

# O PAPEL DA MOBILIZAÇÃO SOCIAL NA TRANSFORMAÇÃO DO ESPAÇO URBANO: A LUTA DE MORADORES PELA IMPLANTAÇÃO DE INFRAESTRUTURA EM PALMAS/ TOCANTINS

## THE ROLE OF SOCIAL MOBILIZATION IN THE TRANSFORMATION OF URBAN SPACE: THE FIGHT OF DWELLERS FOR THE IMPLANTATION OF INFRASTRUCTURE IN PALMAS/ TOCANTINS

Bruna de Oliveira 1  
Lucas José Guimarães 2

**Resumo:** Palmas, capital do Tocantins, foi fundada em 1989 e construída com base no planejamento urbanístico e arquitetônico. Apesar de planejada para atender as demandas sociais, a organização do espaço urbano revela a existência de problemas infraestruturais, que comprometem o bem-estar da população de diversas regiões, como é o caso da quadra 507 Sul, objeto desta pesquisa. Considerando esse cenário, o objetivo deste estudo é compreender como o processo de mobilização dos moradores da citada quadra levou à conquista do asfalto para a mesma. Para tanto, utilizou-se da pesquisa exploratória, baseada na consulta a leis, normas e regulamentos e aplicou-se o método qualitativo, a partir de uma pesquisa de campo. Por meio desta, foi possível construir um histórico do processo de abertura e ocupação da quadra e compreender as ações de negociação de melhorias com o poder público municipal.  
**Palavras-chave:** Transformação do espaço. Mobilização social. Palmas/TO.

**Abstract:** Palmas, capital of Tocantins, was founded in 1989 and built on urban and architectural planning. Although planned to meet social demands, the organization of urban space reveals the existence of infrastructural problems that compromise the well-being of the population of several regions, such as the 507 South block, the object of this research. Considering this scenario, the objective of this study is to understand how the process of mobilization of the residents of the aforementioned block led to the conquest of asphalt for it. For this, we used exploratory research, based on consultation with laws, rules and regulations and applied the qualitative method, based on a field research. Through this, it was possible to build a history of the process of opening and occupation of the court and to understand the actions of negotiation of improvements with the municipal government.

**Keywords:** Space transformation. Social mobilization. Palmas / TO.

Mestra em Desenvolvimento Regional para Universidade Federal do Tocantins (UFT) e bacharel em Ciências Econômicas pela Universidade Estadual de Goiás (UEG). É professora pesquisadora da Universidade Federal do Tocantins (UFT). E-mail: brunadeoliveira@uft.edu.br | 1

Mestre em Geografia pela Universidade Federal do Tocantins (UFT) e graduado em Geografia pela Universidade Federal de Goiás (UFG). E-mail: lucasjg@outlook.com | 2

## Introdução

Com base na premissa de que ações planejadas geram melhores resultados, nas questões urbanas a lógica não poderia ser diferente. Nas cidades, o planejamento surge como uma resposta a problemas econômicos, sociais e ambientais.

Especificamente em Palmas, cidade construída a partir de um plano, para ser a capital do Tocantins, os resultados do planejamento urbano sobre a qualidade de vida das pessoas não se mostram completamente satisfatórios. Esse fato é retratado por um cenário de falta de infraestrutura básica como energia elétrica, saneamento e pavimentação asfáltica em diversos espaços da cidade.

Palmas foi projetada para abrigar uma população de mais de 2 milhões de habitantes. O que se observa 30 anos após sua criação, é que a distribuição do espaço urbano ocorreu sem o controle efetivo do poder público, fato que tem impossibilitado o investimento e manutenção de infraestrutura básica, para atender as necessidades de todas as áreas ocupadas. Como consequência, surgiram os chamados “vazios urbanos”, que aumentam o custo da cidade.

Diante dessa constatação, buscou-se através deste estudo analisar as condições de infraestrutura de uma região específica do Plano Diretor de Palmas: a quadra 507 Sul. A escolha justifica-se pelo processo histórico de lutas enfrentado pelos moradores dessa quadra em prol de melhorias, em especial da pavimentação asfáltica.

Para tanto, definiu-se como objetivos específicos: entender a dinâmica espaço urbano e sua regulamentação pelo poder público; apresentar o histórico da cidade de Palmas, enfatizando os problemas não solucionados pelo planejamento; e compreender como o processo de mobilização dos moradores da quadra 507 Sul levou à conquista de infraestrutura para a quadra.

## O espaço urbano e sua regulamentação

Como pontapé inicial ao diálogo, faz-se necessário compreender a concepção de “espaço”. Entendido como um conjunto indissociável de sistemas de objetos, naturais ou fabricados, e de sistemas de ações, deliberadas ou não, o espaço é definido por Milton Santos, em seu livro “Metamorfoses do espaço habitado” (1991), como algo dinâmico e único.

Partindo dessa concepção, o espaço é visto como um ambiente de constantes modificações. De acordo com Carlos (1994), a sociedade, ao produzir seus bens materiais e se reproduzir enquanto espécie, cria e recria o espaço geográfico. Desse modo, o espaço não pode ser considerado eterno, imóvel e natural, mas um produto concreto de relações sociais historicamente determinadas num movimento de produção espacial.

Outro conceito relevante é o do espaço enquanto urbano, no caso, a cidade. Roberto Lobato Corrêa, em “O espaço urbano” (1995), caracteriza o espaço urbano como um produto de diferentes usos. Em sua compreensão defende que esse espaço se divide em diferentes áreas como o comércio, a indústria, os serviços, residências, lazer, todas interagindo entre si. Tem-se, portanto, o papel fragmentado e articulado do espaço urbano, que reflete e proporciona condições sociais para campos de lutas.

Segundo Sposito (2005) para entender a cidade e os fenômenos que nela acontecem, deve-se compreender seu processo de urbanização e organização. Além disso, outro fator determinante nessa compreensão diz respeito à regulamentação do espaço do urbano pelo poder público.

A discussão sobre o papel do poder público sobre o espaço urbano não é um processo recente. Existem registros desde o período colonial. No entanto, as definições legais sobre o uso do espaço urbano foram regulamentadas a partir da promulgação da Constituição Federal de 1988.

A referida legislação brasileira trouxe princípios que norteiam as responsabilidades e obrigações do poder público, visando promover a redução dos problemas ambientais e as desigualdades sociais nos espaços urbanos. Segundo o Capítulo II da Constituição Federal de 1988, municípios com população acima de 20 mil habitantes tem a obrigatoriedade

de elaborar um “Plano Diretor”.

Ao mencionar o chamado “Plano Diretor”, a Constituição Federal abriu a discussão sobre a política de organização do espaço urbano e a necessidade dos cidadãos quanto à qualidade de vida. Como instrumento que reúne diretrizes e normativas para o uso e ocupação do solo urbano, o Plano Diretor é um documento que busca compatibilizar as ações e investimentos públicos com as demandas e interesses das classes sociais presentes na sociedade.

## Palmas: criação, ocupação e problemas geopolíticos da capital planejada

A cidade de Palmas, capital do mais jovem estado da federação brasileira, foi fundada em 20 de maio de 1989, logo após a criação do estado do Tocantins, pela Constituição Federal de 1988.

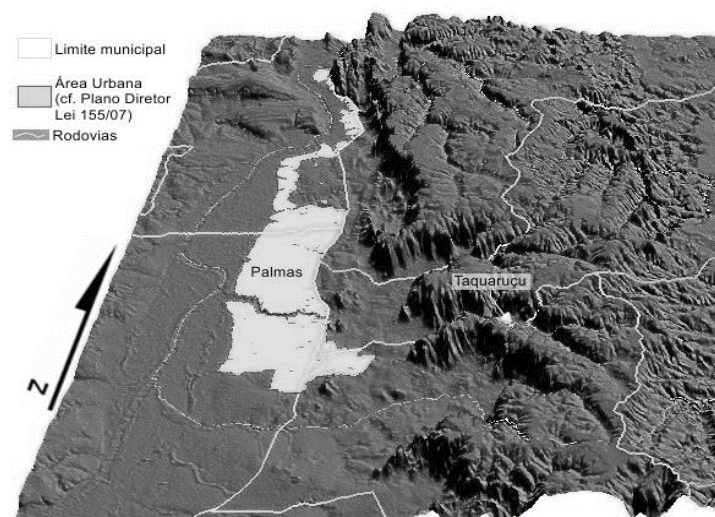
Instituída no contexto de criação dos chamados “Planos Diretores”, a maior cidade do Tocantins foi desenhada a partir de um projeto arquitetônico e urbanístico. Com uma população estimada de 291.855 pessoas, conforme projeções do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística para o ano de 2018, Palmas foi construída com influências do modernismo, assim como outras cidades planejadas, com destaque para Goiânia (1930) e Brasília (1960).

Para elaboração do projeto da capital, o governo do Tocantins contratou os arquitetos Luiz Fernando e Walfredo Antunes. Após estudos para definição da localização do sítio urbano, foi decidido que Palmas seria construída na porção central do estado, à margem direita do rio Tocantins, e limitado a leste pela Serra do Lajeado.

Durante sua elaboração, segundo os idealizados do projeto, os objetivos principais eram impulsionar o desenvolvimento do estado, equilibrando, em termos geográficos, o seu crescimento econômico e articulando as áreas mais desenvolvidas das margens da rodovia Belém-Brasília com as regiões estagnadas e, além disso, promover o desenvolvimento da parte leste do Estado (SOUZA, 1992).

Conforme o Plano Diretor original, a cidade foi criada a partir da análise da topografia, clima, meio ambiente e características potenciais dos solos, a fim de obter o melhor aproveitamento das possíveis brisas e evitar as regiões mais rebaixadas ou inclinadas, por apresentarem maior potencial de inundações. A figura 1 apresenta a perspectiva dos elementos naturais e antrópicos na construção do sítio urbano de Palmas.

**Figura 1** - Elementos naturais limitantes de Palmas – TO.



**Fonte:** Secretaria de Desenvolvimento Urbano Sustentável/Prefeitura de Palmas, 2016.

A primeira desapropriação de terras para construção de Palmas foi realizada pelo

governo do estado em abril de 1990, abarcando 24 propriedades rurais. A venda dos lotes começou pelas fazendas Sussuapara e Triângulo. O objetivo do governo naquele momento era, após a venda, obter o capital necessário para reinvestir na construção da nova cidade (IPUP, 2002)

A partir de então, na região do sítio urbano, foram sendo inscritas as funções e equipamentos urbanos para as atividades institucional, industrial, de comércio, moradia, atividades de lazer e recreação e permanência dos espaços de preservação ambiental.

O marco principal do plano, a Praça dos Girassóis, está inscrito em sua centralidade, que sedia o executivo estadual, o Palácio Araguaia, legislativo do estado, Palácio João D'Abreu e do Judiciário, Palácio Felício Machado Braga. Em seu entorno, observam-se serviços que mantêm sua centralidade, como agências bancárias, escritórios, clínicas médicas, restaurantes, cinemas, edifícios mistos e outras atividades comerciais.

A partir da centralidade, a cidade foi construída em formato de um tabuleiro de xadrez. O sistema de quadras, tem como padrão o tamanho 700 metros por 700 metros, podendo abrigar de 8 a 12 mil habitantes. O que, apesar da negativa dos autores do projeto, assemelha-se em muito com as quadras de Brasília (LIRA, 1995).

Segundo o Plano Diretor Básico, o modelo é limitado por um sistema de circulação arterial, enquanto em seu interior, o arruamento vicinal em alamedas oferece tráfego lento, a fim de obter segurança aos pedestres. Os cruzamentos das vias arteriais em torno das quadras são controlados pelo sistema de rotatórias.

De acordo com Eliseu Ribeiro Lira, em "A gênese de Palmas/TO" (1995), o planejamento aplicado aos espaços urbanos decorre da proposta capitalista de racionalizar a vida urbana, em teoria como um instrumento capaz de gerar maior eficiência nos resultados. Mas o autor chama atenção para o fato de que, apesar de Palmas ter sido construída com base em um plano de distribuição do espaço geográfico, tal eficiência tem mostrado limitações para a sociedade.

Ao analisar o desenho das quadras de Palmas observa-se uma característica em comum: o foco para a área central. Um simples passeio por uma quadra residencial, por exemplo, revela que as fachadas das casas são construídas voltadas para seu interior, o que resulta em uma paisagem urbana fechada. Para Jacobs (2000) essa condição de edificação propicia a falta de vida urbana nas cidades planejadas, tornando-as cidades com falta de vitalidade urbana, além de contribuir para um entorno inseguro, já que os olhos da população não estarão para as vias de maior fluxo.

Segundo Holston (1993), este isolamento provoca a ausência de uma convivência social coletiva, em especial nas praças públicas, entendido como desfamiliarização do espaço. O referido fenômeno é considerado uma tentativa de impor nova ordem urbana a partir das transformações que negam as expectativas anteriores a fim de efetivar o domínio racional do futuro.

No interior das quadras, os equipamentos públicos tais como praças, escolas, postos de saúde e a criação de associações de moradores objetivam ao melhor ordenamento das mesmas (IPUP, 2006).

A organização do espaço urbano de Palmas em quadras independentes lembra a organização de Brasília/DF. No entanto, as superquadras de Brasília surgiram no início do século XX, com o objetivo de constituírem unidades de vizinhança. As quadras de Palmas não apresentam o mesmo propósito, pois atendem exatamente a sua funcionalidade.

Em Palmas, as funções de cada área da cidade foram definidas anteriormente a ocupação, no caso, no Plano Diretor Básico, que comporiam a Lei de Zoneamento e Uso do Solo Urbano. O setor de comércio e serviços de menor fluxo estava previsto para as vias arteriais de ligação entre as quadras, enquanto a Avenida Teotônio Segurado abrigaria equipamentos públicos, comércio e serviços que demandam muito tráfego. O eixo da rodovia TO-050 seria disposto ao comércio atacadista, indústrias e atividades com tráfego de carga mais pesada.

Na implantação do plano urbanístico, Palmas comparada a Brasília, difere-se na promoção e desenvolvimento do espaço, que ao invés do dinheiro dos cofres federais que

mantinham o ritmo das obras na capital Federal, na capital tocantinense as construções estavam a cargo do capital particular (LIRA, 1995).

Segundo pesquisa realizada por Silva (2010):

“Inicialmente, a licitação vendeu lotes escalonados em toda área central, nas áreas centrais comerciais, e vendeu alguns lotes na 22, 23, na 12, e na 13. Arse,<sup>11</sup> 13, 12 e 23. Então, já se criaram alguns vazios urbanos e lá também as primeiras casas a serem implantadas foram as casas dos deputados na Arse 14. E depois que venderam essas três quadras, o Estado lançou a Arse 51 e depois a 72. A Arse 72 seria para funcionários do Estado, assim, desviou totalmente o plano, pois era para os funcionários ocuparem essas quadras centrais, uma vez que o projeto perspectivava a ocupação de forma ordenada” (SILVA, 2010, p.97)

O processo em si, por muitas vezes partiu de ações deliberadas do governo estadual que, por pressão do mercado imobiliário, não respeitou as etapas sugeridas pelo plano básico, abandonando o sentido do núcleo central para as extremidades. Teixeira (2009), coautor do projeto, dispõe que a proposta de ocupação da cidade partindo do centro foi abandonada, de certa forma, pelo governo. O que é problemático porque reproduz uma situação maléfica na cidade espontânea: há a necessidade de colocar infraestrutura em várias direções e a renda da cidade não permite pagar essa expansão ao mesmo tempo para todas elas. Assim, foi se desenvolvendo duas cidades: uma “cidade nova” e uma “nova cidade”.

O estado, através de seus decretos, corroborou com o mercado imobiliário privado através da conversão do solo rural em urbano, acreditando que haveria uma valorização dos imóveis. Lira (1995) afirma que, a ocupação do solo urbano em Palmas, está intrinsecamente ligada ao mercado imobiliário.

A forma como se deu o processo de ocupação do solo urbano de Palmas provocou os chamados “vazios urbanos”, ou seja, espaços destinados a ocupação, porém sem função social, devido a existência de áreas sem construção.

Palmas, conforme aponta Bazolli (2007), possui problemas de infraestrutura fortemente vinculados à existência dos vazios urbanos, que aumentam o custo da cidade. Dessa maneira observa-se que, apesar da propaganda e dos discursos oficiais estimulando a formação de uma cidade planejada e democrática, que supostamente receberia de “braços abertos” aqueles que migrassem para lhe ocupar, o que se viu na formação da cidade, entretanto, assemelha-se bastante aos padrões comumente observados em outras cidades brasileiras e latino-americanas, como exclusão socioespacial, periferização, entre outros.

Portanto, os espaços sem construção dentro do espaço urbano de Palmas são produto do desenfreado processo de especulação imobiliária e conivência do estado desde o início de abertura dos leilões de terra. Nota-se que a ação referida anteriormente ocorre a partir de uma elite fundada na concentração de terras urbanas e na centralização política, institucional, estrutural e econômica.

Diante do contexto apresentado, entende-se que a recente capital, reproduz a lógica de ocupação centro-periferia, que é induzida a partir da orientação dos recursos para estruturação principalmente das áreas centrais que são providas do aparelhamento público. Em descompasso ao centro, a periferia e suas camadas sociais, se tornam marginalizadas, vivendo à margem dos espaços de comando, a partir da insuficiência das políticas de ordenamento, mas em função da maximização dos lucros dos atores de capital privado e precarização dos interesses coletivos.



## **Mobilização social em prol da melhoria da qualidade de vida: a luta de moradores pela implantação de infraestrutura em suas quadras**

A existência dos vazios urbanos em Palmas se coloca como um desafio para a administração pública, pois torna-se difícil e caro realizar investimentos em infraestrutura e serviços públicos numa cidade marcada pela dispersão das construções.

Analisando o lado daqueles que adquirem um terreno com pretensões de “viver o resto da vida” no local, o grande desejo é transformar o espaço, para atender suas necessidades. Isso envolve residir em um local com ruas planas, sistema de drenagem que permita o escoamento pluvial, pavimentação asfáltica, calçamento, iluminação adequada, vias de acesso com acessibilidade, áreas verdes, espaço de esporte, cultura e lazer e outras obras relevantes. No entanto, tais aspirações nem sempre são atendidas após a venda do direito de posse do solo urbano.

Foi exatamente o que aconteceu com os moradores da quadra 507 Sul, que se uniram na luta pela implantação de infraestrutura básica em sua quadra. E é exatamente esse o principal objetivo do presente artigo: entender como se deu o processo de mobilização dos moradores da quadra 507 Sul em prol de melhorias em seus espaços de residência.

### **Metodologia**

Para atender ao objetivo proposto, a pesquisa dividiu-se em duas etapas. A primeira, de natureza exploratória visou promover maior familiaridade com o objeto, através dos estudos sobre o papel do poder público no fornecimento de infraestrutura básica. Para tanto são considerados os pressupostos das leis, normas e regulamentos específicos.

A segunda etapa, de natureza qualitativa, consistiu numa análise da atuação coletiva dos moradores da quadra 507 Sul, em Palmas, no processo de conquistas de melhorias. A realização desta etapa baseou-se numa pesquisa de campo, em que foram coletados dados sobre a abertura e o processo de ocupação da quadra.

A pesquisa de campo foi realizada através de entrevista semiestruturada, também conhecida como semiaberta. De acordo com Manzini (2003), esse tipo de entrevista, como instrumento de coleta de dados, requer a formulação prévia de um roteiro de perguntas, apoiadas nas hipóteses relacionadas ao tema da pesquisa. No entanto, a sequência de questionamentos funciona como um meio do pesquisador organizar seu processo de interação com o informante. Desse modo, a entrevista semiestruturada dá a liberdade para que as respostas não sejam condicionadas a uma padronização de alternativas.

Essas informações foram complementadas com dados secundários divulgados oficialmente pela Prefeitura Municipal de Palmas, governo do estado do Tocantins e Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. O propósito foi identificar as características socioeconômicas da região objeto deste estudo e compreender o processo de negociação de melhorias, especificamente, o asfalto comunitário.

As informações geradas pela pesquisa são apresentadas na sequência.

### **O processo de implantação de infraestrutura asfáltica na Quadra 507 Sul**

Para que os moradores da Quadra 507 Sul conquistassem o asfalto foram necessários anos de luta. Isso porque, quando compraram seus lotes, levados pela ideia de construção da casa própria, acreditaram que a região se valorizaria e por esse motivo, adquiriram terrenos com a promessa futura de implantação completa de infraestrutura.

A empresa que adquiriu as terras da referida quadra, por meio de leilão, iniciou, em 2006, a comercialização de 524 lotes, divididos em: 1 lote para posto de abastecimento de combustível, 10 para comércio, 35 para habitação multifamiliar, 469 para residências e 9 para áreas públicas (escolas, posto de saúde, área de lazer, posto policial e área verde sem edificação).

Diferentemente do acordado, a empresa entregou aos compradores um terreno demarcado, com energia elétrica e um documento de compra do lote. É nesse contexto que inicia o descontentamento por parte dos moradores, que passaram a conviver com o pó e a lama, em decorrência da inexistência do asfalto, prometido no ato de compra de seus lotes.

As mobilizações em torno do tão sonhado “asfalto” desembocaram na criação de uma associação, formalizada em 19 de setembro de 2009. Denominada Associação dos Moradores da Quadra 507 Sul, ou simplesmente AMASUL, a entidade elegeu como prioridade obter melhorias infraestruturais, especialmente o asfalto.

Em 28 de novembro de 2009, através de uma assembleia geral, começaram a ser definidas estratégias para tornar viável o asfalto. Após um longo e exaustivo processo de persistência, foram lançadas em sessão as seguintes opções:

- 1ª) Entrar com uma ação judicial, cobrando da empresa responsável pelo loteamento, no caso a ITEBRA, o que poderia demorar anos até o desfecho.
- 2ª) Esperar a prefeitura asfaltar, sem compromisso de prazo.
- 3ª) A associação contratar uma empresa e pagar integralmente pelas obras.
- 4ª) Conseguir autorização de realização das obras com base no Decreto Lei nº 195, de 24 de fevereiro de 1967, ou conhecida como, Lei de Contribuição de Melhoria.

Com o aceite da maioria dos moradores, em buscar o asfalto através da Lei de Contribuição, no dia 17 de dezembro de 2009, o então presidente da AMASUL, E. A. B. encaminhou ofício à Secretaria Municipal de Infraestrutura e ao então prefeito de Palmas. Neste documento, o presidente da associação, apresentava uma proposta de parceria com o poder público.

Em janeiro de 2010 a prefeitura de Palmas entregou à AMASUL uma planilha de custos do valor global do asfalto, incluindo a microdrenagem<sup>1</sup> e a macrodrenagem<sup>2</sup>. No mesmo ano, em abril, numa reunião técnica conduzida pela prefeitura, através da Secretaria de Infraestrutura, foram apresentadas três propostas. A primeira sugeria o custeio integral das obras, estimadas em R\$ 3,5 milhões, aos moradores, e a prefeitura arcaria com a mão de obra e os serviços das máquinas. A segunda proposta considerava que os moradores pagassem pela microdrenagem via IPTU, através da contribuição de melhoria. O valor total correspondia a R\$ 2,3 milhões. A terceira e última propunha que aguardassem a inclusão da quadra no Programa de Aceleração do Crescimento/PAC, em sua segunda fase, algo incerto.

Em 15 de maio de 2010, os associados da AMASUL definiram a aprovação da 2ª proposta. No entanto, exatamente no dia 31 de julho de 2010, foi realizada uma nova assembleia da AMASUL e dentre os assuntos discutidos, colocou-se a possibilidade dos moradores e proprietários dos terrenos estabelecerem uma Parceria Público Privado/PPP, na qual entregariam uma contrapartida financeira pelas obras de infraestrutura da quadra.

De acordo com a ata da assembleia, o assunto foi debatido pela diretoria da associação e os associados, com o argumento principal de que, Palmas possuía uma elevada demanda por asfalto e os recursos disponíveis nos cofres públicos seriam insuficientes para atender a todas as regiões da cidade. Portanto, a parceria não seria possível nos moldes estabelecidos. Desse modo, chegaram a conclusão de que o meio mais rápido e seguro para que os moradores conseguissem a infraestrutura seria na forma de uma parceria com o poder público municipal.

A proposta apresentada na citada assembleia resultou em nova reunião com o na época prefeito, Raul Filho, e seus secretários de finanças e infraestrutura. Nesta reunião, a prefeitura apresentou uma nova proposta, em substituição à lei de contribuição de melho-

---

1 Microdrenagem: sistema de coleta e condução da água pluvial até o sistema de macrodrenagem.

2 Macrodrenagem: sistema de retirada do excesso de água do solo, acumulada em áreas relativamente grandes, a nível distrital ou de microbacia hidrográfica.

ria. O objetivo da nova proposta era elaborar um novo instrumento jurídico de parceria, por meio da criação de uma lei municipal específica, na qual as obras seriam realizadas e rateadas proporcionalmente, de modo que 50% seriam pagos pelos moradores e proprietários.

Em 31 de dezembro de 2010 foi sancionada a lei nº 1.764, que dispõe sobre o Programa Cidadania – 507 de Pavimentação Pró-Cidade. O objeto desta lei constituía-se de: drenagem superficial ou profunda; meios fios, sarjetas e descidas de água; serviços de terraplanagem, pavimentação asfáltica, obras estruturantes e outras imprescindíveis.

Ainda segundo a lei nº 1.764/2010, a prefeitura se comprometia a arcar com 50% dos custos das obras e serviços. Depois de concluídas seriam automaticamente incorporadas ao patrimônio do município, que passaria a ser o encarregado da manutenção das vias.

Após os primeiros passos no sentido da conquista de melhorias para a 507 Sul, a AMASUL, persistentemente, buscou colocar em prática a legislação aprovada. Nos dias 13 de dezembro de 2010, 24 de janeiro de 2011 e 31 de março de 2011, o ainda presidente E. A. B. solicitou via ofício audiência com o prefeito Raul Filho, com o propósito de tratar da parceria entre prefeitura e moradores.

Em 28 de maio de 2011, em assembleia extraordinária da AMASUL, foi aprovada a parceria via Lei nº 1.764, assim sendo, o pagamento de R\$13,00 por metro quadro da área do terreno de cada morador ou proprietário para fins de melhoria na infraestrutura. Considerando que em média, os terrenos da quadra 507 Sul medem 457,47 metros quadrados, naquele período, o valor total pelo benefício da pavimentação, construção da micro e macrodrenagem, correspondiam a R\$5.950,62 por terreno.

A imagem 1 retrata um dos meios da divulgação do programa de asfalto comunitário da 507 Sul.

**Imagem 1** - Faixa informativa sobre o programa de asfalto comunitário.



**Fonte:** AMASUL,2016.

É importante destacar, que apesar da aceitação, por unanimidade dos associados que participaram das assembleias, alguns moradores e proprietários não ficaram satisfeitos com o contrato de parceria firmado com a prefeitura. De acordo com o registro feito por um jornal local, algumas pessoas criticavam o fato de pagarem obrigatoriamente tributos e além disso precisarem estabelecer parcerias com o setor público, através do pagamento de contrapartida financeira, para obterem obras e serviços de responsabilidade do governo.

O quadro 1 apresenta as informações sobre as adesões ao programa de asfalto co-



munitário.

**Quadro 1** - Adesões ao “Asfalto Comunitário” da quadra 507 Sul.

Área total da quadra (em m <sup>2</sup> )	339.688	100,0%
Área total de adesão de proprietários e moradores (em m <sup>2</sup> )	211.975,78	62,4%
Área total de adesão dos lotes públicos (em m <sup>2</sup> )	62.355,00	18,4%
Área total de adesão da empresa ITEBRA (em m <sup>2</sup> )	49.589,94	14,6%
Área total de não adesão (em m <sup>2</sup> )	15.767,28	4,6%

**Fonte:** Relatório AMASUL. Gestão 2014/2015.

É possível observar que a quadra possui uma área total de 339.688 metros quadrados. Dessa área, 95,4% representam as adesões, que se dividiram em: 62,4% por proprietários (uma área de 211.975,78 m<sup>2</sup>), 18% de lotes públicos (com área total de 62.355 m<sup>2</sup>) e 15% da empresa ITEBRA (49.589,94 m<sup>2</sup>). Os restantes 4,6% representam o total de não aderentes.

Em 31 de maio de 2011 foi lançado o edital de concorrência para a realização das obras. O valor total da licitação foi de R\$ 4.500.000,00. Conforme definido na lei municipal nº 1.764, metade deste valor foi subsidiado pela prefeitura e os outros 50% pelos proprietários e moradores.

As primeiras ações no sentido de concretizar o tão sonhado asfalto pelos moradores da 507 Sul, se concretizaram em 7 de novembro de 2011, quando os materiais das obras, como manilhas, começaram a ser levados para a quadra.

No entanto, os trabalhos tiveram início apenas em 7 de maio de 2012, conforme revelam os registros feitos pelos moradores. Em uma matéria, concedida na época a um jornal local, um dos diretores da AMASUL, J. A. B. explicou que os principais benefícios, em termos de bem estar, proporcionados pela pavimentação através do asfalto comunitário foi, a redução da poeira no período da seca e da lama no período chuvoso. Outro ponto positivo, consistiu na valorização dos imóveis. Segundo Bazolli, houve um aumento de aproximadamente 150% no preço de mercado dos terrenos.

O término das obras ocorreu dia 13 de setembro de 2012, quando 100% da quadra encontrava-se asfaltada. As imagens abaixo mostram os aspectos do asfaltamento com macro e microdrenagem na quadra 507 Sul, após a finalização das obras.

**Imagem 2** - Asfaltamento da Quadra 507 Sul, em maio de 2016.



**Fonte:** Os autores.

A luta dos moradores que fazem parte AMASUL não terminou. Após a conquista do

asfalto com microdrenagem e macrodrenagem, novos objetivos já foram traçados, como a mobilização em prol da criação de uma área verde destinada ao esporte e lazer.

### **Considerações Finais**

O presente artigo, a partir da compreensão do espaço enquanto produto das relações entre o homem e a natureza, buscou compreender seu carácter transformante. O objeto estudado, o espaço enquanto urbano foi entendido dentro da lógica de sua transformação em mercadoria, o que gera problemas de acesso e disputas de controle e posse.

As cidades que se tornaram grande espaço de atração da população no mundo, após revolução industrial, apresentam problemas de infraestrutura, acesso, função e posse. Assim sendo, como resposta para todos os males, surge o planejamento urbano.

Deste modo, o planejador coloca-se apto a reordenar o modo de viver nas cidades. Algumas, dentro da lógica preventiva, surgem dos traços de um urbanista e arquiteto, fugindo da compreensão daqueles que o habitam. É o caso de Palmas, última capital planejada do Brasil, que se inscreve na paisagem da região central do Estado do Tocantins.

Seu traçado fortemente marcado pelas influências do urbanismo moderno, que privilegia a racionalidade, traz vias de circulação rápida e o zoneamento das funções apresenta fragilidades na implementação. A grande força do setor privado em detrimento do público, a elevada rigidez na manutenção do zoneamento, mesmo após comprovada demanda, o ordenamento da cidade sem entendimento dos pressupostos culturais, a busca pela forma e não seu uso, diminuíram a visibilidade social da população, gerando segregações.

Deste modo, pode-se observar que o projeto básico palmense, idealizado por Luiz Fernando Cruvinel Teixeira (autor) e Walfredo Antunes de Oliveira Filho (co- autor), e sua execução pelo governo estadual, em sequência, não atenderam todas as demandas da população da local e não foi respeitoso com o parcelamento do solo. Consequentemente, os vazios urbanos, frutos da ação dos atores econômicos oneram o setor público que ao aceitar a abertura de loteamento e sua entrega sem a infraestrutura necessária, gerou e ainda gera exclusão social.

A partir do estudo, pôde-se constatar que a união e mobilização dos moradores da quadra 507 Sul, em Palmas/Tocantins, foi decisiva para a conquista da infraestrutura asfáltica, com sistemas de micro e macrodrenagem. Logo, os esforços da associação de moradores viabilizaram a melhoria das condições de bem-estar do próprio espaço urbano que habitam. Além desse efeito positivo, os resultados da luta dos moradores da quadra 507 Sul incentivam e fortalecem novos movimentos em outras regiões da cidade, que enfrentam problemas semelhantes.

### **Referências**

BAZOLLI, João Aparecido. **Os Efeitos dos vazios urbanos no custo de urbanização da Cidade de Palmas** - Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Tocantins, Pós-Graduação em Ciência do Ambiente, 2007.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. São Paulo: Saraiva, 2004.

CARLOS, Ana Fani. **Os caminhos da reflexão sobre a cidade e o urbano**. São Paulo: Edusp, 1994.

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

HOLSTON, James. **A cidade Modernista: uma crítica de Brasília e sua utopia**. Tradução de Marcelo Coelho São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

LIRA, Elizeu Ribeiro. **A Gênese de Palmas - TO**. Presidente Prudente: UNESP, 1995.

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do espaço habitado**. São Paulo, Hucitec, 1991.

SILVA, V.C.P da. **Palmas, a última capital projetada do século XX: uma cidade em busca do tempo**. São Paulo: Editora UNESP; São Paulo: Cultura Acadêmica, 2010.

SOUZA, C. I. **A construção de Palmas nos discursos de políticos e urbanistas**. Dissertação de Mestrado. Brasília; DAN/UNB, 1992.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **Capitalismo e urbanização**. São Paulo: Contexto, 2005.

TEIXEIRA, Luis Fernando Cruvinel. **A formação de Palmas**. 2009. Disponível em:< [http://www.proec.ufg.br/revista\\_ufg/junho2009/Palmas.pdf](http://www.proec.ufg.br/revista_ufg/junho2009/Palmas.pdf)>. Acesso em: 04 set 2018.

Recebido em 25 de junho de 2019.

Aceito em 28 de agosto de 2019.