

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

Mirlene Alves da Silva¹, João Aparecido Bazzoli²

Resumo: Apresenta-se, neste artigo, parte da análise realizada acerca da dinâmica territorial de Luzimangues, distrito de Porto Nacional (TO) a partir do fenômeno de migração pendular em direção à capital Palmas (TO). O objetivo do estudo, realizado durante o mestrado, foi compreender como o processo de urbanização periférica do distrito reflete no exercício do direito à cidade considerando as variáveis de migração pendular e a participação social dos seus moradores na cobrança por investimentos públicos que melhorem a qualidade de vida local. A metodologia compreendeu o estudo de caso partindo de um levantamento bibliográfico e documental, levando-se em conta o método exploratório-descritivo com abordagem quantitativa e qualitativa. Neste sentido, foram coletados dados em duas etapas: a primeira por meio de questionário direcionado aos moradores e, em seguida, entrevistas com gestores e lideranças políticas e sociais. Concluiu-se, com a pesquisa, que as transformações ocorridas no espaço urbano e sua dinâmica territorial têm como referência a cidade vizinha, Palmas (TO), 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 já é perceptível nas movimentações de formação de lideranças, vista, na linha institucional, como forma de reunir esforços para eleger representantes políticos que objetivem fortalecer a luta por infraestrutura e por investimentos neste local.

Palavras-chave: urbanização de Luzimangues; dinâmica territorial; movimento pendular; direito à cidade.

- 1 Mestre pela Universidade Federal do Tocantins (UFT) na linha de pesquisa Sociedade, Políticas Públicas e Desenvolvimento Regional, graduada em Administração pela Fundação Universidade Federal do Tocantins (2009). Pós Graduação em Contabilidade, Controladoria e Finanças pelo ITOP (2012). Servidora pública federal pertencente ao quadro de servidores técnicos administrativos em educação no Instituto Federal de Ciências e Tecnologias do Tocantins - IFTO no cargo Administrador. Áreas de atuação na administração pública: Planejamento e Orçamento, Financeiro e Gestão de Pessoas.
- 2 Professor associado na Universidade Federal do Tocantins (UFT). Atua no Curso de Direito. Atualmente é docente Permanente do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional (PPGDR/UFT). Mestre pela Universidade Federal do Tocantins (UFT). Doutor pela Universidade Federal de Uberlândia (UFU) e obteve Pós-doutoramento pela Universidade de Lisboa. Líder do grupo interdisciplinar (CNPq): Cidade e Meio Ambiente. Pesquisador com atuação nas linhas (i) regularização fundiária urbana e a segregação socioespacial; (ii) planejamento urbano e regional; (iii) plano diretor, (iv) participação social e (v) agenda 2030. Coordenador do (GT-Cidades) no Instituto de Pesquisa, Diretos e Movimentos Sociais (IPDMS). Membro do Núcleo de Estudos Urbanos e das Cidades (Neucidades/UFT). Conselheiro no Instituto Brasileiro de Direito Urbanístico (IBDU). Coordenador do Laboratório de Cidades (UFT). Atuou pela (UN-HABITAT) no Projeto Global Municipal Database (GMD) e pela New York University no Projeto Pesquisa de Terrenos e Habitação em uma Amostra Global de Cidades (Atlas of Urban Expansion). Obteve distinção honorífica pela Universidad Nacional de Trujillo - Peru. Foi membro - 2018/2020 - da Comissão Especial de Planejamento Urbano e Ambiental (CEPUA) do CAU/TO. Participou de organização de livros, publicou artigos com resultados de estudos realizados e coordena projetos de pesquisa e de extensão em parcerias nacionais e internacionais. Atualmente coordena o programa Cidades de Fato pela Rádio UFTFM 96,9.

-- ARTIGO RECEBIDO EM 11/05/2023. ACEITO EM 05/10/2023. --

TERRITORIAL DYNAMICS OF THE LUZIMANGUES DISTRICT AND THE PENDULAR MIGRATION PHENOMENON

Abstract: This article presents part of the analysis carried out regarding the territorial dynamics of Luzimangues, district of Porto Nacional (TO) based on the phenomenon of commuting migration towards the capital Palmas (TO). The objective of the study, carried out during the master's degree, was to understand how the district's peripheral urbanization process reflects on the exercise of the right to the city considering the variables of commuting migration and the social participation of its residents in charging for public investments that improve the quality of local life. The methodology comprised the case study based on a bibliographic and documentary survey, taking into account the exploratory-descriptive method with a quantitative and qualitative approach. In this sense, data were collected in two stages: the first through a questionnaire aimed at residents and then interviews with managers and political and social leaders. It was concluded, with the research, that the transformations occurring in urban space and its territorial dynamics have as a reference the neighboring city, Palmas (TO), noting the phenomenon of pendulum migration identified from the observation of the differentiation of how the space it is conceived, perceived and lived by its various social agents. It was also found that social participation in the area is still timid, but is already noticeable in the leadership training movements, seen, in institutional terms, as a way of bringing together efforts to elect political representatives who aim to strengthen the fight for infrastructure and investments. in this place.

Keywords: urbanization of Luzimangues; territorial dynamics; pendulum movement; right to the city.

1 INTRODUÇÃO

O crescimento das cidades se caracteriza pela forma da ocupação urbana e do aumento populacional. É preciso perpassar por temas essenciais para compreender o fenômeno urbano na atualidade, tais como: a capacidade do homem de transformar o espaço em que vive a partir de suas interações sociais; o resgate de obras clássicas onde se 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, observa-se se credita a tais eventos o despertar do interesse de autores de diferentes áreas do conhecimento (geografia, arquitetura, engenharias, economia, sociologia, direito e outras) pela temática.

Ressalta-se, entretanto, que, neste contexto, as cidades se tornaram reflexos do resultado da ação de vários agentes sociais responsáveis pela reprodução do espaço urbano. Saliencia-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 o bem comum da população, não tem desempenhado a função de modo a atender as variadas demandas econômica, ambiental e social.

Com essa perspectiva, buscou-se, com a pesquisa realizada no mestrado em Desenvolvimento Regional, analisar a dinâmica territorial de Luzimangues, distrito de Porto Nacional, Tocantins, a partir do fenômeno de migração pendular para a capital do Estado, Palmas, com o objetivo compreender como o processo de urbanização periférica do distrito reflete no exercício do direito à cidade considerando as variáveis de migração pendular e a participação social dos seus moradores na cobrança por investimentos públicos que melhorem a qualidade de vida local. Neste viés, discutiu-se o direito à cidade colocando o cidadão no centro do debate do processo de urbanização do distrito estudado em razão de entendê-lo como principal agente na construção do espaço urbano; embora se reconheça o papel dos agentes políticos na viabilização do acesso ao direito à cidade, especialmente no que tange o planejamento dos espaços urbanos fundamentados nas legislações voltadas para uso e ocupação do solo urbano.

Ainda assim, considerou-se, ao longo do estudo, que o planejamento urbano promovido pelos agentes, sejam eles políticos e/ou públicos, sem a devida atuação dos cidadãos, resulta na segregação de espaços urbanos e na criação de espaços excludentes. Isto a partir do entendimento de que a dinâmica territorial se refere à mobilização de agentes sociais e organizações/instituições locais com finalidade de atuar no processo de construção e disputa do espaço urbano do distrito objeto da pesquisa.

Deste modo, buscou-se entender por que a dinâmica territorial das cidades quase sempre não segue as normativas legais instituídas, cabendo aos moradores essa configuração, por vezes enviesada. Agregou-se a esta discussão a dinâmica territorial da migração pendular, fenômeno urbano entendido como o deslocamento diário de um corpo populacional a outro município, geralmente mais desenvolvido e central, em busca de serviços inexistentes na localidade em que reside. Assim sendo e considerando este fenômeno complexo e dinâmico, vislumbrou-se, pela ótica dos atores sociais e/ou agentes modificadores do espaço (poder público, comerciantes, associações e cidadãos), entender como acontece a dinâmica territorial em Luzimangues a partir da migração pendular e os seus reflexos no exercício do direito à cidade.

Empiricamente se percebe que o distrito em questão possui certa interdependência socioeconômica em relação a Palmas, observação que é possível a partir de variáveis da migração pendular. Tal percepção é fortalecida ao se identificar que a participação social interconecta a coletividade pela cobrança por políticas públicas portuenses; especialmente aquelas que dizem respeito à busca por melhoria da qualidade de vida dos seus moradores, tendo este ponto como destaque determinante no exercício do direito à cidade. Esta interdependência, observa-se, ocorre pelo fato de que Palmas é a cidade mais desenvolvida na conurbação, o que coloca a migração pendular no eixo desta dinâmica territorial local.

Pensando nessa estrutura de maneira ampliada, a justificativa para o estudo realizado está na necessidade de se entender a dinâmica territorial contextualizada, com vistas ao fenômeno da migração pendular e os seus reflexos na urbanização e no exercício do direito à cidade. Para a análise da territorial do referido distrito quanto a estes dois aspectos buscou-se, como base teórica e para ancorar a argumentação, autores como Lefebvre (2001), Jardim (2011) e Harvey (2014). A base legal também está presente em toda a discussão realizada na pesquisa.

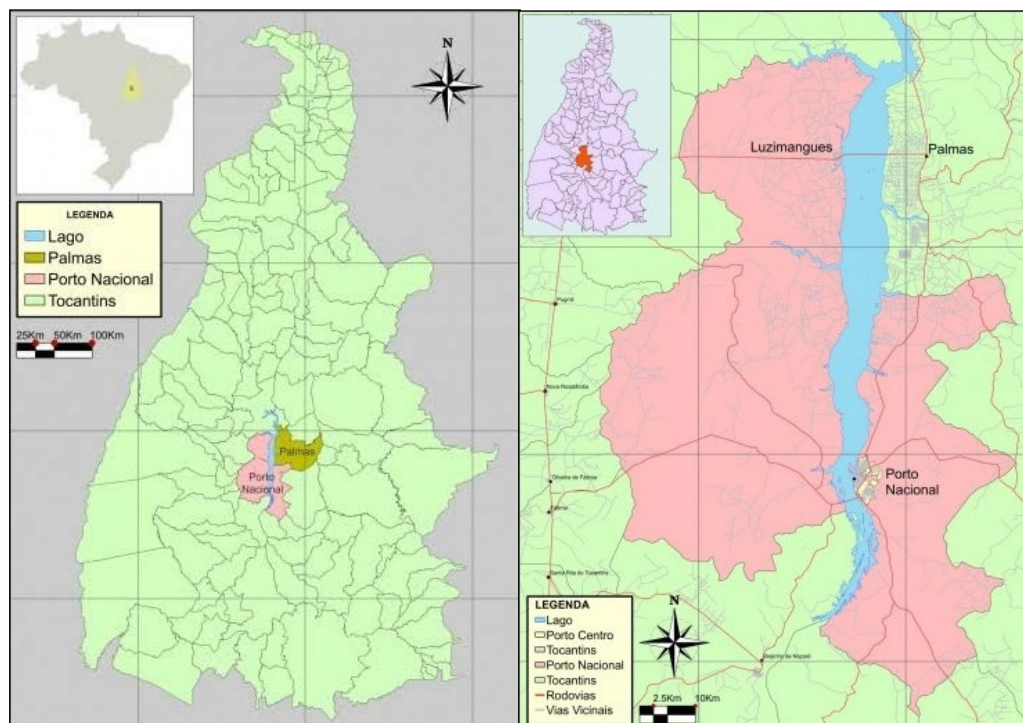
2 METODOLOGIA

2.1 Local da pesquisa

Luzimangues, distrito do município de Porto Nacional, foi criado oficialmente pela Lei nº 1.415, de 14 de outubro de 1993, e 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, de 21 de junho de 1994. Localizado às margens do Rio Tocantins, sua formação possui características rurais e ribeirinhas, já que seus primeiros moradores são oriundos de fazendas e vilas instaladas na região (PINTO, 2012; ABREU, 2014). Assim como em Porto Nacional, quatro fatos moldaram a história de distrito: a criação do estado do Tocantins (1988), a instalação de Palmas como sua capital (1989), a instalação da Usina do Lajeado (2002) e, mais recentemente, a passagem da Ferrovia Norte-Sul.

Ocupando uma área de 10.314,56 hectares, Luzimangues contava, em 2010, com 637 habitantes, de acordo com o censo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) realizado naquele ano (IBGE, 2010). Figura 1 tem-se um mapa que registra a localização do distrito em relação as cidades de Porto Nacional e Palmas.

Figura 1 - Mapa de localização do Distrito de Luzimangues



Fonte: Pinto (2014).

Conforme dados do censo de 2022, o distrito tem apresentado crescimento em ritmo acelerado na última década, com aumento populacional acima da média nacional.

Os dados do censo atual apontam que a população portuense que mora em Luzimangues ultrapassou a faixa de 20.000 habitantes (IBGE, 2022). Distante 80 km do município-sede, Porto Nacional, acredita-se que a proximidade do distrito de Luzimangues com a capital, Palmas, impulsionou esse crescimento populacional, sendo que a abertura de loteamentos com valores atrativos e a uma distância de apenas 8 km do centro de Palmas fez com que o distrito se tornasse reserva fundiária da capital (PINTO, 2012)³.

2.2 Percorso metodológico

Quanto à metodologia, optou-se pelo estudo de caso, do tipo exploratório-descritivo com abordagem quantitativa e qualitativa. Inicialmente fez-se um levantamento bibliográfico e documental em livros, artigos, teses, dissertações, leis, decretos e documentos públicos, o que possibilitou uma aproximação com o objeto estudado e serviu de embasamento e fundamentação teórica para a delimitação do estudo, bem como para a definição de critérios de coleta de dados e a posterior discussão.

A coleta de dados em campo foi realizada em duas etapas: a primeira consistiu na aplicação de um questionário estruturado com 28 questões fechadas aos moradores, utilizando como único critério residir no distrito. Foi empregado o método aleatório simples, pelo qual qualquer morador poderia ser escolhido para responder ao questionário, sem uma definição de tipo de sujeito, o que possibilitou realizar uma caracterização geral que permitiu compreender quem são esses moradores. Foram aplicados 288 questionários aos moradores do distrito, cuja população estimada era de 18 mil habitantes, conforme dados da prefeitura de Porto Nacional na época (PORTO NACIONAL, 2021). Considerou-se, para cálculo do tamanho da amostra, a amostragem aleatória probabilística simples, com erro amostral de 5.0 pontos percentuais e intervalo de confiança de 95%.

A segunda etapa – entrevistas semiestruturadas com um gestor do município de Porto Nacional que atua em Luzimangues, um vereador do município de Porto Nacional e morador do distrito e a presidente da associação local de mulheres – foi realizada visando verificar a interação dos agentes com a população local e suas atuações nas questões de interesse público em Luzimangues de forma complementar à análise dos dados coletados com os questionários. A proposta era validar os dados obtidos com a aplicação dos formulários. As entrevistas foram gravadas e os áudios foram transcritos e posteriormente analisados.

3 REFERENCIAL TEÓRICO

3.1 Processo de urbanização e as cidades brasileiras

O processo de urbanização foi acelerado no período pós-industrialização, sendo que o Brasil também enfrenta crises inerentes ao processo de urbanização das cidades. A população brasileira, no início do século XX, especialmente a elite, sonhava com

3 Pinto (2012) destaca que os primeiros empreendimentos imobiliários que fizeram surgir Luzimangues foram: Chácaras da Graciosa, com 232 lotes; e o Village Morena, com 1.286 loteamentos criados em 1995 e 1996, respectivamente.

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 – reforçam o movimento migratório campo-cidade e somam apoio das políticas de governo (MARICATO, 2000).

De acordo com o citado autor,

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 (MARICATO, 2000, p. 22).

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 espalhada, a partir de uma modernização seletiva, em que a expansão foi intercalada por extensos vazios.

A atuação do Estado nesse processo, enquanto regulador do território, a partir da adoção de políticas que contribuem para a manutenção de poder e privilégios, corrobora em 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 fragmentação 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 (MOURA; DELGADO; COSTA, 2013).

Vista como uma das mais radicais experiências de planejamento urbano do País, oriunda do programa desenvolvimentista federal, a capital do Brasil se transformou no seu projeto síntese, em que pela primeira vez uma cidade é tratada como motor para o desenvolvimento (NUNES, 2010). 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. Apesar de valorizada pelo seu caráter urbanístico inovador, esta cidade também é alvo de críticas, principalmente pelos efeitos sociais que produz: desaparecimento da rua e barreiras simbólicas nas superquadras, 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.

Palmas, capital do Tocantins, foi implantada nos 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 Negri (2008, p. 130). Este 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” (NEGRI, 2008, p. 130). 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 a Luzimangues, pertencente ao município de Porto Nacional, mas que tem uma aproximação territorial com Palmas.

3.2 Produção socioespacial do território urbano

No desenvolvimento de sua teoria, Lefebvre (2001) elucida 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, 1972m p. 44).

Compreendendo o espaço urbano como produto constituído em decorrência da resposta social aos processos históricos, Lefebvre (1972) defende, 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’, Roberto Lobato Corrêa elenca que os agentes que fazem e refazem as cidades são os proprietários dos meios de produção – sobretudo os grandes industriais, os proprietários fundiários e 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 em paralelo com as amenidades físicas (mar, lagoa, verde e outros) 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. E o quinto grupo é formado por pessoas socialmente excluídas, que não possuem renda, não podem pagar o aluguel de uma habitação digna e muito menos comprar um imóvel. De modo que nas favelas esse grupo se torna agente modelador do espaço, operando pela resistência à segregação social (CORRÊA, 1995).

Foi a partir de fins do século XIX que a cidade se tornou objeto de lucro, o que significa dizer que os fenômenos 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 a segregação. O espaço urbano desenha-se “como lugar dos enfrentamentos e confrontações, unidade das contradições”, diz 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 1991 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. O espaço concebido (ou representação do espaço) é a dimensão espacial relacionada à produção, ao conhecimento, ao planejamento, à ordem instituída. 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), é o espaço simbólico, que não se submete às regras e é definido pela história de cada povo que a ele pertence. Depreende-se que o espaço percebido é onde acontece a prática social; dá-se em decorrência da relação entre realidades, cotidiana e urbana. O espaço percebido, por sua vez, correspondente à prática social, que de alguma forma articula as dimensões da ordem do vivido (afinal, toda prática é vivida) e do concebido (LEFEBVRE, 1991).

Em outra perspectiva, 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. 28-29). 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, para Castells (2000), 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.

3.3 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. A cidade capitalista passa por um duplo processo socioespacial, de implosão e explosão. A cidade explode, a sociedade urbana 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 (LEFEBVRE, 2000).

Conforme Lefebvre (2000), a urbanização ocorre 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 e com baixa renda diferencial, o que possibilita a venda do terreno a um custo muito inferior quando se compara com as áreas centrais da cidade.

A associação terra-capital-trabalho manifesta-se em um espaço institucional caracterizado pelos processos de homogeneização, fragmentação e hierarquização. 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”, salienta 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.

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 instituiu uma nova forma de diferenciação socioespacial, tornando-se mais perverso, visto que vai além da diferenciação territorial. 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 como uma forma de exclusão.

Os espaços segregados, por sua vez, aumentam e refletem carência de infraestrutura, o tamanho urbano, o modelo rodoviário, a especulação imobiliária, os problemas de transporte e a periferização da população. Esse processo é convergente no pensamento de Santos (1993) e de Maricato (2000), que apontam que, de certa forma, a cidade precisa dos lugares excluídos (ou fora do lugar), já que uma das camadas sociais lucra com a desigualdade, tornando a desigualdade 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. Neste sentido, o pioneirismo do uso da expressão 'direito à cidade' merece destaque a partir da obra de Henri Lefebvre, que assim a define: direito à liberdade, à individualização na socialização, ao *habitat* e ao habitar. E ainda: direito à obra (à atividade participante) e o direito à apropriação (bem distinto do direito à propriedade) (LEFEBVRE, 2008).

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. Uma vez estabelecido o direito à cidade, o cidadão resgata seu protagonismo, como também seu direito de usufruir dos espaços urbanos.

Ao citá-lo em sua teoria, Harvey (2014) define o direito à cidade como um direito de mudar e reinventar a cidade de acordo com os desejos essenciais dos moradores. Acrescenta ainda que exigir “equivale a reivindicar algum tipo de poder configurador sobre os processos de urbanização” (HARVEY, 2014, p. 30). Essa reivindicação, defende o autor, é um caminho revolucionário de luta anticapitalista, cuja busca foca no direito de poder pensar e transformar a cidade atual coletivamente, sem hierarquias e interdições próprias da sociedade capitalista.

3.5 Dinâmica territorial e movimentos pendulares

Impulsionado pelo processo de crescimento populacional e a migração urbano-rural, o processo de urbanização no Brasil foi intensificado a partir da década de 1940, quando, de acordo com o IBGE, o país apresentava uma taxa de 31%. O crescimento progressivo fez com que a urbanização crescesse na década seguinte para 36,2%. Na década de 1970 a urbanização superou a população rural e a porcentagem chegou a 56%. No ano 2000 mais

peças passaram a habitar as cidades e o número saltou para 81,2% (IBGE, 2000). Este crescimento é justificado pelo processo de desenvolvimento urbano-industrial, fomentado por medidas governamentais cujo objetivo principal se traduzia no crescimento do País.

Sobre a mobilidade da população, Farias (2012) menciona que ela é caracterizada por várias dimensões e diversos ritmos, sendo que há algumas categorias, as quais são divididas entre espacial e social. No movimento espacial é inserida a migração e o deslocamento, visto que a migração é classificada em migração internacional e a migração interna. Enquanto o deslocamento social é dividido entre pendular estendido e 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 eles: 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 a 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 se caracteriza 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 chama 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 *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. Por se tratar de um movimento que em geral envolve municípios 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.

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). Desse 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 é 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 é, ao mesmo tempo, 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, interfere negativamente na qualidade de vida.

4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

Luzimangues, nos últimos anos, passou por um rápido processo de modificação urbana e o seu aquecimento imobiliário teve seu auge em 2011 com o *boom* imobiliário ocasionado pelo ‘Minha Casa, Minha Vida’, programa federal que gerou uma superinflação nos terrenos de Palmas (LUCINI, 2014). Durante sua pesquisa de mestrado, Pinto (2012) contabilizou, entre os anos de 1995 e 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 nesse cenário que o distrito se tornou uma alternativa para quem não tinha condições de adquirir lotes na capital, Palmas, corroborando o mecanismo da periferação 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 foram aprovados pelo Poder Executivo municipal, supostamente obedecendo aos 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; SOUSA, 2005, p. 50).

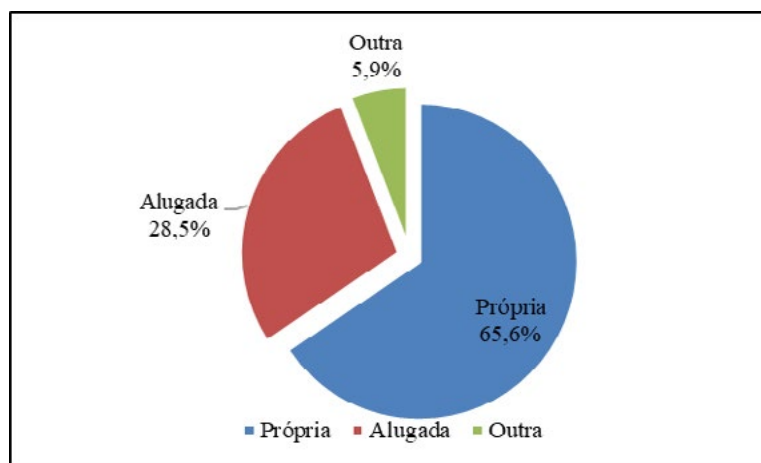
Em virtude disso, muitos desses loteamentos não possuem áreas reservadas para a construção de equipamentos públicos (praças, escolas, UBS e outros). Sobre essa questão, Pinto (2012, p. 106) registra que entre os anos de 2004 e 2012 “a situação dos equipamentos públicos não se alterou muito, em contraposição 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 da região “apresenta uma ocupação desordenada e espalhada”, sendo que a falta de densidade urbana favoreceu a formação de “loteamentos clandestinos e irregulares, muitos deles vacantes e sem obras de infraestruturas obrigatórias”, conforme observa Laham (2019, p. 188).

Depois de uma década do início da expansão imobiliária na região, investimentos do poder público municipal têm sido constantemente reivindicados pelos moradores (COTRIM, 2013, 2018) e, diante da falta de estrutura básica para atender às funções sociais da cidade (trabalho, comércio, recreação, circulação, atendimento de saúde, educação, lazer e outros) e da distância física entre o distrito e sua sede administrativa, Porto Nacional, 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, particularmente quando adoecem, “são obrigados a irem para Palmas”.

Os dados e as informações coletadas em campo, registradas na tabulação dos questionários e na transcrição das entrevistas, respondem, em conjunto, ao objetivo principal da pesquisa, que foi o de analisar a dinâmica territorial a partir do fenômeno de migração pendular e os reflexos desse modelo de urbanização no exercício do direito à cidade. Partiu-se 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 a 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. Sendo assim, o bloco de perguntas foi criado no sentido de que os dados permitissem analisar as condições em que acontece o deslocamento entre o distrito e Palmas para estabelecer uma variável de migração ou movimento pendular.

Com relação ao perfil populacional dos moradores do distrito de Luzimangues, os dados levantados demonstram que a maioria é homem, jovem, na faixa de 15 a 29 anos, com escolaridade básica, pertencente à classe D ou E, que mora em domicílio próprio e que se mudou de Palmas para a região nos últimos 10 anos. Revelam ainda que a maioria dos moradores da região mora em casa própria: 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%) (GRÁFICO 1).

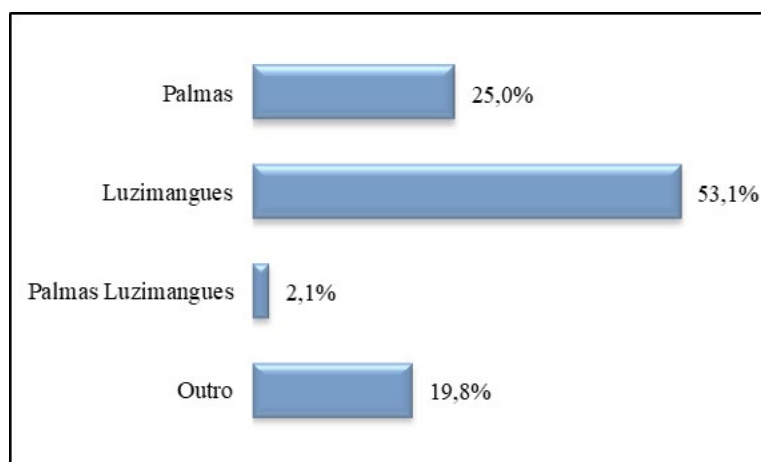
Gráfico 1 - Perfil do morador - Tipo de moradia



Fonte: Elaboração própria (2022).

Em relação às atividades laborais, os dados estão expostos no Gráfico 2. Percebe-se que a maioria trabalha na região do distrito, pois do total 288 pesquisados, 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%). Pode-se observar que, ainda que uma grande parcela da população afirme que trabalha em Palmas e outras cidades vizinhas, o mercado de trabalho local absorve a maioria dos trabalhadores do distrito de Luzimangues.

Gráfico 2 - Município em que trabalha

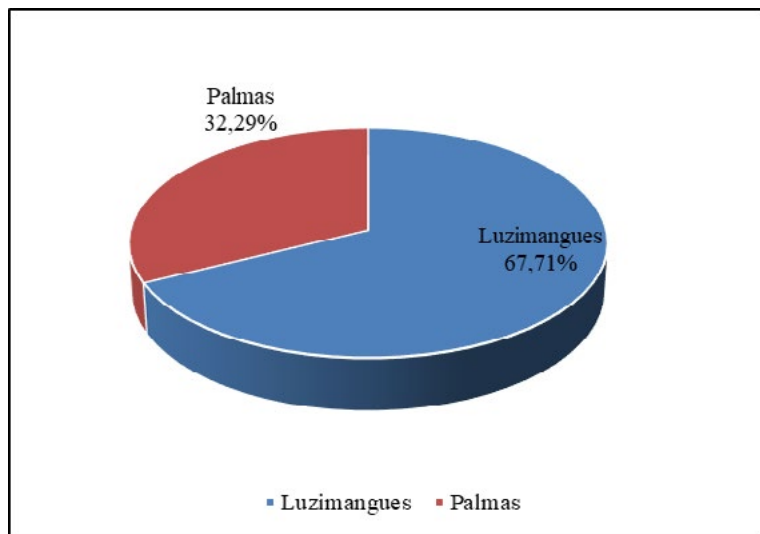


Fonte: Elaboração própria (2022).

Os resultados extraídos das questões permitem visualizar que existe uma grande procura por atividades e serviços dos moradores de Luzimangues em Palmas, no entanto,

a maioria dos moradores procura por serviços e atividades essenciais – como serviços de saúde, compras básicas e atividades de lazer – no próprio distrito, o que permite inferir que aos poucos este vem absorvendo essas demandas, conforme exposto nos Gráficos 3 e 4.

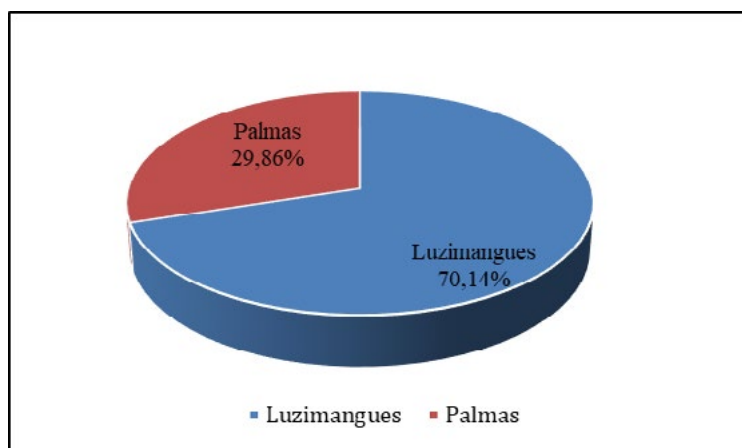
Gráfico 3 - Serviços básicos de saúde - Onde procura



Fonte: Elaboração própria (2022).

Dos 288 entrevistados, 93 (32,29%) utilizam os serviços básicos de saúde em Palmas e 195 (67,79%) utilizam os serviços básicos de saúde em Luzimangues. Pode-se 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 4 - Compras básicas - Onde realiza

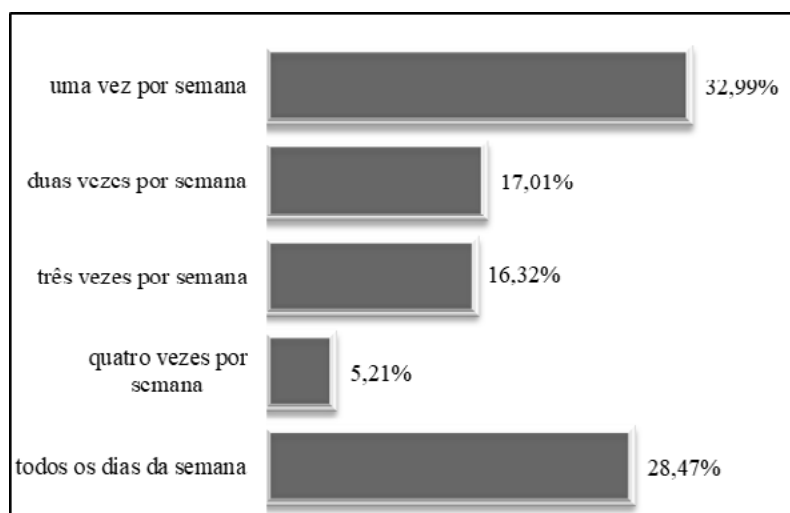


Fonte: Elaboração própria (2022).

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 4 permite inferir que, mesmo apresentando uma grande procura por produtos e serviços em Palmas, a maioria dos moradores realiza suas compras básicas no local onde mora.

Em relação à frequência que vai a Palmas, os dados estão apresentados no Gráfico 5. Do total de 288 entrevistados, 95 responderam que vão a Palmas pelo menos uma vez na semana (32,99%); 49 vai 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%). Quanto ao 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 meios (1,04%).

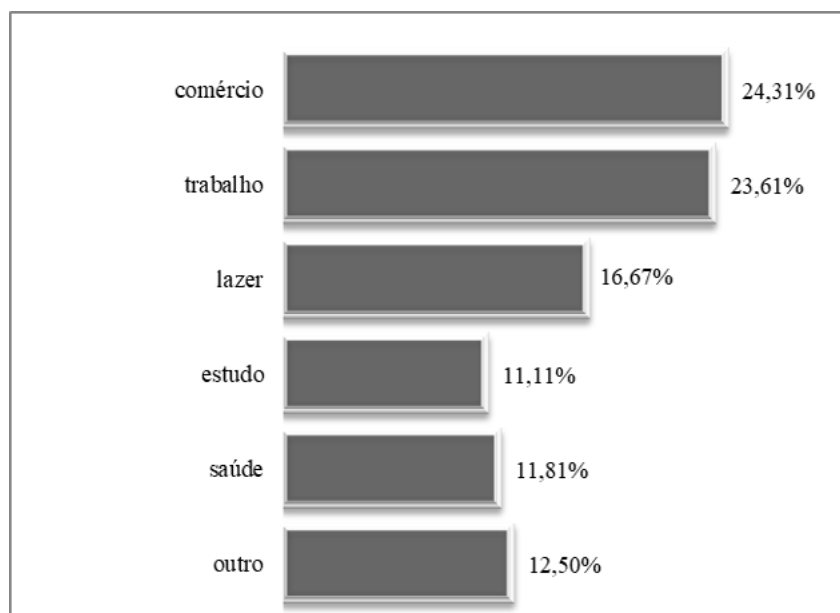
Gráfico 5 - Frequência que vai a Palmas



Fonte: Elaboração própria (2022).

Em relação ao motivo que leva os moradores a se deslocar para Palmas (GRÁFICO 6), do total de 288 entrevistados, 70 se deslocam por motivos de comércio (24,31%); 68 se deslocam por motivo de trabalho (23,61%); 48 em busca de lazer (16,67%); 32 por motivo de estudo (11,11%); 34 por motivos de saúde (11,81%) e 36 por outros motivos (12,50%). Quanto ao tempo médio gasto diariamente para ir a Palmas (somente ida, em minutos), do total de 288 entrevistados, 92 gastam menos de 30 minutos (31,94%); 150 gastam entre 30 e 60 minutos (52,08%); 37 mais que 60 minutos (12,85%); 8 mais que 75 minutos (2,78%) e 1 mais que 90 minutos (0,35%). Sobre o que mais incomoda no deslocamento em direção à capital Palmas, 72 entrevistados responderam que é a lotação do ônibus (25,00%); 66 as 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 6 - Por qual motivo se desloca para Palmas



Fonte: Elaboração própria (2022).

Ainda foi perguntado ao morador, considerando sua renda mensal, quantos 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 responder (15,28%).

As informações levantadas com essas questões demonstram que existe um fluxo pendular de 28,47% e que a maior parte desse deslocamento no sentido da capital é em função de atividades comerciais, trabalho, lazer e estudos, realizados com veículo próprio. Pode-se inferir, ainda, que a escolha pelo veículo próprio em detrimento do transporte coletivo se dá em função das reclamações acerca da lotação dos ônibus, mas que refletem em uma média de gastos de mais de 20% da renda mensal com o deslocamento.

Os dados levantados nas questões que buscam identificar a participação social dos moradores permitem inferir que um percentual acima de 20% desses moradores participou, em algum momento, de audiências públicas que discutiram melhorias para a região; conhecem e já procuraram alguma associação ou grupo comunitário em busca de apoio para atender a demandas de serviços públicos na região. No entanto, os dados mostram, também, que uma parcela muito pequena, inferior a 4%, está associada ou pertence a algum grupo comunitário.

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 nos últimos anos. Foram entrevistados: Joaquim Pereira de Carvalho Neto (Joaquim do Luzimangues),

vice-prefeito de Porto Nacional, ex-vereador e morador da região; o vereador Soares, morador de Luzimangues e eleito com a maior votação pelo distrito e a maior votação no município de Porto Nacional; e a presidente da Associação de Mulheres de Luzimangues (AMLUZ), Nassa Elida, que foi candidata a vereadora nas últimas duas eleições, teve votação expressiva nos dois pleitos e está na suplência para vereador.

A entrevista com o vice-prefeito de Porto Nacional revelou pontos importantes acerca do distrito, tais como: a taxa de ocupação dos mais de 50 mil lotes vendidos está em torno de 35%, o que possibilita visualizar, em números, um problema já conhecido, que é o vazio urbano. A dificuldade em barrar o processo de aprovação de loteamentos, pois este 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. Não houve autorização de novos loteamentos nos últimos anos e, devido ao grande número de lotes vazios e disponíveis para venda, as próprias imobiliárias deram uma freada na busca por autorização de novos loteamentos. O distrito possui, atualmente, 62 loteamentos de residências e de chácaras de recreio, sendo que muitos dos loteamentos de chácaras de recreio estão irregulares, para o vice-prefeito a prefeitura pouco tem a fazer, pois, após conseguir as licenças nos órgãos competentes e a aprovação de abertura do loteamento, as imobiliárias começam a comercializar e não têm a obrigação de fazer o registro na prefeitura.

Houve grande crescimento populacional nos últimos anos quatro anos, com mais ênfase nos últimos dois anos, sendo que, segundo o entrevistado, o número de moradores pode ter ultrapassado 25 mil habitantes. Isso com base nos dados fornecidos pela companhia elétrica, que afirma que o número de ligações de unidades consumidoras no distrito passou de 8 mil e eles consideram, para o cálculo de habitantes, a média de 3,3 moradores por unidade. Conforme o vice-prefeito, a prefeitura está buscando o atender aos pedidos de infraestrutura básica em saúde e educação para o distrito, mostrando-se consciente de que a oferta, tanto de escolas quanto de postos de saúde, é insuficiente para o atendimento dos moradores. Hoje eles contam com três escolas municipais e uma estadual em funcionamento, com previsão de construção de mais uma escola municipal, uma estadual e duas creches – que serão as primeiras creches do Distrito, que contam ainda com 3 postos de saúde sendo que um é misto e funciona também como UPA. Outro ponto abordado pelo entrevistado é de que há um avanço 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.

Observou-se, durante a pesquisa, que o número de lotes comercializados nos últimos anos apresenta uma baixa taxa de ocupação, desse modo, o território se transformou em uma imensa mancha urbana marcada por um enorme vazio populacional. Com essas características a dinâmica de crescimento de Luzimangues se tornou um grande desafio para a gestão administrativa, que, conforme afirma o vice-prefeito de Porto Nacional, vem trabalhando para atender ao aumento da demanda por infraestrutura e serviços públicos.

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

como uma das principais limitações para o atendimento dessas demandas, visto pelo vice-prefeito como insuficiente para atender ao 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 diversos 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 pouco mais de 12 milhões, mas, devido à alta taxa de inadimplência, anualmente há frustração de receita e a arrecadação mesmo fica em torno de 4 milhões. Este recurso é utilizado basicamente para custear despesas com a infraestrutura de órgãos públicos, roçagem e manutenção dos loteamentos, combustível, manutenção de veículos e maquinários.

O gestor destacou a importância de ter, na administração e gestão do município, servidores e gestores que moram e conhecem a realidade do distrito. Relatou que, como vice-prefeito de Porto Nacional e morador do distrito, fez questão de montar seu gabinete em Luzimangues para atender as demandas da população local. Na sua fala, pontuou como positiva a instalação de estruturas com *status* de órgãos públicos municipais – como a subprefeitura, que possui hoje 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.

Conforme o gestor entrevistado, o ordenamento territorial, 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, as leis de uso e parcelamento e ocupação do solo do município. No entanto, observa-se que esses instrumentos não foram regulamentados pelo poder público de maneira que viabilizasse o crescimento do distrito. O plano diretor de Porto Nacional é de 2006 e encontra-se com seu processo de revisão atrasado. Na entrevista o gestor não soube informar sobre o andamento do processo de revisão do plano, iniciado em 2019 e interrompido em 2020 em virtude da pandemia. No entanto ele afirma que, para contemplar as necessidades da região, o processo de revisão deveria iniciar com um novo diagnóstico da região, pois o crescimento se intensificou 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. Mas, a possibilidade de morar no distrito e de se deslocar diariamente até a capital para trabalhar, estudar, usar serviços e estruturas públicas – o que atraiu muitos moradores –, não reflete mais os anseios da população. Esta, 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. Esta melhoria na infraestrutura do distrito tem refletido na diminuição da procura por esses serviços na capital. O transporte público utilizado no deslocamento diário à capital é muito precário e motivo de muitas reclamações por parte da população. A respeito disso o vice-prefeito expôs a dificuldade em atender as reclamações dos moradores e as reclamações também acerca da empresa que ganhou a licitação, pois afirma que, por um lado o morador reclama

da demora e da pouca disponibilidade de ônibus, enquanto, por outro, a empresa alega que não tem passageiro para viabilizar o aumento do número de ônibus.

Como se pode observar, conforme os dados coletados na pesquisa, 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, os dados desvelam que a principal reclamação dos usuários é a lotação dos ônibus, o que permite inferir que o transporte público local possui uma demanda em potencial para aumento das rotas.

Muitos moradores mudaram para o local 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, seria necessário um aprofundamento na questão para investigar se, caso haja investimento no transporte público, esses usuários optariam por sua utilização.

Pelo histórico de crescimento e em virtude dos fluxos pendulares, pode-se observar que a dinâmica territorial está diretamente ligada a Palmas e, na condição de região metropolitana, poder-se-ia 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 de Porto Nacional e a de Palmas para debater o assunto, mas que não evoluiu ainda para ações concretas.

O processo de urbanização foi moldado, em um primeiro momento, a partir da ação de especuladores imobiliários apoiado na inércia e até mesmo na 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, em especial os que primeiro se instalaram, desempenham um papel muito importante na dinâmica do processo de produção, estruturação e reprodução do espaço urbano. O relato do segundo entrevistado, vereador Soares Filho, permite visualizar melhor este processo.

Eleito vereador de Porto Nacional com 896 votos, mais votado no distrito e o segundo mais bem votado em Porto Nacional, morador de Luzimangues desde 2012, o vereador 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. E foi sua atuação em busca de melhorias de infraestrutura e serviços básicos que impulsionaram sua popularidade para alcançar uma vaga no legislativo municipal com votação tão expressiva. Pode-se verificar isso também na fala da entrevistada Nassa Elida, presidente da AMLUZ: problemas urbanos produzidos pelo modelo de urbanização segregado e excludente iniciado em Palmas e estendido até o território deram início à mobilização de grupos sociais no distrito.

A falta de infraestrutura básica para atender aos serviços de transporte público foi uma das suas primeiras lutas por direitos dos moradores da região. Nassa Elida relata que quando foi morar na região estudava na UFT em Palmas e, ao atravessar a ponte diariamente de carro, começou a ver várias 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 era às 18h15min. Indignada com essa situação, Nassa Elida propôs, a algumas mulheres, um movimento para fechar a ponte e chamar atenção para o problema do transporte público.

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

Ciente do perfil socioeconômico das famílias do distrito, a representante da AMLUZ 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, muitas mães deixam o trabalho para se dedicar 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 independência financeira.

A dependência socioeconômica 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. Ela alega 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, pois, ainda que exista um deslumbramento devido à arrecadação que é feita pelo distrito, são muitas as cobranças por infraestrutura. Ela considera que vai ficar cada vez mais difícil para a prefeitura de Porto Nacional administrar este conjunto que hoje é composto por praticamente duas cidades com características e necessidades tão distintas.

A emancipação também é defendida pelo vereador Soares. Segundo ele, devido à distância, na maioria das vezes o município só atenderia plenamente o distrito se montasse a mesma estrutura no distrito; o que seria mais fácil se o distrito tivesse independência política e administrativa. O vereador cita ainda, na entrevista, alguns problemas mencionados anteriormente pelo gestor municipal, como a insuficiência do orçamento de Porto Nacional para bancar a infraestrutura do município e do distrito de Luzimangues; e a indisponibilidade de terrenos para a destinação de obras públicas ou doação como incentivo para atrair investimentos para a região. O mesmo vê como positiva a proximidade com Palmas, inclusive defende a integração de alguns serviços públicos mediante convênios e parcerias com a prefeitura da capital.

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

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Na pesquisa analisou-se a dinâmica territorial de Luzimangues a partir do fenômeno da migração pendular e os reflexos desse modelo de urbanização no exercício do direito à cidade. A hipótese de que o distrito possui uma relação de interdependência socioeconômica com Palmas, que pode ser observada por meio das variáveis de migração pendular, foi confirmada. No entanto, algumas variáveis apontam para um crescimento local capaz de absorver demandas importantes do meio urbano, que ocorreu principalmente em função da cobrança por melhorias de infraestrutura por parte dos moradores e agentes políticos locais.

O perfil populacional local apresenta, como características: maioria homens, jovens em idade economicamente ativa, com baixo grau de instrução, de baixa renda, empregados formalmente, trabalhando no distrito e que migraram de Palmas 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.

Os deslocamentos diários ocorridos entre Palmas e o distrito ocorrem por motivos diversos, como se pôde observar, sendo principalmente para atividades do tipo: comércio (compras de produtos e serviços), trabalho, lazer, estudo e atendimentos de saúde. Esta 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 de modo inverso entre as localidades, podendo pessoas que residem em Palmas se deslocar até o distrito para atividades diversas; no entanto, a tendência é que Palmas, como região metropolitana, atraia para si os fluxos pendulares.

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

Ainda que o acesso à infraestrutura básica do espaço urbano (moradia, saúde, educação, transporte) enseje as principais discussões locais em torno do direito à cidade, é possível observar o engajamento da população 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 processo de urbanização 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 como uma periferização da capital. Embora o distrito de Luzimangues pertença ao município de Porto Nacional, as transformações ocorridas no espaço urbano e sua dinâmica territorial têm como referência Palmas, o que permite inferir que há uma

diferenciação de como o espaço é concebido, percebido e vivido pelos seus diversos agentes sociais.

A proximidade com a capital é vista como positiva pelos agentes sociais de Luzimangues, na medida em que a 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. Assim, fica evidente que 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 abordadas sejam ainda mais complexas, o que enseja trabalhos futuros sobre a temática, como uma análise mais detalhada dos deslocamentos diários em sentido à capital, no sentido de trazer uma melhor compreensão acerca dessa interação.

REFERÊNCIAS

ABREU, M. J. C. **Os impactos socioeconômicos da Ferrovia Norte Sul no distrito de Luzimangues - TO**. 2014. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal do Tocantins, Porto Nacional, 2014. Disponível em: <http://repositorio.uft.edu.br/handle/11612/747>. Acesso em: 6 jun. 2022.

BAZZOLI, J. A. **Palmas em foco: contradições de uma cidade planejada**. Palmas: EDUFT, 2019.

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 maio 2022.

BOTELHO, A. **O urbano em fragmentos: a produção do espaço e da moradia pelas práticas imobiliárias**. São Paulo: Annablume; Fapesp, 2007.

CASTELLS, M. **A sociedade em rede**. São Paulo: Paz e Terra, 2000.

CORRÊA, R. L. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 1995.

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://gazedocerrado.com.br/luzimangues-moradores-relatam-falta-de-infraestrutura-e-cobram-melhorias/>. Acesso em: 6 jun. 2022.

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

FARIAS, L. A. C. 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 eletrônicos** [...]. Águas de Lindóia: ABEP, 2012.

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

IBGE. **Estratificação dos domicílios em 2022**. Rio de Janeiro: IBGE, 2022. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/trabalho>. Acesso em: 24 jan. 2023.

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.

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

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

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

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

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

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

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, E. 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.

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, S. M. Segregação sócio-espacial: alguns conceitos e análises. **Coletâneas do Nosso Tempo**, Rondonópolis, v. 7, n. 8, p. 129-153, 2008. Disponível em: <https://periodicoscientificos.ufmt.br/ojs/index.php/coletaneas/article/view/108>. Acesso em: 6 jun. 2022.

NUNES, B. F. Cidade vivida e cidade planejada: encontro da teoria com a pesquisa. **Revista Tomo**, São Cristóvão, n. 16, p. 57-78, 2010. DOI 10.21669/tomo.v0i16.519. Disponível em: <https://periodicos.ufs.br/tomo/article/view/519/435>. Acesso em: 6 jun. 2022.

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”. 2012. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional) - Universidade Federal do Tocantins, Palmas, 2012. Disponível em: <https://repositorio.uft.edu.br>. Acesso em: 10 abr. 2022.

PINTO, L. M. C. Luzimangues: uma nova cidade na periferia de Palmas. **Arquitextos**, São Paulo, v. 14, n. 164.02, p. 1-9, jan. 2014. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/14.164/5019>. Acesso em: 6 jun. 2022.

PORTO NACIONAL. População estimada Distrito de Luzimangues. Porto Nacional: Prefeitura de Porto Nacional, 2021. Disponível em: <https://www.portonacional.to.gov.br>. Acesso em: 20 out. 2022.

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, C. N. **Está na hora de ver as cidades como elas são de verdade**. Rio de Janeiro, Ibam, 1986.

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

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