psicologia no projeto rodas de terapia.

A dependência socioeconômica do Luzimangues em relação a Palmas é, segundo Nassa Elida, consequência da falta de apoio por parte da prefeitura de Porto Nacional que não investe o suficiente para atender a demanda de serviços públicos, alegando que falta transparência nas ações do município em relação à arrecadação e destinação de gastos com o Distrito, e aponta que a saída é emancipação de Luzimangues, pois, ainda que exista um deslumbramento devido à arrecadação que é feito pelo Distrito, são muitas as cobranças por infraestrutura e vai ficar cada vez mais difícil para a prefeitura administrar o que hoje é praticamente duas cidades com características e necessidades tão distintas.

Conhecedora dos problemas referentes ao transporte público do Distrito, uma das principais demandas que chegam até as lideranças locais, a AMLUZ tem atuado na busca pela melhoria do transporte público, a luta mais recente é processo de integração do transporte público de Luzimangues com o de Palmas via convênio, mas que tem encontrado dificuldades devido à necessidade contrapartida financeira da prefeitura de Porto Nacional.

Consciente que a integração do transporte coletivo é apenas uma de muitas reclamações em relação ao deslocamento entre Luzimangues e Palmas, a presidente da AMLUZ aponta que a solução definitiva é atrair investimentos para promover o crescimento da região e diminuir assim a dependência em relação a Palmas, diminuindo dessa forma os fluxos pendulares para trabalho, estudo, comércio, lazer e outros.

A associação de mulheres de Luzimangues representa aqui as organizações da sociedade civil que têm grande importância nas lutas sociais e são grandes reivindicadoras do direito à

cidade, atuando em atividades de interesse coletivo, suas ações contribuem com o poder público na implementação de políticas públicas que tornam as cidades mais justas e igualitárias.

A abordagem do processo de urbanização do território do Distrito de Luzimangues, as discussões sobre o espaço urbano do Distrito apresentadas nessa seção, nos permitem visualizar um pouco da complexidade em que se deu a dinâmica e as transformações territoriais que ocorrem no espaço urbano de Luzimangues nos últimos anos, que apresenta como particularidade sua subordinação política e administrativa a Porto Nacional, mas apresenta seu dinamismo econômico e social subordinado a capital Palmas.

7. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esta pesquisa analisou a dinâmica territorial do Distrito de Luzimangues a partir do fenômeno da migração pendular e reflexos desse modelo de urbanização no exercício do direito à cidade. A hipótese que o Distrito possui uma relação de interdependência socioeconômica com Palmas, que pode ser observada por meio das variáveis de migração pendular, é confirmada, no entanto, algumas variáveis apontam para um crescimento local capaz de absorver demandas importantes do meio urbano, fato ocorrido principalmente em função da cobrança por melhorias de infraestrutura feita pelos moradores e agentes políticos locais.

As contribuições teóricas apresentadas e a pesquisa em campo realizadas nos permitiram atingir os objetivos específicos propostos, nesse sentido destacamos nesse tópico alguns pontos relevantes:

O perfil populacional do Distrito apresenta como características: maioria homens, jovens em idade economicamente ativa, com baixo grau de instrução, de baixa renda, atualmente empregados formalmente, trabalhando no distrito e que migraram de Palmas para o Distrito nos últimos 10 anos, apresentando um aumento significativo de moradores durante a pandemia. O perfil populacional apresentado aponta para a vulnerabilidade da população suscetível à realização do deslocamento pendular.

O processo de urbanização do Distrito é característico das cidades contemporâneas e reflete a criação de espaços urbanos excludentes que, fragmentados e hierarquizados, recorrem à movimentação pendular como estratégia de integração e promoção de oportunidades socioeconômicas.

Os deslocamentos diários ocorridos entre Palmas e o Distrito de Luzimangues, apresentam motivos diversos como podemos observar no gráfico 21, sendo principalmente para atividades do tipo: comércio (compras de produtos e serviços), trabalho, lazer, estudo e atendimentos de saúde, essa movimentação caracteriza o fenômeno das migrações pendulares, sendo Palmas o município que oferece oportunidades, enquanto que Luzimangues serve como cidade dormitório, evidentemente existe a possibilidade das migrações pendulares invertendo as localidades, podendo pessoas que residem em Palmas deslocarem até o Distrito para atividades diversas, no entanto a tendência é que Palmas, como região metropolitana, atraia para si os fluxos pendulares.

O deslocamento em direção à capital realizado diariamente por cerca de 28,42% dos moradores, por motivos de comércio, trabalho, estudo e lazer, é uma variável de movimento pendular característica de regiões metropolitanas que passaram por esse processo de

urbanização marcado pela fragmentação e hierarquização dos espaços urbanos.

Os tópicos abordados nos gráficos 22, 23 e 24 como: tempo de deslocamento, custo, lotação dos ônibus, condições das estradas, cansaço dos usuários de transporte coletivo etc., nos permitiram afirmar que as questões de movimentação pendular se apresentam indissociáveis das questões de mobilidade, os transportes, sejam eles individuais ou coletivos, são alvos constantes de reclamações dos moradores do Distrito e chamam a atenção para necessidade de considerar os fatores de migração pendular no planejamento urbano do Distrito, incluindo neste, um plano de mobilidade urbana.

O processo de urbanização do Distrito de Luzimangues e a produção do espaço refletem o modelo de segregação e urbanização de Palmas, sendo visto, por vezes, com uma extensão do território urbano da capital, conforme apresentado em trabalhos anteriores que apontam o processo de crescimento do Distrito como uma periferização da Capital.

Embora o Distrito pertença ao município de Porto Nacional, as transformações ocorridas no espaço urbano e sua dinâmica territorial têm como referência Palmas, o que nos permite inferir uma diferenciação de como o espaço é concebido, percebido e vivido pelos seus diversos agentes sociais.

Percebemos uma insatisfação da população em ter o território do Distrito subordinado ao município de Porto Nacional, apontando como principal motivo a distância entre eles, sendo defendida, por grande parte dos moradores, a emancipação do Distrito ou a integração do seu território à capital Palmas.

A proximidade com a capital é vista como positiva pelos seus agentes sociais, na medida em que o coloca na condição de região metropolitana e sua população pode desfrutar de benefícios do município de Palmas sem, necessariamente, arcar com o alto custo de viver na capital.

Essa proximidade só é vista como negativa pela gestão do Distrito de Luzimangues quando coloca a capital como referencial de cidade que seus moradores têm no momento de cobrar por serviços públicos, pois entende que são realidades diferentes e o orçamento da capital é infinitamente maior do que do município de Porto Nacional.

Cobranças por infraestrutura básica e ofertas de serviços públicos como hospitais, creches e melhoria no transporte público são os principais desafios enfrentados pela gestão do Distrito, que aponta como gargalo o orçamento do município de Porto Nacional que é insuficiente para manter a infraestrutura de um território que se transformou em praticamente “duas cidades”.

A utilização do direito urbanístico e das ferramentas de planejamento urbano para frear

a expansão urbana do Distrito é uma alternativa para diminuição dos custos de manutenção da infraestrutura local, mas também se faz necessária a criação de políticas públicas de urbanização para atender à população que já está instalada no local.

A participação social, essencial ao exercício do direito à cidade, ainda é tímida e tem sido buscada por meio de representatividade, o que explica o esforço da população em eleger representantes políticos locais, cujo objetivo é a luta por infraestrutura e investimentos para Luzimangues.

A procura por serviços públicos e atividades de lazer na capital ainda pode ser considerada grande, mas concentra-se em maior parte no próprio distrito, o que nos permite inferir que as cobranças da população para investimentos no local e a melhoria de infraestrutura nos últimos anos está possibilitando a absorção de algumas demandas.

Ainda que o acesso à infraestrutura básica do espaço urbano (moradia, saúde, educação, transporte) enseja as principais discussões locais em torno do direito à cidade, é possível observar o engajamento da população do Distrito de Luzimangues nas questões de interesse coletivo, fator determinante para que esses agentes assumam o protagonismo na produção do espaço urbano essencial à apropriação pelo cidadão dos bens concretos e simbólicos produzidos no meio urbano.

O território do Distrito de Luzimangues apresenta características peculiares, pois pertence administrativamente ao Município de Porto Nacional, mas sua interação e sua dinâmica socioeconômica é com o Município de Palmas. Essa peculiaridade faz com que as questões aqui abordadas sejam ainda mais complexas, o que nos encaminha a trabalhos futuros como uma análise mais detalhada dos deslocamentos diários em sentido à capital. Tal análise poderá trazer uma melhor compreensão acerca dessa interação.

8. REFERÊNCIAS

- ABREU, Maria de Jesus Coelho. **Os impactos socioeconômicos da Ferrovia Norte Sul no distrito de Luzimangues - TO**. 2014. Dissertação (Mestrado em Geografia), Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Tocantins, Porto Nacional, 2014.
- ARANHA, Valmir. **Mobilidade pendular na metrópole paulista**. São Paulo em Perspectiva, São Paulo, v.19, n.4, p. 96-109, 2005.
- BAZZOLI, João Aparecido. **Palmas em foco: contradições de uma cidade planejada**. Palmas: EDUFT, 2019.
- BEAUJEU-GARNIER, Jacqueline. **Geografia da população**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1980.
- BESSA, Kelly; CORADO, Vaneza Ribeiro. A dinâmica recente do segmento de rede urbana no Tocantins: as implicações da construção de Palmas para Porto Nacional. **GeoTextos**, Salvador, v. 7. n. 1, p. 31-57, 2011.
- BOOM IMOBILIÁRIO: Luzimangues tem 45 mil lotes registrados e 35 loteamentos aprovados. **Portal CNN Tocantins**, Palmas, 7 jul. 2015. Disponível em: <https://www.cbntocantins.com.br/programas/cbn-tocantins/cbn-tocantins-1.318013/boom-imobiliario-luzimangues-tem-45-mil-lotes-registrados-e-35-loteamentos-aprovados-1.893014>. Acesso em: 23 jun 2022.
- BOTELHO, Adriano. **O urbano em fragmentos: a produção do espaço e da moradia pelas práticas imobiliárias**. São Paulo: Annablume; Fapesp, 2007.
- BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal, 2016. Disponível em: https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/518231/CF88_Livro_EC91_2016.pdf. Acesso em: 8 mar. 2022.
- BRASIL. **Lei Federal n. 13.089, de 12 de janeiro de 2015**. Institui o Estatuto da Metrópole, altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, e dá outras providências. Presidência da República, 2015. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/113089.htm. Acesso em: 7 mar. 2022.
- BRASIL. **Lei nº 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. Presidência da República, 2001. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/110257.htm. Acesso em: 27 maio 2022.
- CARMONA, Paulo Afonso Cavichioli. Estatuto da Cidade: desafios de sua efetiva implementação. In: FERNANDES, E. (Org.). **20 anos do Estatuto da Cidade: experiências e reflexões**. Belo Horizonte: Gaia Cultural, 2021.
- CASTELLS, Manuel. **A sociedade em rede**. São Paulo: Editora Paz e Terra, 2000.
- CATALÃO, Igor; MAGRINI, Maria Angélica de Oliveira; LINDO, Paula. Urbanização, (contra) desenvolvimento e direito à cidade. **Boletim de Geografia**, v. 37, n. 1, p. 199-213, 2019.

CORREIA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. São Paulo: Editora Ática, 1995.

COSTANZI, Rogério Nagamine et al. **Breve análise da nova projeção da população do IBGE e seus impactos previdenciários**. 2018.

COTRIM, M. Moradores de Luzimangues protestam e cobram melhorias. **Conexão Tocantins**, Palmas, 20 set. 2013. Disponível em: <https://conexaoto.com.br/2013/09/20/moradores-de-luzimangues-protestam-e-cobram-melhorias-subprefeito-admite-limitacoes-mas-garante-resolver-demandas>. Acesso em: 2 maio 2022.

COTRIM, M. Moradores relatam falta de infraestrutura e cobram melhorias. **Gazeta do Cerrado**, Palmas, 9 jul. 2018. Disponível em: <https://gazetadocerrado.com.br/luzimangues-moradores-relatam-falta-de-infraestrutura-e-cobram-melhorias/>. Acesso em: 6 jun 2022.

CRESWELL, John W. **Projeto de pesquisa: métodos qualitativo, quantitativo e misto**. 3. ed. Porto Alegre: Artmed, 2010.

CUNHA, José Marcos Pinto da. Apresentação. In: CUNHA, J. M. P. (Org.). **Mobilidade espacial da população: desafios teóricos e metodológicos para o seu estudo**. Campinas: UNICAMP, 2013.

DEMO, Pedro. **Metodologia científica em ciências sociais**. 3 ed. rev. e ampl. - São Paulo, Atlas, 1995.

FARIAS, Luiz Antônio Chaves. Movimentos pendulares da população e interações espaciais na região de Governo do Médio Paraíba/RJ. In: ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS, 18, 2012, Águas de Lindóia. **Anais [...]**. Águas de Lindóia: ABEP, 2012.

FERNANDES, Edésio. Direito e gestão na construção da cidade democrática no Brasil. **Oculum Ensaios**, Campinas/SP, n. 4, 2012.

FIGUEIRA, Divalti Garcia. **História**. São Paulo: Ática, 2003.

FONSECA, João José Saraiva da. J. S. **Metodologia da pesquisa científica**. Fortaleza: UEC, 2002. Apostila.

GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. São Paulo: Atlas, 2007.

GIL, Antônio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 5.ed. São Paulo: Atlas, 1999.

GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4ª. ed. São Paulo: Atlas S/A, 2002.

GODINHO, Durval da Cunha. **História de Porto Nacional**. Goiânia: Editora Líder, 1988.

GOVERNO SANCIONA lei que cria região metropolitana de Palmas. **G1 Tocantins**. Palmas, 01/01/2014. Brasil. Disponível em: <http://g1.globo.com/to/tocantins/noticia/2014/01/governo-sanciona-lei-que-cria-regiao-metropolitana-de-palmas.html>. Acesso em: 11 nov. 2022.

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2006.

HARVEY, David. **Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana**. Trad. Letícia Gianella. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

HARVEY, David. **O enigma do capital e as crises do capitalismo**. Trad. de João Alexandre Peschanski. São Paulo: Boitempo, 2011.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Porto Nacional - Panorama**. Rio de Janeiro: IBGE, 2017. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/to/porto-nacional/panorama>. Acesso em: 1 abr. 2022.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Projeção de Distribuição percentual de homens e mulheres 2010-2060** IBGE, 2020. <https://www.ibge.gov.br/apps/populacao/projecao> Acesso em: 24 jan. 2023.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Estratificação dos domicílios em 2022** IBGE, 2022. <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/trabalho> Acesso em: 24 jan. 2023.

IBGE. **Arranjos populacionais e concentrações urbanas no Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE, 2016. Disponível em: [Disponível em: https://cidades.ibge.gov.br/brasil/to/porto-nacional/panorama](https://cidades.ibge.gov.br/brasil/to/porto-nacional/panorama). Acesso em: 1 abr. 2022.

JARDIM, A. P. Movimentos pendulares: reflexões sobre a mobilidade pendular. *In*: OLIVEIRA, L. A. P.; OLIVEIRA, A. T. R. (Org.). **Reflexões sobre os deslocamentos populacionais no Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE, 2011. p. 58-70.

JUAN, E (coord.). **Relatório final: crescimento urbano de Palmas**. Palmas: BID, Prefeitura Palmas, 2014. Disponível em: <http://planodiretor.palmas.to.gov.br/media/arquivos/0a2d61ac61c845b595e064d1d8ac81ab.pdf>. Acesso em: 30 jun. 2022.

LAHAM, F. G. C. (coord.). **Revisão do Plano Diretor do município de Porto Nacional – Tocantins: diagnóstico municipal, leitura técnica e comunitária**. São Paulo: Arcadis, 2019.

LEFEBVRE, Henri. **A produção do espaço**. Trad. de Doralice Pereira e Sérgio Martins. Paris: Éditions Anthropos, 2001.

LEFEBVRE, Henri. **A produção do espaço**. Trad. Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins. Paris: Éditions Anthropos, 2000.

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

LEFEBVRE, Henri. **La producción del espacio**. Madrid: Capitán Swing, 2013.

LEFEBVRE, Henri. **Lógica formal e lógica dialética**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1983.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2008.

LEFEBVRE, Henri. **O pensamento marxista e a cidade**. Póvoa de Varzim: Tipografia Camões, 1972.

LEFEBVRE, Henri. **The production of space**. Maiden: Blackwell Publishing, 1991

LOBO, Carlos; GUIMARÃES, Eduardo; PINTO, Guilherme Francisco N. Mobilidade pendular e a dispersão espacial da população nas regiões de influência das áreas de concentração populacional brasileiras. *In: ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS*, 21, 2018, Poços de Caldas. **Anais [...]**. Poços de Caldas: ABEP, 2018.

LUCINI, A. C. G. C. As construtoras e a política habitacional brasileira em Palmas, Tocantins. *In: ENCONTRO ANUAL DA ANPOCS*, 38, 2014, Caxambu. **Anais [...]**. Caxambu: ANPOCS, 2014, p. 1-30.

MARICATO, Ermínia. As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias. *In: ARANTES, O.; VAINER, C. B.; MARICATO, E (ed.). A cidade do Pensamento Único: Desmanchando consensos*. Petrópolis, RJ: Vozes, 2000. p. 121-192.

MIRANDA, Mari Clara Ferreira de. C. **Gestão democrática da cidade e Plano Diretor: o caso referência da cidade de Rio das Ostras**. 2006. Dissertação (Mestrado em Direito) - Departamento de Direito, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2006.

MINAYO, Maria Cecília de Sousa (Org.). **Pesquisa social: teoria, método e criatividade**. Petrópolis: Vozes, 2001.

MOURA, R.; DELGADO, P.; COSTA, M.A. Movimento pendular e políticas públicas: algumas possibilidades inspiradas numa tipologia dos municípios brasileiros. *In: BOUERI, R.; COSTA, M.A. (ed.). Brasil em desenvolvimento 2013: estado, planejamento e políticas públicas*. Brasília: Ipea, 2013.

NEGRI, Silvio Moisés. Segregação sócio-espacial: alguns conceitos e análises. **Coletâneas do Nosso Tempo**, Rondonópolis, v. 7, n. 8, p. 129-153, 2008.

NUNES, Brasilmar Ferreira. Cidade vivida e cidade planejada: encontro da teoria com a pesquisa. **Revista Tomo**, São Cristóvão, n.16, p. 57-78, 2010.

OLIVEIRA, Maria de Fátima. **Portos do sertão: cidades ribeirinhas do Rio Tocantins**. Goiânia: PUC Goiás, 2010.

PASSARELLI-ARAUJO, H.; SOUZA, J. Movimentos pendulares e integração regional no leste fluminense. **Revista Brasileira de Estudos de População**, v. 37, p. 1-23, 2020.

PEREIRA, R. H. M.; HERRERO, V. **Mobilidade pendular: uma proposta teórico-metodológica**. Brasília: Ipea, 2009.

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

PINTO, L. M. C. Luzimangues: uma nova cidade na periferia de Palmas. **Arquitextos**, São Paulo, v. 01, p. 01-09, 2014.

RICHARDSON, R. J. **Pesquisa social: métodos e técnicas**. 3. ed. São Paulo: Atlas, 1999.

SANTIAGO, J. R. R.; TAVARES, E. M.; SOUSA, J.M (coord.). **Plano Diretor de desenvolvimento sustentável de Porto Nacional**. Porto Nacional: Governo do Tocantins, Prefeitura de Porto Nacional, 2005.

SANTOS, Carlos Nelson F. dos. **Está na hora de ver as cidades como elas são de verdade**. Rio de Janeiro, Ibm, 1986.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: Hucitec, 2002.

SANTOS, Milton. **Pensando o espaço do homem**. 5. ed. São Paulo: Edusp, [1982] 2004.

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**. São Paulo. Editora da USP, 1993.

SÊNE, A. G. **UHE de Lajeado**: um estudo do cotidiano do reassentamento de Luzimangues. **BOCC Biblioteca On-line de Ciências da Comunicação**, v. 1, p. 1-15, 2009. Disponível em: <http://www.bocc.ubi.pt/pag/sene-aline-uhe-de-lajeado.pdf>. Acesso em 3 jun. 2022.

SILVA, C.S.; COLLA, C.; RIPPEL, R. Movimento pendular entre os municípios do Tocantins. *In*: SIMPÓSIO LATINO-AMERICANO DE ESTUDOS DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL, 2, 2020, Ijuí. **Anais [...]**. Ijuí: Unijui, 2020.

SILVA, Erica Tavares. Estrutura urbana e movimentos populacionais intrametropolitanos. *In*: ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS, 18, 2012, Águas de Lindóia. **Anais [...]**. Águas de Lindóia: ABEP, 2012.

SOARES, Dalva Marçal Mesquisa.M. **Metrópole institucional e vivida em Palmas - TO (2012-2018)**. 2019. Tese (Doutorado em Geografia) - Instituto de Estudos Socioambientais, Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2019.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Dos espaços de controle aos territórios dissidentes**. Rio de Janeiro: Consequência, 2015.

TOCANTINS. **Lei Complementar n. 90, de 30 de dezembro de 2013**. Institui a Região Metropolitana de Palmas, e adota outras providências. Tocantins, Palmas, 30 dez. 2013.

VICENTINO, C.; VICENTINO, J. B. **Olhares da história**: Brasil e mundo. São Paulo: Scipione, 2016.

YIN, Roberto. K. **Estudo de caso**: planejamento e métodos. Porto Alegre: Bookman, 2001.

ZANDONADI, Júlio. César. Um “novo urbano” ou urbanização da sociedade? Reflexões diante do processo de urbanização contemporânea no Brasil e a ascensão das cidades médias. **Caderno Prudentino de Geografia**, Presidente Prudente, v.2, n.37, p.104-122, 2015.

APÊNDICE A - TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO (TCLE)

Prezado (a) Senhor (a), _____.

Meu nome é Mirlene Alves da Silva e estou realizando a pesquisa acadêmica aplicada sobre o tema “A dinâmica territorial do Distrito de Luzimangues e o fenômeno da migração pendular”. Essa pesquisa compõe a minha dissertação de mestrado realizada no Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional pela Universidade Federal do Tocantins, sob orientação do Prof. Dr. João Aparecido Bazzoli. As informações a seguir se destinam a convidá-lo (a) a participar voluntariamente deste projeto na condição de fonte, ou seja, o sujeito que fornece informações primárias para a pesquisa em curso.

Para tanto, é necessário formalizarmos a sua autorização para o uso das informações obtidas nos seguintes termos:

- ✓ A sua participação é totalmente voluntária;
- ✓ Pode se recusar a responder qualquer pergunta em qualquer momento;
- ✓ Pode se retirar da pesquisa no momento da coleta de dados, dando-a por encerrada em qualquer tempo;
- ✓ A coleta de dados tem caráter confidencial e suas informações estarão disponíveis somente para a pesquisadora autora do Trabalho Final de Curso (TFC) e para seu orientador;
- ✓ Partes do que for dito poderão ser usadas no relatório final da pesquisa, sem, entretanto, revelar os dados pessoais dos entrevistados, como nome, endereço, telefone, etc. Dessa forma, as informações obtidas não serão divulgadas para que não seja possível identificar o entrevistado, assim como não será permitido o acesso a terceiros, garantindo proteção contra qualquer tipo de discriminação ou estigmatização;
- ✓ Os dados e resultados desta pesquisa poderão ser apresentados em congressos, publicados em revistas especializadas e da mídia, e utilizados na dissertação de mestrado, preservando sempre a identidade dos participantes;
- ✓ Fica, também, evidenciado que a participação é isenta de despesas;
- ✓ Se desejar, o participante poderá receber uma cópia dos resultados da pesquisa, bastando assinalar ao lado essa opção:
() SIM, desejo receber cópia do relatório final.
- ✓ Em casos específicos de pesquisas em que requer o uso de vídeos e fotos dos informantes (grupo focal, pesquisa ação etc), o informante deverá assinalar que concorda e libera o uso de imagem para divulgação em ambientes midiáticos ou em ambientes científicos como congressos, conferências, aulas, ou revistas científicas, desde que seus dados pessoais não sejam fornecidos:
() SIM, concordo com a cessão de minhas imagens por livre e espontânea vontade; ou,
() NÃO, o uso de minhas imagens em forma de vídeos ou fotos não é, por mim, permitida.

Ao concordar com os termos descritos e aceitar participar do estudo, pedimos que assine o termo em sinal de que o TCLE foi lido, formalizando o consentimento voluntário de participante.

Email: _____ Contato: () _____

ASSINATURA _____

Local, Data: _____, ____/____/____

APÊNDICE B - QUESTIONÁRIO APLICADO AOS MORADORES DE LUZIMANGUES:

1. Nome: _____

2. Ano de nascimento: _____

3. Sexo: _____

4. Condição da moradia:

() própria

() alugada

() outra:

Qual: _____

5. Escolaridade

() Ensino Fundamental incompleto

() Ensino Fundamental completo

() Ensino Médio incompleto

() Ensino Médio completo

() Ensino Superior Incompleto

() Ensino Superior completo

() outro: _____

6. Renda mensal

() Até um salário mínimo

() 1 a 2 salários mínimos

() 2 a 3 salários mínimos

() 3 a 4 salários mínimos

() 4 a 5 salários mínimos

() Mais de 5 salários mínimos

7. Profissão/Ocupação: _____

8. Atualmente está trabalhando?

() sim

() não

9. Local de trabalho:

() Luzimangues

() Palmas

() outro

10. Quantas pessoas moram na sua residência:

Grau de parentesco	Sexo	Idade	Escolaridade	Profissão/Ocupação	Local de trabalho/estudo Palmas/Luzimangues

11. Há quanto tempo mora em Luzimangues: _____

12. Morava em qual cidade antes: _____

13. O que lhe fez mudar para Luzimangues? _____

14. Faz compras básicas em: _____

- ☐ Luzimangues
- ☐ Palmas

15. Utiliza os serviços básicos de saúde em:

- ☐ Luzimangues
- ☐ Palmas

16. Costuma ir a Palmas? Se sim, com qual a frequência?

- ☐ uma vez por semana
- ☐ duas vezes por semana
- ☐ três vezes por semana
- ☐ quatro vezes por semana
- ☐ todos os dias da semana

17. Meio de transporte que utiliza no deslocamento:

- ☐ veículo próprio - moto
- ☐ veículo próprio - automóvel
- ☐ transporte público
- ☐ outros

18. Por qual o motivo:

- ☐ trabalho
- ☐ estudo
- ☐ comércio
- ☐ lazer
- ☐ saúde
- ☐ outro

19. Frequenta bares em:

- ☐ Luzimangues
- ☐ Palmas

20. Frequenta restaurantes em:

- ☐ Luzimangues
- ☐ Palmas

21. Frequenta clubes em:

- ☐ Luzimangues
- ☐ Palmas

22. Frequenta festas em:

- ☐ Luzimangues
- ☐ Palmas

23. Frequenta alguma instituição religiosa:

- ☐ sim
- ☐ não

Onde?

- ☐ Luzimangues
- ☐ Palmas

24. Qual o tempo MÉDIO gasto diariamente para ir de Luzimangues a Palmas (somente ida em minutos)?

- ☐ Menos de 30min

- ☐ 30min
- ☐ 60 min (1 hora)
- ☐ 75 min (1h15min)
- ☐ 90 min (1h30min)
- ☐ Mais de 90 min (+1h30min)

25. O que mais te incomoda no deslocamento entre Luzimangues e Palmas?

- ☐ Tempo da viagem
- ☐ Distância
- ☐ Condições da estrada
- ☐ Flexibilidade de horário
- ☐ Lotação dos ônibus
- ☐ Cansaço
- ☐ Nada me incomoda
- ☐ Outro. Qual? _____

26. Considerando sua renda mensal, quantos por cento em média gasta com deslocamento?

- ☐ 0% a 10%
- ☐ 10% a 20%
- ☐ 20% a 30%
- ☐ mais que 30%

27. Participou de reuniões ou audiências públicas para debater problemas do Distrito relacionados à saúde, educação, transporte e outros?

- ☐ sim
- ☐ não

28. Tem conhecimento de associações ou grupos comunitários no Luzimangues (associação de moradores, associação de comerciantes, associação de chacareiros, associação de mulheres do Luzimangues, etc.)?

- ☐ sim
- ☐ não

29. Participa de associações ou grupos comunitários no Luzimangues (associação de moradores, associação de comerciantes, associação de chacareiros, associação de mulheres do Luzimangues, etc.)?

- ☐ sim
- ☐ não

Se sim, qual _____

30. Em algum momento buscou através de entidades locais do Distrito (ONGs, associações ou grupos comunitários) o atendimento a demandas relacionadas à saúde, educação, transporte e outros?

- ☐ sim
- ☐ não

APÊNDICE C - ROTEIRO DE ENTREVISTA (presidente ou representante das associações ou movimentos comunitários).

1. Histórico e origem da associação.
2. Com qual objetivo foi criada?
3. Possui Estatuto Jurídico?
4. Forma da adesão?
5. Divulgação ou maneira de atrair associados?
6. Possui local de funcionamento?
7. Quantidade de associados ou integrantes?
8. Perfil dos associados?
9. Possui Empregados? Voluntários?
10. Quais as principais ações?
11. Quais as principais reclamações das pessoas que procuram a associação?
12. Projetos em andamento?
13. Acompanha e participa de audiências públicas? Com que frequência?
14. Já teve alguma demanda atendida por órgão público competente?
15. O distrito de Luzimangues é visto hoje como uma extensão do território da Capital, qual o posicionamento da associação diante disso? Pontos positivos e pontos negativos?
16. O deslocamento diário da população para realização de atividades como trabalho, estudo, lazer são características comuns em regiões metropolitanas que impactam na qualidade de vida da população. Existe um esforço por parte desta associação em diminuir esses impactos?

APÊNDICE D - ROTEIRO DE ENTREVISTA (Subprefeito ou gestor indicado por ele).

1. Dados gerais sobre o Distrito? (Quantidade de lotes, de moradores, escolas, postos de saúde, perfil de moradores).
2. Como ocorreram os processos de aprovação e abertura de loteamentos? Existe previsão de aprovação de novos loteamentos?
3. Qual a arrecadação de impostos do Distrito?
4. Principais obras de infraestrutura?
5. Principais demandas do Distrito atualmente?
6. Porto Nacional, por meio do Distrito de Luzimangues, é o único município da Região Metropolitana que apresenta características de conurbação com a capital Palmas. Quais os principais desafios enfrentados no processo de integração regional desse município?
7. O Distrito de Luzimangues é visto hoje como uma extensão do território da Capital. O município ver essa relação como positiva ou negativa? Existe, nesse momento, um esforço da Prefeitura de Porto Nacional para mudar isso?
8. Existe um diálogo com a Prefeitura de Palmas para atendimento de demandas de serviços públicos comuns a área de região metropolitana? Quais os critérios para definição das funções públicas de interesse comum entre os municípios?
9. O deslocamento diário da população para realização de atividades diárias como: trabalho, estudo, lazer são características comuns em regiões metropolitanas que impactam diretamente na qualidade de vida da população. Existe um interesse dos órgãos públicos municipais em identificar esses impactos?

APÊNDICE E - ROTEIRO DE ENTREVISTA (Lideranças que se destacaram na

última eleição municipal).

1. Ha quanto tempo mora em Luzimangues?
2. Onde você morava antes?
3. Por que veio morar no Distrito?
4. Antes de ser candidato (a) a vice-prefeito/vereador (a) pelo Distrito, você fez parte de alguma associação ou grupo comunitário local?
5. Fale sobre sua trajetória política, antes e depois do Distrito?
6. Como representante político do Município de Porto Nacional, o (a) senhor (a) obteve uma votação expressiva no distrito de Luzimangues. A quem ou a que atribuiu esse fato?
7. Os moradores e as entidades locais levam demandas do Distrito diretamente até o senhor (a)? Quais são essas demandas?
8. O Distrito de Luzimangues é visto hoje como uma extensão do território da capital. Na sua opinião quais os pontos positivos e negativos dessa relação de extensão socioeconômica com Palmas?
9. O deslocamento da população para realização de atividades diárias como: trabalho, estudo, lazer são características comuns em regiões metropolitanas que impactam diretamente na qualidade de vida da população, como representante político eleito com maioria de eleitores no Distrito de Luzimangues, o senhor trabalha alguma pauta que busca identificar e diminuir tais impactos?
10. Porto Nacional, por meio do Distrito de Luzimangues, é o único município da Região Metropolitana que apresenta características de conurbação com a capital Palmas. Quais os principais desafios enfrentados no processo de integração regional desse município?

Transcrição da entrevista com Nassa Elida, presidente da Associação de Mulheres

Sobre o histórico da Associação:

A associação surgiu através de um grupo de WhatsApp, onde algumas mães começaram a discutir e questionar alguns serviços essenciais não assistidos. No grupo estavam a professora Anedite, da UFT, e Cleusa Deusat. Leila teve a ideia de criar a associação, não despertando interesse na atual presidência, devido a compromissos políticos.

No mês das mulheres, após um chá, a ideia foi consolidada, iniciando os trabalhos de indicação do conselho estratégico, a criação do estatuto, escolha da diretoria e seu registro. A associação foi criada em maio de 2018.

Ela atua direcionada para a família, atendendo em especial as mulheres. Projetos sociais em parcerias com a UFT (projeto “que mancha é essa?”, para prevenção da hanseníase e HPV) e o SENAI, para oferecimento de cursos. A associação possui hoje 4 grupos de WhatsApp com 256 pessoas. O último foi criado com pouco mais de 40, totalizando quase 800 mulheres participando dos grupos. O número de filiações saiu de 100 para 400 mulheres.

A busca por mais associadas foi intensificada devido a necessidade de uma escola no Águas Lindas, cuja construção estava parada. Luzimangues conta com cerca de 400 crianças fora da sala de aula e muitas mães estão sendo notificadas pelo Conselho Tutelar para que matriculem seus filhos. Para ingressar com uma ação no Ministério Público Estadual, precisamos de um número maior de filiações.

A associação não cobra taxa. A única cobrança é que participem das assembleias e deem ideias e opiniões. Há 15 pessoas que estão à frente da diretoria e representam hoje as 400 associadas.

A questão financeira é articulada a partir de doações advindas da parceria público-privada (a exemplo de cestas básicas).

A associação atende aproximadamente 150 famílias por um período de 6 meses, oferecendo cursos profissionalizante e sugerindo o ingresso no mercado de trabalho, a partir das quatro vagas de trabalho. Caso a pessoa não tenha interesse nesses trabalhos, ela deixa de fazer parte do programa. O propósito não é o assistencialismo, é trazer essas mulheres para o mercado de trabalho, até mesmo torná-las empreendedoras do lar. Cerca de 38% dessas mulheres têm mais de 2 filhos e muitas vezes isso inviabiliza o deslocamento para trabalhar fora. Hoje há 75 pessoas sendo atendidas no projeto vale-gás, em parceria com a CUFA e a Petrobrás.

Perfil dos associados: pela projeção do Distrito, 60% da população ganha de 2 a 3 salários mínimos, compreendendo que esse perfil socioeconômico tenha sido atraído pela capacidade de pagar as parcelas de lotes e construções habitacionais no local, pois não tem programa habitacional, nem do governo estadual, nem da prefeitura municipal que doem casas. Ou seja, eles vêm morar aqui com uma renda de 2 a 3 salários mínimos e já comprometem sua renda com parcelas fixas de construção e com algum tipo de locomoção, devido a dificuldade do transporte público local. Além desse comprometimento da renda, muitas pessoas têm tido nomes protestados em cartório, devido às dívidas de IPTU, colocando essas pessoas em situações financeiras bem difíceis.

A percepção é que mais ou menos 45% das famílias estão sendo formadas no Distrito por casais jovens, que casam, adquirem ou constroem um imóvel no local. A probabilidade desses casais terem filhos nos primeiros anos do casamento é muito grande, o que normalmente nesses casos faz com que a mulher, que normalmente ganha menos, abandone o trabalho para cuidar do filho. Devido essa constatação a associação conta hoje com duas psicólogas que deem apoio psicológico a essas mulheres, a fim de que não entrem em depressão.

A associação é tocada por uma diretoria formada por 15 mulheres e não possuem empregados formalizados, pois todas atuam de maneira voluntária.

Formada pelo conselho de ética que fiscaliza o trabalho

Conselho fiscal que checa as contas e rifas

Conselho estratégico que cuida do processo de articulação de parcerias

As eleições são realizadas de 2 em 2 anos

Projetos em andamento com a UFT

Projeto com psicóloga Bia rodas de terapia com 10 mulheres

Sobre a cobrança há uma discussão para tentar viabilizar uma taxa, mas que sempre esbarra no perfil das associadas, que são atendidas hoje que poderiam enfrentar resistência devido as poucas condições

O aluguel da sede é custeado pelas diretoras