

ISSN 0103 8117

BAHIA ANÁLISE & DADOS

Salvador SEI v. 19 n. 2 p. 369-634 jul./set. 2009



Governo do Estado da Bahia
Jaques Wagner

Secretaria do Planejamento – Seplan
Walter Pinheiro

**Superintendência de Estudos Econômicos
e Sociais da Bahia – SEI**
José Geraldo dos Reis Santos

Diretoria de Pesquisas – Dipeq
Thaiz Silveira Braga

Diretoria de Estudos – Direst
Edgard Porto

Coordenação de Pesquisas Sociais – Copes/Dipeq
Laumar Neves de Souza

Coordenação de Estudos Especiais – Coesp/Direst
Thiago Reis Góes

BAHIA ANÁLISE & DADOS é uma publicação trimestral da SEI, autarquia vinculada à Secretaria do Planejamento. Divulga a produção regular dos técnicos da SEI e de colaboradores externos. Disponível para consultas e download no site <http://www.sei.ba.gov.br>. As opiniões emitidas nos textos assinados são de total responsabilidade dos autores. Esta publicação está indexada no *Ulrich's International Periodicals Directory* e na *Library of Congress* e no sistema *Qualis* da Capes.

Conselho Editorial

André Garcez Ghirardi, Ângela Borges, Ângela Franco, Antônio Wilson Ferreira Menezes, Ardemirio de Barros Silva, Asher Kiperstok, Carlota Gottschall, Carmen Fontes de Souza Teixeira, Cesar Vaz de Carvalho Junior, Edgard Porto, Edmundo Sá Barreto Figueirôa, Eduardo L. G. Rios-Neto, Eduardo Pereira Nunes, Elsa Sousa Kraychete, Guaraci Adeodato Alves de Souza, Inaiá Maria Moreira de Carvalho, Jair Sampaio Soares Junior, José Eli da Veiga, José Geraldo dos Reis Santos, José Ribeiro Soares Guimarães, Lino Mosquera Navarro, Luiz Antônio Pinto de Oliveira, Luiz Filgueiras, Luiz Mário Ribeiro Vieira, Moema José de Carvalho Augusto, Mônica de Moura Pires, Nádia Hage Fialho, Nadya Araújo Guimarães, Oswaldo Guerra, Renata Prosépio, Renato Leone Miranda Léda, Ricardo Abramovay, Rita Pimentel, Tereza Lúcia Muricy de Abreu, Vitor de Athayde Couto

Conselho Temático

Ana Clara Torres Ribeiro (IPPUR/UFRJ), Ana Fernandes (UFBA), Heloisa Soares de Moura Costa (UFMG), Luiz Cesar Queiroz Ribeiro (IPPUR/UFRJ), Pedro de Almeida Vasconcelos (UCSal/UFBA), Rosa Moura (Ipardes)

Editor

Francisco Baqueiro Vidal

Coordenação Editorial

Patricia Chame Dias, Ilce Carvalho

Revisão de Linguagem

Calixto Sabatini (port.), Christiane Eide June (ing.)

Coordenação de Biblioteca e Documentação – Cobi

Ana Paula Sampaio

Normalização

Raimundo Pereira Santos, Eliana Marta Gomes da Silva Souza

Coordenação de Disseminação de Informações – Codin

Márcia Santos

Padronização e Estilo/Editoria de Arte

Elisabete Cristina Teixeira Barretto, Aline Santana (estag.)

Produção Executiva

Anna Luiza Sapucaia

Capa

Julio Vilela

Editoração

A Cor da Voz

Bahia Análise & Dados, v. 1 (1991-)
Salvador: Superintendência de Estudos Econômicos e
Sociais da Bahia, 2009.
v.19
n.2
Trimestral
ISSN 0103 8117

CDU 338 (813.8)

Impressão: EGBA
Tiragem: 1.200 exemplares

Av. Luiz Viana Filho, 4ª Av., nº 435, 2º andar – CAB
CEP: 41.745-002 Salvador – Bahia
Tel.: (71) 3115-4822 / Fax: (71) 3116-1781
sei@sei.ba.gov.br
www.sei.ba.gov.br



SUMÁRIO

Apresentação	373	Reestruturação urbana em cidades médias e pequenas do Recôncavo a partir da instalação da Universidade Federal do Recôncavo da Bahia	511
DISCUSSÃO DE CONCEITOS	375	<i>Wendel Henrique</i>	
A cidade em transformação: processos, conceitos e novos conteúdos	377	<i>Elissandro Santana</i>	
		<i>Hiram Fernandes</i>	
Cidades pequenas são urbanas? O urbano possível	395	Caracterização da rede urbana do estado da Bahia pelos fluxos do transporte rodoviário intermunicipal de passageiros	523
<i>Diva Maria Ferlin Lopes</i>		<i>José Rodrigues de Souza Filho</i>	
		<i>Sylvio Bandeira de Mello e Silva</i>	
PROCESSOS E DINÂMICAS GERAIS	413	A rede urbana da Bahia segundo o Regic 2007	537
Dinâmica demográfica y asuntos urbanos y metropolitanos prioritarios en América Latina: ¿qué aporta el procesamiento de microdatos censales?	415	<i>Alcides dos Santos Caldas</i>	
<i>Jorge Rodríguez Vignoli</i>		<i>Fábio Antônio Moura Costa de Souza</i>	
“Chassi” metropolitano: porte, papéis e resultados espaciais de cinco regiões brasileiras	439	HISTÓRIA DAS CIDADES	555
<i>Edgard Porto</i>		História, cidade e natureza: apontamentos históricos sobre a cidade de Aracaju, em Sergipe	557
<i>Edmilson Carvalho</i>		<i>Waldefrankly Rolim de Almeida Santos</i>	
Que periferia? Estratégia e discurso do capital imobiliário na estruturação do espaço metropolitano	455	Ordenamento, higiene e embelezamento: as ruas da cidade da Parahyba no século XIX e início do século XX	577
<i>Patricia Chame Dias</i>		<i>Doralice Sátyro Maia</i>	
<i>Francisco Baqueiro Vidal</i>		Das luzes de Nossa Senhora ao negrume do petróleo: a produção do espaço intraurbano de Candeias, na Bahia	589
Problematizando a sustentabilidade urbana: as práticas de reordenamento urbano na Grande Vitória, no Espírito Santo	473	<i>Anderson Gomes da Epifania</i>	
<i>Camilla Lobino</i>		A cidade de Salvador e a modernidade da máquina no período de 1935 a 1945	603
<i>Igor Vitorino</i>		<i>Jorge Almeida Uzêda</i>	
<i>Márcio Filgueiras</i>		Panorama trans-histórico da relação cidade-transporte	617
A espetacularização das festas juninas no espaço urbano como estratégia de turistificação de pequenas cidades da Bahia	487	<i>Fagner Dantas</i>	
<i>Janio Roque Barros de Castro</i>		O centro da cidade do Salvador: estudo de geografia urbana, de Milton Santos	629
Urbanização e produção de cidades na Bahia: reflexões sobre os processos de estruturação e reestruturação urbana	499	<i>Claudemiro Ferreira da Cruz Neto</i>	
<i>Janio Santos</i>			



APRESENTAÇÃO

Com o estabelecimento do novo ciclo do capitalismo, na chamada era da globalização e da ampliação das políticas liberalizantes, prevaleceram a alta concentração dos capitais, a hegemonia dos mercados e a diminuição do papel do Estado como protagonista do desenvolvimento. Nesse contexto, avançaram as condições técnicas de produção, a ciência, as possibilidades de circulação e de produção e a difusão da informação. Tais fatores provocaram novas formas de articulação e definição dos papéis dos lugares, bem como a criação de novas redes e territórios. Disso resultou a reavaliação da compreensão das relações entre tempo e espaço, produção e consumo, centro e periferia, local e global. Igualmente, valores e normas, culturalmente aceitos, são revistos e reconstruídos. Essas novas dinâmicas e elaborações conduziram a questionamentos de conceitos apontados como absolutos, de tendências encaradas como inexoráveis e da ordem político-econômica tida como o ponto final da evolução da história.

As cidades, então, centros econômicos e políticos das nações, concentrando a maior parcela da população mundial, se redefinem em termos de formas, conteúdos, paisagens e significados. De forma direta ou indireta, mais ou menos intensa, os processos e tendências globais incidem nas distintas porções do mundo. Porém, em cada cidade, conformada por sua história e cultura, tais processos vão se expressar de formas específicas. Entende-se que os fenômenos globais pressionam os eventos locais para seguirem uma lógica mais ou menos singular. Todavia, em cada país, metrópole ou cidade esses fenômenos encontrarão resistências e formas de assimilação distintas.

Os textos que integram esta publicação orientam-se no sentido de buscar discutir as relações entre as mudanças e tendências gerais da economia e da sociedade e o movimento das cidades, assim como verificar como isso se reflete na dinâmica social e na vida dos seus moradores.

Evidente que a diversidade de abordagens, características e tendências apontadas nos distintos trabalhos desta publicação não esgotam os temas propostos, mas contribuem para a compreensão de determinadas dinâmicas e suas consequências na vida daqueles que moram nas cidades, constituindo-se em importante subsídio para reflexão.

A Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia agradece aos autores por sua colaboração e aos integrantes do conselho editorial temático que muito contribuíram para a qualidade desta Revista.



Discussão de conceitos

Foto: Jose Assencio/Stock.XCHNG

A cidade em transformação: processos, conceitos e novos conteúdos

Rosa Moura^{A*}

Resumo

Este texto traz para discussão conceitos de cidades e processos urbanos. Conceitos que se adjetivam a partir de novos conteúdos assimilados pela cidade na urbanização contemporânea e que emanam de processos cada vez mais complexos e multidimensionais. Inicia com a abordagem sobre cidade, urbano e urbanização, introduzindo os processos que serão postos na sequência. Entre os processos, destaca a metropolização, como um estágio avançado da urbanização, as relações em redes entre cidades, e introduz, mas não esgota, a reflexão sobre as condições e morfologias pós-metropolitanas.

Palavras-chave: Cidade. Urbanização. Metropolização. Aglomeração urbana. Periferização.

Abstract

This text discusses concepts of cities and urban processes. These concepts describe the new contents incorporated by the city in contemporary urbanization and which have emerged from increasingly complex and multidimensional processes. It begins with an approach to city, urban and urbanization, introducing processes that are set out sequentially. Featured amongst these processes is metropolization, which is considered an advanced stage of urbanisation, and the networks of relationships between cities. It also introduces, but does not discuss in depth, a reflection on post-metropolitan situations and morphologies.

Keywords: City. Urbanization. Metropolization. Urban agglomeration. Slumification.

CIDADE, URBANO E URBANIZAÇÃO

Não há como falar de cidade sem falar do urbano. E não há como tratar o urbano sem concebê-lo como o elemento estruturador do espaço. Também não há como se discutirem conceitos e definições sem considerar o uso comum, muitas vezes impróprio, da contraposição urbano/rural, posto que as relações territoriais se dão em totalidade. Tal contraposição se reforça nos critérios definidores do urbano e do rural para finalidades estatísticas, que

circunscrevem o urbano aos limites do perímetro legal definido pelo município – arbitrário, muitas vezes desatualizado em relação ao fato urbano em si.

Se o conceito de cidade está muito vinculado à materialidade do espaço construído – como o concreto, o lugar onde vivem os cidadãos, o material, o conjunto de infraestruturas, equipamentos e toda a materialidade que permite a vida coletiva de um conjunto cada vez maior de cidadãos coabitando (SOUZA; LINS, 1999) –, está também relacionado à civilização (IANNI, 1999). Cidade é, concomitantemente, um conceito descritivo, que permite apreender uma realidade material concreta, e interpretativo, pois evoca um conjunto de diversas funções sociais, como observa Sposito (2005). Dando suporte a esse entendimento, Rémy e Voyé

^A Doutora em Geografia pela Universidade Federal do Paraná (UFPR); especializada em Programa de Estudos em Redistribuição da População pela Universidade Estadual de Campinas (Unicamp); pesquisadora do Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social (Ipardes) e da rede Observatório das Metrópoles. rmoura@pr.gov.br

* A autora agradece a contribuição de Olga Lucia C. de F. Firkowski, pelo debate teórico-conceitual que orientou este trabalho.

(1992¹; 1994) conceituam cidade a partir da definição do laço existente entre um tipo de apropriação do espaço e uma dinâmica coletiva. A cidade surge como uma unidade social que desempenha um papel privilegiado nas trocas – materiais ou não –, em todas as atividades de direção e de gestão, e no processo inovativo. Lugar onde os vários grupos encontram entre si possibilidades múltiplas de coexistência e de trocas, mediante a partilha legítima de um mesmo território.

Na visão histórica dominante da Economia Política, a cidade resulta do aprofundamento e expressa a divisão socioespacial do trabalho em uma comunidade como afirma Monte-Mór (2006) ao salientar o domínio da cidade sobre o campo, a partir do controle político. A produção é centrada no campo, e a cidade, espaço não-produtivo privilegiado do poder político e ideológico, retira do excedente nele produzido as condições de reprodução da classe dominante e de seus servidores diretos. Política, civilização e cidadania são conceitos que derivam da forma e da organização da cidade.

Esse mesmo autor historia que a cidade industrial surgiu no Brasil com a transformação dessa “cidade política” em “cidade mercantil”, marcada pela presença do capital exportador e/ou pela concentração de comércio e serviços centrais de apoio às atividades produtivas rurais e centro de produção industrial. Outra hipótese é a da criação e/ou captura, por grandes indústrias, de pequenas cidades como espaços de produção monoindustrial, e do aproveitamento das médias e grandes cidades que reuniam as condições exigidas pelo capitalismo industrial, sob apoio do Estado, que regulava as relações entre capital e trabalho, e investia em infraestrutura, criando as condições gerais de produção para a indústria. Essas condições estavam restritas ao que Santos (1996) chamou “arquipélago urbano”, evidenciando o caráter fragmentário e desarticulado da sociedade urbana brasileira.

A centralidade urbana brasileira emana de São Paulo e se desdobra na rede de metrópoles regionais, cidades médias e núcleos urbanos afetados por grandes projetos industriais

As relações entre as cidades se adensam com a industrialização. Lefebvre (1991) descreve, metaforicamente, que a cidade industrial sofre um duplo processo, de implosão e explosão. Implosão sobre si mesma e explosão sobre o espaço circundante, com a extensão do “tecido urbano”, numa configuração socioespacial que estende ao espaço regional imediato e, eventualmente, ao campo longínquo, as condições de produção antes restritas às cidades, conforme demandas da produção coletiva.

Nas palavras de Lefebvre, mais do que um tecido jogado sobre o território e diferentemente de uma morfologia, o tecido urbano corresponde ao “suporte de um ‘modo de viver’”, característico da sociedade urbana.

Na base econômica do ‘tecido urbano’ aparecem fenômenos de uma outra ordem, num outro nível, o da vida social e ‘cultural’. Trazidas pelo tecido urbano, a sociedade e a vida urbana penetram nos campos. Semelhante modo de viver comporta sistemas de objetos [água, eletricidade, carro, TV, serviços etc.] e sistemas de valores [uma racionalidade divulgada pela cidade por meio da moda, costumes, segurança etc.] (LEFEBVRE, 1991, p. 12).

Sendo assim, ampliam-se não apenas as periferias fortemente povoadas, como também as redes (bancárias, comerciais, industriais) e a habitação (residências secundárias, espaços e locais de lazer etc.), demonstrando que o fenômeno urbano “atravessa alegremente as fronteiras nacionais” (LEFEBVRE, 1991, p. 10) e que o tecido urbano é cada vez mais cerrado, porém com diferenciações locais e ampliação da divisão do trabalho.

Esse sentido amplo está presente no conceito de “urbanização extensiva”, desenvolvido por Monte-Mór (2006), entendido como a materialização sociotemporal dos processos de produção e reprodução resultantes do confronto do industrial com o urbano, estendidos para muito além das cidades, integrando espaços rurais e regionais ao espaço urbano-industrial e ao espaço social como um todo. A centralidade urbana brasileira emana de

¹ RÉMY, J.; VOYÉ, L. La ville: vers une nouvelle définition? Paris: L'Harmattan, 1992 (apud SPOSITO, 2005).

São Paulo e se desdobra na rede de metrópoles regionais, cidades médias e núcleos urbanos afetados por grandes projetos industriais, assim como na rede de pequenas cidades nas diversas regiões, em particular onde o processo de modernização ganhou uma dinâmica mais intensa e extensa. Isso se dá por meio da expansão da base material requerida pela sociedade e economia contemporâneas, e das relações de produção, que são (ou devem ser) reproduzidas pela própria produção do espaço.

A urbanização estreita relações indissociáveis com os modos de produção, e a cidade se torna a expressão e condição das mudanças na divisão social do trabalho

A urbanização extensiva caminha assim ao longo dos eixos viários e redes de comunicação e de serviços em regiões “novas” como a Amazônia e o Centro-Oeste, mas também em regiões “velhas”, como o Nordeste, em espaços residuais das regiões mais desenvolvidas, nas “ilhas de ruralidade” no interior mineiro ou paulista. Em toda parte, a lógica urbano-industrial se impõe ao espaço social contemporâneo, no urbano dos nossos dias (MONTE-MÓR, 2006, p. 12).

O próprio conceito de urbanização traz implícito esse caráter extensivo. Conforme resgata Sposito (2005) de Beaujeu-Garnier (1980, p. 24), urbanização

[...] é o movimento de desenvolvimento das cidades, simultaneamente em número e tamanho, isto é, o desenvolvimento numérico e espacial das cidades; ocupa-se de tudo que está ligado à progressão directa do fenómeno urbano e transforma, pouco a pouco, as cidades ou os arredores e, freqüentemente, umas e outros.

Sob essa perspectiva, a urbanização é um processo de longa duração, que se inicia com o aparecimento das primeiras cidades e que se revela a partir de diferentes modos de produção, sob diversas formas; expressa e ampara a existência de uma divisão social do trabalho (SPOSITO, 2005).

Sintetizando a ideia, Souza e Lins (1999) definem urbano como expressão espacial do modo de produção e afirmam que o mundo capitalista é urbano. Indo mais além, que o próprio mundo hoje é urbano. Similar compreensão é revelada por Rodrigues (2007), para quem se pode “conceituar” o

urbano, entendido como modo de vida que atinge praticamente toda a sociedade, mas apenas “definir” a cidade, um objeto delimitado, e com objetivo, no âmbito da ação política.

A cidade é a forma espacial e lugar da concentração da produção, circulação, edificações, população, consumo de bens e serviços. “A cidade, que concentra e difunde o urbano, é um centro de decisão política.” (RODRIGUES, 2007, p. 79). Mais que isso, com base em Lefebvre (1999, p. 56), Rodrigues afirma que as cidades podem

ser definidas “[...] como sendo a projeção da sociedade sobre um local, isto é, não apenas o lugar sensível, mas também sobre o plano específico, percebido e concebido pelo pensamento que determina cidade e urbano.” Já o urbano, associado à indústria, refere-se a um horizonte de transformações territoriais; um processo “[...] de urbanização, da extensão do modo de vida, da diversidade das formas e conteúdos do urbano e das cidades, complexidade e unicidade enquanto processo das atividades econômicas, sociais e políticas do mundo contemporâneo” (LEFEBVRE, 1999, p. 80).

A atividade urbana engendra, pois, uma dinâmica abrangente, que extrapola o espaço que circunscreve as cidades; a urbanização estreita relações indissociáveis com os modos de produção, e a cidade se torna a expressão e condição das mudanças na divisão social do trabalho. A expansão das cidades no desenvolvimento dessas atividades obedece a lógicas comuns, mesmo configurando morfologias peculiares, apoiadas na ação do Estado, do mercado imobiliário e financeiro e do capital industrial. Provoca a interseção dos processos políticos e econômicos no espaço e a ação ideológica, compondo no cidadão hábitos e desejos que respondem às exigências dos distintos momentos da acumulação capitalista em sua dimensão espacial. Tais lógicas e processos resultam na desigualdade e segregação socioespacial.

Observando os modelos francês e norte-americano de expansão das cidades, percebe-se que as lógicas indutoras da urbanização são correspon-

dentos. No modelo francês, Lefebvre (1991) salienta dois processos: um, indutor, que é o processo de industrialização; outro, induzido, que são os problemas relativos ao crescimento, à cidade e ao desenvolvimento da realidade urbana. Recomenda que o resultado desses processos seja a existência de uma “sociedade urbana” e não uma “sociedade industrial”, como se consagrou chamar. Para Castells (2000, p. 65), o processo de expansão das cidades sob a industrialização pré e pós-guerra compõe uma espacialidade diversa e seletiva, porém numa unidade de funcionamento que se traduz “[...] por uma divisão técnica e uma diferenciação social do espaço regional, tanto em termos de atividade e equipamento quanto em termos de população.”

No modelo norte-americano, o desejo de deixar a cidade em troca de comunidades suburbanas evolui para movimentos de massa, devido à oferta e possibilidade da propriedade de imóvel em locais infraestruturados e dotados de serviços (muito menos que pela tendência antiurbana), criando formas estratificadas pela renda e pelo estilo de vida (GOTTDIENER, 1993). Como reflexo, as transformações socioespaciais do capitalismo provocam a destruição da vida comunitária centralizada. “O resultado da reestruturação sócio-espacial contemporânea foi a produção do desenvolvimento desigual.” (GOTTDIENER, 1993, p. 33). A produção do ambiente construído e as mudanças na forma urbana são produtos diretos dos ciclos de acumulação do capital.

Soja (2002) também enfatiza o papel da promoção imobiliária, apoiada no transporte público e no automóvel, na lógica da expansão física da metrópole moderna, cujos principais agentes são os empreendedores privados e públicos. Buscadas originalmente pela classe média, as periferias passaram a ser inicialmente dormitórios “colarinhos-brancos”, com restrições raciais e regulação restritiva para uso e ocupação. Posteriormente, tornaram-se nucleações de emprego, que sobrepasaram tais regulamentos, misturando racialmente a população. O esvaziamento das maiores zonas

industriais e nucleações do fordismo, provocado pela desindustrialização e reindustrialização pós-fordista, promoveu concentração de indústrias de alta tecnologia em novos espaços industriais, longe dos velhos centros.

O monopólio empresarial aumentou a centralização e a segmentação da força de trabalho em setores monopolistas e de livre concorrência

Durante o século XX, o monopólio empresarial aumentou a centralização e a segmentação da força de trabalho em setores monopolistas e de livre concorrência. Novas tecnologias de produção permitiram a separação entre funções administrativas e de produção, tornando os núcleos urbanos mais terciarizados. A indústria se espalhou pelos antigos anéis residenciais e a suburbanização transpôs o que antes eram as fronteiras administrativas da cidade.

A multiplicação da área de municípios separados incorporados substituiu a anexação como padrão principal da expansão territorial urbana, criando um grau de fragmentação política metropolitana de que nunca se chegara perto no passado. A paisagem urbana não apenas se estendeu por uma área muito mais vasta, como também se rompeu em muitos mais pedaços (SOJA, 1993, p. 217).

Nesse movimento de expansão física e fragmentação política, atuou fortemente o circuito imobiliário, provocando a deterioração e recomposição dos núcleos urbanos e a periferização (LEFEBVRE, 1991). Os deslocamentos de massa engendraram uma dinâmica abrangente que extrapolou o espaço que circunscreve as cidades, com uma rapidez na mudança de locais de alta densidade para outros mais satisfatórios, fazendo emergir a “cidade portátil” (GOTTDIENER, 1993).

Em lugar da forma compacta de cidade que outrora representava um processo histórico em formação há anos, existe agora uma população metropolitana distribuída e organizada em áreas regionais em permanente expansão, que são amorfas na forma, maciças no escopo e hierárquicas em sua escala de organização social (GOTTDIENER, 1993, p. 14).

Nessa perspectiva da produção do espaço, os fenômenos socioespaciais são ao mesmo tempo

produtos e produtores. Assim, a desconcentração é tanto um produto de mudanças contemporâneas, quanto um processo socioespacial que não se refere apenas ao mercado de trabalho e à localização da atividade econômica, mas ao resultado dialético de fatores políticos, culturais e econômicos.

MOVIMENTOS DE EXPANSÃO E NOVAS FORMAS DA CIDADE

No caso brasileiro, a expansão das cidades e a formação das aglomerações urbanas obedecem a lógicas e processos com diferenças essenciais na natureza. Marcadas pela expansão da produção industrial e pela consolidação das metrópoles como *locus* de seu desenvolvimento, ao longo das décadas da segunda metade do século XX, as metrópoles brasileiras estenderam-se por áreas de ocupação contínua, agregando municípios vizinhos num mesmo complexo de relações. Configuraram densas regiões urbanizadas, nas quais o célere padrão de crescimento populacional dos polos, que passaram a assumir seletivamente funções mais qualificadas, cedeu lugar ao crescimento elevado das periferias, constituindo espaços nitidamente desiguais.

Nesses períodos, consolidaram-se as bases que deram a tônica da urbanização brasileira, materializando a forte associação do urbano não somente à modernidade, mas à pobreza, à “involução da qualidade de vida” (SANTOS, 1993), cuja origem, segundo Singer (1985), está na submissão da estrutura econômica a choques muito profundos, sem a inserção da grande massa da população que se encontrava na economia de subsistência, nos novos ramos de produção. A coexistência, aparentemente contraditória, de indicadores de desenvolvimento com indicadores de carência alimenta o quadro de desigualdades persistente entre metrópoles e no interior delas.

Os municípios periféricos, embora com redução nas taxas de crescimento populacional, mantiveram-se em expansão, demonstrando seu papel de sustentáculos da ocupação no processo de amplia-

ção física das metrópoles. Tendo forte associação ao valor da terra e a projetos imobiliários altamente especulativos, com vazios urbanos permeando as áreas incorporadas à ocupação – nitidamente mantidos como reservas de valor –, essa expansão das periferias criou espacialidades caracterizadas majoritariamente pela extrema pobreza e carências diversas. Apresentou também, em alguns pontos determinados, processos de diversificação socioeconômica.

No processo de periferização urbana – de extravasamento da ocupação de centros dinâmicos para seu próprio interior, sobre áreas menos valorizadas, em direção a seus arredores imediatos, e logo também para as áreas mais distantes dos seus limites administrativos – foram se desvanecendo as fronteiras municipais. Na maioria das vezes, essa extrapolação incorpora municípios pouco dinâmicos, que se tornam “municípios-dormitórios”, implicando subordinação e dependência e promovendo a segregação socioespacial.

Até as últimas décadas do século XX, as periferias brasileiras caracterizaram-se tanto pela distância física em relação ao centro, como pela distância social revelada nas precárias condições de acesso à moradia e ao direito à cidade por parte de seus moradores. Enquanto algumas partes da cidade se renovaram para o capital, um movimento horizontal de ocupação ampliou o universo construído, desafiando a capacidade de gestão pública. Deflagrou-se uma “gigantesca construção de cidades”, carentes tanto no que se refere à renda, quanto à disponibilidade de infraestrutura e serviços; parte delas, “fora da lei” (MARICATO, 2000). Verdadeiras “fronteiras urbanas”, que, em situação de crise, naturalizaram a segregação socioespacial e a exclusão, encadeando um ciclo perverso: periferia/pobreza/violência.

Na virada para o século XXI, usos e ocupações diferenciados passaram a disputar as mesmas áreas periféricas, nas quais se mesclam desde favelas até condomínios fechados de luxo; desde indústrias de “fundo de quintal” até serviços expressi-

vos da economia mundializada; desde ocupações vulneráveis até *shopping centers* etc. De fato, uma sucessão de eventos em simultaneidade, sob temporalidades diversas, passa a conviver em proximidade (SANTOS, 1999) e se torna a principal marca das aglomerações urbanas brasileiras.

Relacionada com a reestruturação econômica que atua na escala global, a ocupação de novas superfícies nos limites físicos da cidade em seu constante avanço e dinamismo esvaece a fronteira entre os âmbitos urbano e não-urbano e desconstrói a noção de cidade tradicional, compacta, densa, delimitável, caracterizada pela diversidade de usos e mescla de atividades. Resulta no que Monclús (1998) chama de “cidade dispersa”, e que Dematteis (1998) decompõe em várias categorias que se sucedem a partir do “ciclo de vida urbano”, envolvendo: (I) a concentração de população nas porções centrais da cidade (urbanização); (II) sua expansão pelos arredores, a suburbanização, com redução do crescimento e mudanças de usos nessas porções; (III) desurbanização, seguida por uma hipotética recuperação demográfica do núcleo central (reurbanização); e (IV) desconcentração urbana e contraurbanização.

Esses processos regem duas dinâmicas diferentes: a “periurbanização”, ou recuperação da polarização urbana, que se manifesta como uma dilatação progressiva das coroas externas e das ramificações radiais dos sistemas urbanos; e as formas de expansão urbana independentes dos campos de polarização dos grandes centros, que na Itália se denominam “cidade difusa” – abordadas na sequência.

Ascher (1995) também se refere aos ciclos urbanos e à “contraurbanização”, e às teses europeias do “declínio urbano”, nos anos 1970, com base nos trabalhos de Berry (1976). Alega que não há um exemplo histórico de sociedade ou de civilização que sobreviveu a uma “desurbanização”. Mostra que o deslocamento de atividades para a periferia (*corporate exodus*) tem uma dimensão seletiva quanto à natureza: as funções mais qualificadas, que impli-

cam contatos frequentes e tarefas não-rotineiras, e os serviços de alto nível das empresas continuam muito fortemente concentrados nas partes centrais, tradicionais, das cidades. A suburbanização de sedes sociais e de outras atividades de escritório não elimina o papel do centro histórico como centro de *corporate service*, pelas tarefas qualificadas e estratégicas. Refere-se ainda à rurbanização, como o crescimento mais periférico, notadamente com a construção de casas individuais nas comunidades

rurais circunvizinhas (certos analistas acreditaram que essa rurbanização prefigurava a transposição, na França, de um modelo de suburbanização norte-americano), e à periferização, como a dinâmica segregativa dos menos abastados para as periferias, não descartando, todavia, a periferização das categorias dos trabalhos técnicos.

Periurbanização, ou a primeira dinâmica da cidade dispersa, segundo Dematteis (1998), corresponde ao processo de criação de novos assentamentos urbanos próximos às grandes cidades, em seus limites, como uma fronteira entre o urbano e o rural; ou próximas a grandes vias de comunicação, com uma morfologia difusa, seletiva, como uma “desconcentração concentrada” (DEMATTEIS, 1998). Para Gottmann (1970), deu-se, nos Estados Unidos, como um novo processo de colonização e “conquista” de territórios “virgens”, a uma escala jamais vista, como a suburbanização da sociedade, marcando o início da crise da cidade e do meio natural tal como eram conhecidos. Tal observação sugere, como aponta Rufi (2003), que periurbanização seria algo mais que um novo modelo de urbanização, tratando-se mesmo de uma “ideologia” periurbana ou suburbana, associada à chegada, ao menos na França, do modelo de *suburbia* norte-americano. Esse é o termo que, a partir dos anos 1960, passa a denominar os subúrbios de classe média no entorno de grandes cidades norte-americanas, como fase de um processo de suburbanização que, nos Estados Unidos, tem início nos anos 1920/1930, mas que se intensifica a partir do pós-guerra, quando a maioria das cidades industriais

Periurbanização seria algo mais que um novo modelo de urbanização, tratando-se mesmo de uma “ideologia” periurbana ou suburbana

tradicionais começa a perder população absoluta. Dito modelo entra em crise nos anos 1970, dando origem ao movimento da “contraurbanização” (BERRY, 1976), associado às mazelas da cidade e do modo de vida urbano. Nesse contexto, emerge a expressão *pos-suburbia*, em reflexão de Teaford (1997)² sobre as origens e formas de governo do subúrbio pós II Guerra Mundial, como uma superação dos agravos do subúrbio tradicional e sua conversão em uma nova cidade progressivamente complexa em sua funcionalidade, que não se limita a ser só residencial, sintetizando-se na *edge city*.

Garreau (1991) define *edge city* como a cidade do limite ou das bordas, resultante da localização e realocação, fora da grande cidade, das indústrias mais competitivas e dos centros direcionais, seguindo a dinâmica da suburbanização iniciada nos anos 1950. São comuns nos Estados Unidos, compondo grandes projetos urbanos, com *shopping centers*, escritórios e residências, conduzidos sob forte apelo da mídia na conformação de um imaginário social peculiar. As *edge cities* e seus habitantes significam uma vanguarda, o pioneirismo de um novo modelo social, econômico e territorial. Garreau (1991) diferencia *edge cities* e *suburbia*, demonstrando que as primeiras são cidades, não subúrbios ou cidades satélite, como as segundas. Elas contêm os elementos definidores de uma cidade: indústria, governo, seguridade, cultura, sociedade e religião, centros de consumo e criação cultural, até o ponto de tornarem-se independentes dos centros metropolitanos. O apelo do capital imobiliário para sua promoção as define como novas cidades, “melhores” que as cidades precedentes, pois capazes de satisfazer seus residentes com um produto “de classe”.

Ascher (1995) critica as *edge cities*, advertindo que essas e outras *outer-cities*, quaisquer que sejam os seus megacentros ou seus *minidowntowns*, estão ainda longe de formar novas cidades autônomas. Rufí (2003) também questiona as *edge cities* enquanto uma categoria de ocupação urbana,

afirmando que são majoritariamente um fenômeno econômico, cujos ideólogos são os agentes imobiliários.

No Brasil, a promoção dos grandes condomínios horizontais, que concorrem com as ocupações de baixa renda nas periferias das cidades, muitas vezes tem apelado para a noção de *edge city*. Embora esses condomínios constituam verdadeiras apartações urbanas, procurando oferecer serviços

de consumo, educação, lazer e, em alguns casos, até empresariais em seu próprio interior, não deixam de estar inseridos e se relacionando com o território do entorno, servindo-se da mão-de-obra pobre da vizinhança e constituindo um difícil diálogo com as administrações municipais e os demais segmentos da sociedade.

A segunda dinâmica sugerida por Dematteis (1998) – a da “cidade difusa” – é definida por Indovina (1990) – que tem como referencial a dispersão urbana da região do Vêneto nos anos 1970 e 1980 – como uma organização reticular associada à proliferação de pequenas e médias empresas e à consolidação de distritos industriais. A cidade difusa organiza-se em uma rede de pequenos e médios centros urbanos, incorporando os espaços agrários intersticiais. Apresenta baixa densidade edilícia, baixa especialização funcional do território, usos predominantemente urbanos, um sistema complexo e difuso de prestação de serviços urbanos, vida aparentemente autônoma dos fragmentos, porém com forte integração entre si e elevada mobilidade da população. Mesmo com essa dispersão que a caracteriza, não deixa de ser cidade ou de apresentar a tendência a reconstruir uma estrutura e uma lógica de cidade. Significa, assim, uma transição a uma nova forma de cidade.

A morfologia dessa cidade é resultante de uma dispersão e transformação nas práticas sociais e nas relações socioespaciais análogas à periurbanização. Diferentemente de uma forma autônoma e independente de organização, a cidade difusa constitui-se da transformação ou evolução de um modelo distinto de ocupação do território, como uma forma evolutiva de um determinado modo de

A cidade difusa organiza-se em uma rede de pequenos e médios centros urbanos, incorporando os espaços agrários intersticiais

² TEAFORD, J. Post-suburbia: government and politics in the edge cities. Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1997, (apud HARRIS, 1997).

produção. Segundo Indovina (1990), esse processo evolutivo dá-se a partir da transformação da economia familiar agrária em regiões de pequenas propriedades, com excesso de mão-de-obra e sem ter vivido a migração, como ocorreu em outras épocas, mas sim a busca de trabalho em outros setores da economia, em cidades próximas ou no próprio meio, dando início à urbanização. Mais tarde, a industrialização endógena desses espaços agrários, com pequenas empresas dependentes do entorno social e territorial onde surgem, contribui na formatação de um modelo de urbanização difusa.

A cidade difusa é interpretada não como resultado da “difusão”, do *urban sprawl*³ ou da dissolução da cidade compacta, mas de um duplo processo de “desdensificação” dessa cidade e, em maior escala, da densificação do espaço agrário e a partir dele. Para Indovina (1990), esses elementos guardam relação com a cidade concentrada, ao menos no que se refere à contemporânea multidentalidade, autonomia de fragmentos, embora ligados a uma mesma lógica de funcionamento na cidade, e ao uso da cidade por não-moradores, portanto caracterizando elevada mobilidade. A despeito de uma estrutura organizativa antagônica do território, o autor avança, inclusive, na hipótese de integração funcional entre cidades difusas e cidades concentradas.

No Brasil, a trajetória da acumulação do capital induziu lógicas e processos que expressam similaridades aos conceitos apresentados. A configuração estendida, aglutinando aglomerações urbanas, centros não-aglomerados e áreas de produção rural, com intensa mobilidade de população e mercadorias, numa primeira leitura, pode remeter à noção de periurbanização ou da cidade difusa. Mas, no caso brasileiro, ela tem, seja na origem, seja na forma de expansão, o sistema viário como sustentáculo, sem guardar relação essencial a um modo de produção que se transforma, se desenvolve e se consolida endogenamente.

**No Brasil as periferias
constituíram-se a partir
de verdadeiras ocupações
pioneiras da classe
trabalhadora pobre**

A relação com a cidade dispersa também chega a ser sugerida pelo aspecto físico caoticamente expandido de muitas cidades brasileiras. No entanto, essa aparência de desorganização, de caos na ocupação urbana, relaciona-se à lógica do mercado imobiliário, que atua compulsivamente no intuito de valorização e revalorização de espaços, criação de reservas de valor, seletividade na ocupação, deixando às populações mais pobres a difícil tarefa de desbravar, avançar

fronteiras, criar a urbanidade – apropriada, depois pelo mesmo mercado no jogo contínuo da acumulação do capital. Embora o aspecto disperso seja aparentemente similar, a lógica da expansão distingue-se dos padrões europeus ou estadunidenses de criação de assentamentos periféricos para populações de renda média ou alta, como nas *edge cities*, entre outras formas de expansão nos países centrais. A produção imobiliária no Brasil muito se vale do discurso e do *marketing* usados nesses modelos de urbanização, mas no processo de expansão das aglomerações brasileiras prevalece a periferização da pobreza.

Assim, há que se ter claro que os conceitos internacionais, embora muitas vezes descrevendo processos e lógicas semelhantes, resultam de motivações históricas distintas e da presença de infraestruturas quase sempre inexistentes no caso brasileiro. Enquanto no Brasil as periferias constituíram-se a partir de verdadeiras ocupações pioneiras da classe trabalhadora pobre, desenvolvendo um enorme esforço de lutas para conquistar os benefícios da urbanização, em outros países, resultaram da formação de núcleos urbanos servidos por sistemas de transportes e de serviços, habitados por trabalhadores de melhor rendimento. A síntese de conceitos internacionais recorrentes ilustra essa diferença. Da mesma forma, teorias sobre os efeitos dos avanços da tecnologia de comunicações e informações na organização do espaço urbano e do estreitamento das relações em rede entre cidades também podem não se ajustar adequadamente à realidade brasileira, onde o novo pontua partes das cidades e não o espaço urbano em sua totalidade.

³ Fenômeno de espraiamento do crescimento urbano por sobre áreas rurais e urbanas adjacentes.

Transformações recentes na natureza das aglomerações urbanas e a ampliação da complexidade de suas dinâmicas surgem como efeitos desses avanços. De acordo com a teoria internacional, o desenho de expansão centro-periferia cede lugar a processos mais complexos e a formas mais diversificadas, sempre associados ao modo de produção e acumulação do capital, que nos últimos decênios do século XX promoveu mudanças de valores e acentuou heterogeneidades e diferenças.

Caravaca Barroso (1998) faz uma síntese das mudanças metropolitanas no âmbito das estruturas econômicas, sociotrabalhistas, institucionais e territoriais, frutos de uma verdadeira mutação da realidade até então dominante, associadas à transição do regime de acumulação para uma nova fase, chamada, entre outras denominações, de pós-fordista. A autora mostra que a incorporação de inovações altera não só os produtos como a produção em si, as formas de organização das empresas, as relações de produção e os fatores de localização, fazendo crescer o peso do capital intangível em relação ao fixo, antes dominante.

Tal tendência se contrapõe à progressiva concentração e centralização, que já não se submete a modos de regulação que freiem sua livre circulação. O desenvolvimento dos transportes e das comunicações muda significativamente a relação espaço/tempo, densificando os fluxos de produtos, pessoas, capital, tecnologias e informação entre estabelecimentos de uma mesma firma, empresas, setores e espaços, dando origem a redes crescentemente complexas em uma economia cada vez mais mundializada. Os impactos territoriais derivados desses processos são muito distintos, dado que respondem a diversas formas de articulação das sociedades em um sistema global, levando a novas formas de organização do território. Organização que se define num espaço de fluxos em constante evolução, afetando as mais distintas escalas e os mais diversos âmbitos territoriais.

Também se referindo aos efeitos urbanos e territoriais do estágio recente do capitalismo, sob reestruturação socioeconômica e de difusão e

adoção de novas tecnologias de informação e comunicação, De Mattos (2002) aponta a recuperação da importância das grandes cidades, de seu crescimento e conseqüente desencadeamento de novas modalidades de expansão metropolitana.

Inclui entre essas a suburbanização, a policentralização, a segregação residencial, a fragmentação da estrutura urbana, entre outras. Admite que todos os países latino-americanos, em maior ou

menor medida, estão vivendo esse processo, pautado em políticas de liberalização e desregulação. Tais políticas significaram uma diminuição tanto da intervenção como da inversão pública, colocando o capital privado como protagonista do desenvolvimento urbano e mudando radicalmente as regras da gestão das cidades.

Para esse autor, nas cidades latino-americanas, as mudanças emanam de condições subjacentes a fases anteriores à globalização, ligadas a fatores endógenos, específicos das formações metropolitanas, afetando apenas marginalmente a identidade essencial dessas metrópoles. Agrega que “[...] *en virtud de estos procesos cada ciudad se transforma, pero preservando muchos de los rasgos establecidos y consolidados a lo largo de su historia, que son los que la distinguen de otras ciudades de su mismo ámbito geográfico*” (DE MATTOS, 2002, p. 6).

Quanto ao crescimento das Aglomerações Metropolitanas Principais (AMP) na América Latina, De Mattos (2005) questiona se obedeceria a um padrão análogo ao *urban sprawl*, com crescente expansão da metropolização, observando que o modelo que se impõe é o de Los Angeles. Esse modelo representa “[...] a expressão culminante da cidade norte-americana, onde o automóvel e as novas tecnologias da informação desempenham papel fundamental na dinâmica expansionista.” (DE MATTOS, 2005, p. 351). A imagem da mancha de óleo já não traduz o fenômeno urbano que caracteriza a aglomeração emergente, muito mais complexa e difícil de delimitar que a cidade que a precedeu, portanto mais propensa à imagem de um arquipélago urbano, como definida por Veltz (1996). Empres-

O desenvolvimento dos transportes e das comunicações muda significativamente a relação espaço/tempo

ta de Sarlo (1994, p. 360)⁴ o termo “angelinização” (ou los-angelinização), dado que “[...] adquire sua mais ampla perspectiva, situando-se como um inexorável destino.”

Na reflexão de Lencioni (2006, p. 72), tais transformações, que incluem a re-avaliação das áreas urbanas e a extensão da área territorial com incorporação de cidades e mudanças nas centralidades, configuram um novo aglomerado metropolitano, “[...] que se constitui num verdadeiro epicentro de fluxos de capitais, onde a densidade das redes territoriais encontra maior densidade e complexidade.” Assim, as transformações na metrópole contemporânea não se espelham apenas em mudanças interiores e na sua expansão física, mas em sua articulação em redes. Ocorre, assim, um aumento dos fluxos e uma sobreposição de escalas de decisões e de materialização dos vetores de produção e de ocupação do espaço.

É extensa a literatura que trata de como e por que as relações em rede se densificam na contemporaneidade e sobre seus efeitos no território, desencadeando novas dinâmicas territoriais. Redes constituem-se em forças produtivas da economia globalizada e expressam fundamentalmente as dinâmicas da circulação do capital. Tal sua importância na contemporaneidade que, inevitavelmente, houve afirmações de que o espaço perdia o sentido diante desse novo universo reticular. O espaço, pelo contrário, torna-se um meio, fazendo, conforme Lencioni (2006, p. 66), “[...] a mediação necessária à reprodução do capital em escala globalizada”.

DA METRÓPOLE TRANSFORMADA À PÓS-METRÓPOLE

Como um estágio avançado da urbanização no modelo de acumulação e divisão internacional do trabalho, a metropolização é a forma espacial do crescimento urbano devido ao rápido e concentrado crescimento econômico, à elevada imigração

sobre centros urbanos já constituídos, à existência de meios de deslocamento e ao papel do país na economia mundial (CASTELLS, 2000).

Além de decorrer da concentração de população e urbanização massiva, a metropolização resulta do reforço de funções econômicas superiores em matéria de decisão, direção e gestão de sistemas econômicos (LEROY, 2000). Mais que um simples fenômeno de grandes aglomerações, mas um processo que penetra no seu funcionamento cotidiano,

assim como de cidades e pequenos centros, e que engendra novos tipos de morfologias urbanas (ASCHER, 1998)⁵. Dada sua característica de inversão da relação estrutura-dinâmica da hierarquia urbana, a metropolização revela-se mais importante que sua configuração espacial (LERESCHE, 1995).⁶

Assim, a metropolização se daria sob ordem de práticas espaciais originais, constituição de novos tipos de território ou emergência e difusão de uma nova espécie de territorialidade. Qualificando o processo, afirma Lencioni (2006, p. 72) que a metropolização “[...] nada mais é do que uma metamorfose do processo de urbanização [...]”, correspondendo a um momento mais avançado dele e “[...] exprimindo uma pós-urbanização, anunciando uma nova época”. E a metrópole contemporânea, “[...] uma espécie de tradução urbana da manifestação socioespacial da globalização” (LENCIONI, 2006, p. 71).

A metrópole expressa um novo tipo de civilização, repleto de subjetividades que interagem aos processos estruturadores do espaço urbano e que tornam indissociáveis o material, o simbólico, o concreto e o abstrato, numa mesma dinâmica urbana. Engendra um contexto favorável, senão um verdadeiro dispositivo de produção, como afirma Bourdin (2007), pois é nesse espaço – o maior, o mais intenso, o mais aberto – onde se cria a civili-

⁴ SARLO, B. Escenas de la vida posmoderna. Intelectuales, arte y videocultura en la Argentina. Buenos Aires: Ariel, 1994 (apud DE MATTOS, 2005).

⁵ ASCHER, F. La République contre la ville. Essai sur l'avenir de la France urbaine. La Tour d'Aigues, Éd. De l'Aube, coll. Monde en cours, série Société, 1998 (apud LEROY, 2000).

⁶ LERESCHE, J.-P. Mythes et réalités de la métropole lémanique. In: LERESCHE, J. P.; JOYE, D.; BASSAND, M. Métropolization. Interdépendences mondiales et implications lémaniques. Genève: Georg-Institut Universitaire Kurt Bosch, 1995 (apud LEROY, 2000).

zação dos indivíduos, num movimento permanente, sem fronteiras precisas.

Si nos distanciamos del dualismo afirmaremos que la metrópoli no es solamente la fuente, ni la imagen o el símbolo de la civilización de los individuos, sino que es su forma, es decir, un conjunto indisoluble continente-contenido. En su totalidad contradictoria, material, inmaterial, social, en su funcionamiento cotidiano y sus evoluciones permanentes, la metrópoli organiza esta civilización, la vuelve perceptible y comprensible (BOURDIN, 2007, p. 20).

As metrópoles não são somente territórios, elas são também os modos de vida e de produção

Castells (2000, p. 53) afirma que a dimensão metropolitana “[...] trata-se de qualquer coisa a mais do que um aumento de dimensão e de densidade dos aglomerados urbanos existentes [...]”, anotando que “[...] as definições mais difundidas, assim como os critérios de delimitação estatística não guardam esta mudança qualitativa e poderiam aplicar-se, de fato, a qualquer ‘grande cidade’ pré-metropolitana”. O que distingue esta nova forma das precedentes não é só seu tamanho, mas a “[...] difusão no espaço das atividades, das funções e dos grupos, e sua interdependência segundo uma dinâmica social amplamente independente da ligação geográfica” (CASTELLS, 2000, p. 53).

As metrópoles justificam, portanto, ser chamadas por Ascher (1995) como as mais dinâmicas, multifuncionais, as mais importantes das grandes aglomerações de um país, e que estabelecem relações econômicas com várias outras. Definem-se mais pelo relacionamento internacional de suas empresas, de seus capitais, de suas universidades, que pelas funções tradicionalmente regionais e por um interior de onde retira recursos e poder. Os espaços engendrados por essas dinâmicas urbanas contemporâneas não são simplesmente aglomerações ou morfologias concentradoras. Mais que isso, as metrópoles não são somente territórios, elas são também os modos de vida e de produção.

Resultam de/em um fenômeno complexo e multi-dimensional; adquirem alta densidade demográfica, porte e adensamento de funções urbanas, integração de infraestruturas física e econômica, papéis

e atividades urbanas exercidas através de meios de consumo coletivo. Tais elementos induzem certo padrão de ocupação e uso do solo, de deslocamentos e assentamentos humanos específicos, em determinado espaço social e historicamente construído. Metrópoles são também *locus* da geração de demandas, campos simbólicos e espaços de lutas políticas dos estratos sociais para consumo coletivo e inserção

no mercado de trabalho. Elas são o campo da diversificação produtiva coletiva, marcada por fortes nexos de complementaridade intersetorial, potência aglomerativa multifuncional, força de polarização sobre ampla região de influência, concentrando variadas funções públicas e privadas e exercendo centralidade dos equipamentos urbanos e de serviços terciários, conforme Brandão (2006).

Para esse autor, a densidade e a expansão do tecido urbano metropolitano desempenham o papel de verdadeira força coletiva de produção, como demonstrado pela literatura marxista. Nesses espaços se consolidam uma dinâmica e uma lógica de funcionamento da economia tipicamente metropolitanas. Consolida-se também um padrão de consumo e um modo de vida típicos. Assim, a metrópole centraliza o dinamismo socioeconômico e a força expansiva da riqueza material, mas também a diferenciação e segmentação social, a periferização, marginalização e outras formas de segregação socioespacial.

Soja (2002) descreve a metrópole moderna, dual, como a configuração de um mundo urbano monocêntrico, circundado de uma periferia dispersa, expressão da produção fordista e do consumo de massa. A metrópole regional adquire forma representativa de um mundo urbano concentrado num *core* ou numa cidade central, onde pulsa a economia, a cultura e a política, dominando e gerando movimentos centrípetos e centrífugos.

A condição metropolitana supera, pois, formas espaciais, embrenhando-se nas relações sociais, políticas e econômicas. Prepondera-se em centralidades principais sobre a totalidade do país, e seu *hinterland*, compondo uma espacialidade diversa, cuja unidade de funcionamento se traduz por uma

divisão técnica e uma diferenciação social do espaço regional, tanto em termos de atividade e equipamento quanto em população (CASTELLS, 2000).

Acionadas pela internacionalização, as metrópoles – não importa onde se situem – passaram a funcionar e evoluir segundo parâmetros globais. “Mas elas têm especificidades, que se devem à história do país onde se encontram e à sua própria história local” (SANTOS, 1990, p. 9). Tais especificidades podem levar ao que Santos chama de metrópole corporativa: a configuração resultante da enorme expansão dos limites territoriais da área metropolitana construída, associada à presença na aglomeração de uma numerosa população pobre e à “[...] presença e a forma como o Estado utiliza seus recursos para a animação das atividades econômicas hegemônicas em lugar de responder às demandas sociais” (SANTOS, 1990, p. 95).

Essa metrópole, fruto da produção corporativa do espaço, está voltada essencialmente à solução dos problemas das grandes firmas, considerando os demais como questões meramente residuais. Ela está muito mais preocupada com a eliminação das deseconomias urbanas do que com a produção de serviços sociais e com o bem-estar coletivo. Nela, o essencial do esforço de equipamentação está primordialmente a serviço das empresas hegemônicas, da modernização urbana, suprimindo as deseconomias externas e criando atratividades para novas empresas. O que resta é relegado aos parques orçamentos públicos.

Nas aglomerações, as relações em redes levam a que, quase sempre, os contatos entre centros criem laços mais estreitos que os contatos com as proximidades e as regiões do entorno, desfavorecendo-as, por vezes excluindo-as. A dinâmica que privilegia os principais centros urbanos está subordinada a estratégias de implantação de empresas, essencialmente as que produzem e vendem serviços, e contraria a previsão do declínio das grandes cidades. O espaço é requalificado e a natureza das relações entre as cidades se modifica, ressaltando a importância da conectividade, sem relegar a proximidade e a mobilidade no estreitamento dos laços entre os lugares, mesmo que resultem num espaço desigual.

Tratando dos países centrais, Leroy (2000) refere-se à passagem de um espaço unipolar para um

de natureza multipolar ou de uma metrópole intensiva – um hipercentro funcional, um nó ou junção de diferentes redes e funções raras –, para extensiva – que faz de um “cacho de cidades” uma metrópole coletiva, neste caso, usufruindo das funções da proximidade. Nesse novo modelo, de *hubs* (metrópoles) e *spokes* (meios de transportes materiais e imateriais), estaria ocorrendo o “efeito túnel”, que corresponde ao desaparecimento dos efeitos da travessia entre duas paradas, ou seja, a posição de meia distância, que outrora se beneficiou do dinamismo das pontas, com as novas tecnologias de transporte rápido e comunicações, torna-se a localização menos adequada (ASCHER, 1995). Engendram-se espaços “pós-urbanos”, sob a deslocalização da cidade pelos efeitos descentralizadores e deslocalizadores dessas novas tecnologias – muitas das quais, indisponíveis nos países periféricos.

Veltz (1996) chama território-rede o espaço facilitado pelas redes de comunicações e transportes, sob efeitos de novas conexões “túnel” e “teleatividade”, caracterizados pela linearização do crescimento, organizado geograficamente em filamentos, em redes lineares, em polímeros que se contrastam com o modelo aureolar da geografia tradicional, em completa ruptura com o modelo christalleriano, fazendo com que predominem as relações horizontais, não-piramidais, sobre as verticais.⁷

O território das redes cede lugar a um verdadeiro território em rede, onde cada pólo se define como um ponto de entrecruzamento e comutação de redes múltiplas, nó de densidade numa gigantesca confluência de fluxos que são a única realidade concreta – mas que são, assim, um desafio à representação e à imaginação (VELTZ, 1996, p. 65).

Para Veltz (1996), a economia territorial em rede não é nova. O que é novo são os sistemas de fluxos mundializados, provocados pela acelerada transformação no modo de competição entre firmas e mudanças na estrutura territorial, que fazem com que a metropolização da economia se afirme como uma tendência. A expressão territorial deixa de corresponder ao velho território hierarquizado,

⁷ Inversamente à conceituação de Milton Santos, aqui as relações “verticais” são as de proximidade, no âmbito hierárquico do território, enquanto as “horizontais” expressam aquelas entre pontos distantes, sob conexões em rede.

mosaico de zonas embutidas como “bonecas russas”, onde as atividades e funções se dão em cascatas da cidade capital aos núcleos rurais. Emerge um território de redes – onde o local e o global se interpenetram –, organizado em malhas horizontais complexas de atividades e de lugares. Veltz (1996) se refere à “economia de arquipélago”, com zonas, polos e redes, em movimentos que desenham uma geografia complexa e paradoxal, na qual a própria noção de centro e periferia torna-se menos pertinente. Refere-se ainda a um espaço onde as relações em rede de polo a polo o descrevem melhor que as hierarquias verticais tradicionais.

A consolidação das cidades como centros nodais em torno dos quais se articulam as novas dinâmicas da acumulação, sob impulso das políticas de liberalização econômica, desregulação e das novas tecnologias, configurou o que Sassen (2007) denomina uma grande rede global de cidades transfronteiriças, funcionando como pontos estratégicos para as operações econômicas globais. Ressalta-se que a expansão dos fluxos transfronteiriços conecta não só as cidades globais e aglomerações, como as cidades dos diversos níveis da hierarquia urbana. Tais fluxos operam em circuitos altamente especializados e diferenciados, multidirecionais, alimentando a “[...] geografia inter-cidades com nodos estratégicos esperados e inesperados” (SASSEN, 2007, p. 26). As cidades estariam, assim, conectando-se a circuitos distintos, especializados; redes particulares conectando grupos particulares de cidades, conforme seus diferentes papéis na dinâmica internacional da economia.

Enquanto o novo modelo provoca cada vez mais a divisão e a exclusão, percebe-se nas aglomerações latino-americanas o que Santos (1996) chama de um jogo dialético entre forças de concentração e dispersão na organização do espaço, no qual, neste período, as primeiras são poderosas, mas as segundas permanecem igualmente importantes. Com a restrição das tecnologias existentes, mesmo que se estreitem relações entre as metrópoles, seguem imprescindíveis as relações entre o núcleo e as periferias.

Determinados pelas lógicas, dinâmicas e processos analisados, inúmeros conceitos são atribuídos ao que se consideram novas formas ou novos conteúdos da cidade e da aglomeração (Quadro 1).

Desde o consagrado conceito de metrópole, formas complexas endereçam a uma nova noção, a da metrópole transformada, ou até mesmo a do fim da era da metrópole. Entre os conceitos, alguns se contrapõem à ideia de aglomeração, dentro da natureza de formações em descontinuidade, porém com forte articulação; outros adjetivam as cidades pelos seus novos conteúdos. Todos documentam esforços na identificação de tendências e na apreensão de traços e conformação morfológica, e ilustram a preocupação com as transformações na forma espacial das metrópoles em sua diversidade e especificidade pertinente a cada lugar e momento histórico. Uma síntese desse conjunto e suas principais referências ilustram a análise e podem instigar futuros debates.

A noção de metrópole, que, na visão de Santos (1990, p. 9), “[...] são os maiores objetos culturais jamais construídos pelo homem [...]”, embasa a maioria das definições que qualificam as principais cidades e aglomerações urbanas de um país. Aproxima-se e distingue-se do que se pode chamar “grande cidade”, dado que a condição do exercício do comando se manifesta nos espaços efetivamente metropolitanos. Mas “[...] onde termina a civitas e onde começa a metropolis?”, pergunta Leroy (2000, p. 81). Para ele, a “[...] metrópole evoca e continuará a evocar uma grande cidade, com todas as significações e representações que a qualificam” (LERROY, 2000, p. 82). É um território de geometria variável, com grandes limites, mono ou pluricentrado, que permite que a espacialidade decorrente se livre da cidade (legal) para engendrar a cidade real, conforme Leresche e outros (1995)⁸. A definição de sua organização espacial e funcionalidade é mensurável, mas a capacidade de uma cidade tornar-se metrópole é difícil de se apreender.

Alguns conceitos de ordem programática foram construídos associando-se à noção de metrópole, como os referentes às “regiões metropolitanas” brasileiras,⁹ às “megacidades”, amplamente citadas

⁸ LERESCHE, J.P.; JOYE, D.; BASSAND, M. Métropolization. Interdépendences mondiales et implications lémaniques. Genève: Georg-Institut Universitaire Kurt Bosch, 1995, apud Leroy (2000).

⁹ Cabe enfatizar que a compreensão acerca de metrópole e de região metropolitana da literatura internacional difere do entendimento recorrente no Brasil, onde a institucionalização das regiões metropolitanas apropriou-se do conceito, porém limitando-o a um recorte institucional. Criada a partir da base da concepção dos polos de desenvolvimento, nos anos 1970, desde então, “Região Metropolitana” passou a corresponder a uma porção definida institucionalmente, independentemente de ser ou não polarizada por uma metrópole.

A CIDADE EM TRANSFORMAÇÃO: PROCESSOS, CONCEITOS E NOVOS CONTEÚDOS

Morfologias	Referência
Arquipélago urbano	VELTZ (1996)
Cidade arquipélago	VIARD (1994)***
<i>Cibercities</i>	BOYER (1996)*
Cidade difusa	INDOVINA (1990)
Cidade dispersa	MONCLÚS (1998)
Cidade dos <i>bytes</i> ou <i>soft city</i>	MITCHELL (1996)*
Cidade flexível	LEHRER (1994)*
Cidade global	SASSEN (1991, 1998)
Cidade informacional	CASTELLS (1999)
Cidade mundial	HALL (1966), FRIEDMANN (1986), FRIEDMANN e WOLFF (1982)
Cidade pós-moderna	AMENDOLA (1997)**
Cidade reticular	DEMATTEIS (1998)
Cidade-região global	SCOTT et al. (2001)
<i>Edge city</i>	GARREAU (1991)
Exópole	SOJA (1994, 2002)
Hipercidade	CORBOZ (1994)*
Megacidade	BORJA e CASTELLS (1997)
Megalópole	GOTTMAN (1970)
Megarregião	SASSEN (2007)
Metápole	ASCHER (1995)
Megalópole	GOTTMAN (1970)
Megarregião	SASSEN (2007)
Metápole	ASCHER (1995)
Metroplex	North Texas Commission (1972)****
Metrópole sem bordas	GEDDES (2002)
<i>New burb</i>	DAVIS et al. (1994)*
<i>Outer city</i>	SOJA (1994, 2002)
Pentúrbia	LESSINGER (1991)*
Pós-metrópole	SOJA (2002)
<i>Post-suburbia</i>	TEAFORD (1997)*
Privatopia	MCKENZIE (1994)*
Rurbano	BAUER e ROUX (1976)*
<i>Suburbia</i>	BAUER (1993)*

Quadro 1
Morfologias urbanas e urbano-regionais e respectivas referências principais

Fonte: Organizado pela autora.

* Referências extraídas de Ruffi (2003).

BAUER, G.; ROUX, J. M. La rurbanisation, ou la ville éparpillé, Paris : Ed. du Seuil, 1976; BAUER, I. Le 'suburbia', sommes-nous concernés?, Urbanisme, 1, 67-88, 1993; BOYER, M. C. Cibercities: visual perception in the age of the electronic communications. Nova York: Princeton Architectural Press, 1996; CASTELLS, M.; HALL, P. Technopolis of the world: the making of 21st century industrial complexes. Londres: Routledge, 1994; CORBOZ, A. Hyperville. Cahier 8, Givors, Institut pour l'Art et la Vie, Maison du Rhône, 112-129, 1994; CORBOZ, A. Le territoire comme palimpseste et autres essais. Besançon: Les éditions de l'imprimeur, 2001; DAVIS, J.; NELSON, A.; DJEKER, K., The new 'burb'. The exurb and their implications for the planning policy. Journal of the American Planning Association, vol. 60, 1, invierno, 45-59, 1994; ECHEVARRÍA, J. Telépolis. Barcelona: Destino, 1994; FISHMAN, R. Bourgeois utopias: the rise and fall of suburbia. Nova York: Basic Books, 1989; LEHRER, V. A. Images of the periphery: the architecture of flexispace. Environment and Planning, Space and Society, Edge cities in Western Europe, vol. 12, 2, 187-205, 1994; LESSINGER, J. Penturbia. When real state will boom after the crash of suburbia, Seattle: Socio-economics Inc., 1991; MCKENZIE, E. Privatopia: homeowner associations and the rise of residential private government. New Haven: Yale University Press, 1994; MITCHELL, W. J. City of bits. Cambridge: MIT Press, 1996; TEAFORD, J. Post-suburbia: government and politics in the edge cities. Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1997 todas (apud RUFFI, 2003).

** Referências extraídas de De Mattos (2001).

AMENDOLA, G. La città postmoderna. Magie e paure della metropoli contemporanea. Roma: Laterza, 1997 (apud DE MATTOS, 2001).

*** Referência extraída de Lencioni (2006).

VIARD, J. La société d'archipel ou les territoires du village global. Paris: Ed. de l'Aube, 1994 (apud LENCIONI, 2006).

****<<http://www.ntc-dfw.org/ntcfaq.html>>

pelo projeto multilateral do mesmo nome. Outros tentaram avançar em direção a fenômenos superlativos, como “megalópole” (GOTTMAN, 1970), novas megacidades e hipercidades (DAVIS, 2004). Entre os conceitos difundidos nas últimas décadas do século XX, o de cidade mundial de Hall (1966) e Friedmann (1986) e o de cidade global de Sassen (1991) vêm sendo os mais discutidos, particularmente pela sua vertente paradigmática. Intrinsecamente associados a eles, outros conceitos referem-se a morfologias que transcendem espacialmente o âmbito urbano compacto ou disperso: cidade-região global (SCOTT et al, 2001) e megarregião (SASSEN, 2007).

Sob perspectiva da forma, tanto a noção de cidade-região global quanto a de megarregião resgatam ideias acerca da megalópole dos anos 1970, que, por sua vez, inscreve a noção de “metápole”, ou “metametrópole”: termo proposto por Ascher (1995) para uma “pós-polis”, ou algo que ultrapassa e engloba a polis.

Esse autor postula que a metápole é profundamente heterogênea e não necessariamente constituída por contiguidade. Contém uma ou várias metrópoles ou como mínimo uma cidade de milhares de habitantes, com crescimento radioconcentrico, linear ou em metástase. Tem origem num processo de metropolização “metastásica”, ou aparição de elementos de natureza metropolitana em territórios não contíguos e não-metropolitanos; de espaços metropolizados cujo conjunto ultrapassa e engloba as zonas metropolitanas *stricto sensu*; arquipélagos em metástase, desenvolvendo-se de maneira anárquica, não hierarquizada. A metápole emerge como uma “etapa” ou uma “fase” nesse processo de urbanização supra-histórico, como uma forma urbana coestruturada pelo uso das novas técnicas de comunicação, de conservação e de deslocamento dos bens, pessoas e informações. Metropolização e metapolização constituem, assim, um quadro no qual atuam forças econômicas, sociais, políticas e culturais, influenciando suas dinâmicas e evolução.

**Metropolização e metapolização
constituem, assim, um
quadro no qual atuam forças
econômicas, sociais, políticas
e culturais, influenciando suas
dinâmicas e evolução**

Também rompendo com as estruturas hierárquicas de lógica christalleriana, outras concepções morfológicas acentuam as características de grandes espaços sem centro, sem unidade, pós-polis, como se verifica nas noções de exópole (ou ex-pólis, o que já não é mais cidade) e pós-metrópole (SOJA, 1996; 2002). São designações voltadas para o fenômeno urbano dos anos 1970, decorrentes de análises em torno de Los Angeles, considerando a evolução da forma e conteúdo da metrópole

agindo no comportamento da sociedade sob crises e reformulações do sistema capitalista, conformando novas estruturas metropolitanas. Para Soja (1996, p. 238), exópole, ou a “cidade sem cidade”, sintetiza toda uma ordem de conceitos anteriores pertinentes a amorfas implosões, como os arcaicos subúrbios, as *outer city* ou *edge city*, as *technopolis*, *technoburbs*, *silicon landscapes*, *pós-suburbia*, *metroplex*, entre outras.

A pós-metrópole surge como metáfora da metrópole, ou exópole, que emerge do novo processo de urbanização, decorrente da globalização e reestruturação da economia. Transformada nos últimos anos com mudanças na organização espacial e na condição urbana, essa metrópole traz no “novo e diferente” um amplo espectro de termos e representações. A cidade tornada “*inside-out*”, pela urbanização periférica e expansão dos entornos; ou “*out-side in*”, pois todas as periferias do mundo estão no centro, em sua própria zona simbólica. Ou seja, o processo de internacionalização cria conjuntos de paradoxos, pois implica se estender “para fora”, do urbano para o global, e “para dentro”, do global para o local-urbano.

Essas noções dividem, implícita ou explicitamente, a ideia de que “a era da metrópole moderna acabou”. Para Ascher (1995), a colocação em perspectiva histórica confirma a tendência de que a metropolização, longe de assistir a um recuo das metrópoles, e hoje a formação das metápoles, não aparece como fenômeno contingente, mas como forma avançada de um processo de urbanização que começou muito cedo na história da humanida-

de e que não cessou de progredir até nossos dias. Para Soja (2002), as transformações pós-metropolitanas não significam o desaparecimento da metrópole, mas que seu domínio social, cultural, político e econômico, como formas distintas da organização do habitat humano, não estão longe de ficar no passado. E que uma nova forma de habitat está emergindo, não como uma total recolocação, mas como uma nova etapa do desenvolvimento urbano contemporâneo.

Conceitos e postulações são muitos, para os tantos significados que as cidades vêm adquirindo ao longo do tempo. Apesar das mudanças nos cursos dos processos, a cidade e o urbano não perdem sua centralidade na vida cotidiana. E assim, novos conceitos virão, sem que se tenha esgotado sequer a compreensão quanto à sua essência.

REFERÊNCIAS

- ASCHER, F. *Metápolis ou l'avenir des villes*. Paris: Odile Jacob, 1995.
- BEAUJEU-GARNIER, J. *Geografia urbana*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1980.
- BERRY, B. Urbanization and counter-urbanization. *Urban Affairs Annual Review*, Beverly Hills, n. 22, 1976.
- BOURDIN, A. *La metrópoli de los individuos*. Puebla: Universidad Iberoamericana Puebla, 2007.
- BRANDÃO, C.A. Espaço, escala e economia metropolitanas: em busca de referenciais teóricos e analíticos. In: SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE LA RED IBEROAMERICANA DE INVESTIGADORES SOBRE GLOBALIZACIÓN Y TERRITORIO, 9., 2006, Bahía Blanca. *Anais...* Bahía Blanca: Argentina, 2006. 1 Cd-Rom.
- CARAVACA BARROSO, I. C. Los nuevos espacios ganadores y emergentes. *EURE*, Santiago, v. 24, n. 73, p. 5-30, dez. 1998.
- CASTELLS, M. *A questão urbana*. São Paulo: Paz e Terra, 2000.
- DAVIS, M. Planet of slums. *New Left Review*, n. 26, p.5-34, mar./abr. 2004.
- DE MATTOS, C. A. Crescimento metropolitano na América Latina. Los Angeles como referência? In: DINIZ, C. C.; LEMOS, M. B. *Economia e território*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2005.
- _____. Metropolización y suburbanización. *EURE*, Santiago, v. 27, n. 80, maio p. 5-8, 2001.
- _____. Transformación de las ciudades latinoamericanas. ¿Impactos de la globalización? *EURE*, Santiago, v. 28, n. 85, p. 5-10, dez. 2002.
- DEMATTEIS, G. Suburbanización y periurbanización. Ciudades anglosajonas y ciudades latinas. In: MONCLUS, F. J. (Ed.). *La ciudad dispersa*: suburbanización y nuevas periferias. Barcelona: Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, 1998.
- FRIEDMANN, J. The World City Hypothesis. *Development and Change*, n. 4, p.12-50, 1986.
- GARREAU, J. *Edge city: life in the new frontier*. Nova York: Doubleday, 1991.
- GOTTDIENER, M. *A produção social do espaço urbano*. São Paulo: Editora da USP, 1993.
- GOTTMAN, J. A urbanização e a paisagem americana: o conceito de megalópole. In: COHEN, S. B. (Org.). *Geografia humana nos Estados Unidos*. Rio de Janeiro: Fórum Editora, 1970. (Estante de Ciências Sociais).
- HALL, P. *The World Cities*. London: Weindenfeld and Nicolson, 1966.
- HARRIS, R. Post-suburbia: government and politics in the edge cities. *Urban History Review*, out. 1997. Disponível em: <<http://www.articlearchives.com/government-public-administration/government-bodies-offices/592797-1.html>>. Acesso em: 5 out. 2007.
- IANNI, O. Cidade e modernidade. In: SOUZA, M. A. A. de et al. *Metrópole e globalização*: conhecendo a cidade de São Paulo. São Paulo: CEDESP, 1999.
- INDOVINA, F. *La città diffusa*. Venezia: Daest (Dipartimento di Analisi Economica e Sociale del Territorio), 1990.
- LEFEBVRE, H. *A revolução urbana*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1999.
- _____. *O direito à cidade*. São Paulo: Moraes, 1991.
- LENCIONI, S. Da cidade e sua região à cidade-região. In: SILVA, J. B. d a; LIMA, L. C.; ELIAS, D. (Orgs.). *Panorama da geografia brasileira*. São Paulo: Annablume, 2006.
- LEROY, S. Sémantiques de la métropolisation. *L'Espace géographique*, Montpellier, n. 1, p.78-86, 2000.
- MARICATO, E. Urbanismo na periferia do mundo globalizado: metrópoles brasileiras. *São Paulo em Perspectiva*: metrópole e globalização. São Paulo, v. 14, n. 4, p. 21-33, out./dez. 2000.
- MONCLÚS, F. J. Suburbanización y nuevas periferias. Perspectivas geográfico-urbanísticas. In: MONCLÚS, F.J. (Ed.). *La ciudad dispersa*. Barcelona: Centro de Cultura Contemporània de Barcelona, 1998.
- MONTE-MÓR, R. L. de M. *O que é o urbano no mundo contemporâneo*. Belo Horizonte: UFMG/CEDEPLAR, 2006. (Texto para discussão, n. 281).
- RÉMY, J.; VOYÉ, L. *A cidade*: rumo a uma nova definição? Porto: Edições Afrontamento, 1994.
- RODRIGUES, A. M. Conceito e definição de cidades. In: RIBEIRO, L. C. de Q.; SANTOS JUNIOR, O. A. dos. *As metrópoles e a questão social brasileira*. Rio de Janeiro: Revan/Observatório das Metrópoles, 2007.
- RUFÍ, J. V. ¿Nuevas palabras, nuevas ciudades? *Revista de Geografia*, Universitat de Girona, n. 2, p.79-103, 2003.
- SANTOS, M. A natureza do espaço. Técnica e tempo. Razão e emoção. 3. ed. São Paulo: Hucitec, 1999.

SANTOS, M. *A urbanização brasileira*. São Paulo: Hucitec, 1993.

_____. *Metrópole corporativa fragmentada: o caso de São Paulo*. São Paulo: Nobel, 1990.

_____. *Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico informacional*. São Paulo: Hucitec, 1996.

SASSEN, S. El reposicionamiento de las ciudades y regiones urbanas en una economía global: ampliando las opciones de políticas y gobernanza. *EURE*, Santiago, v. 33, n. 100, p. 9-34, dez. 2007.

_____. *The global city*: New York, London, Tokyo. Princeton, New Jersey, 1991.

SCOTT, A. J. et al. Cidades-regiões globais. *Espaço e debates*, n. 41, p. 11-25, 2001.

SINGER, P. *Economia política da urbanização*. 10. ed. São Paulo: Brasiliense, 1985.

SOJA, E. W. *Geografias pós-modernas: a reafirmação do espaço na teoria social crítica*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1993.

_____. *Postmetropolis: critical studies of cities and regions*. Oxford: Blackwell Publishing, 2002.

_____. *The third space: journeys to Los Angeles and other real-and-imagined places*. Oxford: Blackwell Publishing, 1996.

SOUZA, M. A. A. de; LINS, S. C. *Metrópole e globalização: refletindo sobre São Paulo*. São Paulo: CEDESP, 1999.

SPOSITO, M. E. B. *O chão em pedaços: urbanização, economia e cidades no Estado de São Paulo*. Tese (Livre Docência)–Faculdade de Ciências e Tecnologia da UNESP – Presidente Prudente, 2005.

VELTZ, P. *Mondialization. Villes et territoires. L'économie d'archipel*. Paris: Presses Universitaires de France, 1996.

Cidades pequenas são urbanas? O urbano possível

Diva Maria Ferlin Lopes^A

Resumo

Com o interesse voltado para a problemática das pequenas cidades, este artigo busca compreender o conceito de cidade e o processo de urbanização. Para tanto, se fez um amplo levantamento dos estudos realizados em áreas como a Geografia, Sociologia, Economia e outras cujo objeto fosse a cidade, os processos urbanos, sua história, suas características e funções. Apresenta-se uma síntese histórica, além da discussão sobre o conceito de cidade. Expõem-se ainda questões acerca de cidade, urbano e urbanização e áreas urbanas, porte, centralidade e mercado. Apresentam-se a seguir alguns aspectos do urbano de três pequenas cidades e as reflexões finais.

Palavras-chave: Conceito de cidade. Cidades. Áreas urbanas. Processo de urbanização.

Abstract

This article seeks to comprehend the concept of city and the process of urbanization by focusing on the problems found in small cities. It therefore considers a wide survey of studies undertaken in areas such as Geography, Sociology, Economics and others, whose focus was the city, urban processes, their history, characteristics and functions. It presents a historical summary, as well as a discussion about the concept of the city. It also considers matters regarding the city, urban and urbanization and urban areas, transport, centrality and the market. It then discusses certain aspects of the urban in three small cities and offers some final reflections.

Keywords: The concept of the city. Cities. Urban areas. The urbanization process.

INTRODUÇÃO

Cidade e urbano são termos, de modo geral, usados indistintamente em referência a uma mesma realidade. Todavia, há alguns anos, diversos estudiosos – a exemplo de Veiga (2001, 2002) e Mendonça (2009) – vêm desfazendo os nexos existentes entre esses termos, sugerindo que nem toda cidade é ou pode ser considerada urbana, inclusive afirmando a possibilidade de uma cidade rural.

Frente a esse fato, tornou-se interessante verificar – e esse é o objetivo mais geral deste trabalho – como surgiram historicamente as cidades e como se entende o conceito de cidade a partir dos trabalhos de diversos autores referidos a seguir. Pretende-se, assim, participar desse debate sobre o que é ou não cidade e urbano, ainda que modestamente, dado um interesse especial pela problemática das pequenas cidades, sobre as quais muito poucos são os estudos existentes. Por esse motivo, a partir do estabelecimento de um conceito operacional, apresentam-se, resumidamente, os resultados de sua aplicação na análise do espaço de três pequenas cidades do semiárido baiano, abordadas em Lopes (2005).

^A Mestre em Geografia pela Universidade Federal da Bahia (UFBA); graduada em Ciências Sociais pela Universidade de São Paulo (USP); analista técnica da Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia (SEI).
divaferlin@sei.ba.gov.br; d.ferlin@uol.com.br

DE COMO SURGIRAM AS CIDADES

Cidades existem desde a Antiguidade e, embora com variações quanto às datas de seu surgimento – 8.000 ou 3.500 a.C. –, a Revolução Agrícola é considerada como o marco a partir do qual emergiram as condições que levaram a seu surgimento. Souza (2003) identificou Jericó, em 8000 a.C., como a primeira delas. Para Sjoberg (1972), foi há aproximadamente 5.500 anos que o homem começou a viver em núcleos, tendo as primeiras cidades se formado por volta do ano 3.500 a.C, na região situada entre os rios Tigre e Eufrates. Ali, a existência de solo fértil, grande oferta de água e um cruzamento de estradas permitiram o desenvolvimento e a comunicação entre povos de diferentes culturas, contribuindo para o crescimento e a transformação de povoados em cidades.

Nesse seu trabalho, Sjoberg (1972, p. 38) define cidade como “[...] uma comunidade de dimensões e densidade populacional consideráveis, abrangendo uma variedade de especialistas não agrícolas, nela incluída a elite culta”. De forma didática, o autor distingue três períodos na evolução das cidades, relacionados respectivamente a três níveis de organização social, com padrões tecnológicos, econômicos, sociais e políticos específicos.

O primeiro desses períodos – que Sjoberg qualifica como pré-urbano e chama de “sociedade de gente”, situando-o em fase anterior à alfabetização – seria constituído de pequenos grupos homogêneos e autossuficientes, voltados, preponderantemente, para a busca de alimentação. Nessas condições, quase não existia estratificação social, especialização do trabalho e condições de acumulação e reservas de alimentos, considerados elementos básicos necessários ao surgimento posterior de uma cidade.

A possibilidade de existência de reservas, ou excedentes alimentares, criou as condições de sobrevivência dos primeiros aglomerados humanos, embora esses excedentes não tivessem, inicialmente, um sentido econômico, ou valor de troca. Tais aglomerados evoluíram demográfica e tecnicamente ao longo do tempo, tornando-se vilas, aperfeiçoando seus métodos e técnicas e chegando ao estágio que

A possibilidade de existência de reservas criou as condições de sobrevivência dos primeiros aglomerados humanos

Sjoberg chamou de pré-industrial ou “feudal”. Nesse segundo período já se estocavam alimentos provenientes tanto da agricultura quanto da criação de animais. Surgiram, entre outras coisas, a especialização do trabalho e uma estrutura de classes, sendo que a maior parte das sociedades pré-industriais já dispunha da metalurgia, do arado e da roda “[...] elementos capazes de multiplicar a produção e facilitar a distribuição

[...]” (SJOBORG, 1972, p. 37). Outras características desse estágio foram, de um lado, as parcas fontes de energia disponíveis além da força braçal e da tração animal e, de outro, a disponibilidade da escrita usada para fins administrativos, contábeis, jurídicos, literários e religiosos, com todas suas implicações e desenvolvimentos diretos e indiretos.

Singer (1975), descrevendo o processo de constituição das cidades, afirmou que a produção do excedente alimentar, embora necessário, não se constituiu em condição suficiente para seu surgimento. Foi preciso que se criassem instituições sociais e relações de dominação que assegurassem a transferência desse excedente – que ele chamou de ‘mais-produto’ – do campo para a cidade. Com o surgimento da cidade, num segundo momento, se deu a divisão do trabalho entre essas áreas. O campo manteve suas atividades tradicionais e a cidade se desenvolveu com atividades produtivas próprias como “[...] resultado de um processo de constituição de uma classe que, por ser dominante, está livre das obrigações da produção direta [...]” (SINGER, 1975, p. 13). Para esse autor, portanto, a origem da cidade se confunde com o surgimento da sociedade de classes, sendo que essa precedeu aquela historicamente.

Esse é o contexto da emergência das cidades pré-existent à era industrial, cujas funções eram administrativas, políticas, comerciais ou religiosas e que não necessariamente originaram as cidades industriais. Davis (1972, p. 16) mostrou isso quando afirmou:

É curioso notar que milhares de anos transcorreram desde o aparecimento das primeiras vilas até que as sociedades se urbanizassem no século XIX. É também curioso notar que a região onde surgiram as sociedades urba-

nizadas – Noroeste europeu – não foi a que tinha sido ocupada pelas grandes cidades do passado; pelo contrário, foi a região onde a urbanização tinha sido até então extremamente baixa.

Afirmando, portanto, que as sociedades se urbanizaram a partir do século XIX, Davis se alinha aos autores que associaram o processo de urbanização à Revolução Industrial, período ao qual Sjoberg (1972) atribuiu um terceiro nível de complexidade na organização social, caracterizado por uma divisão em classes, educação de massas e grande avanço tecnológico, em função do surgimento e do uso de máquinas e do desenvolvimento de novas fontes de energia. Mas, para esse autor, só o primeiro dos períodos que mencionou – pré-literário ou, como ele chamou, da pré-alfabetização – seria não-urbano. A urbanização, para ele, não seria um processo decorrente apenas da Revolução Industrial.

Singer assim descreveu as transformações citadinas decorrentes da Revolução Industrial.

Com o advento da Revolução Industrial, as cidades experimentaram mudanças substanciais que levaram ao surgimento da cidade industrial moderna. O processo de industrialização teve por base uma profunda alteração nos modos de produção, expropriando o antigo artesão, o produtor direto, de suas ferramentas de trabalho, transformando-o paulatinamente em trabalhador assalariado. Nessas novas condições, o antigo produtor não mais possuía os instrumentos de trabalho, bem como perdera o controle das condições de produção, que passaram às mãos do empregador, que as subordinou ao capital (SINGER, 1975, p. 27).

Com isso, Singer (1975) descreveu o surgimento do fabricante – bem como da burguesia industrial – e da fábrica, ambos em cenário urbano e já nesse momento reconhecidamente capitalista. Observe-se, ainda, a explanação de Castells (1983, p. 22) quanto a esse período.

O desenvolvimento do capitalismo industrial, ao contrário de uma visão ingênua muito di-

fundida, não provocou o reforço da cidade e sim seu quase desaparecimento enquanto sistema institucional e social relativamente autônomo, organizado em torno de objetivos específicos. Com efeito, a constituição da mercadoria enquanto engrenagem de base do sistema econômico, a divisão técnica e social do trabalho, a diversificação dos interesses econômicos e sociais sobre um espaço mais vasto, a homogeneização do sistema institucional, ocasionam a irrupção da conjunção de uma forma espacial, a cidade, e da esfera de domínio social de uma classe específica, a burguesia.

As argumentações de Castells (1983) e de Davis (1972) são concordantes quanto ao fato de a Revolução Industrial ter provocado o surgimento de novas cidades – sem reforçar as preexistentes – e à emergência da burguesia industrial, nesse caso, de acordo com Singer (1975). Acrescente-se, ainda, que a Revolução Industrial acarretou mudanças substanciais nas relações entre campo e cidade, pois, num primeiro momento, os residentes rurais se transformaram em consumidores de produtos industriais, cuja matéria-prima provinha do campo e, posteriormente, revolucionou a “[...] tecnologia agrícola, passando a fornecer ao campo seus principais instrumentos de produção: arado de ferro, fertilizantes, tratores, colhedeiças, energia elétrica, vacinas, etc. [...]” (SINGER, 1975, p. 26). O processo descrito por Singer evidencia que, se em sua origem as cidades dependiam do campo, gradualmente as relações se tornaram de interdependência entre esses espaços.

CIDADE, URBANO E URBANIZAÇÃO

A síntese histórica sobre a origem e formação das cidades as mostrou como espaços onde se concentraram as classes dominantes e onde as alterações mais profundas ocorreram nas relações sociais de produção, advindas do desenvolvimento industrial. Esse é também o histórico do processo de urbanização – associado ao desenvolvimento do capitalismo – na maioria das sociedades ocidentais, sendo que, para Castells (1983, p. 16), urbani-

A Revolução Industrial acarretou mudanças substanciais nas relações entre campo e cidade, o crescente movimento de pessoas morando em cidades provoca mudanças irreversíveis em seus modos de vida tradicionais

zação é um termo que comporta, nitidamente, dois sentidos extremamente distintos:

- Concentração espacial de uma população a partir de certos limites de dimensões e de densidade.
- Difusão do sistema de valores, atitudes e comportamentos denominados 'cultura urbana'.

Dessas afirmações, pode-se observar que o primeiro sentido do termo urbano se fez praticamente com as mesmas características que Sjoberg (1972) atribuiu à definição de cidade. As diferenças entre essas definições ocorrem por conta das características que cada um dos autores lhes acrescentaram. Esse último autor se referiu à presença de uma variedade de especialistas e de uma elite culta – que, em outros termos, é o mesmo que falar da presença de uma estrutura de classes, como referida por Singer (1975), na medida em que essa elite estaria dispensada das atividades diretamente produtivas. Já Castells (1983, p. 16) se referiu à difusão de uma cultura urbana, que, em outro trecho, esclareceu se tratar de um sistema cultural característico das sociedades industriais capitalistas, de um lado situando-o em determinado momento histórico e, de outro, salientando seus aspectos imateriais. Esses últimos foram também identificados por Clark (1985, p. 61-62) quando afirmou que a urbanização é um “[...] processo social e não espacial que se refere às mudanças nas relações comportamentais e sociais que ocorrem na sociedade, como resultado de pessoas morando em cidades [...]”. Para esse autor, o crescente movimento de pessoas morando em cidades provoca mudanças irreversíveis em seus modos de vida tradicionais, o que implica necessariamente mudanças nos modos de pensar, sentir e agir.

A partir das explicitações de Castells, Sjoberg e Clark, observa-se que os termos cidade e urbano, pelas estreitas vinculações que exibem, passaram a ser utilizados como sinônimos, pelos mais diversos estudiosos, em que pese, inclusive, o fato de pertencerem a classes gramaticais distintas: um substantivo e um adjetivo. Nesse ponto, considera-se necessário fazer referência ao Dicionário Houaiss (HOUAISS; VILLAR; FRANCO, 2001), que permite compreender, parcialmente, as origens da associação conceitual entre cidade e urbano.

urbe s.f. (sXX cf. AGC) m.q. CIDADE ('aglomeração humana') ETIM. lat. urbs, is 'cidade'; p.opos. a campo;

urb(i) – el.comp. antepositivo, do lat. urbs, is 'cidade; p.opos. a campo'; der. latinos urbanitas, átis 'morada na cidade; urbanidade; fig. polidez, civildade' (HOUAISS; VILLAR; FRANCO, 2001, grifos da obra).

Tais verbetes mostram a etimologia latina do termo urbano significando cidade, acrescentando-lhe, ainda, “por oposição a campo”. Trazem também alguns termos derivados, de viés comportamental, como urbanidade e, figuradamente, polidez. Não é desprovida de lógica, portanto, a associação conceitual entre cidade e urbano e o uso quase indiferenciado que costumeiramente se faz desses termos.

Como adjetivo, entretanto, o termo urbano constitui uma qualidade ou característica que teoricamente pode ser atribuída – ou não – a determinado substantivo: área urbana, sítio urbano, valores urbanos, cultura urbana, etc. Assim, pelo menos gramaticalmente uma cidade poderia ser ou não urbana, o que, no caso, criaria o paradoxo – cidade não-urbana – que parece não existir, ao menos na literatura consultada das ciências sociais, ainda que Mendonça (2009) afirme, hoje, a possibilidade de uma cidade rural, outro paradoxo.

Ainda sobre esse tema, Souza (1999) foi clara ao observar a liberdade com que se confundem, em muitos dos textos produzidos, dois conceitos distintos: o urbano e a cidade. Dispensando-se de explicitar a associação conceitual entre esses termos, a autora, citando Santos (1992), assim os distinguiu: “[...] a cidade é o concreto, o conjunto de redes, enfim a materialidade visível do urbano enquanto este é o abstrato, porém o que dá sentido e natureza à cidade [...]” (SANTOS, 1992, p. 241, apud SOUZA, 1999, p. 9), o que, novamente, realçou os aspectos imateriais do fenômeno urbano.

Dentre os aspectos imateriais da cidade, Silva (2003, p. 109) chamou a atenção para

[...] três sentidos classicamente bem diferenciados [...]:

a) de *urbe*: como uma expressão material que se opõe ao *rus*, o mundo rural;

b) de *civitas*: uma complexa comunidade humana concentrada, formada por diferentes grupos sociais e instituições;

c) de *polis*, no sentido político e administrativo.

Segundo esse autor, esses sentidos devem ser vistos agora de forma integrada, de modo a enfrentar com eficiência as transformações impostas pelos atuais processos de globalização (SILVA, 2003, p. 110).

Além de ser o que dá sentido e natureza à cidade – que, em outras palavras, inclui implicitamente a “difusão de uma cultura urbana” nos termos de Castells –, urbano seria, também em princípio, tudo aquilo que teve origem em áreas ditas urbanas, que passou por um processo de urbanização, ou seja, recebeu a qualidade de urbano. Nesse sentido, vale lembrar que, para os arquitetos e administradores políticos, por exemplo, a abertura, melhoria ou alinhamento de uma rua ou calçadas, a extensão dos serviços de transporte, de água encanada ou esgotamento sanitário são chamados genericamente de urbanização. Isso porque, por seus altos custos financeiros, são oferecidos apenas quando há nos aglomerados uma população suficientemente adensada e com capacidade de compra e manutenção desses serviços.

Os conceitos de urbano, processo de urbanização ou fenômeno urbano se desenvolveram dentro das ciências sociais, que, por sua vez, constituíram seus objetos e estabeleceram seus respectivos métodos analíticos a partir do século XIX, em pleno florescimento da Revolução Industrial – que, alterando os modos de produção, entre outras coisas, reorganizou o espaço, demarcando, com nitidez, o urbano em oposição ao rural – e forte desenvolvimento do sistema capitalista. Assim é que, para Castells (1983), a qualidade de urbano só pode ser atribuída às cidades ou áreas que passaram pelo processo de urbanização decorrente da Revolução Industrial, que consolidou o capitalismo, com a consequente criação e difusão de um sistema de valores a ele característico.

Também para Lefebvre (1991, p. 3), a urbanização e a problemática urbana são efeitos induzidos pela industrialização, o que, aliás, caracterizaria a sociedade moderna, pelo fato de as cidades serem

preexistentes a esse processo. Urbanas, portanto, segundo esses dois últimos autores, se tornaram as aglomerações que surgiram no bojo do desenvolvimento industrial, pois as anteriormente existentes, como já mencionado, de modo geral, se degradaram.

Se a urbanização foi um dos efeitos da industrialização, verifica-se, a partir das primeiras décadas do século XX, uma dissociação gradativa entre esses processos em boa parte do mundo, fenômeno observado e analisado por Santos, especialmente em relação ao Brasil, em várias de suas obras (SANTOS, 1965, 1979a, 1981). Por esse motivo, importa registrar, por revelar um “olhar” europeu, o texto de Paquot (1992), na introdução do livro *Villes & Civilisation Urbaine: XVIIIe – XXe Siècle*. Em dado momento, o autor trata da urbanização no “terceiro mundo” (colocado entre aspas pelo autor), caracterizando-o como economias não-industriais, dando a entender, entre outras coisas, que se trata de um todo homogêneo.

Dans les économies non industrielles, ce qu'on nomme communément le «tiers-monde», l'urbanisation ne résulte pas de l'industrialisation, mais de l'explosion démographique, elle-même induite par les progrès médicaux, l'amélioration des rendements agricoles, l'interdépendance des économies nationales à l'échelle mondiale, etc. L'«Inflation urbaine du tiers-monde», pour reprendre l'expression de Paul Bairoch, ne s'articule pas nécessairement à une quelconque poussée industrielle au contraire, elle s'auto-produit démographiquement et provoque la floraison de mille et un petits métiers urbains que les statisticiens, qui ne peuvent pas en mesurer l'importance économique, regroupent sous le terme vague de «secteur informel» (PAQUOT, 1992, p. 12-13)¹.

Nesse trabalho, o referido autor reconheceu a existência de processos de urbanização não associados a processos industriais. Porém, é preciso registrar que a urbanização não foi homogênea –

¹ Nas economias não-industriais, essas a que se denomina comumente de “terceiro mundo”, a urbanização não resulta da industrialização, mas da explosão demográfica, induzida pelo progresso médico, melhoria dos rendimentos agrícola, interdependência das economias nacionais à escala mundial etc. A “inflação urbana do terceiro mundo”, para retomar a expressão de Paul Bairoch, não se articula necessariamente a um ímpeto industrial qualquer; ao contrário, ela se autoproduz demograficamente e provoca o florescimento de mil e um pequenos serviços urbanos que os estatísticos, que nem lhes podem medir a importância econômica, agrupam sob o termo vago de “setor informal” (Tradução nossa).

nem se fez de um só golpe –, seja nos países desenvolvidos, seja nos do terceiro mundo. Mas, se é verdade que tais processos não se articularam necessariamente “a um ímpeto industrial”, conforme afirmou aquele autor, é certo que apresentam características específicas derivadas de sua formação socioeconômica, incluindo os efeitos do período colonial – e de como isso influenciou a distribuição da população e os movimentos migratórios internos. De outro lado, o fenômeno da urbanização nesses países se fez sob a influência de seu modo de inserção nos processos políticos e econômicos mundiais, especialmente da posição na divisão internacional do trabalho, também em cada momento histórico.

Milton Santos abordou essas questões, relativamente ao Brasil e a outros países subdesenvolvidos, em diversos trabalhos, como, por exemplo: *A Cidade nos Países Subdesenvolvidos* (1965), *Manual de Geografia Urbana* (1981), *A Urbanização Brasileira* (1994), *As Cidades do Terceiro Mundo* (1971) e *O Espaço Dividido: Os Dois Circuitos da Economia Urbana nos Países Subdesenvolvidos* (1979b), entre outros. Além disso, se na América Latina, de modo geral, e no Brasil, em particular – como registrado especialmente por esse autor em seus trabalhos mencionados acima –, nem sempre o crescimento e desenvolvimento urbanos estiveram associados aos processos industriais, também nunca resultaram de uma explosão demográfica, como mencionou Paquot (1992). É verdade que houve um crescimento populacional acelerado durante algumas décadas, decorrente, num primeiro momento, especificamente, dos avanços e maior cobertura dos procedimentos médicos – como apropriadamente mencionou esse autor francês –, que fizeram baixar as taxas de mortalidade geral e, especialmente, da mortalidade infantil, mantendo vivo maior número de pessoas, por mais tempo. Contudo, num segundo momento, os avanços da medicina, facilitando o controle da concepção, fizeram sua parte na redução do número de filhos. Acrescenta-se a isso a modernização e a ampla penetração dos meios de comunicação de massa,

**A urbanização não foi
homogênea – nem se fez de
um só golpe –, seja nos países
desenvolvidos, seja nos do
terceiro mundo**

que contribuíram para a troca de experiências e informações científicas, possibilitando a redução das taxas de fecundidade em todos os cantos do país e em todos os níveis e classes sociais, como exposto por Souza (1996). Observe-se que tais processos contribuíram, portanto, para uma desaceleração do crescimento demográfico, sendo que, segundo a mesma autora, deve-se atentar para o fato de que nunca houve o risco de uma explosão demográfica, já que modos de controle da natalidade eram praticados, especialmente nas camadas médias e altas da população, desde as primeiras décadas do século XX.

Percebe-se, portanto, em Paquot (1992), uma visão ideologizada da urbanização nos países subdesenvolvidos, como se formassem um bloco homogêneo, não industrializado e cuja urbanização decorresse de uma população em crescimento acelerado, que, não encontrando fontes de renda oriundas do emprego no setor industrial, se abriga na prestação de serviços informais – no sentido de não contarem com cobertura previdenciária. Apesar da existência de um setor informal inchado, no que o citado autor tem razão, seu crescimento, pelo menos nas cidades brasileiras, tem razões – não explicitadas aqui, por não fazerem parte dos objetivos deste trabalho – também não vinculadas, como se viu acima, a um explosivo crescimento demográfico.

A origem das cidades brasileiras, de modo geral, e das baianas, em particular, é bastante diversificada. Algumas surgiram e se desenvolveram a partir de missões religiosas em aldeamentos indígenas, outras como entrepostos comerciais ou de abastecimento, bastante comuns na zona costeira, originando as cidades portuárias. Entrepostos comerciais ou de abastecimento também estiveram presentes no interior, a partir de cruzamentos de passagens de mercadores itinerantes, de comerciantes ou transportadores de gado.

Esses não foram os únicos processos, mas são dos mais frequentes na origem do cenário urbano brasileiro. O crescimento demográfico e o desenvolvimento socioeconômico desigual imprimiram

maior importância a determinadas aglomerações, assim como decisões político-administrativas promoveram subdivisões em várias delas, criando novas cidades e municipalidades. Desses processos e outros não mencionados resultou a existência, no ano 2000, de cerca de 5.500 cidades brasileiras, das quais 417 na Bahia.

A variabilidade da origem, dos portes demográficos e do desenvolvimento econômico dos aglomerados urbanos é enorme não apenas no Brasil, mas no mundo todo, o que torna muito difícil, senão impossível, estabelecer bases satisfatórias comuns de comparabilidade ou análise. Para tanto, seria necessária uma definição que, de fato, não existe como tal, exatamente por causa dessa variabilidade das características do objeto cidade, sendo que cada pesquisador estabelece os conceitos a partir dos quais vai desenvolver seu trabalho. Observem-se alguns exemplos começando com Claval (1981, p. 4), que afirmou ter partido da ideia de que a cidade se destina a maximizar a interação social, daí se podendo esclarecer a localização dos centros, a formação das redes e a estrutura interna desse espaço.

Perguntando o que é cidade, Thomlinson (1969) observou que nem cientistas sociais ou governos entram em acordo sobre uma definição comum, havendo discordâncias entre instituições de um mesmo país, como nos Estados Unidos. Para tanto, ele levantou e descreveu detalhadamente 16 tipos diferentes de critérios de abordagem na busca de uma caracterização de cidade, sendo que o 16º, segundo ele próprio envolvendo vários dos elementos listados, definiria uma cidade, aproximadamente, como uma larga aglomeração de pessoas morando em uma área construída de modo contíguo, cujas funções seriam produzir bens não agrícolas e serviços e, mais particularmente, distribuir todo tipo de bens e serviços, desenvolvendo, como resultado dessas atividades, um modo de vida caracterizado pelo anonimato, controles secundários e contatos impessoais e segmentados com outras pessoas. Thomlinson (1969, p. 41-42) referiu ainda que essas características têm muito maior semelhança com uma complexa área metropolitana do que com uma simples cidade.

O autor, como se observa, criticou sua própria definição, apontando seus limites em relação a ci-

dades isoladas – sem referência ao porte – e, com isso demonstrando, na prática, a dificuldade de um consenso. Beaujeu-Garnier (1980), por sua vez, trouxe uma contribuição de Aydalot (1976), que teria condensado o pensamento de vários especialistas da seguinte forma:

[...] a cidade existe concretamente; é o quadro do exercício de uma função social (cultura, valor, proteção do indivíduo); é o elemento funcional de um sistema econômico; o quadro de um poder de decisões exercidas por uma burguesia coerente; é uma unidade definida pelo cotidiano do mercado de trabalho (AYDALOT, 1976, apud BEAUJEU-GARNIER, 1980, p. 19).

Essa autora, analisando o texto de Aydalot, salientou, nele, as áreas de pesquisa das várias ciências sociais. Assim é que o existir concretamente é de interesse da Geografia, a função social é área da Sociologia, mas a concepção funcional seria preocupação dos economistas, e por aí adiante para, a seguir, trazer sua própria conceituação.

O importante é considerar que a cidade, concentração de homens, de necessidades, de possibilidades de toda a espécie (trabalho, informação), com uma capacidade de organização e transmissão, é ao mesmo tempo sujeito e objeto. Enquanto objeto, a cidade existe materialmente; atrai e acolhe habitantes aos quais fornece, através da sua produção própria, do seu comércio e dos seus diversos equipamentos, a maior parte de tudo que eles necessitam; a cidade é o lugar que favorece os contactos de toda a natureza e maximiza os resultados; a cidade contribui essencialmente para a dupla ligação entre o espaço periférico que mais ou menos domina e o espaço longínquo com o qual mantém ligações complexas. Mas o corolário desta **função objeto** é um verdadeiro papel de intervenção, de **função sujeito**. O quadro urbano, o ambiente urbano exercem influência nos seus habitantes; podem transformá-los pouco a pouco; pelas suas exigências (alimentação, matérias-primas, comércio), a cidade desempenha papel importante nessas atividades internas e periféricas; pelo seu próprio poder, a cidade favorece, difunde ou bloqueia os diversos impulsos vindos do exterior. Se o homem utiliza e

molda a cidade, a recíproca é igualmente verdadeira (BEAUJEU-GARNIER, 1980, p. 19, 22, grifos da autora).

A mesma autora apontou ainda que o papel que a cidade desempenha nas sociedades humanas e que pode variar em função de seu tamanho, equipamentos e riqueza ou 'poder', se mantém, ao longo do tempo, relativamente igual, que é o de ser "[...] uma organização mediana entre os indivíduos e grupos locais, por um lado, e o meio exterior do outro [...]" (BEAUJEU-GARNIER, 1980, p. 22). Sua conceituação trouxe a questão da influência recíproca dos homens sobre o ambiente urbano e desse sobre os homens.

Esse levantamento histórico e bibliográfico – mesmo longe de se esgotar – sobre cidades, seu surgimento e desenvolvimento, bem como dos processos de urbanização, teve como finalidade compreender a natureza socioespacial do surgimento das cidades e do urbano, tal como pode ser percebido nesse momento. Visou, além disso, verificar os modos como esses conceitos, objetos e processos, vêm sendo tratados pelos diversos autores. A delimitação do conceito, com o qual se trabalha neste estudo, depende, ainda, de outros elementos vistos a seguir.

ÁREAS URBANAS: PORTE, FUNÇÕES, CENTRALIDADE E MERCADO

Os estudos sobre cidades ou áreas urbanas, pelo menos nos ambientes técnico-acadêmicos, quase sempre têm como referência aglomerações de médio ou grande porte, a exemplo de Corrêa (1989), Carlos (1994) ou Vasconcelos (1999; 2001), para citar apenas alguns. Isso parece indicar a existência de uma noção consensual de urbano, associada a uma quantidade considerável de residentes. Contudo, nem sempre é possível saber, com precisão, a que dimensão um autor se referiu ao qualificar uma aglomeração como de pequeno, médio ou grande porte, porque essas são noções de grandeza sobre as quais não há consenso.

Alguns consideram de grande porte apenas as cidades de um milhão de habitantes ou mais, en-

quanto outros incluem nessa categoria aquelas a partir de 500 mil residentes. Assim, um aglomerado com 500 mil habitantes tanto pode ser enquadrado como de porte médio, quanto de grande porte, a depender do ponto de vista e dos objetivos de cada pesquisador. Com relação aos pequenos espaços urbanos, ou às pequenas cidades – menos de 20 mil habitantes –, o problema dos que pretendem observar tais unidades tem sido encontrar na literatura estudos urbanos referentes a elas.

Grosso modo, os portes demográficos constituem o ponto de partida na demarcação de objetos e áreas de estudos urbanos, para os quais a importância de uma cidade se fundamenta no volume de sua população e nos tipos de relações socioespaciais – que vão determinar a produção desse espaço –, traduzidas pelas demandas sociais, econômicas e políticas envolvidas. Urbano ou não-urbano, o espaço constitui uma realidade objetiva, um produto social em permanente processo de transformação, pois para estudá-lo é necessário...

[...] apreender sua relação com a sociedade, pois é esta que dita a compreensão dos efeitos dos processos (tempo e mudança) e especifica as noções de forma, função e estrutura, elementos fundamentais para a nossa compreensão da produção de espaço (SANTOS, 1992, p. 49).

Ao abordar a cidade, Corrêa (1989, p. 7) considerou como urbano “[...] o espaço de uma grande cidade capitalista [...]” (CORRÊA, 1989). Para esse autor, portanto, cidade, além de ser urbana e capitalista, também é grande, sem lhe definir especificamente o porte.

A obra de Vasconcelos (1999) constitui outro exemplo de como as noções de cidade e de urbano estão associadas às grandes aglomerações. Nela, um bom número de autores e pensadores da Geografia e áreas afins – que estudaram e escreveram sobre cidades entre os séculos XIX e XX – trataram, na prática, apenas de cidades que em cada época, país ou região se destacavam principalmente por seu porte demográfico e, a seguir, por sua impor-

tância política, administrativa, comercial, histórica, religiosa, estratégica, etc.

A constatação de que, para a grande maioria dos autores, cidade e urbano se referem a grandes aglomerações, além de focar um objeto facilmente reconhecível, demonstra, em vários casos, a existência de dificuldades em estabelecer parâmetros de comparabilidade com unidades de menor tamanho. Valores numéricos como o porte demográfico, apesar de sua aparente objetividade, pouco esclarecem quando se busca estabelecer comparações entre países ou mesmo regiões de um país – como no caso do Brasil. Não foi sem motivo que Leão (1993), tratando das diferenças de classificação de urbano em diversos países, afirmou que, pelo fato de que cada país adota seu próprio critério, se alguém tentasse comparar as estatísticas mundiais baseando-se em um único critério, logo desistiria da empreitada, dadas as dificuldades de realização que surgiriam. Nesse mesmo sentido, Santos (1979a, p. 7) assim se referiu: “Os critérios sobre o que é ‘urbano’, quase tão numerosos quanto os países a que se referem, são tão diversos que não permitem nenhuma tentativa de generalização”.

Amorim Filho e Rigotti (2002), buscando a caracterização de cidades médias, mostraram a variabilidade dos limiares demográficos que separam pequenas e médias cidades na América do Sul. Na Argentina, por exemplo, a cidade média pode variar de 50 mil a um milhão de residentes; já na Bolívia, a amplitude vai de 3.000 a mais de 50 mil habitantes. Esses autores – e não apenas eles – afirmaram que limites demográficos não são suficientes para classificar as cidades, mas que se devem levar em consideração os aspectos ligados às funções, posição na rede urbana e a localização geográfica da aglomeração. Também para Souza (2003, p. 31), o porte demográfico pouco esclarece sozinho, pois “[...] o que explica as características econômico-espaciais, em matéria de diversificação, sofisticação e centralidade, é o que ela representa enquanto mercado [...]”.

A respeito, portanto, de um valor numérico para definir uma área como urbana, sabe-se que a Organização das Nações Unidas (ONU) utiliza, como critério geral, o porte de 20 mil habitantes. Assim também, no Brasil, o Estatuto da Cidade (BRASIL,

2001), em seu Título VII (Da Ordem Econômica e Financeira), Capítulo II (Da Política Urbana), prevê o seguinte:

Art. 182. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.

§ 1º. O plano diretor, aprovado pela Câmara Municipal, **obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes**, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana (BRASIL, 2001, grifos nossos).

Isso significa o reconhecimento de um indicador de urbanização na marca de 20 mil habitantes. De outro lado, fica claro que o Estatuto reconhece que as cidades de menor porte são administráveis e podem crescer sem um plano diretor, pois não têm as complexidades geradas pelas demandas de 20 mil residentes, nem dispõem dos recursos necessários para custear uma obra de tal envergadura, que implica a mobilização de inúmeros técnicos especializados para elaboração de estudos, pesquisas, diagnósticos etc.

Autores como Martine (1993) e Andrade e Serra (1997) adotaram 20 mil habitantes como limite mínimo para considerar uma aglomeração como urbana em seus trabalhos. Para eles, cidades pequenas teriam entre 20 e 50 mil habitantes, enquanto no outro extremo estariam as grandes cidades, com 500 mil residentes ou mais. Cidades médias ou intermediárias estariam entre 50 mil e 500 mil habitantes e as metrópoles contariam com pelo menos um milhão de pessoas. Praticamente inexistem referências ou estudos sobre cidades com menos de 20 mil habitantes e um exemplo que confirma isso é um trabalho de pesquisa de Nunes (1981), denominado *Nordeste: As Pequenas Cidades e o Planejamento Local*, no qual a cidade selecionada na Bahia foi Cruz das Almas, que, em 1980, já contava com mais de 20 mil habitantes.

Comentando os graus de urbanização em diversas partes do mundo, Souza (2003) fez referências a estimativas que apontam crescimento generalizado e constante do percentual da população mundial

vivendo em núcleos com mais de 5.000 habitantes, montante que, muito generalizadamente, ele considera poder ser aceito como contingente de população urbana. Fica claro que, para esse estudioso, 5.000 habitantes é um valor – ainda que quatro vezes menor que o proposto pela ONU ou pelo Estatuto das Cidades – minimamente aceitável na caracterização de um espaço urbano, pelo menos no Brasil.

Silva, Leão e Silva (1989), num estudo comparativo do crescimento urbano em quatro décadas na Bahia (1940-1980), agregaram as populações das cidades por classe de tamanho e consideraram que:

Para 1980, seria possível juntar também pela sua importância e em função da disponibilidade de informações, o papel dos grandes povoados da Bahia. Nesse ano, o Estado da Bahia dispunha de nove povoados com mais de 5.000 habitantes [...] (SILVA; LEÃO; SILVA, 1989, p. 207).

Há, portanto, uma concordância entre esses autores brasileiros, de que, diante da diversidade das características entre países e regiões e dos processos de urbanização, pode-se aceitar como urbano um espaço com 5.000 habitantes.

Pelletier e Delfante (1997, p. 15) definiram cidade – sempre urbana – como “[...] uma concentração humana com tamanho mínimo de 2.000 habitantes, onde a atividade fundamental é a função serviços, função essa muitas vezes associada à da indústria [...]”. Esses autores, cuja referência é o continente europeu, assumiram que sua definição é vaga, abarcando uma multidão de realidades diferentes. Todavia, aceitaram um porte demográfico que é um décimo da proposição da ONU como suficiente para definir uma cidade, ainda que não isoladamente, mas apoiado em algumas outras características. Vale lembrar aqui que o desenvolvimento socioeconômico europeu, bem como sua organização espacial, política e territorial, guardam considerável distância da realidade brasileira, especialmente das regiões menos industrializadas. Isso significa que a estrutura econômica e a distribuição de serviços à disposição de uma aglomeração com 2.000

habitantes na Europa são qualitativa e quantitativamente diferentes das de mesmo porte no Brasil e, mais ainda, no semiárido brasileiro.

No trabalho de Rodriguez González (1997), uma minuciosa análise dos recentes processos de urbanização dos aglomerados rurais da Galícia – cujos portes variavam entre 2.000 e 15.000 pessoas –, as diferenças acima podem ser observadas com bastante propriedade. O trabalho apresenta um diagnóstico das especificidades

da urbanização nessa região da Espanha, apontando – entre as diversas variáveis de análise – os processos de integração territorial que contribuíram para a urbanização interiorana, salientando, entre eles, uma industrialização com base em iniciativas e recursos locais, em estreito contato com o espaço agrário de sua área de influência.

Essa é uma realidade absolutamente díspar em comparação com o interior da Bahia, especialmente com o semiárido, onde as inúmeras sedes municipais de pequeno porte – e mesmo as de porte médio – são pontos esparsos num território quase equivalente ao da própria Espanha, com baixos níveis de integração social, econômica ou política com o estado ou com o país.

Do conjunto de argumentos expostos, observa-se que, teoricamente, o volume mínimo de população aceitável como área urbana para inclusão em um estudo varia em função do tamanho médio das localidades do espaço sob análise. Embora sem um cálculo de correlação estatística, parece claro que os analistas de países ou regiões com muitas cidades grandes e áreas densamente povoadas tendem a estabelecer como limites populacionais mínimos volumes de população maiores que os que se interessam por regiões pontilhadas de pequenos núcleos populacionais. Esses últimos analistas, por sua vez, tendem a aceitar como urbanas aglomerações de menores limites demográficos, ainda que não se atenham apenas a esses aspectos. Contudo, quase sempre o que se deseja é extrair uma regra geral que possa ser aceita o mais amplamente possível.

Santos (2005, p. 87), buscando definir as aglomerações “[...] em seu nível mais fundamental,

Diante da diversidade das características entre países e regiões e dos processos de urbanização, pode-se aceitar como urbano um espaço com 5.000 habitantes

abaixo do qual não se pode mais falar da existência de verdadeira cidade [...]”, usou o conceito de cidade local “[...] a dimensão mínima a partir da qual as aglomerações deixam de servir às necessidades da atividade primária para servir às necessidades inadiáveis da população, com verdadeira ‘especialização do espaço’[...]”.

Uma tentativa de regra geral é o que Veiga (2002), constatando a diversidade da realidade brasileira, trouxe a público quando propôs que se considerassem urbanos os municípios (*sic*) a partir de 20 mil habitantes. Porém, ele próprio observou que muitos dos municípios brasileiros possuem populações menores que essa, mas têm alta densidade demográfica e se localizam em regiões metropolitanas ou em sua área de influência. Portanto, localização e densidade demográfica – mínima de 80 habitantes por km², conforme sua proposta –, também deveriam ser combinadas ao tamanho da população para definir quais municípios, no Brasil, seriam ou não urbanos. Note-se que esse autor propôs considerar urbanos ou rurais os territórios dos municípios como um todo, sugerindo que seus residentes sejam classificados a partir do enquadramento do município, independentemente do local de moradia – se em aglomerados mais ou menos densos, ou se em domicílios em áreas esparsas – e do tipo de ocupação dessas pessoas – se em atividades primárias, secundárias ou terciárias.

A modernização da agricultura brasileira, ocorrida a partir da segunda metade do século XX, fez-se, predominantemente, a partir dos municípios e regiões economicamente mais desenvolvidos e de populações majoritariamente urbanas, acentuando as desigualdades socioeconômicas regionais, o que, de qualquer modo, são a marca do desenvolvimento capitalista. A partir dos anos 80, um conjunto de novas transformações – que Graziano da Silva (1999) denominou de Novo Rural² – imprimiu maior

²O Novo Rural se caracteriza, entre outras coisas, pelo crescimento, transformação ou penetração no campo de uma série de atividades não-agrícolas, como a agroindústria e o turismo, especialmente o voltado para a exploração de amenidades paisagísticas.

Diversos pesquisadores já apontaram não fazer mais sentido uma diferenciação urbano-rural uma vez que tais distinções surgiram a partir das transformações patrocinadas pela Revolução Industrial, quando então campo e cidade eram efetivamente diferentes

proximidade ou inter-relação entre atividades agropecuárias, industriais e de serviços, com as áreas e atividades urbanas, dificultando ainda mais a diferenciação entre urbano e rural. Ressalte-se que diversos pesquisadores já apontaram não fazer

mais sentido uma diferenciação urbano-rural – e talvez mesmo nas distinções entre os setores econômicos –, uma vez que tais distinções surgiram a partir das transformações patrocinadas pela Revolução Industrial, quando então campo e cidade eram efetivamente diferentes e as atividades econômicas exercidas nessas áreas eram claramente discerníveis umas das outras. No campo se vivia da agropecuária e nas cidades do emprego industrial ou do comércio. Mas a contínua evolução tecnológica fez o mundo muito mais complexo, tornando quase impossível saber onde uma cidade acaba e onde se inicia o campo, pois as cidades se expandem para além de seus limites, extravasam e levam para o campo atividades caracteristicamente urbanas. Por esse motivo, diz-se não haver sentido em continuar tentando delimitar, definir ou mesmo manter essas distinções.

Santos (1994), ao examinar diferenciais de crescimento populacional, entre 1960 e 1980, distinguiu população agrícola de rural. Mostrou com isso que, enquanto a população agrícola – pessoas ocupadas em atividades agropecuárias – aumentava, a rural mantinha um crescimento irrelevante, fruto da existência de trabalhadores agrícolas sazonais, também chamados bóias-frias, residentes nas áreas urbanas, o que considerou “[...] um complicador a mais para nossos velhos esquemas cidade-campo” (SANTOS, 1994, p. 33).

Singer (1975) também já havia colocado que a divisão do trabalho entre campo e cidade sofreu tão amplas transformações que é perfeitamente possível duvidar da distinção entre campo e cidade, pois

[...] não é difícil prever uma situação em que a maioria da população ‘rural’, no sentido ecológico, se dedique a funções urbanas e que a prática da agricultura – mecanizada, automatizada, com-

putadorizada – em nada se distingue das demais atividades urbanas (SINGER, 1975, p. 27).

Graziano da Silva (1999), além de considerar que está cada vez mais difícil delimitar o que é rural e o que é urbano, afirmou que essa diferença é cada vez menos importante e que, do ponto de vista espacial, o rural, hoje, só se entende como uma continuidade do urbano. Já do ponto de vista das atividades econômicas, “[...] as cidades não podem mais ser identificadas apenas com a atividade industrial, nem os campos com a agricultura e a pecuária” (GRAZIANO DA SILVA, 1999, p. 1).

Beaujeu-Garnier (1980), mencionando um texto de Weber, considerou que mais complicado que estabelecer limites estatísticos por área de residência ou atividade seria o que chamou de limites psicológicos, pois informados e “massacrados” pela publicidade veiculada pelos modernos meios de comunicação de massa – principalmente rádio e televisão – que atingem lugares cada vez mais distantes; liberados pela mecanização de algumas tarefas específicas; mais reivindicativos em termos de salários e condições de trabalho e com maior capacidade de deslocamento, rurais e urbanos estariam se tornando menos diferentes uns dos outros (BEAUJEU-GARNIER, 1980, p. 15). Na sequência, a mesma autora citou Derek Senior (1966), para quem também o urbano e o rural já não apresentam diferenças significativas pelo “[...] desenvolvimento revolucionário das comunicações e dos transportes, na industrialização que se opera em todas as atividades, inclusive na agricultura, no impacto generalizado da educação e cultura de massas [...]” (DEREK SENIOR, 1966, apud BEAUJEU-GARNIER, 1980, p. 15).

Essas afirmações são relevantes num contexto de trabalho que busca compreender os espaços de cidades muito pequenas, sedes de municípios sustentados à base da economia agrícola, onde boa parte da população em atividade, trabalhando na agricultura ou pecuária, por vezes, busca complementação de renda na área urbana.

Voltando ao tema cidades, observa-se que na análise de seu crescente nível de complexi-

dade, refletido em sua organização social e espacial – mas sob outro ângulo de observação –, devem-se acrescentar os aspectos funcionais que as caracterizariam. Para Weber (1979, p. 69-70), por exemplo, a característica de uma cidade, em sentido econômico, é ser “um local de mercado”, um local de “[...] intercâmbio regular, e não ocasional de mercadorias na localidade [...] no qual em virtude de uma especialização permanente da produção econômica também a população não-urbana se abastece [...]”.

Christaller (1966, p. 16) informava que não observaria a aparência do todo das cidades, mas apenas as características que considerava

Christaller informava que não observaria a aparência do todo das cidades

[...] decidedly important to the meaning of the town and the geography of settlements. It is that meaning which Gradmann has called the chief profession of a town, namely, “to be center of its rural surroundings and mediator of local commerce with the outside world” (GRADMANN, 1916, p.427).

As one might think, this chief profession affects the small country towns which are [...] nothing more than the centers of their rural surroundings. But it also affects in the same way the larger towns, not only in respect to their immediate vicinities, but also in respect to their places in systems of many smaller regions. All regions have some centers which are closer, yet their centers of a higher order. Are found in larger towns which satisfy those demands of the country and of the smaller towns which the little towns are not able to satisfy.³

Por essa via, o autor ampliou e generalizou a afirmação de Gradmann assegurando que “[...] a principal função – ou característica – de uma cidade é ser centro de uma região” (CHRISTALLER, 1966, p. 16.). Desse modo, ele introduziu o conceito de “lugares centrais” referindo-se às cidades – mas não apenas a elas – como localidades cuja

³ [...] decididamente importantes para o significado da cidade e para a geografia dos assentamentos. É o sentido que Gradmann (1916, p. 427) chamou de principal função de uma cidade, a saber, ‘a de ser o centro dos arredores rurais e mediadora do comércio local com o mundo exterior’. Como se pode perceber, essa função principal afeta as pequenas cidades do campo, que [...] nada mais são que centro dos arredores rurais. Mas afeta também [...] as grandes cidades, não apenas com relação a sua vizinhança imediata, mas também com respeito a seus lugares em sistemas de regiões menores. Todas as regiões têm alguns centros que estão mais próximos, no entanto, seus centros de mais alta ordem são encontrados em cidades maiores, que satisfazem as demandas do campo e das cidades menores, que não estão aptas a satisfazê-las (Grifos do autor. Tradução nossa).

centralidade estaria referida a sua importância com vistas à região circundante, estabelecendo a noção de rede hierarquizada de cidades, ou lugares centrais. A centralidade, para esse autor, é um princípio de ordem existente na natureza, que pode ser encontrado nas formas humanas de vida comunitária. Para ele, essa ordem centralística permanece mesmo nas importantes cidades modernas, embora não de modo tão visível, é claro, como nas cidades medievais. Referia-se, assim, “[...] menos à mera localização espacial que à função em sentido mais abstrato [...]” (CHRISTALLER, 1966, p. 18.), que seria a capacidade de produzir e distribuir bens e serviços para suprir uma dada região. Sua importância seria medida pelo tamanho da região atendida. E, mais ainda, “[...] não é a produção de bens, mas a oferta de bens e a prestação de serviços que estão associados ao lugar central. Em economia a oferta de serviços é associada à oferta de bens” (CHRISTALLER, 1966, p. 20.).

Esse autor distinguiu, ainda, lugares centrais de lugares dispersos – aqueles que não são centros – referidos a uma região inteira. Sobre esse aspecto, Hassinger (1910 apud CHRISTALLER, 1966, p. 24) estabeleceu que tal distinção é

[...] different from the distinction between centripetal settlements (towns in which the economic interests of the inhabitants are mainly directed to the center of these settlements) and centrifugal settlements (villages in which the area of economic activity of the inhabitants lies at the periphery) [...].⁴

Nesse caso, o autor identifica dois tipos de aglomerações – as quais ele distingue inclusive com o uso de termos diferentes (*town* - cidade e *village* - povoado) – com arranjos espaciais que, ou atraem as atividades econômicas para a área central da cidade (*town*), ou as dirigem para a periferia do povoado (*village*). O conceito de centralidade, portanto, foi estabelecido também com referência à região como um todo e de modo a proceder a uma hierarquização das cidades em rede.

Corrêa (1996), tendo por ponto de partida a obra

de Christaller, afirmou que a rede de localidades centrais se constitui em uma forma de ocupação e organização do espaço, vinculado ao capitalismo, tendo as cidades – interligadas pelo comércio atacadista, varejista e de serviços – como locais que cumprem, simultaneamente, dois papéis complementares: de um lado, se constituem em meio para o processo de acumulação capitalista e, de outro, servem para a reprodução das classes sociais.

Em já citado estudo de Corrêa (1989, p. 7), o espaço urbano foi identificado como um conjunto de diferentes usos do solo, onde se definem áreas

[...] como o centro da cidade, local de concentração de atividades comerciais, de serviços e de gestão, áreas industriais, áreas residenciais distintas em termos de forma e conteúdo social, de lazer e, entre outras, aquelas de reserva para futura expansão. Esse complexo conjunto de usos da terra é, em realidade, a organização espacial da cidade ou, simplesmente, o espaço urbano, que aparece assim como espaço fragmentado.

Como definição que tem em vista a grande cidade capitalista, tais características podem ser identificadas, com intensidades variadas, nas diferentes aglomerações brasileiras. Mas se deve considerar também que, quanto menor seu porte demográfico e menor importância socioeconômica, menos visível se torna a fragmentação de seu espaço ou a variabilidade dos usos da terra. O que não quer dizer que essas características não existam.

Quanto à questão da ocupação da população economicamente ativa, embora não abordada diretamente, esteve presente, mesmo *en passant*, nos diferentes modos de definir ou caracterizar cidades e espaços urbanos, a exemplo dos citados Sjöberg (1972) e Singer (1975). Esses autores mencionaram a presença nas cidades de uma variedade de especialistas não-agrícolas e a divisão do trabalho entre campo e cidade, que, com o desenvolvimento dos processos industriais, criou o operário, ou trabalhador das fábricas, a partir da expropriação paulatina dos artesãos e dos trabalhadores rurais.

Uma das principais características de uma cidade, portanto, é contar com parte de sua população economicamente ativa ocupada nos setores industriais, de comércio e de serviços. Mas vale lembrar

⁴ [...] diferente da distinção entre assentamentos centrípetos (cidades nas quais o interesse econômico dos habitantes está principalmente dirigido ao centro desse aglomerado) e assentamentos centrífugos (aldeias nas quais a área das atividades econômicas dos habitantes se liga à periferia) [...] (HASSINGER, 1910, apud CHRISTALLER, 1966, p. 24, tradução nossa).

que, em muitos casos, o crescimento urbano no Brasil pouco ou nada tem a ver com os processos de industrialização, ainda que, em algum momento, a instalação de indústrias tenha ajudado a consolidar as características urbanas.

Em síntese, os autores, ao tratarem do urbano, falam das cidades e como, para a Geografia, importa compreender o espaço enquanto instância socialmente produzida, a referência para conceituar urbano, neste trabalho, são as definições desse objeto expostas em Corrêa (1989), Souza (2003) e Silva e Silva (1991), assim sintetizadas.

Uma cidade – entendida como espaço urbano e socialmente produzido – deve conter certo número de habitantes, vivendo em um aglomerado com certa centralidade econômica, algumas características espaciais – refletidas na multiplicidade de uso do solo – e certa diversidade econômica articulada com a presença de classes sociais distintas, além de alguma proporção de residentes ocupados em atividades não-agrícolas.

A análise das pequenas cidades é feita à base, principalmente, desse conceito, ainda que não exclusivamente.

NOTAS SOBRE O URBANO E AS PEQUENAS CIDADES

Não havendo consenso sobre o porte demográfico de uma localidade, nem sobre a proporção de população ativa ocupada em atividades não-agrícolas, para considerá-la urbana, a diferenciação do uso do solo e a estratificação social, mesmo incipientes, são aspectos que assumem, nesse caso, maior preponderância na caracterização das pequeníssimas cidades.

Acrescente-se que áreas urbanas não surgem apenas a partir das necessidades das localizações industriais, mas também como apoio às atividades da agricultura, pecuária, etc. É o caso de Feira de Santana, na Bahia, ou Barretos, em São Paulo. Há também cidades que se estruturaram a partir da necessidade de concentração de funções administrativas – Rio de

Janeiro e Brasília, por exemplo – ou como centro de atividades religiosas: Aparecida do Norte, em São Paulo, Juazeiro do Norte, no Ceará. Como se observa, o cenário urbano brasileiro é bastante diversificado.

Uma pesquisa levada a efeito em três cidades do semiárido baiano (LOPES, 2005)⁵ – a maior delas com cerca de 5.200 habitantes, em 2000 – demonstrou que possuíam, mesmo incipientemente, as características mencionadas no conceito acima, como se descreve a seguir. Tais cidades são sedes de municípios – Novo Triunfo, Santa Brígida e Sítio do Quinto – com populações entre 13.600 e 17.000 habitantes, em 2000,

classificadas majoritariamente como rurais. Esses municípios, distantes mais de 10 km da estrada BR-110, que leva a Paulo Afonso, são sustentados à base de uma economia agrícola tradicional, além dos ingressos do Fundo de Participação dos Municípios (FPM).

Na pesquisa, não-amstral, com residentes nessas sedes, verificou-se a presença de pessoas ocupadas em atividades ditas urbanas (comércio e serviços) e também de pluriativas, aquelas que dividem seu tempo entre atividades no setor primário e secundário.

Entre as questões próprias à configuração do espaço urbano, observou-se uma diferenciação no uso do solo, pois evidentemente as atividades de comércio e serviços, em cada uma delas – inclusive as de administração do município, como prefeitura, secretaria municipal de educação e de abastecimento (mercado municipal), delegacia, posto de saúde, correio e outros – espalhavam-se em uma área nitidamente central. Fato observável inclusive pela contínua circulação de pessoas em todas as horas do dia.

As atividades comerciais nessas sedes municipais são do tipo tradicional e semelhantes às de qualquer bairro popular de uma cidade grande, ou seja, lojas

⁵ A escolha dessas cidades se deu por se localizarem na área mais seca do semiárido baiano — Região Econômica Nordeste, atual Território de Identidade Semiárido Nordeste II —, praticamente equidistantes dos maiores centros urbanos do estado, portes demográficos da mesma ordem de grandeza, sedes de municípios voltados, principalmente, para atividades agrícolas tradicionais, os quais, em 2000, registraram crescimento populacional muito acima da média da Bahia, portanto sugestivo de imigração líquida.

de materiais de construção, móveis, calçados, confecções, armarinho e papelaria, farmácia, mercadinho, bar/restaurante e padaria. Os bares constituem parte das parcas fontes de lazer locais e eventualmente funcionam como discoteca nos fins de semana, ou no dia da feira. Em alguns desses bares funcionavam mesas de sinuca ou aparelhos de jogos eletrônicos. No item lazer, em Novo Triunfo e Sítio do Quinto foram vistas piscinas de aluguel, que mais pareciam grosseiros tanques, obviamente sem filtros de tratamento de água.

Nenhuma agência bancária foi encontrada nessas cidades, nem se observaram lojas de eletroeletrônicos. As lotéricas e agências de Correio – além de suas atribuições normais –, em convênio com a Caixa Econômica Federal, Banco do Brasil e outra instituição privada se encarregam dos serviços financeiros mais simples, como os recebimentos de contas de serviços (água e energia) e boletos diversos, bem como pagamento dos proventos de aposentadorias e pensões. Apenas em Sítio do Quinto, onde a circulação de riqueza é, aparentemente, maior, havia uma caixa eletrônica do Banco do Brasil.

Em Santa Brígida, encontrou-se uma sala de teatro, razoavelmente equipada, junto ao prédio da prefeitura e mantida por essa instituição. Ali se celebram as formaturas dos alunos do ensino médio e solenidades cívicas. Não se teve conhecimento de apresentações frequentes de grupos cênicos ou musicais. Não se viram cinemas, bibliotecas ou livrarias.

Nas áreas centrais dessas cidades, além de uma bem evidente igreja católica, marca dessa centralidade, e de outras representações religiosas, estavam ainda as casas de melhor padrão de construção, ocupadas pela elite local: autoridades, donos de lojas e fazendeiros. A população mais pobre ocupava as áreas mais periféricas. Um evidente diferencial de uso de solo.

Outra evidencia dessa centralidade é marcada pela realização semanal da feira, nesse espaço, que, além de entreposto de abastecimento de alimentos *in natura* e de grande número de outras mercadorias – que incluem desde apetrechos de uso agrícola aos eletroeletrônicos portáteis, obtidos muitas vezes de modo ilegal –, exerce ainda uma série de outras

funções, até mesmo de centro de lazer. A feira é um evento que atrai pessoas de grande área no entorno, que aproveitam esse dia inclusive para ir ao posto de saúde – que abre no domingo, caso esse seja o dia da feira – e para buscar nas lojas e farmácias aquilo que a feira possivelmente não ofereça. A feira é abastecimento, notícia, novidade, encontro e mesmo lazer.

Nota-se, assim, que a variedade de produtos e serviços oferecidos é dos mais simples e do tipo básico. As cidades de

maior porte e mais próximas fornecem os produtos e ou serviços mais sofisticados não disponíveis no local. Quanto maior a sofisticação, maior a distância a ser percorrida para obtê-los.

Assim, evidenciam-se as funções de centralidade dessas sedes municipais, como mencionadas por Christaller (1966) e Corrêa (1989), o que lhes confere, por essa via, independentemente da densidade demográfica do município⁶ e de seu porte, a qualidade de áreas urbanas, dado que o *status* já o possuem.

O urbano como processo social e imaterialidade que dá sentido à cidade, como referidos por Clark (1985) e Souza (1999), faz-se presente nos costumes que em nada diferem dos de qualquer cidade de maior porte. Os ritmos são marcados predominantemente pelo relógio e pela lógica imposta pelos centros de poder do país. A diferença é observada apenas na ausência de serviços e facilidades economicamente inviáveis nessa escala de consumo e renda, pois o que existe é precário e muitas vezes insuficiente.

Conforme visto acima, assume-se que o urbano é um atributo das aglomerações humanas, que nelas se materializa, mas a elas não se limita, dado que é resultado das múltiplas interações sociais e dos modos de sentir, pensar e agir derivados do viver em locais adensados. É um processo social que se refere às mudanças nas relações sociais e comportamentais resultantes do viver nesses lugares, que, por sua vez, se refletem em sua espacialização. As cidades em questão são locais adensados e com variado uso do solo, apesar de experimenta-

⁶ A rigor, pretendendo usar densidade demográfica para definir área urbana seria importante calcular a densidade do aglomerado em questão.

rem razoável isolamento físico. A televisão, o rádio, o telefone e raras conexões de internet, feitas pelas prefeituras, se encarregam de quebrar um possível isolamento de informações, relativas ao estado, ao país e ao mundo.

BREVES REFLEXÕES FINAIS

O conceito de cidade, aqui exposto, derivou de trabalhos de pesquisadores que pensaram em grandes cidades ou metrópoles, ou seja, que enfocaram sempre os aglomerados populosos, com dinamismo socioeconômico – mesmo que isso fosse passado ou estivesse decadente –, apreensível na complexidade tanto de sua estrutura física quanto socioeconômica. É claro que a problemática desse tipo de aglomeração é compatível com seu porte e, por isso, quase sempre dramática.

Contudo, só a partir desse conceito, fossem quais fossem suas limitações, foi possível tentar apreender o que seria o urbano de uma pequena cidade.

A elaboração desse conceito minimamente operacional demandou a busca de um conhecimento do histórico sobre o surgimento das cidades, bem como um levantamento dos trabalhos de diversos cientistas sociais das áreas da Geografia, Sociologia, Economia, etc., que houvessem se preocupado com cidades e processos de urbanização. Entender os pequenos núcleos urbanos – sua história, organização, estrutura, funções, demandas e papel na rede de cidades – pode fazer diferença na compreensão dos médios e grandes, ainda mais que, frente a eles, são numericamente majoritários tanto no Brasil quanto na Bahia, detendo grande parcela da população em geral.

A observação de pequeníssimas localidades do interior baiano, na região do semiárido, revelou que todas as características e funções de um espaço urbano, apresentadas no conceito, ali estavam, como os diferenciais de uso do solo, percebidos na centralização dos serviços administrativos, comerciais, religiosos e outros restritos a um polígono interno à área da cidade. Também se percebiam os distintos estratos sociais, especialmente pelos padrões de construção dos imóveis residenciais e mesmo comerciais, sempre mais próximos do centro.

O tamanho não fez delas áreas não-urbanas. A dificuldade de reconhecer o precário urbano das pequenas cidades vem de um olhar e uma vivência acostumados a grandes edifícios, muito movimento e inúmeros serviços, amplamente ausentes nessas áreas. Todavia, a função de apoio à agricultura não torna rural um assentamento urbano. Barreiras e Luís Eduardo, na Bahia – apesar de existirem exemplos semelhantes em outros estados brasileiros –, que o digam.

As pequenas áreas reproduzem, em sua escala, a organização, marcas e funções da urbanização, ainda que de modo rudimentar e como integrantes do circuito inferior da economia, como o descreveu Santos (1979b). Como visto, o conceito de urbano se estruturou com a Revolução Industrial, em oposição ao rural, não apenas por questões físicas, mas também culturais. Naquele período e por algum tempo, urbano e rural se distinguiam não apenas por ocuparem espaços diferentes, mas pela diferença no modo de ocupar esses lugares e nos modos, ritmos e comportamentos diferentes de viver em cada um deles.

Onde estão essas diferenças hoje? É preciso notar que diferentes processos de urbanização, em distintos espaços e países com diferenciais de cultura e renda produzem, sem dúvida, áreas urbanas (cidades) absolutamente diferentes e, provavelmente, não comparáveis entre si, a não ser nos aspectos quantitativos. Como comparar o urbano de Dubai, nos Emirados Árabes, o de Salvador, no Brasil, o de Nova Iorque, nos Estados Unidos, ou de qualquer outra grande cidade (no sentido demográfico, que possivelmente não seja o mais importante em Dubai) da Europa, Ásia, África ou das três Américas?

Essa discussão não terá um final no curto prazo e, talvez, nem seja mais tão importante, mas claramente o conceito elaborado foi fundamental para a percepção de que, apesar de muito pequenas, as cidades analisadas são áreas urbanas muito precárias e carentes de diversos serviços. Todavia, exercem as funções que lhes competem, no nível de sua escala de população e renda. Nesse contexto, apresentam um urbano carente, precário, mas são o urbano possível.

REFERÊNCIAS

- AMORIM FILHO, Oswaldo Bueno; RIGOTTI, José Irineu Rangel. Os limiares demográficos na caracterização das cidades médias. In: ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE ESTUDOS POPULACIONAIS, 13., 2002, Ouro Preto. *Anais...* Ouro Preto: ABEP, 2002.
- ANDRADE, Thompson de Almeida; SERRA, Rodrigo Valente. O recente desempenho das cidades médias no crescimento urbano brasileiro. *Revista Brasileira de Estudos de População*, Campinas, v. 16, n. 1/2, jan./dez. 1997. Disponível em: <http://www.nemesis.org.br>. Acesso em: 4 abr. 2003.
- BEAUJEU-GARNIER, Jacqueline. *Geografia urbana*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1980.
- BRASIL. Lei nº 10.257 de 10 de julho de 2001. Estatuto da Cidade. *Lex*. Legislação Federal – Marginália, v. 65, tomo 7, p. 3153, jul. 2001.
- CARLOS, Ana Fani Alessandri. *A cidade*. São Paulo: Contexto, 1994.
- CASTELLS, Manuel. *A questão urbana*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.
- CHRISTALLER, Walter. *Central Places in Southern Germany*. Enklewood Cliffs: Prentice-Hall, 1966. Tradução do original em alemão, publicado em 1933.
- CLARK, David. *Introdução à geografia urbana*. São Paulo: DIFEL, 1985.
- CLAVAL, Paul. *La logique de villes: essai d'urbanologie*. Paris: Librairies Techniques, 1981. (Geographie Économique e Sociale).
- CORRÊA, Roberto Lobato. *O espaço urbano*. São Paulo: Ática, 1989. (Série Princípios).
- _____. *Trajatórias geográficas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1996.
- DAVIS, Kingsley. A urbanização da humanidade. In: *Cidades: a urbanização da humanidade*. Rio de Janeiro: Zahar, 1972. p. 13-35.
- GRAZIANO DA SILVA, José. *O novo rural brasileiro*. Campinas: UNICAMP, Instituto de Economia, 1999.
- HOUAISS, Antônio; VILLAR, Mauro de Salles; FRANCO, Francisco Manoel de Mello. *Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2001.
- LEÃO, Sônia de Oliveira. A Bahia está urbanizada? *Bahia Análise & Dados: a Bahia no final do século-retrospectiva 1994 e perspectivas*, Salvador, v. 4, n. 2/3, p. 180-192, set. 1993.
- LEFEBVRE, Henri. *O direito à cidade*. São Paulo: Moraes, 1991.
- LOPES, Diva Maria Ferlin. *O conceito de urbano e as pequenas cidades do semiárido baiano*: Novo Triunfo, Santa Brígida e Sítio do Quinto. 2005. Dissertação (Mestrado em Geografia Urbana e Regional)- UFBA, Salvador, 2005.
- MARTINE, George. Processos recentes de concentração e desconcentração urbana no Brasil: determinantes e implicações. *Bahia Análise & Dados: questão urbana*, Salvador, v. 3, n. 2, p. 22-38, set. 1993.
- MENDONÇA, Magno José Távora de. *Transformações e permanências socioeconômicas do município de Pracuúba (AP) (1992-2008)*. 2009. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional)-UNIFAP, Macapá, 2009.
- NUNES, Brasilmar Ferreira (Coord.). *Nordeste: as pequenas cidades e o planejamento local*. Fortaleza: BNB, 1981.
- PAQUOT, Thierry. Introduction. In: RONCAYOLO, Marcel; PAQUOT, Thierry. (Org.). *Villes & civilisation urbaine: XVIII^e – XX^e siècle*. Paris: Larousse, 1992.
- PELLETIER, Jean; DELFANTE, Charles. *Cidades e urbanismo no mundo*. Lisboa: Instituto Piaget. 1997. (Coleção o homem e a cidade, 4).
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Román. *La urbanización del espacio rural en Galicia*. Barcelona: Oikos-tau, 1997.
- SANTOS, Milton. *A cidade nos países subdesenvolvidos*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1965.
- _____. *As cidades do terceiro mundo*. São Paulo: Hucitec, 1971.
- _____. *Pobreza urbana*. São Paulo: Hucitec, 1979a.
- _____. *O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana nos países subdesenvolvidos*. Rio de Janeiro: Francisco Alves. 1979b.
- _____. *Manual de Geografia urbana*. São Paulo: Hucitec, 1981.
- _____. *Espaço e método*. 3. ed. São Paulo: Nobel, 1992. (Coleção Espaços).
- _____. *A urbanização brasileira*. São Paulo. Hucitec: 1994.
- _____. As cidades locais no terceiro mundo: o caso da América Latina. In: _____. *Da totalidade ao lugar*. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2005. p. 85-92.
- SILVA, Sylvio Bandeira de Mello e; LEÃO, Sônia; SILVA, Bárbara-Christine Nentwig. *Urbanização e metropolização no Estado da Bahia*. Salvador: Universidade Federal da Bahia, 1989.
- SILVA, Sylvio Bandeira de Mello e; SILVA, Bárbara-Christine Nentwig. *Cidade e região no Estado da Bahia*. Salvador: Universidade Federal da Bahia, 1991.
- SILVA, Sylvio Bandeira de Mello e. *Estudos sobre globalização, território e Bahia*. Salvador: Universidade Federal da Bahia, 2003.
- SINGER, Paul. *Economia política da urbanização*. São Paulo: Brasiliense; CEBRAP, 1975.
- SJOBERG, Gideon. Origem e evolução das cidades. In: DAVIS, Kingsley. *Cidades: a urbanização da humanidade*. 2. ed. Rio de Janeiro: Zahar, 1972.
- SOUZA, Guaraci Adeodato A. de. *Sucessão das gerações na Bahia: reencontro de uma totalidade esquecida*. 1996. Tese (Doutorado)-Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1996.
- SOUZA, Marcelo Lopes de. *ABC do desenvolvimento urbano*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.

SOUZA, Maria Adélia Aparecida de. Cidade: lugar e geografia da existência. In: VASCONCELOS, Pedro de Almeida; SILVA, Sylvio Bandeira de Mello e. *Novos estudos em geografia urbana brasileira*. Salvador: EDUFBA, 1999.

THOMLINSON, Ralph. *Urban structure: the social and spatial character of cities*. New York: Random House, 1969.

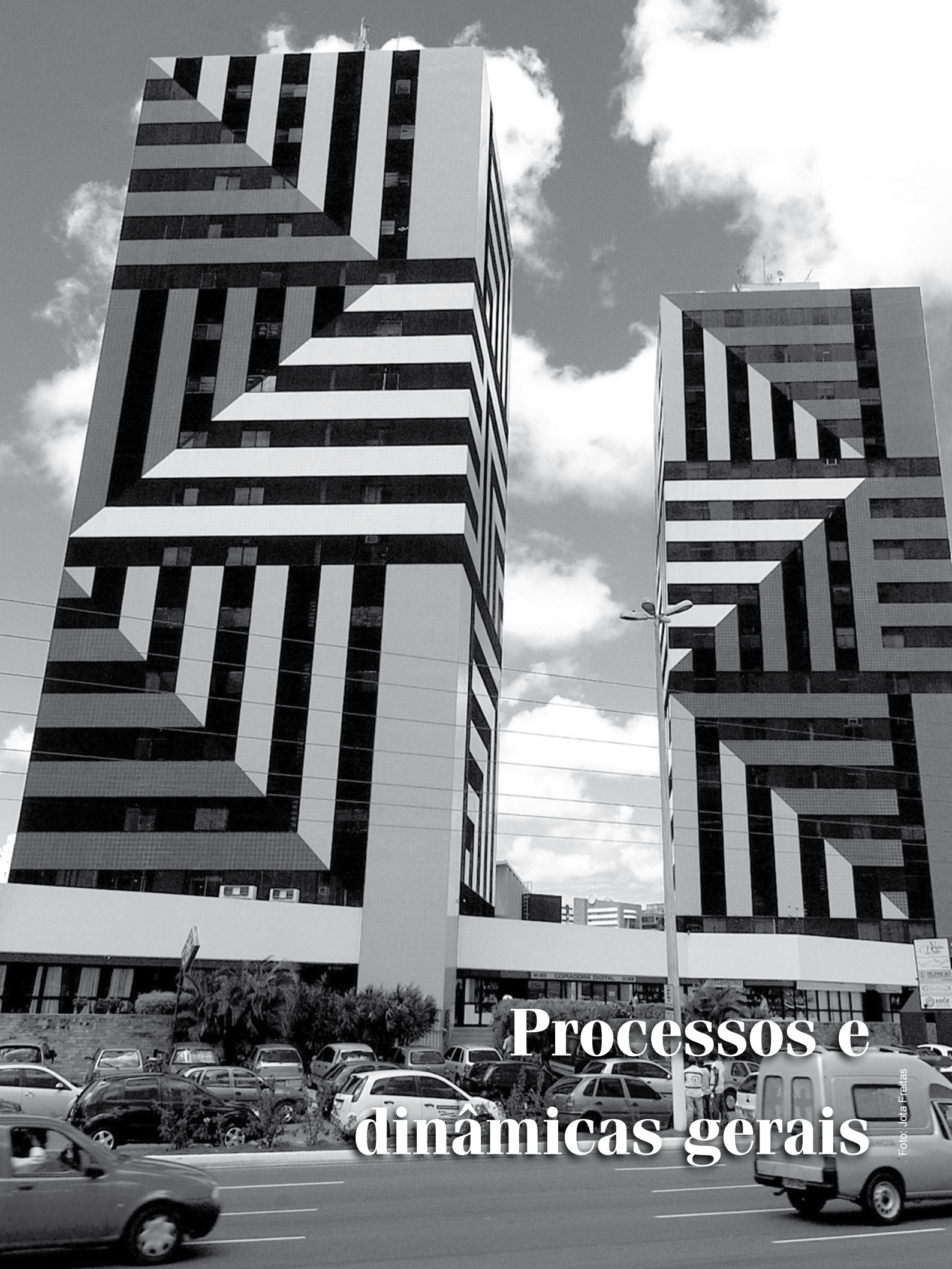
VASCONCELOS, Pedro de Almeida. *Dois séculos de pensamento sobre a cidade*. Ilhéus: Editus, 1999.

VASCONCELOS, Pedro de Almeida. *Salvador: transformações e permanências: (1949-1999)*. Ilhéus: Editus, 2001.

VEIGA, José Eli da. *Cidades imaginárias: o Brasil é menos urbano do que se calcula*. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2002.

_____. Desenvolvimento territorial: do entulho varguista ao zoneamento ecológico-econômico. *Bahia Análise & Dados: população, meio ambiente e desenvolvimento I*, Salvador, v. 10, n. 4, p. 193-206, mar. 2001.

WEBER, Max. *Conceito e categorias de cidade*. In: VELHO, Otávio Guilherme (Org.). *O fenômeno urbano*. 4. ed. Rio de Janeiro: Zahar, 1979.



Processos e dinâmicas gerais

Foto: Jota Freitas

Dinámica demográfica y asuntos urbanos y metropolitanos prioritarios en América Latina: ¿qué aporta el procesamiento de microdatos censales?*

Jorge Rodríguez Vignoli^A

Resumen

La reversión del atractivo migratorio de las metrópolis y grandes ciudades de América Latina y el Caribe y su resultado inmediato – la reducción de la primacía característica de los sistemas urbanos de la región – es objeto de debate. Por una parte están quienes estiman que estos fenómenos constituyen una transformación des-concentradora real, ya que la mayor parte del flujo de salida de las grandes ciudades se dirigiría hacia ciudades más lejanas que se habrían convertido en nodos del sistema urbano, alternativos a la ciudad principal. Por otra parte están quienes plantean que en realidad se trata de una “desconcentración concentrada”, puesto que la mayor parte de ese flujo de salida se dirigiría hacia los alrededores de la metrópolis en el marco de un proceso de suburbanización o ampliación de la escala de las grandes ciudades. Existe asimismo un intenso debate sobre las tendencias de la segregación residencial en las ciudades de la región y, pese a que es evidente que la migración intrametropolitana es un factor clave en este sentido, aún hay pocos estudios sobre este tema. El análisis de microdatos censales que se realiza en este artículo echa luz sobre estos asuntos y, en general, ratifica la importancia de la migración entre ciudades así como de la migración intrametropolitana para la dinámica urbana.

Palavras-chave: América Latina. Área Metropolitana del Gran Santiago. Migración intrametropolitana. Dinámica demográfica. Segregación residencial.

INTRODUCCIÓN Y ESPECIFICACIÓN BREVE DE LOS ASUNTOS DE INDAGACIÓN

Las grandes ciudades de América Latina están viviendo cambios muy profundos, algunos sorpren-

Abstract

The declining pull of large cities in Latin America and the Caribbean on migrants and the immediate outcome – a reduction in the characteristic primacy of the region's urban systems – is a subject of discussion. There are those who believe that this phenomenon represents a real deconcentration of population given that most of the outflow from the large cities is headed towards cities located further away, turning these into alternative nodes within the urban network. Others contend, however, that what is really happening is a process of suburbanization or urban sprawl, a “concentrated deconcentration,” because most of the outflow is headed towards the outskirts of the large cities and towns. An intense debate on trends in residential segregation in the region's cities is also taking place, and even though it is clear that intra-metropolitan migration plays a key role in this regard, little research has been carried out into this topic. The analysis of census microdata undertaken in this article sheds some light on these issues and underscores the impact of inter-city and intra-metropolitan migration on urban dynamics.

Keywords: América Latina. Área Metropolitana del Gran Santiago. Migración intrametropolitana. Dinámica demográfica. Segregación residencial.

denes y aún no del todo asimilados por los encargados de adoptar decisiones y la opinión pública. En este documento se analizarán dos de estos cambios: a) el más generalizado y el que los especialistas encuentran más sencillo de cuantificar, precisar y explicar es la reversión de su atractivo migratorio y por ende la reducción de la concentración característica de los sistemas urbanos de la región y b)

* Texto publicado na Revista de la CEPAL N° 86. Foram mantidos o estilo e a normalização originais.

^A Doutor em História Econômica e Social pela Universidade de Santiago do Chile (Usach); pós-graduado em População e Política de Desenvolvimento pelo Centro Latinoamericano e Caribenho de Demografia (Celade); assistente de investigação na área de População e Desenvolvimento do Celade, Divisão de População da Comissão Econômica para a América Latina e Caribe (Cepal). jorge.rodriguez@cepal.org

la segunda transformación se refiere a la reestructuración interna de las metrópolis y sus repercusiones en materia de configuración de la ciudad y de localización en ella de los distintos grupos sociales, actividades e infraestructura. Por cierto, este último asunto se relaciona directamente con el cada vez más publicitado fenómeno de la segregación residencial.

DATOS Y METODOLOGÍA

Se usarán los resultados del procesamiento de microdatos censales de varios países de la región. Se trata de una veta de reciente explotación – favorecida por los avances en materia de equipos y programas computacionales, entre los que sobresale Redatam – que modifica radicalmente la forma en que se analiza la migración interna mediante los censos. Tal como anticipó Tobler en 1995, la diferencia entre la información que se suele obtener con los volúmenes censales y aquella almacenada en las bases de microdatos es enorme, porque hay limitaciones objetivas para presentar y desplegar en papel los tabulados básicos para el análisis de la migración (matrices de origen y destino). Si existe la capacidad para procesar con fluidez el conjunto de la base de microdatos, la cantidad de cruces, indicadores, tipologías, listados y pruebas estadísticas que puede obtenerse es vasta, como se indica en la base de datos de migración interna en América Latina y el Caribe (MIALC) del Celade-División de Población de la Cepal¹.

Se utilizarán técnicas y herramientas demográficas y estadísticas estándares para el análisis de tales resultados. Del instrumental metodológico cabe destacar: a) las tasas de crecimiento obtenidas mediante modelos exponenciales, b) las matrices de migración y de movilidad cotidiana y los indicadores de cuantía e intensidad de la migración que se derivan de ellas y que permiten identificar las

zonas de atracción y de expulsión dentro de las metrópolis, c) las medidas de segregación residencial, como el índice de disimilitud de Duncan y el índice de segregación residencial, que permiten comparaciones intertemporales del fenómeno si se mantiene

constante la subdivisión de la metrópolis, y d) indicadores socioeconómicos que permiten cuantificar el universo de hogares y así no reflejar los efectos de composición – numéricos o cualitativos – derivados del cambio de estructura socioeconómica en

el tiempo.

En el análisis se combinará una visión latinoamericana (que abarca varios países y ciudades de la región) con un énfasis en el caso de Chile y, en particular, del área metropolitana del Gran Santiago (AMGS). El documento tiene un carácter metodológico porque en él se presenta, aplica y examina un conjunto de procedimientos, relativamente novedosos, de explotación de los microdatos del censo para el estudio de la dinámica migratoria de las metrópolis y las ciudades en general. No obstante, el documento también tiene propósitos sustantivos y, en esa línea, se procura interpretar algunos de los resultados obtenidos a la luz del debate especializado en la región. Es más, al final del documento se incluyen unas reflexiones generales, que atañen tanto retos para la investigación futura en el tema como alcances y desafíos de política que se derivan de los hallazgos de la investigación.

LA REVERSIÓN DEL ATRACTIVO MIGRATORIO DE LAS GRANDES CIUDADES DE LA REGIÓN

Los antecedentes y el debate actual

En varias ciudades grandes² de América Latina y el Caribe – en particular los dos aglomerados más populosos: México, D.F. y São Paulo – la década de 1980 marcó un punto de inflexión revelado por los censos de la ronda de 1990. Por primera vez perdieron población por intercambio con el resto del

¹ Véase base de datos en línea: <http://www.eclac.cl/migracion/migracion%5Finterna/>. Esta base de datos resulta del procesamiento sistemático de todas las bases de microdatos censales disponibles en el Celade. Sus resultados se han sometido a un proceso de revisión y consistencia y procuran presentarse en un formato compartido. Con todo, la comparabilidad directa entre países (y a veces en un mismo país diacrónicamente) no siempre es posible por las diferencias en la batería de preguntas sobre migración, las categorías de respuesta y la calidad de la información recogida.

² De 1 millón de habitantes o más.

país (migración interna) lo que, en combinación con el avance de la transición demográfica, redundó en una fuerte caída de su ritmo de expansión (Guzmán y otros, 2006; Villa y Rodríguez, 1997).

Estos resultados fueron cuestionados por varias razones. En primer lugar, dada su novedad, fueron tomados con cierta incredulidad o directamente ignorados, sobre todo por la prensa, que siguió entregando una imagen de ciudades de crecimiento avasallador. En segundo lugar, dada su parcialidad territorial (ya que solo se referían al área metropolitana convencional), fueron descalificados por planteamientos que aludían al surgimiento de una nueva escala metropolitana (megápolis, ciudades-región, áreas metropolitanas extendidas, entre otras) y que, por ende, la pérdida de atractivo y la desconcentración eran ficticias, pues se argumentaba que lo que realmente había ocurrido era una “desconcentración concentrada” (Pinto da Cunha y Baeninger, 2006; Pinto da Cunha, 2002). Por último, se relativizaron los resultados, porque se sugirió que lo acontecido en los años ochenta – década en la que se golpeó principalmente a las grandes ciudades, tanto en el plano socioeconómico³ como en el plano simbólico⁴ (Rojas, Cuadrado-Roura y Fernández, 2005; Rodríguez, 2002) – no podía proyectarse hacia el futuro.

Considerando lo expuesto y teniendo en cuenta que el decenio de 1990 fue más benévolo con las metrópolis (Sassen, 2007; Cohen, 2006; Rodríguez, 2006b; De Mattos, 2001) – al punto que se popularizaron nociones que las revalorizaron, como la de ciudad global⁵ –, es legítima la pregunta sobre la continuidad de la condición expulsora de las metrópolis durante los últimos 15 años, así como sobre la relación entre esta eventual expulsión y la desconcentración efectiva del sistema de ciudades. Precisamente, lo que figura a continuación en este artículo contribuye a responder esta pregunta, con el valor añadido de que no se limita solo al impacto cuantitativo de la migración, pues también indaga

sobre el cualitativo. Los resultados que se presentan provienen del proyecto BID/Cepal “Migración y desarrollo: el caso de América Latina”, en que se examina la migración interna de seis países de la región (Bolivia, Brasil, Chile, Costa Rica, Guatemala y México). Las metodologías y el software (Re-datam) empleados para obtenerlos fueron creados por el Celade-División de Población de la Cepal. Los microdatos han sido proporcionados al Celade por los países para que actúe como entidad de respaldo ante riesgos de pérdida de información y para fines de estudios regionales comparativos.

La evidencia

Aspectos generales

En el marco de una investigación regional sobre las tendencias de la migración interna, Rodríguez (2004) procesó microdatos de censos de la ronda de 2000 y publicó un cuadro comparativo de la migración reciente de una decena de áreas metropolitanas seleccionadas de la región. Este procesamiento le permitió distinguir entre las metrópolis que mantenían atractivo migratorio y las que lo habían perdido. Además, proporcionó indicios del efecto de la migración sobre el capital humano de las ciudades mediante la comparación del nivel educativo de los inmigrantes y de los emigrantes.

Respecto del primer punto, los resultados (Rodríguez, 2004) muestran como factor de distinción clave la cuantía demográfica de las ciudades, pues las más pobladas del conjunto examinado por el autor (México, D.F., Río de Janeiro, São Paulo y Santiago) tenían emigración neta mientras que las de menor tamaño demográfico, con la excepción de San José de Costa Rica, registraban todavía una inmigración neta⁶. De esta manera se validaba la hi-

³ Por las repercusiones de la crisis de la deuda y los sesgos antimetropolitanos de los programas de ajuste estructural y del cambio de estrategia de desarrollo.

⁴ Por la imagen de caos y decadencia por el surgimiento de problemas como la pobreza, la congestión, la contaminación y la inseguridad ciudadana, registrados en las ciudades en dicha década.

⁵ La ciudad emerge una vez más como una lente estratégica para el estudio de las principales transformaciones macrosociales, tal como fue en los orígenes de la sociología (Sassen, 2000).

⁶ En general, todas las estimaciones de la migración de las áreas metropolitanas dependen de la definición que se use de estas últimas. Las delimitaciones muy restrictivas – por ejemplo, las que circunscriben el área metropolitana a los límites del municipio principal o al área de ocupación contigua – tenderán a generar cifras artificiales de emigración neta, porque considerarán como emigración lo que, en realidad, es suburbanización. En cambio, las definiciones muy amplias – por ejemplo, las que asimilan área metropolitana al conjunto de divisiones administrativas mayores (regiones, provincias, estados), en las que se despliega el área metropolitana o las que consideran como partes de un mismo aglomerado a nodos que se hallan a más de 100 kilómetros por carretera – tenderán a subestimar la emigración, pues muchas salidas efectivas del aglomerado serán clasificadas como desplazamientos intrametropolitanos. Por ello, en el presente documento se usan las definiciones de la base de datos de Distribución Espacial de la Población y Urbanización en América Latina y el Caribe (Depualc) del Celade (<http://www.eclac.cl/celade/Depualc/>), que identifican todos los municipios o comunas de las áreas metropolitanas. Por cierto, esto no agota la discusión, como revela el caso del aglomerado metropolitano de San José. Si bien la definición de Depualc es amplia e incluye a más de una docena de cantones, algunos de ellos, localizados a más de 20 kilómetros del cantón central, con una población que supera 1 millón de habitantes, hay organismos nacionales que operan con una

pótesis de la pérdida de atractivo de las metrópolis pero se reconocía, a la vez, sus límites. En efecto, para un grupo importante de ciudades, menores en cuantía demográfica, pero principales dentro de los sistemas urbanos de sus países, el atractivo migratorio seguía operando y la migración desde el resto del país continuaba siendo una poderosa fuerza de cambio para ellas. Respecto del segundo punto, los datos presentados señalaban que para las ciudades seleccionadas los efectos de la migración sobre el acervo de capital humano metropolitano eran, en general, adversos, por cuanto los emigrantes tenían una escolaridad mayor que los no migrantes y estos, a su vez, una escolaridad mayor que los inmigrantes. La excepción era Santiago que, pese a perder población por migración, recibía un flujo de inmigrantes más calificado que los emigrantes y que los no migrantes de la ciudad.

sobre la población de los lugares de origen y de destino. En términos de elaboración de la información, es posible hacer distinciones relevantes entre los flujos, por ejemplo entre migración interna “cercana” y “lejana”. El instrumento usado para esto es la conocida matriz de migración, solo que esta vez especificada para cada ciudad, tal como se ilustra en el Cuadro 1 referido al aglomerado metropolitano de Monterrey. La “migración cercana” se asimila al intercambio con municipios fuera del aglomerado metropolitano pero dentro de la división administrativa mayor (DAM)⁷ donde se localiza el aglomerado. La “migración lejana” se asimila al intercambio con municipios fuera de la DAM donde se localiza el aglomerado.⁸

Revisando de manera muy sucinta las cifras del Cuadro 1, se concluye que la migración interna neta positiva de Monterrey se debe exclusivamente

Cuadro 1
Matriz de migración básica usada para cada ciudad seleccionada. Ejemplo con el caso de Monterrey, México

Zona de residencia al momento del censo	Zona de residencia 5 años antes del censo			Total censo	Migración neta (total censo – total 5 años antes)	Tasa de migración neta (por mil)
	Monterrey	Otro municipio de Nuevo León	Otros municipios fuera de Nuevo León			
Aglomerado metropolitano de Monterrey	2.712.615	15.352	98.476	2.826.443	44.288	3,16
Otro municipio de Nuevo León	15.492	501.251	20.976	537.719		
Otros municipios fuera de Nuevo León	54.048	9.092	81.036.611	81.099.751	no se aplica	
Total	2.782.155	525.695	81.156.063	84.463.913		

Fuente: Proyecto “Migración y desarrollo: el caso de América Latina” (BID/05/005), Banco Interamericano de Desarrollo y Comisión Económica para América Latina y el Caribe (BID/Cepal), procesamiento especial de microdatos censales de siete países de la región seleccionados.

Nota: Población mayor de 4 años y que residía en algún municipio de México en 1995.

A más de tres años de publicado el estudio de Rodríguez (2004), hay progresos que hacen posible ampliar y mejorar sus resultados con nuevos datos y técnicas, así como con una mayor elaboración de la información. En materia de datos se han añadido varias bases de microdatos censales. En términos de técnicas, en el Celade se han elaborado procedimientos novedosos y simples para estimar el efecto neto y exclusivo de la migración

al intercambio migratorio que este aglomerado tiene con las otras entidades federativas de México, pues la migración neta con el resto de los municipios de su propia entidad federativa (Nuevo León) es ligeramente negativa. De esta manera, la ciudad mantiene un alto atractivo para migrantes del resto del país y presenta un virtual equilibrio migratorio dentro de su propia entidad. En definitiva, el aglomerado metropolitano de Monterrey no se está

definición mucho más amplia. Esta se denomina gran área metropolitana del Valle Central de Costa Rica y cuenta con 31 cantones, 4 áreas metropolitanas – incluidas la segunda y tercera ciudad del país en tamaño (Heredia y Cartago, respectivamente) y que en el presente estudio se consideran nodos urbanos distintos en las matrices de migración especiales para las tres ciudades más pobladas de cada país – y más de 2 millones de habitantes en 2000 (Molina, 2007; Programa Estado de la Nación, 2004). Evidentemente, si se usara esta última definición, los resultados de la migración interna neta de San José serían diferentes de los expuestos en este trabajo.

⁷ División administrativa mayor: estado en el Brasil, departamento en Bolivia y Guatemala, región en Chile, provincia en Costa Rica y entidad federativa en México.

⁸ El instrumento puede ampliarse, para incluir la migración internacional (aunque solo inmigración) y la migración intrametropolitana. De hecho, más adelante se usará para el examen de esta última, que corresponde al cambio de residencia entre municipios que forman parte de un mismo aglomerado metropolitano. Se trata de un flujo cuantioso y clave para la reconfiguración de las ciudades.

“desconcentrando”⁹ y tampoco es claro que se esté suburbanizando o convirtiendo en una “ciudad fragmentada o difusa”¹⁰.

Migración, aumento demográfico de las ciudades y desconcentración del sistema urbano

¿Qué ocurre cuando se aprovechan los progresos descritos en el acápite anterior para una revisión del diagnóstico y el análisis ofrecido por Rodríguez (2004)? Por sobre todo, se ratifica la heterogeneidad de la situación migratoria entre ciudades, tanto si se comparan países como si se analiza dentro de cada uno de ellos. En el Cuadro 2 figuran los resultados para los tres aglomerados metropolitanos más poblados de cada país¹¹. Entre los hallazgos relevantes cabe mencionar:

a) en las comparaciones transversales entre países hay combinación de situaciones, ya que coexisten las ciudades atractivas con las expulsoras; en efecto, a principios del siglo XXI, en todos los países examinados al menos una de las tres ciudades es expulsora y al menos una es atractiva;

b) en general, las ciudades más pobladas de cada uno de los países examinados tienen más probabilidad de ser expulsoras. En efecto, cuatro de estas ciudades más pobladas (São Paulo, San José, México, D.F. y Santiago) presentan emigración neta según el censo de la ronda de 2000 y solo dos (La Paz y Ciudad de Guatemala) tienen un saldo positivo (más bien bajo y claramente menor que el registrado en la ronda de censos de 1990);

c) si bien del resultado anterior se desprende que están operando fuerzas desconcentradoras que reducen el atractivo de las grandes ciudades y, en cambio, aumentan el de otros sitios, las cifras obtenidas demuestran que no todas las ciudades intermedias tienen esa capacidad, pues varias ciudades secundarias también pierden población por migración;

d) lo que sí puede descartarse es la contraurbanización, es decir, que la emigración neta de las grandes ciudades se deba a desplazamientos masivos hacia zonas rurales. Esto obedece a que todas las cifras disponibles (Cepal, 2007b; Guzmán y otros, 2006; Rodríguez, 2004, y 2002) indican que el campo tiene una sangría migratoria persistente. En este sentido, la rururbanización que, efectivamente, se ha registrado en torno a algunas ciudades ha tenido una cuantía demográfica secundaria, y

e) respecto del debate sobre la “desconcentración concentrada”, la evidencia del Cuadro 2 es ambigua. En el Brasil, en particular en el caso de São Paulo, aunque también es válido para Río de Janeiro, hay apoyo para esta hipótesis. En efecto, el saldo migratorio negativo que registran los aglomerados metropolitanos de São Paulo y Río de Janeiro resultan de una combinación de un saldo negativo abultado en el intercambio con el resto de los municipios de sus propias DAM y un saldo positivo en el intercambio con los municipios pertenecientes a las otras DAM (que en el caso de São Paulo se verifica en los dos censos). Vale decir, en ambas ciudades la mayoría de los emigrantes podrían estar dirigiéndose a localidades próximas, con lo cual su “pérdida de atractivo” sería más bien una ficción y, en cambio, podría estar materializándose una ampliación de su zona de influencia o la constitución de un área metropolitana extendida¹². En una situación parecida podría clasificarse a Ciudad de Guatemala; en efecto, si bien esta ciudad aún registra inmigración neta, los dos censos disponibles reflejan una pérdida migratoria con su entorno, mientras persiste una abultada ganancia migratoria en el intercambio con el resto del país. Por su parte, hasta el censo de 1992 Santiago se comportaba como Ciudad de Guatemala (aunque con una tasa de inmigración neta mucho menor) pero, según el censo de 2002, su situación es diferente, pues pierde población en ambos intercambios. En los casos de Ciudad de México, San José de Costa Rica y La Paz, la situación es precisamente la opuesta a la hipótesis de la “desconcentración concentrada”.

⁹ Aunque a la larga podría estar contribuyendo a la desconcentración del sistema urbano del país, si registra un saldo migratorio positivo como en México, D.F.

¹⁰ Lo que es compatible con las conclusiones de estudios recientes específicos sobre esta ciudad: “En contraste con las metrópolis norteamericanas, y en menor medida con las canadienses, que presentan tejidos urbanos polinucleares discontinuos o fragmentados, se puede decir que el de Monterrey es un *continuum* centro-periferia compacto” (Garza, s/f, p. 9).

¹¹ Cabe subrayar que estos resultados, como suele ocurrir en los análisis de ciudades, dependen críticamente de la delimitación del área metropolitana. En este trabajo hemos seguido la especificación territorial-administrativa propuesta en la base de datos Depuac, tal como se indica en el cuadro, pues presenta una desagregación hasta escala municipal idónea para análisis desagregados de la migración interna.

¹² El uso del condicional se debe a que no se detalla el destino de los flujos dentro de las DAM y, por ende, no es posible precisar si son a corta o a larga distancia. Según estudios recientes de especialistas del Brasil, la migración intraestadual se ha diversificado y extendido, reforzando el fenómeno de la interiorización de la migración [destacado en el original] en el estado” (Baeninger, 2003).

**DINÁMICA DEMOGRÁFICA Y ASUNTOS URBANOS Y METROPOLITANOS PRIORITARIOS EN AMÉRICA LATINA:
¿QUÉ APORTA EL PROCESAMIENTO DE MICRODATOS CENSALES?**

Cuadro 2
Indicadores de la migración interna de los tres aglomerados metropolitanos principales, de seis países seleccionados de América Latina, censos de la ronda de 1990 y de la ronda de 2000

País y año	Agglomerado metropolitano^{a/}	Población^{b/}	Saldo migratorio interno	Tasa de migración neta (por mil)	Migración neta con el resto de su DAM	Migración neta con el resto del país (otras DAM)
Bolivia, 1992	La Paz	945.683	18.500	4,0	21.110	-2.610
	Santa Cruz	576.521	29.763	10,1	6.468	23.295
	Cochabamba	358.823	13.187	7,5	-296	13.483
Bolivia, 2001	La Paz	1.243.755	1.456	0,23	26.192	-24.736
	Santa Cruz	936.946	45.429	10,0	750	44.679
	Cochabamba	437.857	-2.688	-1,2	-2.584	-104
Brasil, 1991	São Paulo	13.799.037	13.806	0,20	-272.337	286.142
	Río de Janeiro	9.157.344	-92.677	-2,01	-24.365	-68.311
	Belo Horizonte	2.963.573	87.754	6,01	75.161	12.594
Brasil, 2000	São Paulo	16.113.306	-230.934	-2,8	-342.022	111.088
	Río de Janeiro	10.183.853	-29.012	-0,6	-49.898	20.886
	Belo Horizonte	3.675.985	62.662	3,4	43.126	19.536
Chile, 1992	Santiago	4.052.652	42.518	2,1	-6.805	49.323
	Valparaíso	662.658	5.023	1,5	1.337	3.686
	Concepción	541.829	5.755	2,1	7.337	-1.582
Chile, 2002	Santiago	4.791.315	-49.717	-2,06	-31.892	-17.825
	Valparaíso	724.750	9.158	2,54	1.385	7.773
	Concepción	613.579	-7.825	-2,53	665	-8.490
Costa Rica, 1984	San José	648.740	-3.194	-0,99	959	-4.153
	Heredia	93.485	30.85	6,7	-758	3.843
	Cartago	95.804	13.40	2,8	389	951
Costa Rica, 2000	San José	1.018.415	-13.952	-2,7	287	-14.239
	Heredia	170.091	4.476	5,3	-2.256	6.732
	Cartago	153.074	2.972	3,9	713	2.259
Guate-mala, 1994	C. de Guatemala	1.247.078	38.263	6,23	-3.649	41.912
	Quetzaltenango	87.963	1.909	4,39	739	1.170
	Escuintla	73.645	-2.729	-7,28	-640	-2.089
Guate-mala, 2002	C. de Guatemala	1.847.426	11.155	1,2	-31.487	42.642
	Quetzaltenango	109.668	1.105	2,0	897	208
	Escuintla	101.285	-2.708	-5,3	-570	-2.138
México, 1990	No se preguntó por municipio de residencia 5 años antes					
México, 2000	Ciudad de México	15.626.735	-31.784	-0,41	18.973	-91.951
	Guadalajara	3.074.595	-14.617	-0,95	-8.479	-6.138
	Monterrey	2.826.443	44.288	3,2	-140	44.428

Fuente: Proyecto "Migración y desarrollo: el caso de América Latina" (BID/05/005), Banco Interamericano de Desarrollo y Comisión Económica para América Latina y el Caribe (BID/Cepal), procesamiento especial de microdatos censales de siete países de la región seleccionados.

a/ Definición del área metropolitana: véase la base de datos Depualc en www.eclac.cl/ceclade/depualc/.

b/ Población de 5 años y más y residentes en el país 5 años antes del censo y con respuesta válidas en las consultas sobre lugar de residencia habitual y lugar de residencia 5 años antes.

En efecto, la emigración neta de sus ciudades principales obedece al intercambio con los municipios de otras DAM, mientras que dentro de su DAM todavía resultan "ganadoras"; vale decir, el flujo de emigrantes desde ellas se dirige hacia localidades más bien lejanas¹³.

¹³ Nuevamente cabe mencionar que esta afirmación no es necesariamente apropiada porque, en algunos de estos aglomerados —en particular, México, D.F. y San José, no así La Paz, porque la definición usada en este trabajo considera el aglomerado La Paz-El Alto, emplazado íntegramente en el departamento de La Paz—, desplazarse hacia otras DAM puede significar un movimiento a corta distancia y en el marco de una configuración "megapolitana" de la ciudad principal (Rodríguez, 2002).

En suma, para la mayor parte de las ciudades examinadas, la pérdida de atractivo parece ser un fenómeno real. Ahora bien, la experiencia de aglomerados como Río de Janeiro y México, D.F.¹⁴ indica que la pérdida de atractivo y el paso a una condición de

¹⁴ En el caso de la ciudad de México, su condición expulsora en el segundo quinquenio de la década de 1980 fue acreditada por el censo de 1990, pero con relación al resto de las entidades federativas del país, lo que si bien impide una comparación directa con los cálculos de los otros países (efectuados a escala de municipio), no cuestiona la conclusión sobre su condición expulsora.

emigración neta no son procesos lineales. De hecho, si bien la tasa de migración neta de ambas ciudades fue negativa en los dos últimos censos, en el período reciente su valor absoluto fue menor, vale decir, no acentuaron su condición de expulsoras.

Migración y cambio cualitativo de la población de las grandes ciudades

La migración no solo afecta el crecimiento de las ciudades, también incide en su estructura. A raíz de la selectividad de los desplazamientos, los migrantes no son una muestra representativa de la población. Por ello, tanto su arribo como su partida modifica la composición de la población en los territorios de origen y de destino. En este acápite nos concentraremos en el efecto de la migración (tanto inmigración como emigración) en las características de la población de las ciudades. Demostrar este impacto no es sencillo, en primer lugar por los requerimientos de información que exige y luego por las complicaciones metodológicas que supone. Rodríguez (2004) aventura una respuesta cotejando los niveles educativos de inmigrantes, emigrantes y no migrantes. Pero es fácil demostrar que tal cotejo puede ser engañoso porque pierde los volúmenes de cada uno de estos grupos. Por ejemplo, una educación media de los emigrantes superior a la de los inmigrantes (siendo, a su vez, la educación de estos superior a la de los no migrantes) no signifi-

ca, forzosamente, que el aglomerado metropolitano “pierde” capital humano por efecto del intercambio migratorio. Esto ocurre porque si son pocos los emigrantes y son muchos los inmigrantes, el efecto neto, que depende de la cuantía de cada uno de los flujos, puede perfectamente ser positivo para la ciudad. Para capturar este efecto neto y exclusivo de la migración sobre los atributos de las zonas de origen y de destino, el CELADE elaboró un procedimiento que se basa en la comparación de las matrices de indicadores de los flujos migratorios (véanse más detalles en Acuña y Rodríguez, 2004).

En el Cuadro 3 se presenta un ejemplo con la educación media de los jefes de hogar del aglomerado metropolitano de Santa Cruz, censo de 1992. El resultado es una pérdida del 0,5% de la escolaridad media por efecto del intercambio migratorio con el resto del país. En efecto, si no hubiese habido migración interna en el período de referencia, la media de escolaridad de los jefes de hogar de Santa Cruz sería de 8,54 años y no de 8,50, como marcó el censo. Un examen más detallado de la matriz sugiere que los jefes de hogar emigrantes de la ciudad tienen una alta educación y, en cambio, los inmigrantes desde el mismo departamento tienen una baja educación. Allí parece estar la explicación de la pérdida, aunque una descomposición precisa requeriría de cálculos más detallados que consideraran la cuantía de todos los flujos. Cual-

Cuadro 3
Ejemplo de matriz de indicadores de flujo usado para cuantificar el efecto neto y exclusivo de la migración sobre la estructura sociodemográfica de las ciudades seleccionadas. Santa Cruz^{a/}, 1992, jefes de hogar

Zona de residencia al momento del censo (1992)	Zona de residencia 5 años antes del censo (1987)			Total censo	Total 5 años antes	Diferencia absoluta	Diferencia relativa (porcentajes)
	Santa Cruz	Otro cantón del departamento de Santa Cruz	Otros cantones fuera del departamento de Santa Cruz				
Santa Cruz	8,47	7,84	9,04	8,50	8,54	-0,04	-0,5
Otro cantón del departamento de Santa Cruz	7,91	4,78	6,47	4,95			
Otros cantones fuera del departamento de Santa Cruz	10,09	8,44	5,71	5,75			
Total	8,54	4,99	5,75	5,94			

Fuente: Proyecto "Migración y desarrollo: el caso de América Latina" (BID/05/005), Banco Interamericano de Desarrollo y Comisión Económica para América Latina y el Caribe (BID/Cepal), procesamiento especial de microdatos censales de siete países de la región seleccionados.

a/ Definición del área metropolitana: véase la base de datos Depualc.

Nota: Residentes en el país 5 años antes del censo y con respuesta válidas en las consultas sobre lugar de residencia habitual y lugar de residencia 5 años antes.

quiera sea el caso, el principal indicador de esta matriz es la diferencia relativa que se expone en la columna final y que sintetiza el efecto neto y exclusivo del intercambio migratorio de la ciudad sobre su escolaridad media.

Este indicador de diferencia relativa se calculó para varios atributos de todas las ciudades analizadas, cuyos resultados se exponen en el Cuadro 4. En general, la magnitud de los efectos, relativa al nivel inicial

de los atributos examinados, es baja. Por su parte, se aprecian algunas regularidades en cuanto al sentido del impacto. Entre estas destacan:

a) en coincidencia con lo analizado por Rodríguez (2004), casi todas las ciudades pierden capital humano con la migración. La escolaridad media de dos subgrupos relevantes de la población (mayores de 29 años y jefes de hogar) disminuye por el efecto neto y exclusivo del intercambio migratorio. Las pocas excepciones (Santiago, Heredia y Santa Cruz) no responden a un patrón común, por lo que pueden considerarse casuísticas. Aunque la magnitud del efecto es ligera – en ningún caso la pérdida supera el 1,5% de la educación que tenía la ciudad en la fecha original (5 años antes del censo) –, la sistematicidad del impacto negativo es lo que importa. Aunque la cifra que se expone en el cuadro no permite precisar si la pérdida se origina en una emigración de personas con una escolaridad relativa mayor o en la inmigración de personas con una escolaridad relativa menor, según exámenes más detallados de las matrices usadas para obtener el impacto, es la emigración de personas de mayor calificación relativa la principal causa del efecto deflactor de la escolaridad que tiene la migración. Este hallazgo es políticamente importante, tanto para la adopción de decisiones si se quiere modificar este impacto – que tendrían que orientarse a retener población calificada – como para la imagen que tiene la inmigración en las ciudades, pues revela que los inmigrantes tienen una escolaridad media mayor que sus contrapartes nativas o no migrantes;

b) en materia de estructura etaria se advierte un cambio en el tiempo; mientras la ronda de censos

de 1990 evidenció una reducción de la edad media en las ciudades gracias a la migración, los censos de la ronda de 2000 ofrecen un cuadro mucho más matizado, ya que varias ciudades registran efectos nulos o positivos. De acuerdo con datos más deta-

llados, que están surgiendo de una investigación en curso y cuyos resultados preliminares se presentarán en un documento que la Cepal llevará a la decimoctava Cumbre Iberoamericana de Jefes de

Estado y de Gobierno, en San Salvador (octubre de 2008), lo anterior no se debe a una pérdida de atractivo (o expulsión) de población joven, ya que casi sin excepción las ciudades grandes siguen teniendo una migración neta positiva en el tramo de 15 a 29 años de edad. En cambio, muchas de ellas tienen una emigración neta sobresaliente entre los niños (menores de 15 años) y los adultos jóvenes (30 a 49 años de edad), lo que apunta a una merma de atractivo entre familias en proceso de crianza. En tal sentido, la emigración neta de niños parece ser la explicación de este fenómeno más bien novedoso durante la década de 1990, y

c) en materia de composición por sexo, el panorama predominante sigue siendo el de un efecto reductor del índice de masculinidad, en línea con la documentada tendencia secular a una mayor proporción de mujeres en los flujos hacia las grandes ciudades. Cabe destacar que sigue siendo el efecto que alcanza mayor cuantía, pues en algunas ciudades el índice de masculinidad se reduce más de un 2% (de su nivel inicial) a causa de la migración. Con todo, los censos de la ronda de 2000 ya muestran algunos casos que escapan a esta regularidad y, en general, se advierte una disminución de la magnitud del efecto entre los censos de 1990 y de 2000.

Puede concluirse que, pese a los cambios que ha experimentado el atractivo migratorio de las ciudades, el intercambio entre estas y el resto del país sigue teniendo importantes efectos tanto sobre el ritmo de crecimiento de las ciudades como sobre la composición de su población. En definitiva, una doble razón para prestar atención a las consecuencias sociodemográficas de la migración en las ciudades de la región.

Es la emigración de personas de mayor calificación relativa la principal causa del efecto deflactor de la escolaridad que tiene la migración

Cuadro 4
Efecto neto y exclusivo de la migración interna para los tres aglomerados metropolitanos principales de seis países seleccionados de América Latina, censos de la ronda de 1990 y de la ronda de 2000 (En porcentajes)

Área metropolitana ^{a/}	Censos de la ronda de 1990				Censos de la ronda de 2000			
	Escolaridad 30 años y más	Escolaridad jefes	Edad media	Índice de masculinidad	Escolaridad 30 años y más	Escolaridad jefes	Edad media	Índice de masculinidad
Santa Cruz	-0,8	-0,5	-0,5	-2,0	-0,3	0,1	-0,3	-2,2
La Paz	-1,5	-1,1	-0,5	-1,4	-0,3	-0,2	0,0	-0,9
Cochabamba	-0,8	-0,3	-0,1	-1,8	-0,9	-0,5	0,2	-1,8
São Paulo	-0,8	-0,7	-0,7	-0,1	-0,3	-0,3	-0,7	-1,1
Río de Janeiro	-0,5	-0,6	-0,1	-0,5	-0,5	-0,6	-0,4	-0,4
Belo Horizonte	-1,0	-1,0	-0,6	-0,7	-0,4	-0,3	-0,5	-0,5
Valparaíso	-0,1	-0,3	-0,2	-0,5	-0,2	-0,3	-0,5	0,1
Santiago	0,0	0,1	-0,5	-0,5	0,0	0,2	-0,2	-0,2
Concepción	0,0	-0,4	-0,7	0,2	-0,2	-0,4	-0,3	-0,5
San José	0,0	0,1	0,0	-2,0	-0,5	-0,4	0,1	0,0
Heredia	0,8	1,6	-0,3	-1,3	0,4	0,8	-0,1	-0,3
Cartago	-0,2	-0,5	-0,1	-0,4	0,0	-0,1	-0,3	-0,1
Quetzaltenango	0,1	0,3	-0,6	-0,7	-0,9	-0,7	-0,3	0,2
Ciudad de Guatemala	-1,1	-1,2	-0,4	-1,0	-0,8	-0,9	-0,3	-0,9
Escuintla	0,2	0,3	0,5	0,8	-0,1	-0,4	0,2	0,2
Monterrey	-	-	-	-	-0,2	0,2	-0,3	-0,4
Guadalajara	-	-	-	-	-0,2	0,2	0,0	-0,1
México, D.F.	-	-	-	-	-0,3	-0,3	-0,2	-0,6

Fuente: Proyecto "Migración y desarrollo: el caso de América Latina" (BID/05/005), Banco Interamericano de Desarrollo y Comisión Económica para América Latina y el Caribe (BID/Cepal), procesamiento especial de microdatos censales de siete países de la región seleccionados.

a/ Definición del área metropolitana: véase base de datos Depualc.

Nota: Residentes en el país 5 años antes del censo y con respuesta válidas en las consultas sobre lugar de residencia habitual y lugar de residencia 5 años antes.

LA RECONFIGURACIÓN DE LAS GRANDES CIUDADES Y LA SEGREGACIÓN RESIDENCIAL SOCIOECONÓMICA (SRS)

La remodelación de las metrópolis y los desplazamientos residenciales intraurbanos

Dos grandes procesos de reconfiguración metropolitana, junto a otros factores económicos y sociales, han puesto en el tapete el asunto de la SRS en la región¹⁵. Por una parte, está la persistente expansión periférica de las metrópolis latinoamericanas. Como puede deducirse del acápite anterior, esta expansión ya no se debe al arribo de oleadas de inmigrantes o al acelerado crecimiento vegetativo de su población.

¹⁵ La SRS denota distribución desigual en el territorio metropolitano de los grupos socioeconómicos. En el contexto de metrópolis marcadas por la desigualdad socioeconómica esto puede expresarse, aislada o combinadamente, en: a) gran distancia física entre estos grupos, b) constitución de espacios socioeconómicamente homogéneos y asintóticos (eventualmente distantes) entre sí y c) ausencia o escasez de interacción social entre miembros de los diferentes grupos socioeconómicos.

De hecho, se origina en fuerzas centrífugas: en primer lugar, el pertinaz traslado de pobres hacia los anillos externos de la ciudad y, en segundo lugar, el más reciente desplazamiento de familias de estrato alto hacia áreas específicas de la periferia, algunas de ellas dentro del nicho histórico de la élite pero otras fuera de este y unas cuantas, incluso, situadas en zonas históricamente pobres o semirurales. Este último movimiento se ha denominado rururbanización y ha acercado, a primera vista, a las ciudades latinoamericanas al modelo de suburbios de clase media y alta típico de los Estados Unidos.

El otro proceso de reconfiguración metropolitana relevante de los últimos años ha sido la recuperación de áreas deterioradas, la mayor parte en zonas céntricas. Esta recuperación, que no significa necesariamente redensificación, ha resultado de la acción libre de las fuerzas del mercado o de programas públicos (o de una combinación de am-

bos). Ha tenido efectos sociourbanos encontrados, en particular por la diada de revalorización inmobiliaria y expulsión de residentes pobres originales. Este fenómeno es lo que se denomina con el concepto de gentrificación¹⁶.

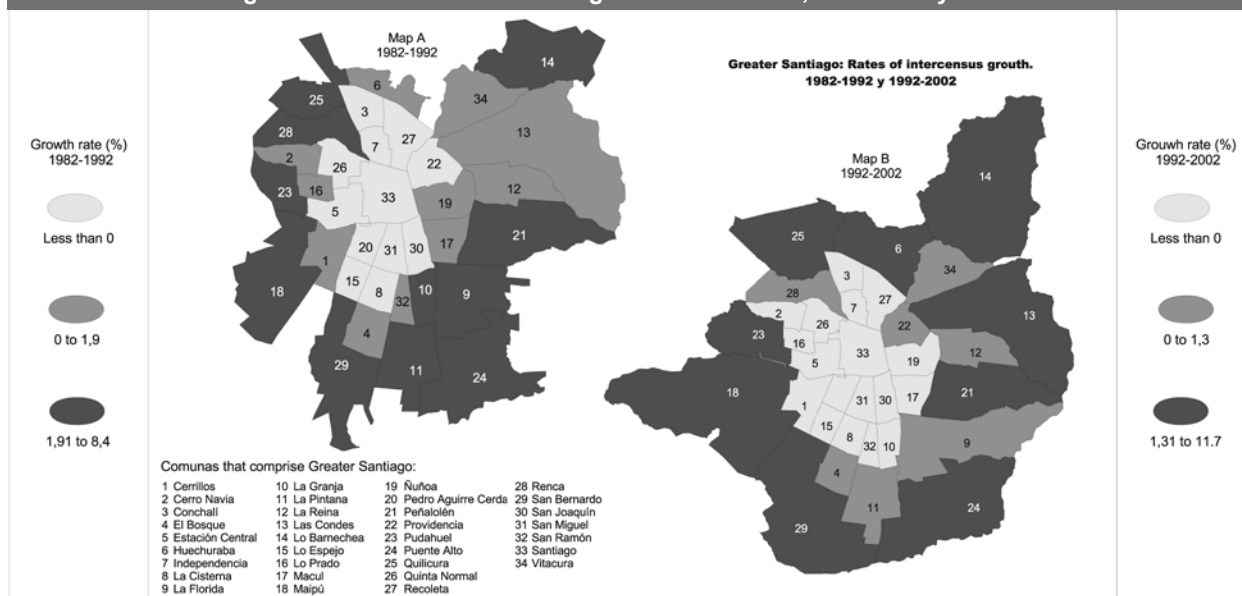
Los Mapas 1 y 2 y el Cuadro 5 son ilustrativos del impacto de la migración intrametropolitana en la reconfiguración metropolitana¹⁷. En las dos ciudades expuestas se advierte una pérdida de población en los municipios centrales frente a un crecimen-

Cuadro 5
AMGS y ZMCM, comunas y municipios “polares” en materia de migración intrametropolitana y crecimiento de la población en la década de 1990: tasa de crecimiento intercensal, saldo migratorio intrametropolitano y tasa de migración neta intrametropolitana

Ciudad y tipo de comuna/municipio	Comuna/municipio	Tasa de crecimiento 1990-2000	Saldo migratorio intrametropolitana	Tasa de migración neta
AMGS, comunas centrales que pierden población	Quinta Normal	-1,1	-9.095	-2,0
	Conchalí	-1,4	-11.641	-2,0
	San Joaquín	-1,6	-8.036	-1,8
AMGS, comunas periféricas de rápido crecimiento	Puente Alto	6,1	69.006	3,6
	Maipú	6,6	44.576	2,4
	Quilicura	11,7	33.674	7,6
ZMCM, municipios centrales que pierden población	Cuauhtemoc	-1,5	-30.078	-1,3
	Gustavo Madero	-0,4	-77.190	-1,4
	Miguel Hidalgo	-1,5	-25.842	-1,7
ZMCM, municipios periféricos de rápido crecimiento	Ixtapaluca	9,5	70.317	6,7
	Tultepec	6,8	12.904	3,5
	Tultitlán	5,7	47.688	2,8

Fuente: Elaboración propia sobre la base de procesamientos especiales de microdatos censales.

Mapa 1
AMGS: comunas según tasa de crecimiento demográfico intercensal, 1982-1992 y 1992-2002



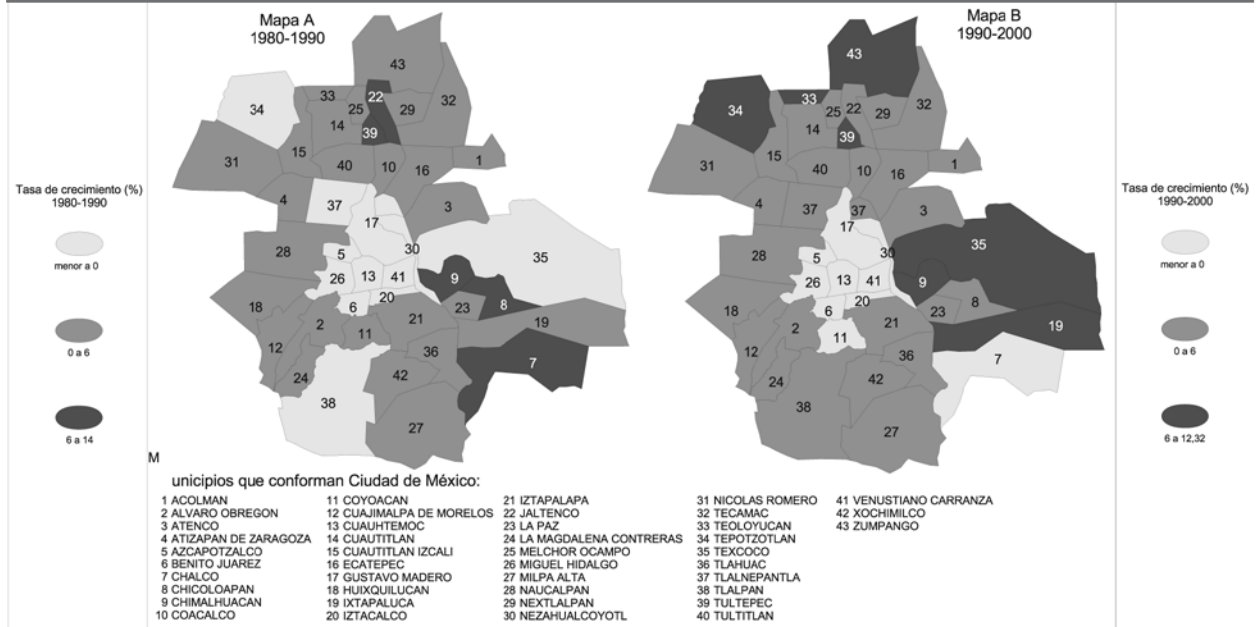
Elaboración propia sobre la base de publicaciones censales.

Nota: los cambios en la fisonomía de los mapas se deben a la inclusión en 2002 de distritos censales que fueron excluidos en 1992 por ser “rurales” o por no haber existido a esa fecha.

¹⁶ Anglicismo usado para describir el proceso de recuperación de áreas metropolitanas deterioradas, normalmente céntricas, por parte de las clases media o alta y que suele provocar el desplazamiento de la población residente, en general de bajos ingresos (*The Free Dictionary*, s/f).

¹⁷ Por limitaciones de espacio solo se muestran los mapas del AMGS y la zona metropolitana de México, D.F. (ZMCM) y el cuadro solo incluye comunas o municipios emblemáticos en materia de crecimiento de la población y migración intrametropolitana.

Mapa 2
ZMCM: municipios según tasa de crecimiento demográfico intercensal, 1980-1990 y 1990-2000



Fuente: Elaboración propia sobre la base de publicaciones censales.

to fuerte en municipios periféricos, algunos de los cuales se han convertido en los más poblados del área metropolitana (en particular en el AMGS). Como se aprecia en el Cuadro 5, esta evolución de la población está íntimamente ligada a la migración intrametropolitana, ya que las comunas/municipios que pierden más población coinciden con las que tienen mayor emigración neta intrametropolitana y lo contrario ocurre con las comunas/municipios que más ganan población. A manera de resumen, la correlación simple entre la tasa de crecimiento intercensal de la población y la migración neta intrametropolitana llega a 0,96 en el AMGS y a 0,60 en la ZMCM, esta última baja por dos o tres municipios periféricos de crecimiento excepcionalmente rápido – como Zumpango, Texcoco y Teoloyucan – pero con bajas tasas de migración intrametropolitana¹⁸.

La remodelación metropolitana y la SRS

De estos procesos de transformación en curso en las metrópolis de la región surgen dos hipótesis

¹⁸ ¿De dónde provino la migración que provocó el explosivo crecimiento de estos tres municipios (las tasas de crecimiento superiores al 5% solo pueden explicarse por migración o reclasificación)? La pregunta se desvincula de los objetivos de este trabajo, pero puede responderse rápidamente mediante procesamientos especiales de la base de microdatos censales o cálculos relativamente simples de la matriz de migración por municipios de México 2000, descargable gratuitamente del sitio ya mencionado de la base de datos MIALC del CELADE.

contrapuestas. Una apunta a la redistribución de la elite (por gentrificación: suburbanización y avance de la ciudad fractal) y, por esa vía, el acercamiento de los grupos socioeconómicos en algunas zonas de las ciudades, tendiendo a reducir la SRS o, al menos, su escala. La otra apunta a la dualización metropolitana – entre una parte de la ciudad donde se localiza las actividades dinámicas y los segmentos “ganadores” con la globalización y la otra donde se ubican actividades en decadencia y población perdedora con el proceso de globalización –, a la permanente periferización de los pobres y a la expulsión de pobres en los procesos de gentrificación, lo que ahondaría la SRS.

La SRS preocupa por varias razones: debilita las finanzas de los municipios pobres, afecta a los residentes de las áreas pobres porque en igualdad de otras condiciones tienen peor desempeño – es decir, opera un “efecto vecindario” adverso, sea por déficit relativos de equipamiento, servicios, capital social (contactos) o capital cultural (códigos), sea por ausencia relativa de modelos de rol, sea por superávit de problemas comunitarios o por el factor estigma – dificulta la integración social ya que se asocia al desconocimiento mutuo entre los grupos socioeconómicos y se vincula con ingobernabili-

dad y anomia en las áreas pobres “segregadas”. Por todo esto, se le considera un mecanismo que tiende a reproducir la pobreza y las desigualdades preexistentes así como a erosionar la gestión y el desarrollo metropolitano. Por cierto, la separación de grupos sociales dentro de la ciudad también puede deberse a razones de afinidad (proximidad cultural, nacional, étnica o lingüística, por ejemplo) y en este caso la voz segregación podría resultar equívoca y cabría más bien aludir a la diferenciación sociocultural del espacio metropolitano. Con todo, por tener su raíz en la exclusión socioeconómica – y no en la “proximidad cultural”, como podría ser el caso de la segregación residencial por nacionalidad – la mayoría de los especialistas imputa efectos negativos netos a la SRS. Además, la SRS inquieta porque, al menos en la opinión pública, existe la impresión de que estaría aumentando en concomitancia con una trayectoria similar de las desigualdades sociales. Tal asociación conduce a la convicción intuitiva de que la SRS es uno de los factores que ha contribuido al aumento de las desigualdades sociales en las ciudades de la región.

La SRS tiene tres determinantes próximos que deben distinguirse teóricamente y, si los datos lo permiten, cuantificarse por separado. Se trata de: a) la selectividad migratoria según condiciones socioeconómicas, b) el crecimiento vegetativo de los diferentes grupos sociales y c) el cambio estructural¹⁹. Una parte de los análisis sobre las tendencias de la SRS se ha concentrado en el cambio estructural; este último

La SRS es uno de los factores que ha contribuido al aumento de las desigualdades sociales en las ciudades de la región

se relaciona con las pautas de movilidad social, que pueden alterar la modalidad y la intensidad de la SRS, sin desplazamientos geográficos de por medio²⁰. En general, estos análisis conducen a la hipótesis de un aumento de la SRS, por cuanto no hay grandes signos de permeabilidad de las elites en los diferentes países de la región y sí hay signos de estancamiento de esta movilidad ascendente en estratos populares y medios. Otra parte de los análisis ha subrayado el papel de los flujos migratorios, que puede remodelar de manera directa el patrón de SRS²¹. Varios de estos análisis respaldan la hipótesis de una reducción de la SRS, o de su escala al menos, como resultado de los desplazamientos intraurbanos emergentes, en particular los de familias de la elite hacia zonas fuera de su nicho histórico de emplazamiento. Identificar el peso de este determinante en la tendencia de la SRS es relevante no solo en términos de conocimiento sino también en el plano de las políticas. En efecto, las intervenciones dirigidas a influir en la SRS deben actuar a través de los determinantes próximos, que son los que, con temporalidades variables, redefinen las modalidades y niveles de la SRS. Pero tales determinantes próximos responden a un conjunto específico de políticas, programas, incentivos o reglas de la autoridad. En tal sentido, cambiar los patrones de la selectividad migratoria intrametropolitana (para incidir en la SRS mediante esta variable intermedia) requiere medidas diferentes de las que cabría adoptar si el objetivo es influir en la SRS mediante la modificación del patrón de crecimiento vegetativo diferencial dentro de la ciudad de los distintos grupos socioeconómicos.

¹⁹ En teoría, el cambio de la composición social de cada subdivisión dentro de una ciudad podría descomponerse en estas tres fuentes, lo que haría posible estimar su peso específico. Sin embargo, hay dilemas teóricos y problemas prácticos para efectuar tal ejercicio. Incluso el cómputo más sencillo, que es el que se efectúa en este documento y que atañe a la selectividad migratoria, opera con supuestos respecto de la invariabilidad de los atributos analizados con el tiempo y está sujeto a limitaciones conocidas de las preguntas sobre migración del censo (por ejemplo, la pérdida de movimientos intermedios (para más detalles, véase Rodríguez, 2006a, y 2006b). Por otra parte, estimar el crecimiento vegetativo de los grupos sociales requiere información sobre nacimientos y defunciones de cada uno de ellos y, en general, esto solo puede hacerse con estadísticas vitales que suelen tener problemas de omisión o de calidad en los países de América Latina. Por último, el cambio estructural corresponde a la modificación de los atributos de individuos que no migran y que sobreviven durante el período de análisis. En rigor, conlleva seguimiento o análisis retrospectivos, lo que es infrecuente en la región. La otra posibilidad es usar dos censos consecutivos para hacer seguimiento de cohortes (de edad y características específicas), pero en general tal seguimiento está afectado por la migración y la mortalidad. Cualquiera sea el caso, este último componente podría obtenerse como residuo si los otros dos se logran medir bien. En definitiva, hacer la descomposición del cambio socioeconómico de los barrios es un desafío analítico y empírico para el cual aún no se cuenta con fuentes de datos adecuadas.

²⁰ Un ejemplo extremo, pero intuitivo, es el de un abrupto proceso de redistribución de ingreso que reduce significativa y simultáneamente la pobreza y la riqueza extremas. Cualquier medida de segregación de los pobres extremos se vería afectada por este cambio sin que medie ningún traslado físico de pobres extremos dentro de la ciudad.

²¹ La SRS depende de la composición socioeconómica (“selectividad”) de los flujos hacia, desde y dentro de las metrópolis según origen y destino. Si la selectividad de la migración intrametropolitana opera según un principio de “afinidad” —personas de estrato alto migran hacia zonas acomodadas y personas de estrato bajo migran hacia zonas pobres— la migración intrametropolitana tenderá a agudizar la SRS; en cambio, si opera según un principio de “diversidad”, tenderá a atenuarla.

Ahora bien, los estudios empíricos sobre segregación residencial eran escasos hasta hace unos pocos años, básicamente porque se necesitaba información muy detallada, en términos geográficos, para examinarla con rigor. El acceso a los microdatos censales y sobre todo el creciente instrumental tecnológico para explotarlos, incluida la combinación de datos y territorios mediante los SIG, han comenzado a modificar la situación y en los últimos 10 años se ha verificado una verdadera explosión de estudios cuantitativos sobre la segregación residencial. Uno de los aspectos más llamativos ha sido la disparidad de resultados que tales estudios han arrojado. Algunos de ellos han encontrado una tendencia más bien descendente de la SRS, medida a través de Duncan, en el área metropolitana de Santiago (Arriagada y Rodríguez, 2003; Sabatini, Cáceres y Cerda, 2001; Greenstein, Sabatini y Smolka, 2000) mientras que otros han hallado la tendencia contraria en São Paulo (Torres, 2006), en México, D.F. (Ariza, Solís y Veizaga, 2005) y en Montevideo (Kaztman y Retamoso, 2005).

Como las diferencias pueden deberse a realidades disímiles según la ciudad, a discrepancia en las medidas usadas o disparidades de la escala utilizada entre los estudios, a continuación se efectúa una medición²² común a cuatro grandes ciudades de la región²³ con los objetivos de: a) determinar las tendencias de la segregación residencial socioeconómica producida en ellas en el decenio de 1990 y b) precisar el papel de la migración intrametropolitana en estas tendencias. Cabe señalar que gran parte de los resultados sobre migración intrametropolitana y sus efectos puede ser replicada por otros investigadores mediante el uso de las matrices de migración interna desplegadas en la base de datos MIALC²⁴.

²² Se usarán diferentes técnicas demográficas y estadísticas. Entre las primeras cabe destacar: a) la matriz de migración y sus resultados derivados, b) las matrices de indicadores de flujos migratorios y c) el procedimiento para estimar el efecto neto de la migración sobre parámetros en zonas de origen y destino elaborado por el autor (véanse González y Rodríguez, 2006a; Rodríguez, 2004, y Acuña y Rodríguez, 2004). Entre las segundas cabe mencionar medidas de asociación y relación entre variables cuantitativas. En lo que respecta a indicadores, se utilizarán medidas clásicas de la segregación residencial – como el índice de disimilitud – y algunas medidas más novedosas, como el peso de la varianza territorial sobre la varianza socioeconómica total (para más detalles véase Rodríguez, 2001). Un punto que merecerá particular atención es el relativo a las variables de segmentación socioeconómica, pues su elección puede afectar a través de varias vías la tendencia de la SRS.

²³ Se trata de la ZMCM, el AMGS, el Gran São Paulo (GSP) y el Gran Río de Janeiro (GRJ).

²⁴ Las matrices de migración interna pueden descargarse gratuitamente desde la base de datos de MIALC, <http://www.eclac.cl/migracion/migracion%5FInterna/>.

La SRS en las cuatro ciudades: niveles y tendencias mediante el uso del índice de disimilitud de Duncan y el control del efecto composición

Los resultados que se muestran en el Cuadro 6 ofrecen un panorama relativamente detallado de la evolución de la SRS, mensurada mediante el índice de disimilitud de Duncan²⁵, para distintos grupos socioeconómicos segmentados según su nivel de educación. Para evitar efectos distorsionadores de la estructura etaria, se trabajó solo con los jefes de hogar de 30 a 59 años, que son un grupo clave en términos socioeconómicos y que representan el grueso de los jefes de hogar. Para controlar (neutralizar?) y evaluar el efecto que la escala de análisis tiene sobre el índice de Duncan, se hizo un cálculo, cuando fue posible, a gran escala (“municipios”) y pequeña escala (véase la nota al pie del Cuadro 6)²⁶.

La localización concentrada de la elite, autosegregación por “distinción”, que ha sido el eje de los análisis empíricos sobre el tema en la región, tiende a reducirse solo en el AMGS (a escala municipal), lo que confirma las investigaciones previas. Cuando se examina el Duncan para divisiones submunicipales, es decir a una escala menor o, lo que es igual, a un mayor nivel de desagregación, la tendencia es más bien al aumento de la autosegrega-

²⁵ Hay diferentes algoritmos para medir el índice de disimilitud de Duncan. Por ejemplo, en el sitio web de la Oficina del Censo, Estados Unidos (s/f) se usa intensivamente el documento de Massey y Denton (1988), que proponen la siguiente fórmula:

$$\frac{\sum_{i=1}^n (f_i |p_i - P|)}{2TP(1 - P)}$$

En la cual: f_i es el total de población de la zona i ; T es la suma de la población de todas las zonas i (es decir, el total de población metropolitana); p_i la proporción de población del área i que es “minoritaria”, y P la proporción del total de población metropolitana que es minoritaria. Los resultados al aplicar esta fórmula son idénticos a los que se obtienen con la aplicación de la fórmula que presenta Rodríguez (2006c) y esta última resulta mucho más intuitiva. Más importante que el algoritmo son las diferencias en la población mayoritaria y minoritaria que se verifican entre los autores. La Oficina del Censo de los Estados Unidos en el sitio web indicado señala que los índices que figuran en el informe fueron calculados como si los blancos no hispanos y el grupo minoritario en cuestión fueran los dos únicos grupos presentes en la población total. Esto permite cotejar varios grupos minoritarios con un único grupo y facilitar las comparaciones. Sin embargo, tiene la desventaja de la arbitrariedad en la elección del grupo y la ausencia de cálculo de la disimilitud para dicho grupo. En América Latina, parece más razonable seguir la opción sugerida por Glaeser y Vigdor (2001), que indica que, al elegir la población no negra relevante, hay básicamente dos opciones. En la primera se pueden usar los blancos no hispanos y en la segunda se pueden usar todos los no negros. Para facilitar la comparación histórica, se concentra en las comparaciones entre negros y no negros. De hecho, los cálculos efectuados en este documento consideran como población mayoritaria a toda la “población que no forma parte de la minoritaria”.

²⁶ Este doble cálculo también permite controlar el efecto de las diferentes estructuras políticoadministrativas de las ciudades analizadas, sobre todo la diferencia en materia de peso del municipio más poblado, que es mucho mayor en las metrópolis del Brasil.

ción de la elite, aunque los datos se refieren solo a dos ciudades (AMGS y ZMCM). Ahora bien, los resultados son bastante diferentes si se examina la SRS de los grupos desaventajados. En general, la investigación empírica en la región ha prestado poca atención a los índices de Duncan calculados para este grupo (es decir, cuando el patrón de localización de este grupo se compara con el del resto de la población) por cuanto pese a calzar con la carga valorativa asociada a la noción de SRS (en

tralizar esta interferencia, que no se debe al cambio de composición en sí (porque Duncan no se ve afectado), sino a la expresión territorial de este cambio, se ha propuesto trabajar con cuantiles socioeconómicos (de ingreso, de bienestar o de educación) que neutralizan este efecto distorsionador. Precisamente en el Cuadro 7 se presentan cálculos en esa línea. Para el GRJ y el GSP, así como para la ZMCM, los grupos de referencia para estimar el Duncan son los deciles superior e inferior de la dis-

Cuadro 6
Peso porcentual de tres grupos socioeducativos e índice de disimilitud de Duncan de cada uno de ellos según dos niveles de desagregación geográfica, jefes de hogar entre 30 y 59 años, cuatro áreas metropolitanas seleccionadas, censos de las rondas de 1990 y 2000

País, año censal y área metropolitana	Desaventajado extremo: sin educación			Desaventajado: baja educación			Elite: llegó a la universidad		
	Peso en el total	Duncan entre municipios	Duncan submunicipal	Peso en el total	Duncan entre municipios	Duncan submunicipal	Peso en el total	Duncan entre municipios	Duncan submunicipal
Brasil, 2000, GRJ	4,60	15,5	29,8	43,37	22,3	32,6	18,29	32,1	50,6
Brasil, 1991, GRJ	7,72	19,7	nd	51,01	26,7	nd	16,53	32,0	nd
Brasil, 2000, GSP	5,12	11,4	30,0	49,35	14,3	33,9	17,60	19,3	49,5
Brasil, 1991, GSP	9,09	11,9	nd	60,05	16,0	nd	15,37	18,0	nd
Chile, 2002, AMGS	0,81	25,1	35,0	24,23	26,1	35,6	20,29	44,4	51,4
Chile, 1992, AMGS	1,83	20,2	26,7	36,65	27,6	32,8	13,66	46,5	50,9
México, 2000, ZMCM	2,79	16,6	20,0	35,61	16,6	18,3	20,43	25,6	26,8
México, 1990, ZMCM	7,31	16,2	20,1	52,21	19,0	17,2	18,50	25,3	26,3

Fuente: Elaboración propia sobre la base de procesamientos especiales de microdatos censales.

Nota: La escala submunicipal corresponde a: área de ponderación en el GRJ y GSP, distrito censal en el AMGS, y localidad en la ZMCM. La baja educación corresponde a: sin educación y primaria incompleta en el GRJ y GSP; no alcanzó el nivel "medio" en el AMGS, no llegó a secundaria en la ZMCM.

tanto exclusión y no exclusividad como ocurre con la elite), su elevado peso en la mayor parte de las ciudades (véase la columna 1 del Cuadro 6, en particular el grupo de "baja educación") y su dispersión a través de casi toda su periferia ocasionaba índices bajos de segregación. Aunque efectivamente sus índices de Duncan son menores que los de la elite, cabe destacar que son crecientes en algunos casos, en particular en el AMGS.

Ahora bien, la variable usada en el Cuadro 6, el nivel educativo, ha tendido hacia la convergencia dentro de las ciudades. Esto ha modificado la composición de los grupos socioeconómicos dentro de la ciudad, pero por un empuje (movilidad educativa ascendente) estructural y no por relocalización de población. A este efecto estructural podrían corresponder los menores niveles de SRS medidos a través de Duncan (Rodríguez, 2006b). Para neu-

tribución de ingresos totales. En el caso del AMGS, que no cuenta con la variable ingresos en el censo, se usa la distribución de un índice socioeconómico basado en el equipamiento del hogar²⁷. El panorama que surge difiere del presentado en el Cuadro 6. En primer lugar, los índices de Duncan de la elite son significativamente mayores. En segundo lugar, la tendencia al aumento de la SRS por agrupamiento territorial de la elite se consolida ya que, salvo en el caso del AMGS, en todos los otros el índice de disimilitud para este estrato se eleva. Tercero, la SRS del decil inferior no presenta una tendencia generalizada, pues tiende a disminuir en las dos áreas metropolitanas del Brasil – lo que se debe a su distribución a lo largo de un amplio conjunto de municipios periféricos – y a aumentar en el AMGS,

²⁷ Para más detalles respecto de este índice, véase CEPAL (2005).

lo que puede deberse a un fenómeno detectado por algunos estudios recientes: el aislamiento de los más pobres en comunas pericentrales de escaso dinamismo socioeconómico e inmobiliario (De Mattos e Hidalgo, 2007; Rodríguez, 2006a; véanse también el gráfico 1 y su discusión más adelante).

Estos resultados subrayan la sensibilidad de la medición de la SRS a la variable de segmentación socioeconómica usada, lo que no deja de ser importante cuando las tendencias de la desigualdad a escala individual y territorial difieren según se trate de una u otra. Precisamente esto ocurre cuando se coteja la educación y el ingreso, pues la primera ha experimen-

se basa en la identificación del peso que tiene el factor geográfico en la desigualdad-heterogeneidad de una variable socioeconómica. Es el denominado índice de segregación residencial (ISR), que corresponde al porcentaje de la varianza total de la variable socioeconómica usada (ingresos, años de estudio, índice de equipamiento, hacinamiento, entre otros) y se explica por la varianza entre entidades geográficas (Arriagada y Rodríguez, 2003, y Rodríguez, 2001). Este índice se calcula para diferentes niveles de agregación, siendo el nivel menos desagregado los municipios o comunas y el de mayor desagregación las manzanas.

En el Cuadro 8 se presentan los resultados del

Cuadro 7
Índice de disimilitud de Duncan e indicadores relevantes para su comprensión para dos grupos socioeconómicos extremos de jefes de hogar entre 30 y 59 años, dos niveles de desagregación geográfica, cuatro ciudades seleccionadas, censos de las rondas de 1990 y 2000

País, año censal y área metropolitana	Decil 1: el 10% más pobre			Decil 10: el 10% más rico		
	Peso en el total	Duncan entre municipios	Duncan submunicipal	Peso en el total	Duncan entre municipios	Duncan submunicipal
Brasil, 2000, GRJ	10,59	17,1	24,3	9,93	34,1	59,5
Brasil, 1991, GRJ	9,59	17,1	nd	9,75	33,0	nd
Brasil, 2000, GSP	8,21	12,4	27,4	9,59	21,3	56,7
Brasil, 1991, GSP	9,51	10,8	nd	8,99	19,5	nd
Chile, 2002, AMGS	9,98	28,3	35,1	10,02	52,8	60,1
Chile, 1992, AMGS	10,01	26,3	32,4	10,00	58,1	61,9
México, 2000, ZMCM	12,52	14,9	15,8	9,44	33,6	34,4
México, 1990, ZMCM	10,11	12,5	13,2	10,14	29,6	30,3

Fuente: Elaboración propia sobre la base de procesamientos especiales de microdatos censales.

tado una reducción de la desigualdad (insistimos que, medida según los años de escolaridad, en materia de calidad pudo haber pasado algo diferente) mientras la segunda parece haber experimentado una agudización de la desigualdad. En definitiva, el análisis efectuado muestra que la imagen del descenso de la SRS puede ser ficticia o al menos depende en gran medida de la variable de segmentación socioeconómica, que la SRS para los grupos desaventajados (por educación, ingreso o equipamiento) está aumentando, lo que puede originar guetos urbanos y, tercero, que algunas ciudades, como Río de Janeiro, aparentemente poco segregadas a escalas altas de agregación (municipios) registran elevados índices de disimilitud a escalas de alta desagregación (áreas de ponderación).

Un procedimiento alternativo para medir la SRS y que tiene la ventaja de no requerir de grupos polares

ISR de la variable años de escolaridad para tres ciudades²⁸, Se mide para los jefes de hogar y las personas de 25 a 39 años, esta última para neutralizar el efecto “distorsionador” de la estructura etaria de las subdivisiones territoriales, considerando los censos de la ronda de 1990 y de 2000. Se desprenden varias conclusiones: a) una escolaridad media significativamente mayor en Santiago que en Río de Janeiro y São Paulo; b) un incremento generalizado de la escolaridad media en las tres ciudades, pero que no ha significado estrechamiento de las brechas entre ellas; c) una clara reducción de la desigualdad (heterogeneidad) en materia de años de escolaridad dentro de las tres ciudades, lo que ratifica una afirmación previa de que la convergencia en cantidad de años de estudio es compatible con la persistencia de la desigual-

²⁸ No fue posible calcularlo con niveles relevantes de desagregación para la ZMCM.

dad de ingresos, lo que probablemente se debe a una brecha que se ensancha en materia de calidad educativa; d) la heterogeneidad de la escolaridad media es mucho mayor en las ciudades del Brasil; e) el peso mucho más significativo del territorio (en todas las escalas calculadas) en la explicación de la varianza total de la escolaridad en Santiago, lo que es compatible con los hallazgos previos de que esta última ciudad registra niveles de SRS mucho mayores; así, paradójicamente, la ciudad menos desigual en la distribución individual de la variable socioeconómica usada (escolaridad) es la más desigual (SRS) en su distribución geográfica, y f) la consolidación de una tendencia más bien alcista del ISR, contra lo que mostraban los resultados de Duncan para la elite, y esto es compatible con el hallazgo previo de que la disimilitud se reduce para la elite pero aumenta para los grupos desaventajados, siendo factible un resultado neto del ISR, que considera todos los grupos, al alza.

Estos resultados ratifican el papel crítico de los aspectos metodológicos en la medición de la SRS. En efecto, son decisivos la medida o procedimiento y la variable que se utilizan (tanto por su evolución aislada y el cambio de su composición como por su evolución a través de los diferentes grupos sociales y el cambio de su desigualdad) y la escala a la cual se examina. Los cálculos efectuados en este trabajo revelan un panorama menos optimista que el trazado por la literatura especializada durante los últimos cinco años, ya que tras ciertas decisiones metodológicas hay signos de un aumento de la SRS.

Efecto de la migración intrametropolitana sobre la SRS

Para estimar este efecto se aplicará un procedimiento elaborado por el autor y difundido originalmente en 2004 (Rodríguez, 2004) y luego usado en numerosas publicaciones. Se basa en el procesamiento de los microdatos censales usando Redatam para construir matrices de migración donde los valores de las celdas no son personas, sino atributos del flujo²⁹. Los marginales de tales matrices – bajo

un supuesto de constancia del atributo para cada persona durante el período de referencia, lo que es obvio en características como el sexo pero es improbable en atributos como los ingresos – pueden interpretarse como el valor regional en el momento inicial (cinco años antes del censo) y en el momento final (fecha del censo) y su diferencia como el cambio en el atributo debido exclusivamente al efecto de la migración (no hay mortalidad ni fecundidad ni cambio del atributo en el tiempo de referencia). En el caso de la SRS, muestra el efecto de la migración sobre la media educativa de los municipios. Si, en promedio, la migración estrecha las diferencias, significa que reduce la SRS; en cambio, si ensancha las disparidades, significa que la intensifica. Por el supuesto de invariabilidad durante los últimos cinco años, estos cálculos deben efectuarse para un grupo cuya escolaridad pueda suponerse constante en el período de referencia, como las personas mayores de 30 años (Rodríguez, 2004).

Justamente para tener resultados robustos, el procedimiento se aplicó a varios grupos de edad y a los jefes de hogar. Aunque el análisis del efecto de la migración se concentró en la variable educación (por su vinculación con la SRS), también se hizo una aplicación a la edad media, que revela la versatilidad y los múltiples usos del procedimiento. En el gráfico 1 se resumen los resultados de la aplicación del procedimiento al AMGS, 2002, usando la variable “promedio de años de escolaridad de los jefes por comuna”³⁰. El gráfico revela las causas de un intenso debate reciente sobre el tema de las tendencias de la SRS y su relación con la migración intrametropolitana en esta ciudad (véase Rodríguez, 2006a). Por una parte, el gráfico hace patente el fenómeno de “derrame de la elite”. Se trata de las comunas del extremo superior izquierdo (Huechuraba, Quilicura y Peñalolén), que tenían bajo nivel educativo en 1997 pero ganaron educación gracias a la migración intrametropolitana entre 1997 y 2002; en dos de estas comunas – Huechuraba y Quilicura, en la periferia norte de la ciudad y que fueron “conectadas” hace casi 20 años al sector oriente mediante una carretera que atraviesa un cerro – el

²⁹ Esta matriz se construye con la matriz tradicional de personas y una nueva en la cual se suma el aporte de cada persona del flujo en un atributo dado. Cada celda, entonces, contiene un “acumulado” del flujo en dicho atributo (años, ingresos, grados aprobados, entre otros). Finalmente se calcula una tercera matriz que resulta de la división de la segunda por la primera y cuyas celdas contienen la media del atributo para cada flujo.

³⁰ Para más detalles sobre el procedimiento, véase Rodríguez, 2006a, y 2004. Cálculos disponibles para las otras ciudades pero no presentados por limitaciones de espacio.

Cuadro 8
Índice de Segregación Residencial e indicadores relevantes de la variable usada para su cálculo (años de escolaridad)

País, año y área metropolitana	Variable	Media área metropolitana	Varianza total	Varianza entre comunas	Varianza entre distritos censales	Varianza entre zonas censales	Varianza entre manzanas	ISR entre comunas	ISR entre distritos censales	ISR entre zonas censales	ISR entre manzanas
Chile, 2002, AMGS	Escolaridad media personas de 25 a 39 años de edad	11,68	13,52	1,70	2,51	2,96	4,17	12,59	18,58	21,90	30,83
	Escolaridad media jefes de hogar	10,45	19,62	3,27	4,52	5,14	6,56	16,67	23,02	26,20	33,44
Chile, 1992, AMGS	Escolaridad media personas de 25 a 39 años de edad	10,55	14,31	1,86	2,54	3,03	4,23	12,98	17,72	21,19	29,56
	Escolaridad media jefes de hogar	9,28	19,02	3,44	4,35	4,93	6,28	18,11	22,89	25,92	33,02
País, año y área metropolitana	Variable	Media área metropolitana	Varianza total	Varianza entre municipios	Varianza entre distritos censales	Varianza entre subdistritos censales	Varianza entre áreas de ponderación	ISR entre municipios	ISR entre distritos censales	ISR entre subdistritos censales	ISR entre áreas de ponderación
Brasil, 2000, AMSP	Escolaridad media personas de 25 a 39 años de edad	8,34	17,80	0,670	2,7300	--	3,8670	3,77	15,34	-	21,73
	Escolaridad media jefes de hogar	7,22	20,77	0,622	3,3627	-	4,2351	2,99	16,19	-	20,39
Brasil, 1991, AMSP	Escolaridad media personas de 25 a 39 años de edad	7,36	20,42	0,890	-	-	-	4,36	-	-	-
	Escolaridad media jefes de hogar	6,35	21,44	0,697	-	-	-	3,25	-	-	-
Brasil, 2000, AMRJ	Escolaridad media personas de 25 a 39 años de edad	8,45	17,12	1,104	1,2080	2,6001	3,6131	6,45	7,05	15,19	21,10
	Escolaridad media jefes de hogar	7,51	21,16	1,566	1,6451	3,8145	4,7737	9,15	9,61	22,28	27,88
Brasil, 1991, AMRJ	Escolaridad media personas de 25 a 39 años de edad	7,99	19,64	1,600	-	-	-	8,15	-	-	-
	Escolaridad media jefes de hogar	6,93	22,17	1,841	-	-	-	8,30	-	-	-

Fuente: Elaboración propia sobre la base de procesamientos especiales de microdatos censales.

Nota: Los distritos y los subdistritos coinciden en São Paulo 2000, por lo que los resultados también coinciden.

efecto es de casi un 7% de aumento del nivel educativo medio de los jefes de hogar como resultado de la migración intrametropolitana. Sin embargo, la medida que sintetiza la relación global – la correlación simple entre nivel educativo de la comuna en 1997 y cambio de este por efecto exclusivo de la migración – es positiva, lo que significa que, en promedio, las comunas más educadas fueron las que más ganaron (en escolaridad) con la migración intrametropolitana. Así, el traslado de familias de la elite desde el oriente de la capital hacia otras comunas no es suficiente para contrarrestar el efecto dominante de la migración intrametropolitana, que es la pérdida de recursos calificados en las comu-

el emplazamiento de vivienda social y, en mucho menor medida, ocupaciones irregulares – y la captura de los migrantes con mayor educación por las comunas más acomodadas.

En el Cuadro 9 se presenta el indicador de síntesis del efecto de la migración intrametropolitana sobre la SRS (la correlación simple entre ambas antes comentada) para las cuatro áreas metropolitanas en varios censos y para las variables escolaridad media (neutralizando la variable edad) y edad.

Lo primero que se advierte es que no hay un comportamiento común entre los países y en cambio sí hay un patrón en el tiempo. En general, la migración intrametropolitana tiende a reducir las

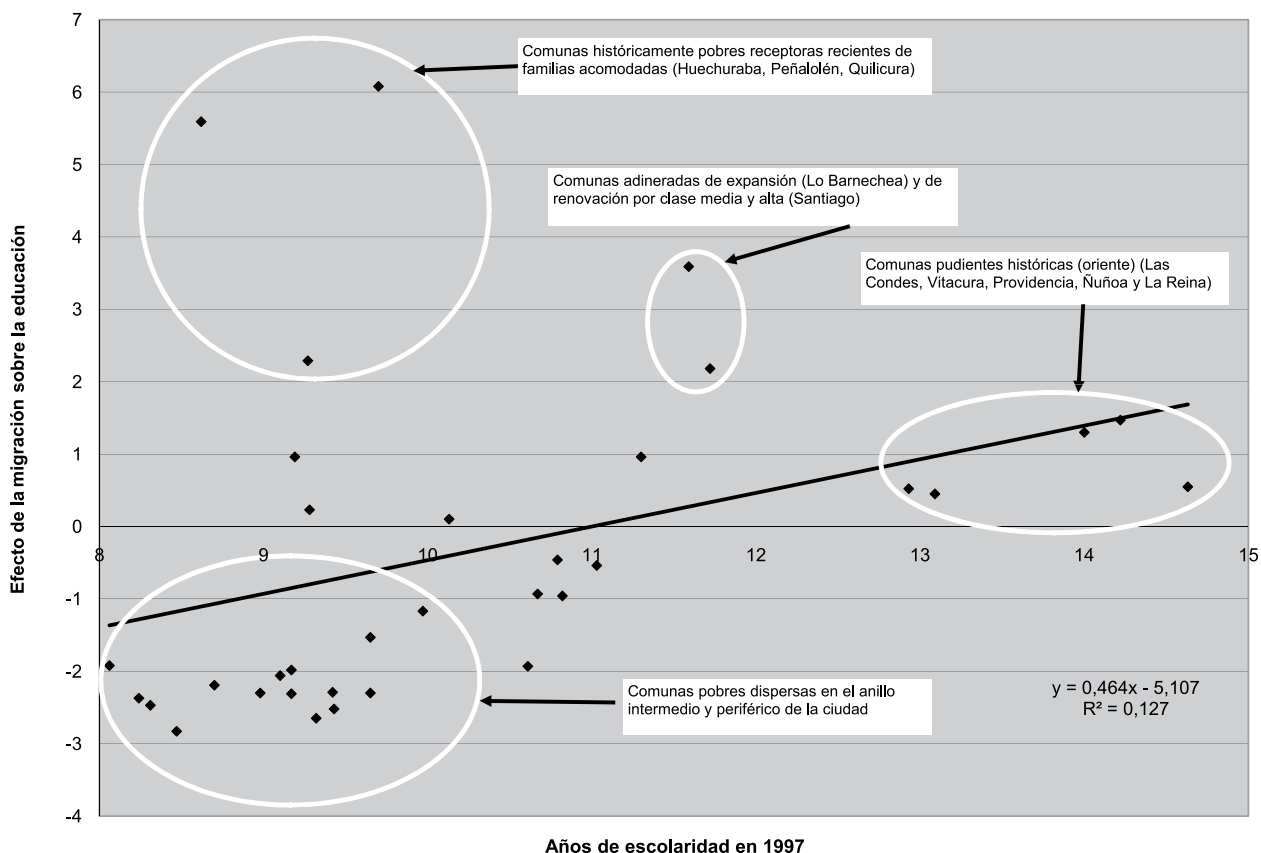


Gráfico 1
AMGS: Promedio de años de estudio de los jefes de hogar residentes en 1997 en la comuna y aumento de escolaridad gracias a la migración intrametropolitana entre 1997-2002

Fuente: Elaboración propia.

nas más pobres – en su mayoría localizadas en un anillo pericentral marcado por el estancamiento socioeconómico e inmobiliario y zonas periféricas marcadas por un crecimiento acelerado basado en

diferencias educativas entre los municipios de las megápolis brasileñas, aun neutralizando la variable edad, mientras que tiende a ensancharlas en el AMGS. En la ZMCM los números son menos conclu-

yentes pero, en general, tienden a reducir la SRS³¹. Como ya se mencionó, se observa bastante estabilidad en el tiempo, al menos en el signo (es decir, en el sentido del efecto), lo que resulta llamativo por los marcados cambios estructurales de las cuatro ciudades. La intensidad de la relación es más fuerte en el GRJ y el AMGS (aunque con signos opuestos). En el cuadro también se exponen los resultados del efecto de la migración intrametropolitana sobre la edad media de las comunas y en casi todos los casos la relación es positiva, porque tiende a aumentar la edad de los más envejecidos, y en varios casos es fuerte (sobre todo en el AMGS y la ZMCM).

CONCLUSIONES Y DESAFÍOS

Todavía resta mucho que hacer en materia de diagnóstico, seguimiento y prognosis sobre ten-

dencias, patrones, determinantes y consecuencias del intercambio migratorio entre las ciudades principales y el resto del país. Sin embargo, este trabajo apunta, precisamente, a avanzar en este plano, explotando fuentes de información cada vez más accesibles y sistematizando e interpretando hallazgos, muchos de los cuales ya son relativamente conocidos por los especialistas pero aún ignorados por el público, los formadores de opinión y los encargados de tomar decisiones. Por cierto, además del desafío que significa continuar y ampliar la explotación de las fuentes censales para esta tarea, es claro que innovar en esta materia es imprescindible por el largo período que media entre censo y censo. En tal sentido, las encuestas especializadas de migración, los módulos de migración en encuestas de hogares, los observatorios de migración, de-

Cuadro 9
Índice de correlación simple entre el efecto de la migración en la escolaridad y la edad media de los municipios y los niveles de ambas variables

País, año y área metropolitana	Educación (años de escolaridad, personas de 30 a 59 años en el censo)	Educación (años de escolaridad, personas de 25 a 39 años en el censo)	Educación (años de escolaridad, personas de 40 a 59 años en el censo)	Educación (años de escolaridad, personas de 60 años y más en el censo)	Educación (años de escolaridad, jefes de hogar)	Educación (años de escolaridad, todas las personas)	Edad (personas de 5 años y más)
Brasil, 2000, GRJ	-0,13	-0,17	-0,11	0,02	-0,18	-0,13	0,15
Brasil, 1991, GRJ	-0,25	-0,21	-0,43	-0,28	-0,23	-0,40	0,03
Brasil, 1980, GRJ	-0,45	-0,16	-0,49	-0,43	-0,08	-0,47	0,27
Brasil, 2000, GSP	-0,01	0,10	-0,15	-0,10	-0,01	0,03	0,34
Brasil, 1991, GSP	0,06	0,04	0,05	-0,22	-0,08	0,15	0,10
Brasil, 1980, GSP	-0,29	-0,27	-0,24	-0,05	0,03	-0,27	-0,02
Chile, 2002, AMGS	0,19	0,21	0,21	0,15	0,35	0,25	0,32
Chile, 1992, AMGS	0,31	0,31	0,20	0,03	0,12	0,24	0,40
Chile, 1982, AMGS	-	0,10	0,12	0,14	0,36	0,04	0,37
México, 2000, ZMCM	0,04	0,04	-0,07	-0,06	-0,12	-0,12	0,59
México, 1990, ZMCM	-	-	-	-	-	-	-

Fuente: Elaboración propia.

Nota: Una correlación positiva significa que, en promedio, la migración intrametropolitana tiende a aumentar el atributo (escolaridad o edad media) de los municipios con mayor nivel inicial.

³¹ Cabe destacar que este coeficiente de correlación no aporta información sobre la magnitud del impacto de la migración intrametropolitana, que se podía apreciar visualmente en el gráfico 1. Por cierto, la información para generar tales gráficos para las tres otras ciudades consideradas en este trabajo está disponible.

sarrollo y aplicación de procedimientos indirectos, entre otras fuentes y recursos de información, son muy útiles, aunque escasos en la región.

Con todo, los desafíos en esta esfera van mucho más allá de los metodológicos o empíricos. En el plano conceptual, hay una necesidad de contar con marcos teóricos robustos y actualizados, en que se reflejen los hechos estilizados así como la diversidad de casos que se puso en evidencia en este trabajo en materia de atractivo y selectividad migratoria de las grandes ciudades. La tendencia a la pérdida de atractivo no es inexorable y es necesario precisar los mecanismos y las fuerzas que actúan en ella. Por otra parte, el aumento de la expulsión y, en particular, su selectividad obedecen a una amplia gama de factores, que deben ser precisados y medidos en la práctica antes de considerar medidas de política dirigidas a influir sobre este asunto. Por último, el debate sobre la verdadera magnitud de la pérdida de atractivo, en particular por la hipótesis de la desconcentración concentrada, debe revisarse a la luz de evidencia sistemática y comparable, ya que los datos procesados y presentados en este trabajo indican que se cumple solo en unos pocos casos.

Respecto de la medición y seguimiento de la SRS en las metrópolis latinoamericanas, también hay mucho trabajo por delante, ya que las medidas disponibles para hacer los cálculos tienen limitaciones, las variables usadas afectan por diversas vías a los resultados, la medición del efecto aún carece de un indicador resumen que capture e integre la fuerza de la relación con la intensidad del impacto, y es necesario avanzar en análisis que consideren simultáneamente todos los determinantes próximos de la evolución de la SRS.

Aun así, los resultados del trabajo arrojan pistas reveladoras, no solo sobre procedimientos y metodologías, sino también sobre modalidades y tendencias de la SRS en ciudades de la región. El AMGS aparece como la ciudad con mayor SRS de las estudiadas, en particular porque es elevada a una escala de alta agregación geográfica, específicamente entre municipios. Sin embargo, llama la atención que esta misma ciudad muestre la compleja trama que hace incierta

la evolución de la SRS, en particular en lo que atañe al efecto de la migración intrametropolitana. Por una parte existen algunos signos de diseminación, bastante limitados, en todo caso, de la élite, principalmente familias en etapa de crianza hacia zonas rururbanas y periféricas y profesionales jóvenes hacia áreas de renovación (gentrificación) y con ello una potencial reducción de la SRS. Por otra parte existen la pauperización y el envejecimiento de las zonas de asentamiento histórico de los sectores populares, que experimentan la salida de sus residentes jóvenes, con

mejores niveles socioeconómicos. En el último período de referencia censal, el cotejo de estas dos fuerzas contradictorias tuvo un balance agudizador de la SRS en el AMGS; sin embargo, nada impide que la situación se modifique en el mediano plazo. Por ejemplo, ya sea por fuerzas de mercado, por efectos colaterales de decisiones públicas (en particular, en materia de vivienda, transporte e infraestructura) o por políticas específicas y explícitas, si la dispersión de la élite se extiende podría verificarse una reducción generalizada de la SRS, siempre y cuando tal expansión no resulte “expulsiva” de la población pobre local³². Por el contrario, las mismas fuerzas antes mencionadas podrían promover, en las ciudades donde esto es topográficamente factible, una ampliación del reducto de la élite, sin que haya un derrame de esta o una intensificación de la densidad en dicho reducto en lugar del mencionado derrame.

Ahora bien, no obstante el sesgo metodológico del trabajo, las palabras finales apuntarán más hacia los aspectos conceptuales y de política. Se trata de la necesidad de avanzar en el análisis de las repercusiones sociales de la SRS y de las políticas para actuar al respecto. En cuanto al primer punto, hay una tarea pendiente en la región en materia de análisis y sistematización de los perjuicios de la SRS mencionados en el primer acápite de este documento. Algunos de ellos son relativamente fáciles de demostrar: el déficit de equipamiento y servicios, el mayor gasto de dinero y tiempo en transporte y la menor dispo-

³² Como se ha subrayado en otros trabajos (Arriagada y Rodríguez, 2003), tal reducción de la SRS sería solo física, sin una relación necesaria con la interacción social entre grupos sociales polares.

nibilidad de recursos municipales en el caso de los pobres. En general estos también son los más factibles de solucionar, al menos en teoría: inversión en equipamiento y servicios públicos en los barrios pobres segregados; mejoramiento de la conectividad de tales barrios y mecanismos de redistribución de los ingresos municipales. En cambio, otros perjuicios son difíciles de demostrar y, sobre todo, de distinguir el efecto pobreza del efecto segregación propiamente tal (Marpsat, 1999). Aunque hay numerosos estudios que muestran la existencia de estigma o de desempeños individuales vinculados a la localización segregada en países como los Estados Unidos, en América Latina aún sabemos poco al respecto.

Sin entrar en este debate, en los dos gráficos siguientes (gráficos 2 y 3) se ofrecen resultados que respaldan la idea de que la localización dentro de la ciudad tiene un efecto neto de las características de los hogares y los individuos y en tal sentido refuerzan la visión de que la SRS importa para las personas y los hogares (y no solo para el funcionamiento global de la ciudad). Los cálculos se basan en tabulados multivariados que describen un comportamiento individual (maternidad adolescente) según atributos individuales (educación de las adolescentes) y atributos socioeconómicos de la zona dentro de la ciudad en que viven (quintil de ingreso del área de ponderación en Río de Janeiro y quintil socioeconómico del distrito censal en el caso de Santiago). Un procedimiento similar se ha usado con encuestas de hogares en Montevideo (Kaztman y Retamoso, 2005) y sus resultados van en la misma línea que los obtenidos para Río de Janeiro y Santiago en este documento. En primer lugar se verifican las esperadas relaciones bivariadas entre el atributo individual y el comportamiento reproductivo (a mayor nivel educativo menor probabilidad de ser madre adolescente), por una parte, y entre el atributo barrial y el comportamiento individual (a mayor quintil socioeconómico del barrio menor probabilidad de ser madres adolescentes). En segundo lugar (y tal vez más importante), se aprecia que tras neutralizar el atributo personal, el vecindario mantiene un efecto sistemático, sobre todo en Santiago. Por ejemplo, la probabilidad de ser madre adolescente de una muchacha que no ha terminado la educación básica llega al 37% si reside en un distrito que está en el quintil inferior de la distribución socioeconómica de

todos los distritos censales de la ciudad; en cambio, cae al 12% si reside en un distrito que está en el quintil superior. Se trata solo de un indicio porque aún cabría neutralizar variables adicionales (en particular el nivel socioeconómico del hogar)³³ y porque el hallazgo es solo una concomitancia que no supone causalidad y que por sí misma no identifica los canales a través de los cuales actúa el “efecto vecindario”.

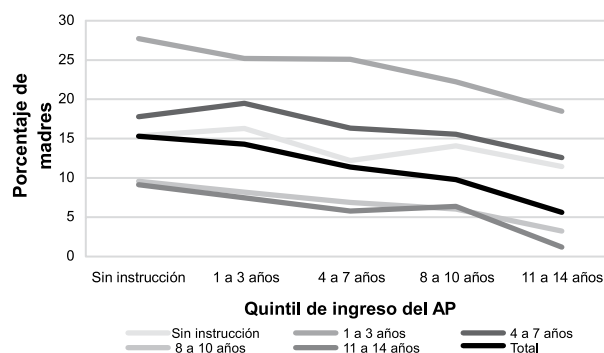


Gráfico 2
Río de Janeiro, 2000, Mujeres de 15 a 18 años: porcentaje de madres según nivel de educación y el quintil de ingreso del Área de Ponderación en que viven

Fuente: Elaboración propia sobre la base de procesamientos especiales de microdatos censales.

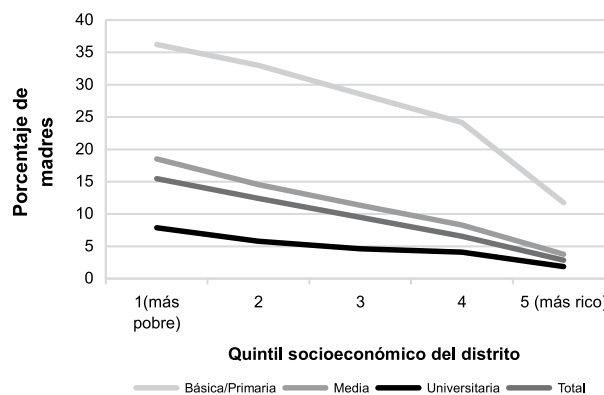


Gráfico 3
Santiago, 2002, Mujeres de 15 a 19 años: porcentaje de madres según nivel de educación y el quintil socioeconómico del distrito censal en que fueron censadas

Fuente: Elaboración propia sobre la base de procesamientos especiales de microdatos censales.

³³ Se hicieron ejercicios que neutralizan la educación del jefe de hogar y el efecto de localización persistió en el caso del AMGS, en particular en el caso de jefes de hogar con educación secundaria y universitaria. En las otras tres ciudades la relación se hace más difusa, aunque en promedio sigue verificándose un efecto de la localización.

Por último está el tema de las políticas, sobre el cual hay un creciente debate. Se trata de una materia en la cual las posiciones son encontradas – desde el momento que para algunos la SRS es natural mientras para otros es una expresión más de un sistema injusto y desigual –, los instrumentos son limitados, la experiencia es escasa (y en su mayoría de países desarrollados) y el locus impreciso (¿dónde se promueve la integración?: ¿el vecindario?, ¿los espacios públicos?, ¿la escuela?). Con todo, pueden mencionarse numerosas líneas de intervención. La primera atañe a las políticas de vivienda vigentes, que suelen tener efectos segregadores por su tendencia a maximizar la construcción habitacional, lo que lleva a edificar las viviendas sociales donde es más barato (periferia o áreas degradadas), reforzando el distanciamiento o el encapsulamiento de los pobres. El replanteamiento, al menos parcial, de estas políticas, incluido un financiamiento que no condene a “construir donde es más barato”, podría atenuar a largo plazo la SRS. La segunda se relaciona con los programas habitacionales y la normativa urbana, desde la perspectiva de su actualización a la luz de la experiencia europea de integración social urbana, que considera, entre otras medidas, la reserva de una cierta cantidad de viviendas sociales para todo municipio metropolitano. Tal actualización supone reconocer las dificultades de estas medidas, tales como la posibilidad de generar guetos dentro de los municipios más acomodados, la probabilidad de que la cercanía física genere brechas más que puentes y la eventualidad de que las viviendas sociales terminen siendo vendidas a buen precio por sus dueños recuperando los municipios ricos su homogeneidad social. La tercera se refiere a intervenciones urbanas dirigidas a mejorar las condiciones de vida de las áreas segregadas. Tales intervenciones, amparadas en el principio de sobreinversión pública en las zonas deficitarias, pueden reducir la SRS mediante el componente de “cambio estructural”. La cuarta atañe al diseño e implementación de incentivos para que las familias de clase alta y media salgan de sus nichos históricos y se mezclen con los otros grupos socioeconómicos; lo anterior en modo alguno garantiza la integración social,

pero al menos reduce la distancia física entre los grupos socioeconómicos. La quinta se relaciona con el fortalecimiento general de los municipios pobres ya sea mediante un apoyo especial del Estado (subsidios, transferencias e inversiones) o de mecanismos de redistribución de los ingresos municipales (que suelen ser mucho mayores en términos per cápita en los municipios ricos). La sexta remite a políticas relacionadas con la educación, los espacios públicos y la seguridad ciudadana, en la medida que los dos primeros corresponden a ámbitos de encuentro e interacción adicionales al vecindario y que, por lo mismo, podrían servir como ejes de la integración social incluso bajo una SRS persistente; la existencia de una escuela pública de calidad, de espacios públicos atractivos para todos los grupos sociales y de controles eficientes en materia de seguridad ciudadana apuntan en esa línea. Finalmente, cabe mencionar las intervenciones culturales tendientes a aumentar la confianza en los otros, a empoderar y visibilizar a los pobres segregados y a valorar la convivencia social. La enorme desigualdad social en la región y su tendencia a reproducirse por la acumulación de ventajas/desventajas desde el nacimiento en varios frentes (familia, barrio y escuela), junto con la indolencia (en particular de la elite) ante esta situación, conducen a una natural inclinación a la clausura y el ensimismamiento “excluyente” de los estratos altos y a la exclusión/segregación de los pobres. No cabe esperar, por tanto, que el mercado promueva la integración social, aunque sí puede reducir la distancia física entre los grupos socioeconómicos. Se requiere de una renovación cultural y una transformación ideológica para que la interacción cotidiana con los otros no resulte atemorizante, sino más bien estimulante y enriquecedora.

BIBLIOGRAFÍA

Acuña, M. y J. Rodríguez (2004), “Explotando el módulo sobre migración interna de los censos de población y vivienda de América Latina y el Caribe”, *Redatam informa*, vol. 10 (LC/L.2261), Santiago de Chile, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal).

Ariza, M., P. Solís y J. Veigaza (2005), “Dynamics of social inequality and spatial segregation in three metropolitan areas of Mexico”, documento presentado en la vigesimoquinta Conferencia Internacional de Población, Tours, Francia, 18 al 23 de julio.

- Arriagada, C. y J. Rodríguez (2003), "Segregación residencial en áreas metropolitanas de América Latina: magnitud, características, evolución e implicaciones de política", *serie Población y desarrollo*, N° 47 (LC/L.1997-P), Santiago de Chile, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal). Publicación de las Naciones Unidas, N° de venta: S.03.II.G.159.
- Baeninger, R. (2003), "São Paulo e suas migrações no final do século XX: notas preliminares a partir do censo 2000", documento presentado al Encuentro multidisciplinario sobre espacio y población, Tercer encuentro nacional sobre migración, Asociación Brasileña de Estudios Poblacionales (ABEP) Universidad Estadual de Campinas (Unicamp), Campinas, Brasil, 3 al 15 de noviembre.
- CEPAL (Comisión Económica para América Latina y el Caribe) (2007a), "Pobreza urbana y segregación residencial", *Panorama social de América Latina 2007* (LC/G.2351-P), cap. 1, Santiago de Chile. Publicación de las Naciones Unidas, N° de venta: S.05.II.G.32.
- ____ (2007b), "Migración interna y desarrollo en América Latina y el Caribe: continuidades, cambios y desafíos de política", *Panorama social de América Latina 2007* (LC/G.2351-P), cap. 4, Santiago de Chile. Publicación de las Naciones Unidas, N° de venta: S.05.II.G.32.
- ____ (2005), "Desigualdades demográficas y desigualdad social: tendencias recientes, factores asociados y lecturas de política", *Panorama social de América Latina 2005* (LC/G.2288-P), cap. 3, Santiago de Chile. Publicación de las Naciones Unidas, N° de venta: S.05.II.G.161.
- ____ (2004), "Estructuras familiares, trabajo doméstico y bienestar en América Latina", *Panorama social de América Latina 2004* (LC/L.2220-P/E), cap. 4, Santiago de Chile. Publicación de las Naciones Unidas, N° de venta: S.04.II.G.148.
- Cohen, B. (2006), "Urbanization in developing countries: current trends, future projections and key challenges for sustainability", *Technologies in Society*, vol. 28, Kidlington Oxford, Reino Unido.
- De Mattos, C. (2001), "Metropolización y suburbanización", *EURE*, vol. 27, N° 80, Santiago de Chile, Pontificia Universidad Católica de Chile.
- De Mattos, C. y R. Hidalgo (2007), *Santiago de Chile: movilidad espacial y reconfiguración metropolitana*, Santiago de Chile, Eure Libros-Geolibros.
- Dureau, F. y otros (coords.) (2002), *Metrópolis en movimiento. Una comparación internacional*, Bogotá, D.C., Alfaomega
- Garza, G. (s/f), "Monterrey en el contexto de la globalización económica de México" [en línea] <http://www.iiec.unam.mx/actividades/seminarios/extras/SEUR-2001/13-gustavo%20garza.pdf>.
- Glaeser, E. y J. Vigdor (2001), "Racial segregation in the 2000 census: promising news", *Survey Series*, Washington, D.C., The Brookings Institution.
- González, D. y J. Rodríguez (2006a), "Redistribución espacial y migración interna de la población en Chile en los últimos 35 años (1965-2002): una síntesis de las hipótesis y la evidencia", *Estudios demográficos y urbanos*, vol. 21, N° 002, México, D.F., El Colegio de México.
- ____ (2006b), "Redistribución de la población y migración interna en Chile: continuidad y cambio según los últimos cuatros censos nacionales de población y vivienda", *Norte grande*, N° 34, Santiago de Chile, Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Greenstein, R., F. Sabatini y M. Smolka (2000), "Segregación espacial urbana: fuerzas, consecuencias y respuestas normativas", *Land Lines*, vol. 12, N° 6 [en línea] <http://www.lincolninst.edu/pubs/pub-detail.asp?id=950>.
- Guzmán, J.M. y otros (2006), "La démographie de l'Amérique latine et de la Caraïbe depuis 1950", *Population-F*, vol. 61, N° 5-6, París, Instituto Nacional de Estudios Demográficos (INED).
- Kaztman, R. y A. Retamoso (2005) "Segregación espacial, empleo y pobreza en Montevideo", *Revista de la CEPAL*, N° 85 (LC/G.2266-P/E), Santiago de Chile, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal).
- Marpsat, M. (1999), "La modélisation des 'effets de quartier' aux États-Unis. Une revue des travaux récents", *Population*, vol. 54, N° 2.
- Massey, D. y N. Denton (1988), "The dimensions of residential segregation", *Social Forces*, vol. 67.
- Molina, W. (2007), "Proyecto de planificación regional urbana de la gran área metropolitana del Valle Central de Costa Rica. Lecciones de la experiencia y políticas pertinentes", documento presentado en el Seminario internacional sobre Migración y desarrollo: el caso de América Latina, Santiago de Chile, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal), 7 y 8 de agosto.
- Oficina del Censo, Estados Unidos (s/f), "Housing patterns" [en línea] http://www.census.gov/hhes/www/housing/housing_patterns/app_b.html.
- Pinto Da Cunha, J.M. (2002), "Urbanización, territorio y cambios socioeconómicos estructurales en América Latina y el Caribe", *serie Población y desarrollo*, N° 30 (LC/L.1782-P), CEPAL, Santiago de Chile, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal). Publicación de las Naciones Unidas, N° de venta: S.02.II.G.97.
- Pinto Da Cunha, J.M. y R. Baeninger (2006), "Las migraciones internas en el Brasil contemporáneo", *Notas de población*, N° 82 (LC/G.2320-P), Santiago de Chile, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal). Publicación de las Naciones Unidas, N° de venta: S.06.II.G.102.
- Programa Estado de la Nación, Costa Rica (2004), *Décimo informe estado de la Nación en desarrollo humano sostenible*, San José.
- Rodríguez, J. (2007), "Paradojas y contrapuntos de dinámica demográfica metropolitana: algunas respuestas basadas en la explotación intensiva de microdatos censales", *Santiago de Chile: movilidad espacial y reconfiguración metropolitana*, C. de Mattos y R. Hidalgo, Santiago de Chile, Eure Libros-Geolibros.
- ____ (2006a), "Distribución espacial y migración de la población: hipótesis y discusión empírica con base en datos censales y la experiencia de Chile 1970-2002", documento presentado al Foro internacional sobre el nexo entre políticas y ciencias sociales, Córdoba, Argentina, 20 al 24 de febrero.
- ____ (2006b), "Segregación residencial socioeconómica (SRS) y sus relaciones con la migración y la movilidad intrametropolitanas. El caso del área metropolitana del Gran Santiago (AMGS) en los decenios de 1980 y 1990", documento

presentado en el noveno Seminario internacional de la Red Iberoamericana de Investigadores en Globalización y Territorio (RII), Bahía Blanca, Argentina, 16 al 19 de mayo.

Rodríguez, J. (2006c), "Midiendo la segregación residencial y sus determinantes demográficos con microdatos censales: capítulo II. Índice de disimilitud de Duncan y derivados e índice de segregación residencial (ISR)", *Redatam informa*, vol. 12 (LC/L.2640), Santiago de Chile, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal).

_____ (2006d), "La recuperación del centro del Santiago, sus paradojas demográficas y sus encrucijadas sociales: una revisión de evidencia novedosa proveniente de microdatos censales", documento presentado en el seminario internacional "Réinvestir le 'centre': politiques de requalification, transformations urbaines et pratiques citadines dans les quartiers centraux des grandes villes d'Amérique latine", París, 6 al 8 de junio.

_____ (2006e), "Segregación residencial socioeconómica (SRS) y sus relaciones con la migración intrametropolitana en cuatro aglomerados urbanos de América Latina. Los casos de ciudad de México, Santiago de Chile, São Paulo y Río de Janeiro en los decenios de 1980 y 1990", documento presentado en el segundo Congreso de la Asociación Latinoamericana de Población (ALAP), Guadalajara, México, septiembre.

_____ (2004), "Migración interna en América Latina y el Caribe: estudio regional del período 1980-2000", *serie Población y desarrollo*, N° 50 (LC/L.2059-P), Santiago de Chile, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal). Publicación de las Naciones Unidas, N° de venta: S.04.II.G.3.

_____ (2002), "Distribución espacial de la población de América Latina y el Caribe: tendencias, interpretaciones y desafíos para las políticas públicas", *serie Población y desarrollo*, N° 32 (LC/L.1831-P), Santiago de Chile, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal). Publicación de las Naciones Unidas, N° de venta: S.02.II.G.137.

_____ (2001), "Segregación residencial socioeconómica: ¿qué es?, ¿cómo se mide?, ¿qué está pasando?, ¿importa?", *serie Población y desarrollo*, N° 16 (LC/L.1576-P), Santiago de Chile, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal). Publicación de las Naciones Unidas, N° de venta: S.01.II.G.54.

Rodríguez, J. y D. González (2004), "Tendencias recientes de la migración interna en Chile: recuperación regional selectiva, desconcentración metropolitana y rururbanización", documento presentado al Congreso de la Asociación Latino Americana de Población (ALAP), Caxambú, Brasil, 18-20 de septiembre.

Rojas, E., J.R. Cuadrado-Roura y J.M. Fernández (eds.) (2005), *Gobernar las metrópolis*, Washington, D.C., Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

Sabatini, F., G. Cáceres y J. Cerda (2001), "Segregación residencial en las principales ciudades chilenas: tendencias de las tres últimas décadas y posibles cursos de acción", *EURE*, vol. 27, N° 82, Santiago de Chile, Pontificia Universidad Católica de Chile.

Sassen, S. (2007), "El reposicionamiento de las ciudades y regiones urbanas en una economía global: ampliando las opciones de políticas y gobernanza", *EURE*, vol. 33, N° 100, Santiago de Chile, Pontificia Universidad Católica de Chile.

_____ (2000), "New frontiers facing urban sociology at the Millenium", *British Journal of Sociology*, vol. 51, N° 1, Oxford, Reino Unido.

Secretaría Técnica del Plan Nacional de Desarrollo Urbano (2003), "Informe de la comisión de repoblamiento y regeneración de San José" [en línea], San José, Costa Rica, http://www.prugam.go.cr/descargables/informes/Informe_comicion.pdf.

The Free Dictionary (s/f), "Gentrification" [en línea] <http://www.thefreedictionary.com/gentrification>.

Tobler, W. (1995), "Migration: Ravenstein, Thornthwaite, and beyond", *Urban Geography*, vol. 16, N° 4.

Torres, H. (2006), "Residential segregation and public policies: São Paulo in the 1990's", *Revista brasileira de ciências sociais*, vol. 2.

Villa, M. y J. Rodríguez (1997), "Dinámica sociodemográfica de las metrópolis latinoamericanas durante la segunda mitad del siglo XX", *Notas de población*, N° 65 (LC/DEM/G.177/E), Santiago de Chile, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal).

“Chassi” metropolitano: porte, papéis e resultados espaciais de cinco regiões brasileiras

Edgard Porto^{A*}
Edmilson Carvalho^{B*}

Resumo

O trabalho de pesquisa busca compreender a realidade de grandes metrópoles brasileiras e tenta explicar, no seu conjunto e em suas especificidades, seus papéis e resultados espaciais, tanto os comuns como os diferenciados, dentro do processo de mundialização dos fluxos econômicos e sociais. A análise é realizada a partir do conceito de “chassi”, que funciona como o arcabouço espacial da atividade econômica e social, isto é, da produção e da circulação. Assim, a investigação identifica o comportamento do “chassi” metropolitano do Brasil frente a novos movimentos espaciais de inserção da economia brasileira no ambiente mundial, entre o final da década de 1990 e os anos mais atuais, considerando os casos das regiões de Porto Alegre, São Paulo, Belo Horizonte, Salvador e Recife, em função das possibilidades de comparabilidades oferecidas pelos dados da Pesquisa de Emprego e Desemprego (PED). Com isso, constroem-se argumentos para que sejam estudadas as alternativas de alterações na espacialidade do desenvolvimento no Brasil e se oferece um novo método para decifrar a realidade, notadamente em trabalhos que tentam comparar o desenvolvimento entre duas ou mais regiões.

Palavras-chave: Desenvolvimento regional. Economia regional. Desenvolvimento urbano. Metropolização.

INTRODUÇÃO

O conceito de “chassi” oferece possibilidades para identificar os movimentos mais importantes

Abstract

This research seeks to understand the reality of large Brazilian cities and tries to explain, as a whole and in their specificity, their roles and their spatial results, both the common and differentiated, in the globalization of the economic and social flows process. The analysis is performed based on the concept of “chassis”, which functions like the spatial framework of economic and social activity, that is, the production and circulation. Thus, the research identifies the behavior of the “chassis” of metropolitan Brazil face to new spatial movements of Brazilian economy insertion in the global environment, between late 1990 and most current years, considering the cases of Porto Alegre, São Paulo, Belo Horizonte, Salvador and Recife regions, due to the possibilities of comparing data provided by the Employment and Unemployment Research (PED). These arguments are constructed in order to study options for spatial development changes in Brazil and to offer a new method to investigate the reality, especially in studies that compare the development between two or more regions.

Keywords: Regional development. Regional economics. Urban development. Metropolization.

e capazes de ressaltar as maiores transformações causadas pelo processo de “globalização” nas metrópoles e nas regiões. A investigação é baseada, teoricamente, na tese de que há um “chassi” que funciona como o arcabouço espacial da atividade econômica e social, isto é, da produção e circulação (e de todas as demais atividades que se concentram em torno destas) na sua unidade. Ele une o *locus* de todas as atividades produtivas essenciais aos locais dos mercados e das fontes de matérias-

* Agradecemos o apoio, nos levantamentos e tratamento dos dados, dos economistas César Vaz, Thiago Góes e Estevão Machado, da arquiteta Célia Sganzerla e da administradora Vilmária Ribeiro, todos técnicos da Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia (SEI)

^A Doutor em Desenvolvimento Regional e Planejamento Territorial pela Universidade de Barcelona, Espanha; especialista em Planejamento Urbano pela Universidade Federal da Bahia/Sudene; secretário executivo do InP e diretor de Estudos da Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia (SEI).
edgard-porto@uol.com.br

^B Especialista em Desenvolvimento Econômico pela Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (Sudene); professor da Universidade Católica do Salvador (UCSal); membro associado do InP. edteca@uol.com.br

primas pela via da estrutura “óssea” da circulação. Visto pela ótica dos agregados, o “chassi” articula as cidades com sua região e esta com outras regiões.

Os avanços nas pesquisas que agora pretendemos apresentar buscam compreender a realidade de grandes metrópoles brasileiras e tentam explicar, no seu conjunto e em suas especificidades, seus papéis e resultados espaciais, tanto os comuns como os diferenciados, dentro do processo de mundialização dos fluxos econômicos e sociais.

O objeto do trabalho foi ressaltado por dois eventos recentes importantes. O primeiro é a mudança no comportamento da espacialização da economia brasileira, que se desloca do litoral para o interior do país, voltada para a produção de *commodities*. Com isso, tem demonstrado capacidade de atrair significativos fluxos de pessoas, mercadorias e capitais, o que poderá significar uma alteração nos papéis das regiões metropolitanas brasileiras. O segundo, que afeta diretamente as escolhas das regiões metropolitanas consideradas pela investigação, é o lançamento recente dos microdados consolidados sobre a Pesquisa de Emprego e Desemprego (PED) em seis regiões metropolitanas do Brasil, entre 1998 e 2006. Esses microdados permitem melhor comparabilidade entre as regiões pesquisadas e dão importante contribuição para a nossa pesquisa, se associados a outros indicadores e análises qualitativas.

Em função disso, a investigação pretende identificar o comportamento do “chassi” metropolitano do Brasil frente a novos movimentos espaciais de inserção da economia brasileira no ambiente mundial, entre o final da década de 1990 e os anos atuais. Considera, para isso, os casos das regiões de Porto Alegre, São Paulo, Belo Horizonte, Salvador e Recife, em função das possibilidades de comparabilidade oferecidas pelos dados da PED.

Busca-se compreender como o conjunto das regiões metropolitanas se modifica em termos de funções e comportamentos subespaciais, diante de novos papéis assumidos nacionalmente; como cada uma dessas regiões vem desempenhando papéis diferenciados nos últimos anos; como se explicam os comportamentos distintos dos seus subespaços; e como são justificadas suas funções

dentro de cada “chassi” de cada região brasileira.

Considera-se que os “chassis” dos estados de São Paulo, Minas Gerais, Rio Grande do Sul, Bahia e Pernambuco constituem uma amostra capaz de revelar uma aproximação tendencial do que seria o “chassi” da economia brasileira. De fato, pelos “chassis” desses cinco estados deve rotar a maior parte do PIB nacional e, também, do processo de circulação do capital nas suas três formas funcionais (capital-dinheiro, capital-mercadoria e capital produtivo).

Neste novo cenário macroestrutural, o mosaico representado pelos “chassis” de cinco estados com suas regiões metropolitanas e, tendencialmente, também o mosaico nacional/metropolitano vai revelar uma outra clivagem, com aspectos diferenciados para cada região: agora, nos termos de uma economia “globalizada”, financeirizada e cindida por grandes e graves problemas sociais (o desemprego crônico, a violência etc.). Os liames que antes teciam a plataforma de produção a partir dos impulsos internos da reprodução ampliada dos capitais são substituídos por vínculos que privilegiam relações entre ramos e setores internos-externos, os quais imprimem uma configuração socioeconômica-espacial que ganha corpo e que se diferencia em cada região e nos seus subespaços.

No item inicial, dentro de uma tentativa de esboçar os preceitos teóricos do conceito de “chassi”, o trabalho reproduz, em forma de sinopse, as concepções dos autores, para explicar a diferenciação espacial como nexos da sociedade capitalista.

Em seguida, analisa-se o “chassi” da economia mundial internalizado em território brasileiro, buscando-se apresentar setores produtivos, meios de circulação e espaços (toma-se como referência territorial municípios, regiões metropolitanas e estados), dando-se ênfase especial ao papel das cinco regiões metropolitanas escolhidas como foco principal.

No item terceiro, faz-se uma análise das cinco regiões metropolitanas em particular, mostrando o “chassi” para cada uma delas, quais os efeitos espaciais e os aspectos peculiares (alguns inéditos) das suas ossaturas e como elas estão diretamente associadas ao papel da metrópole na economia macrorregional e a processos globais.

Para estimular a reflexão sobre os movimentos tendenciais do “chassi” da economia mundial no território brasileiro, analisa-se a lógica dos grandes projetos anunciados pelos governos de países sul-americanos e do governo do Brasil e se constroem argumentos para que sejam estudadas as alternativas de alterações na espacialidade do desenvolvimento no Brasil.

Por fim, são sintetizadas algumas conclusões, ressaltando-se a importância da investigação em desenvolver um método novo para decifrar essa modalidade de realidade, com base nas informações e conhecimentos já produzidos.

“CHASSI” E OS EFEITOS TERRITORIAIS DA ECONOMIA CONTEMPORÂNEA

[...] a distribuição da economia no espaço dá-se por áreas nas quais as concentrações ocorrem, ao lado de áreas, em maior número, onde a economia é, em maior ou em menor grau, dispersa e rarefeita. Vale dizer, nas áreas de concentração da economia está mais centralizado o capital e mais concentrado o produto social. Compreendemos que há um “chassi” que funciona como o arcabouço espacial da atividade econômica e social, isto é, da produção e circulação (e de todas as demais atividades que se concentram em torno destas) na sua unidade. Ele une o locus de todas as atividades produtivas essenciais ao dos mercados e aos das fontes de matérias-primas pela via da estrutura ‘óssea’ da circulação. Visto pela ótica dos agregados, o “chassi” articula as cidades com sua região e a região de que se trata com outras regiões [...] o “chassi” não é uma estrutura estática, mas, ao contrário, uma estrutura subordinada a uma permanente transformação, de conformidade com os movimentos da própria acumulação geral de capitais, com seus pressupostos de produção e circulação [...] o “chassi” de uma determinada região conecta regiões de um determinado território entre si, o conjunto de regiões de um mesmo território

com as regiões de outros territórios e conecta ainda regiões e cidades entre si (PORTO; CARVALHO, 2006, p. 2).

Tem havido uma tendência à centralização de atividades de serviços ou de unidades de produção com altos investimentos em tecnologia na direção dos países mais ricos e, mais especificamente, nas imediações dos centros metropolitanos mais qualificados

A reestruturação econômica, entre outros aspectos, baseou-se na fragmentação do processo produtivo, pela qual cada parcela encontra motivações territoriais diferentes para a busca de melhor competitividade mundial. Assim, a distribuição espacial não é aleatória, como parece acontecer. As estratégias são distintas. Algumas empresas buscam a descentralização espacial, e outras, ao contrário, se concentram em regiões

ou metrópoles, mas com um traço comum: todas buscam viabilizar seus produtos com menores custos. Isso pode ser explicado pela qualidade e custos da mão de obra, por ambientes político-administrativos mais adequados para cada caso, a oferta de elementos de infraestrutura etc. De maneira geral, como já é conhecido entre os estudiosos no assunto, há tendências de descentralização de indústrias mais intensivas em mão de obra de baixo custo e pouco qualificadas, ou com baixas exigências ambientais, que se instalariam nas regiões mais pobres do planeta. Por outro lado, tem havido uma tendência à centralização de atividades de serviços ou de unidades de produção com altos investimentos em tecnologia na direção dos países mais ricos e, mais especificamente, nas imediações dos centros metropolitanos mais qualificados (PORTO, 2005, p. 193-211).

Em resposta a esse processo, que ocorre em escala global, houve um enxugamento do “chassi” da economia mundial, embora acompanhado de descentralização espacial. Trata-se de um movimento de expansão e retração territorial, de descentralização regional e de concentração econômica, que pulsa cada vez com maior velocidade, com significativas alterações na territorialidade do desenvolvimento mundial (PORTO; CARVALHO, 2006, p. 3).

São as empresas modernas que mais representam os novos movimentos da economia mundial, que se espacializam a partir da repartição em estágios de produção e que carecem da criação de um ambiente vol-

tado para a inovação de processos de gerenciamento e de criação de novas mercadorias (CASTELLS, 1999, p. 412-419). São elas que contam com a mão de obra mais qualificada e com maior tendência de se concentrar nas proximidades das grandes e médias cidades, locais com importantes ofertas de infraestrutura para responder às suas demandas.

Por tudo isso, as metrópoles, ao fazerem parte dessa rede mundial de negócios, com uma crescente importância das relações externas sobre os fluxos internos (intraurbana), passam a considerar as relações com subespaços das suas próprias regiões como secundárias. De qualquer modo, Rossi e Taylor (2006), citando Friedemann, consideram que essa rede de cidades articula “[...] as economias regional/nacional, com a economia global”. Mas esse movimento não é do conjunto da cidade e sim de um conjunto de partes articuladas de uma cidade, untadas por redes de infraestrutura e adensadas por qualidade superior de mão de obra. As partes que concentram as empresas e instituições de alta tecnologia e que operam em escala suprarregional ou mundial não necessariamente constituem subespaços urbanos, mas um conjunto de pontos no território urbano. Com menor porte, esse processo também ocorre com outras cidades, criando um formato hierárquico da rede urbana em escala mundial (SASSEN, 2003, p. 11).

Dessa forma, a homogeneidade regional atual ficou mais tênue, mais afrouxada, com laços menos fortes, porém ainda sendo presentes e realçados por meio de alguns elementos de articulação. Como resultado disso, os novos formatos regionais são mais difíceis de ser identificados, pois são mais amplos na descentralização das unidades e mais enxutos na circulação em geral. As atividades urbanas também se descentralizaram e formaram subcentros que se articulam entre si, e suas concentrações criam outras tramas de articulação com subáreas de outras cidades, com maior intensidade do que com áreas da própria região.

Essas relações dinâmicas entre lugares, entre partes de cidades ou de metrópoles não podem ser representadas ou estar contidas em limites traça-

dos sob a égide de mecanismos institucionais de gestão territorial, baseadas na solução de problemas comuns (BERNARDINI, 2007). Utiliza-se o conceito de regiões metropolitanas por ser uma figura institucionalizada na qual se encontram sistematizadas informações com séries históricas capazes de permitir análises gerais, embora cada uma delas tenha critérios de constituição diferenciados. Isso pode permitir análises qualitativas, desde que trabalhadas nos limites das suas possibilidades de expressão das distintas realidades.

Com tais olhares sobre a realidade contemporânea da economia mundial, associando o conceito de “chassi” com os entendimentos sobre a reestruturação da produção e suas novas espacialidades, podemos identificar o “chassi” da economia mundial no território brasileiro, expor as análises sobre os papéis das metrópoles no processo de desenvolvimento atual e as perspectivas das suas transformações.

A RECONFIGURAÇÃO DO “CHASSI” DA ECONOMIA MUNDIAL EM TERRITÓRIO BRASILEIRO

Breve história da formação do “chassi” da economia no Brasil

O “chassi” da economia mundial no território brasileiro foi formado por um processo histórico de associações de ciclos de desenvolvimento com suas interações com o país. As fases da cafeicultura em São Paulo, no século XIX, e da industrialização, no início do século XX, se concretizaram praticamente nos mesmos espaços territoriais: estados de São Paulo e Rio de Janeiro. Daí começa-se a esboçar o “chassi” recente da economia no Brasil. A expansão das atividades industriais ocorre a partir dos polos do Sudeste brasileiro, exigindo investimentos em infraestrutura rodoviária para permitir, de um lado, receber insumos e grandes contingentes de população de outras regiões, com maior ênfase do Nordeste do Brasil, e, de outro lado, possibilitar o escoamento

da produção para os variados e relativamente pequenos mercados de consumo nacional.

Disso resulta um crescimento populacional das cidades de São Paulo e Rio de Janeiro que expande seus mercados consumidores e, logicamente, também as manchas urbanas. Dessa forma, ampliam-se as faixas de rendimentos médios, requalificando suas estruturas internas e estabelecendo áreas com grande fluxo de pessoas e de capitais, tanto para zonas habitacionais quanto de atividades econômicas. Isso cria um “chassi” urbano caracterizado por diferenciações internas de renda e em qualidade de infraestrutura. As indústrias se localizam nas proximidades das áreas urbanas, no “padrão indústria e metrópole” (LENCIONI, 2007). Do ponto de vista dos eixos de circulação de mercadorias, os fluxos se concentram nas ligações entre as maiores cidades litorâneas pela BR-116, com articulação com as BR-040 e BR-381, para incorporar Belo Horizonte no circuito.

O processo de internalização de capitais no Brasil, realizado a partir das décadas de 1960 e 1970, amplia o “chassi” na direção de outras regiões, incluindo Belo Horizonte, as metrópoles do Sul do Brasil e cidades do interior de São Paulo. Contudo, os maiores impactos relativos em investimentos industriais ocorreram no Nordeste do Brasil, onde foi definida uma política de incentivos governamentais – fiscais, financeiros e de investimentos em elementos de infraestrutura –, principalmente nos maiores centros urbanos de Salvador e Recife (OHLWEILER, 1986). Tais investimentos provocaram intenso processo migratório do interior dos estados para as suas maiores metrópoles, o que, inclusive, sugeriu a criação das figuras das regiões metropolitanas. Assim, no início da década de 1970, a Região Metropolitana de São Paulo já começava a perder força relativa (RUIZ; DOMINGUES, 2007).

Ao mesmo tempo se inicia, também à base de incentivos, uma corrente de investimentos agrícolas, de porte moderno, na direção do Centro-Oeste do Brasil, utilizando mão de obra das áreas em fase de saturação dos estados do Sul. Esse processo tem atraído, tal como aconteceu no Nordeste, um

fluxo migratório, embora não interno, mas proveniente de outras regiões do Brasil.

As metrópoles no Sul, em parte do Centro-Oeste e no Nordeste do Brasil se expandem com características diferenciadas. As localizadas no Sul do Brasil, relativamente, sofrem menor impacto nas suas estruturas internas, que se adensam e se expandem na direção de municípios vizinhos. Entretanto, as localizadas no Nordeste, com

uma estrutura urbana que dava sustentação à comercialização de uma produção agrícola tradicional de baixíssimo dinamismo, envolvendo grande contingente populacional e dispersas no interior dos estados, sofreram forte impacto oriundo dos investimentos industriais.

Podemos afirmar, de maneira esquemática, que o “chassi” se completa e se qualifica até a década de 1980 e início de 1990, quando se inicia um outro processo, “[...] baseado em dois pilares: a abertura comercial e o tamanho do Estado” (ALONSO, 2003). O “chassi” se enxuga. Há um processo de desindustrialização no Nordeste, agora desamparado pelos incentivos governamentais, do qual resulta que os maiores investimentos voltam aos estados do Sul, Sudeste e Centro-Oeste. Esta região avança no setor agroindustrial, abrangendo parte do oeste da Bahia e sul dos estados do Piauí e Maranhão. As metrópoles reduzem os seus graus de crescimento populacional e alteram os padrões de desenvolvimento urbano, com o crescimento das cidades médias no Brasil (BAENINGER; BRITO, 2007).

A mundialização dos fluxos econômicos altera a realidade e exige novas reestruturações para o “chassi”. As trocas de mercadorias ganham um nexos mundial e demandam novos meios de produção e de circulação.

As metrópoles litorâneas estão no centro dessas transformações e se expressam de maneira diferenciada em função dos seus papéis recentes, anunciando mudanças, de forma silenciosa, por meio de alguns indicadores sociais e econômicos. De outro lado, novas áreas urbano-metropolitanas podem estar sendo anunciadas, e isso é reconhe-

As trocas de mercadorias ganham um nexos mundial e demandam novos meios de produção e de circulação

cido – entre outras formas e enquanto tendências gerais – se analisarmos as lógicas dos movimentos da economia mundial e a interação dos seus fluxos com o território brasileiro. Para analisar o papel e as funções das regiões metropolitanas estudadas e suas transformações mais importantes para compor o “chassi” da economia no território brasileiro, é necessário compreender alguns movimentos recentes, retirados de indicadores selecionados e expostos a seguir.

Movimentos do “chassi” da economia entre as Grandes Regiões e entre os estados brasileiros: suporte para entendimento dos papéis diferenciados das regiões metropolitanas

Considerando os dados da estrutura do PIB¹ por grandes regiões e por estados, utilizando a metodologia do IBGE, vigente até o ano de 2007 e que mediu as atividades econômicas entre 1985 e 2004, pode-se reafirmar a já conhecida tendência de elevação da importância – relativa ao Brasil – do PIB de todos os estados da região Centro-Oeste e Amazonas, Pará e Tocantins, na Região Norte. Não só a Região Sudeste foi a única que reduziu relativamente sua importância no PIB nacional, como o estado de São Paulo, de maior importância na estrutura do PIB nacional, teve a maior redução de seu valor relativo dentro da Região Sudeste.

Ao tomar os dados da variação acumulada do volume do Valor Adicionado Bruto (VAB) e a participação das atividades econômicas no VAB por estado do Brasil, utilizando a nova metodologia do IBGE, com dados entre 2002 e 2005, podemos constatar, mais uma vez, a continuidade da anunciada tendência de aumento relativo de importância do PIB das regiões Centro-Oeste e Norte, contra uma redução da participação do Sudeste em relação ao nacional. Também ficaram aparentes mo-

vimentos diferenciados de atividades por alguns estados, indicando alterações de papéis regionais e metropolitanos.

No crescimento da variação acumulada do VAB pela agricultura, pela indústria e em algumas atividades de serviços, notadamente os prestados a empresas, estão presentes com maior importância relativa os estados de Tocantins, Amazonas e Mato Grosso (em menor escala, Rondônia, Maranhão e Acre). Também esses três estados estão entre os que obtiveram as maiores elevações no grau de importância dessas atividades na estruturas dos seus PIB locais.

É certo que a nova metodologia de cálculo do PIB reforça a participação relativa do setor de serviços dentro da sua estrutura. Entretanto, isso não esconde a tendência constatada de que, no período considerado, o maior crescimento em importância nas estruturas internas dos PIB estaduais, entre os anos de 2002 e 2005, foram as atividades de “comércio e serviço de manutenção e reparação”, “transporte, armazenamento e correio”, “serviços prestados a empresas” e “indústria de transformação”.

De maneira geral, é possível identificar que as maiores elevações na importância dos serviços do “comércio e serviços de manutenção e reparação” e os “serviços prestados a empresas”, dentro das estruturas internas dos PIB estaduais, estão diretamente articuladas com o crescimento dos dois maiores grupamentos das atividades produtivas: a “agricultura, silvicultura e exploração vegetal” e a “indústria de transformação”. Deve ser assinalado que o desenvolvimento dessa agricultura e silvicultura é um processo que vai conectar as regiões – e os seus estados –, via exportações de grãos, à economia mundial globalizada.

Nos estados com maior variação real do VAB, as taxas de crescimento de alguns setores estão sempre relacionadas e articuladas economicamente, mostrando reflexo no processo migratório e alterando as estruturas internas dos PIB estaduais. As atividades ligadas à agricultura de porte moderno se associam à presença do setor indus-

O desenvolvimento dessa agricultura e silvicultura é um processo que vai conectar as regiões – e os seus estados –, via exportações de grãos, à economia mundial globalizada

¹ O IBGE alterou a metodologia do PIB, o que significa que estão disponíveis duas séries históricas que não podem ser comparadas a não ser de forma qualitativa, guardando todos os cuidados para não incorrer em erros de análise. A primeira série corresponde à metodologia anterior e está disponível entre os anos de 1985 e 2004. A segunda série, com base na nova metodologia, está disponível entre os anos de 2002 e 2005. Sobre isso, consultar o site do IBGE: <http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/indicadores/pib/pdf/01_apresentacao.pdf>. Acesso em: 4 abr. 2008.

trial, principalmente o vinculado ao processamento de alimentos, que, por sua vez, cria as condições para investimentos de serviços de apoio às novas empresas. Esse processo contribui para a atração de contingentes de moradores, tal como indicam os dados do IBGE sobre as taxas de crescimento populacional entre os anos de 1985 e 2004, para os estados de Roraima, Amapá, Rondônia e Mato Grosso. Isso oferece resultados espaciais diferenciados, tanto do ponto de vista da ocupação do território denominado de rural, quanto na rede de cidades e no crescimento das áreas metropolitanas. São diferentes as demandas sobre as metrópoles – ou sobre uma rede de cidades – de um desenvolvimento pautado no setor agroindustrial, daquelas vinculadas à indústria de bens intermediários, aos setores industriais que produzem bens finais e de capitais e as do desenvolvimento baseado principalmente na oferta de serviços, como veremos no item a seguir.

Antes disso, e para explicar esses movimentos gerais, precisamos reconhecer a lógica dos processos de desenvolvimento recente dos setores de atividades no Brasil.

Há uma certa convergência entre os estudiosos no assunto sobre a tendência, nas duas últimas décadas, de um movimento de descentralização espacial de setores da indústria intensiva em mão de obra, embora com ênfases diferenciadas por territórios: na direção da periferia das grandes metrópoles e interior dos estados do Sul/Sudeste, na direção do Nordeste, Centro-Oeste e Norte do Brasil (LECIONI, 2007; FELDMAN, 2006; DINIZ; DINIZ, 2006; BERNARDINI, 2007; ALONSO, 2003). Alguns desses estudos apontam para uma propensão, no caso do Brasil, das indústrias intensivas em tecnologia e capital, principalmente transnacional, de se localizarem no estado de São Paulo, com maior ênfase na sua mais importante região metropolitana e em seu entorno.

Utilizando, para efeito de desenvolvimento das análises, os resultados dos estudos desenvolvidos por Diniz, Matos e Garcia (2007), a partir da classificação de Brownin e Singelman (1978 apud DINIZ;

MATOS; GARCIA, 2007), pode-se reconhecer uma tendência de reespacialização do setor de serviços no Brasil, com comportamentos diferenciados por cada tipo².

Os serviços produtivos tendem a se reconcentrar nas grandes metrópoles e centros urbanos, em função das suas demandas por mão de obra qualificada e por elementos de infraestrutura urbana, em forma de redes, equipamentos ou ambiência urbanística mais adequada.

Isso reforma as regiões com maior estruturação da sua rede urbana, quais sejam Sul/Sudeste e as metrópoles do Norte, Nordeste e Centro-Oeste. O estudo mostra uma hierarquia metropolitana no ano 2000, reforçando o papel de São Paulo, seguida pelo Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Curitiba e Porto Alegre, Brasília, Campinas, Niterói e Osasco, entre as dez primeiras.

Por outro lado, os serviços denominados de distributivos tendem a se descentralizar, embora de forma ainda diferenciada, porque com tendências de reforçar os polos de São Paulo, Curitiba e Campinas – e os estados do Sul/Sudeste –, mas com fluxos também se dirigindo para os grandes centros nacionais. São eles que se articulam hierarquicamente com os pequenos e médios centros de distribuição do interior dos estados do Brasil para as funções de redistribuição de mercadorias. Nesse caso, aparecem com destaque as metrópoles do litoral do Brasil, mas já dando sinais de adensamento nas metrópoles do Centro-Oeste e Norte. Esse tipo de serviço pode explicar o crescimento do setor em algumas regiões e estados do Brasil, notadamente no Norte, Centro-Oeste (Goiânia, em particular) e Nordeste.

Os outros dois tipos de serviços que também podem explicar o crescimento do setor nos estados e regiões menos desenvolvidas são os pessoais e os sociais. O primeiro tipo deve ter sido estimulado pelo crescimento das atividades econômicas próprias do processo de desenvolvimento específico

² Importante ressaltar que essa classificação de serviços é diferenciada daquela definida pelo IBGE e analisada anteriormente e, por isso, os resultados espaciais também são distintos.

de cada região ou estado, o que se reflete na expansão importante do setor. O segundo tem a presença marcante dos investimentos do setor governamental, que tendem a ser mais elevados, relativamente, nas regiões e estados menos desenvolvidos e que hoje já se apresentam com grande participação nas estruturas internas dos PIB estaduais. Nos estados do Norte, afora o Amazonas e Pará, essa participação fica acima de 30%, alcançando quase 50% em Roraima. Na Região Nordeste, varia de 15% a 25%; no Centro-Oeste, de 12% a 18%, afora o Distrito Federal, com 54%; e nas regiões Sul e Sudeste, entre 10% e 17%. Isso demonstra que o setor governamental pode ser um dos responsáveis pelo crescimento dos serviços, notadamente em alguns estados das regiões Norte e Nordeste.

Diante desse processo, as regiões metropolitanas têm uma importância significativa, embora elas se apresentem com papéis desiguais em porte e qualidade dos fluxos de mercadorias, pessoas e capitais, dando-lhes configurações especiais para cada tipo. O grau de concentração e a distribuição das atividades de forma desigual entre as regiões, os estados e os municípios no Brasil fazem uma também desigual função entre as principais regiões metropolitanas, causando, por consequência, reflexos internos nas suas estruturas.

Papéis de cinco regiões metropolitanas no “chassi” da economia no Brasil

Utilizando-se dados do IBGE, pode-se dizer que o conjunto das cinco regiões metropolitanas representava, em 2005, cerca de 30% do PIB nacional, observando-se uma estabilidade dessa participação entre os anos 2002 e 2005. Isso demonstra que, na formação do “chassi” da economia nacional, essas cinco regiões, concentrando parte das atividades industriais e de comércio e serviços, dão suporte para uma significativa produção. Isso sem considerar que tais metrópoles articulam fluxos advindos de outras regiões brasileiras, com destaque para o caso de São Paulo. Embora não se tenha como medir esse papel, pode-se deduzir, baseado na teo-

ria de que há uma tendência da reconcentração de atividades com maior “conteúdo técnico-científico”, que aí estão concentrados os maiores centros de produção e de divulgação de informações e de conhecimentos. Essas metrópoles também articulam redes de relacionamentos com outras regiões do Brasil e de outros países, além de representar grande parte da formação de opiniões no território brasileiro (DINIZ; MATOS; GARCIA; 2007). Do ponto de vista da concentração populacional, segundo

projeções do IBGE, o conjunto das cinco regiões metropolitanas representava, em 2005, cerca de 20% do contingente brasileiro. Independentemente do *quantum* da participação, essas regiões ocupam uma posição nodal da maior importância do ponto de vista da articulação da economia nacional consigo própria, com a América Latina e com o mundo globalizado.

As regiões metropolitanas de Salvador e de Recife se apresentam com os mais baixos valores em participação do PIB nacional em 2005 – 2,13% e 1,5% –, relativamente às regiões metropolitanas de Belo Horizonte e Porto Alegre, ambas com aproximadamente 3%, e São Paulo, que alcança cerca de 19%. Entretanto, se essa relação for com o PIB estadual, as regiões de Salvador e Recife passam a ocupar os primeiros lugares na importância – 50% e 65%, respectivamente, sendo que somente a Região Metropolitana de São Paulo alcança 57%, ficando em planos inferiores as regiões de Porto Alegre e Belo Horizonte – 47% e 32%, respectivamente. Isso demonstra que na região com perfil industrial baseado na produção de bens intermediários – com cadeias incompletas, menor densidade de fluxos econômicos relativamente a outras regiões, uma significativa diferença interna de rendimentos familiares e baixos níveis de indicadores sociais – as metrópoles têm menor participação no “chassi” nacional, mas maior capacidade de concentrar os fluxos regionais. É possível identificar uma espécie de hierarquização de porte e especialização de papéis, tanto na visão total do “chassi” nacional, quanto no processo de expansão a partir

dos núcleos centrais das regiões metropolitanas para as suas periferias. Isso pode ser sentido no alargamento das principais metrópoles, que ocorre em maior escala em São Paulo, mas também em Belo Horizonte e Porto Alegre e nas próprias regiões metropolitanas de Salvador e Recife, no Nordeste, consideradas, entre as cinco, a periferia do “chassi” metropolitano da economia no Brasil. No caso paulista, é nítido o alargamento do seu “chassi” metropolitano na direção da Baixada Santista e de Campinas. Juntamente com

a Região Metropolitana de São Paulo, essas áreas concentram 23% do PIB nacional e, segundo Diniz e Diniz (2006), citando Tinoco (2002), “[...] constituem as regiões com maior capacidade de suporte e inovação nos setores de maior dependência de base urbana”. Nos últimos anos, a Região Metropolitana de Campinas teve uma tendência de crescimento relativo do seu PIB, tanto no nível brasileiro, quanto no estadual. Contudo, dado o elevado processo de conurbação das regiões metropolitanas de São Paulo, Santos e Campinas, pode-se falar de uma – certamente a maior – macrorregião de São Paulo. Ela tem o papel mais decisivo na emanção e na inclusão de fluxos de capitais e de decisões, via “chassi”, de toda a economia brasileira e também, em certa medida, de parte da economia da América do Sul, nomeadamente a do Cone Sul.

Do ponto de vista da expansão do “chassi” formado pelas cinco regiões, pode-se identificar uma estabilidade na relação com o PIB brasileiro. Entretanto, considerando a relação de participação de cada uma dessas regiões no PIB nacional, constata-se que as regiões de São Paulo e de Porto Alegre demonstraram uma leve tendência de crescimento entre 2002 e 2005, enquanto a Região Metropolitana de Belo Horizonte teve uma propensão à queda e as duas regiões nordestinas apresentaram uma estabilidade no período. Isso pode estar demonstrando que o alargamento do “chassi” metropolitano tem dois comportamentos distintos, porém combinados: descentralização de alguns fluxos, notadamente os de menor valor agregado – nesse caso,

caracterizados pela presença de setores ligados à agricultura e à indústria de bens intermediários –, e, em maior escala, concentração das atividades de serviços modernos de porte nacional e internacional em grandes metrópoles, como explica o crescimento aparente de São Paulo e de Porto Alegre entre as regiões metropolitanas consideradas. Desse ponto de vista, o “chassi” se alarga e se qualifica. E cada vez que se inserem os fluxos mundiais em suas entranhas, isso ganha maior consistência e aprofundamento.

Se tomarmos alguns indicadores de análise³, utilizando metodologias que permitem comparabilidade entre as cinco regiões metropolitanas, podemos constatar que o rendimento mensal médio real no trabalho principal dos assalariados do setor privado em 2006 aponta para uma espécie de hierarquização de valores. Assim, a Região Metropolitana de São Paulo se diferencia de todas as outras, com um valor, em novembro de 2006, de R\$ 1.187,00 para os trabalhadores com carteira. Em uma posição intermediária estão as regiões metropolitanas de Porto Alegre, Belo Horizonte e Salvador, que variam entre R\$ 880,00 e R\$ 800,00, respectivamente, ficando a Região Metropolitana de Recife com o valor de R\$ 625,00⁴.

Isso reflete características bastante diferenciadas entre as regiões. São Paulo apresenta-se com o melhor desempenho em porte dos rendimentos em todos os setores, mostrando a complexidade e maturidade da sua economia. As regiões de Porto Alegre e Belo Horizonte têm situações equivalentes e comportamentos mais próximos dos valores paulistas no setor de serviços. A Região Metropolitana de Salvador mostra uma forte presença do setor industrial de transformação, e a Região Metropolitana de Recife mantém-se estável nos valores mais baixos.

Mais uma vez, a hierarquização e a qualificação ficam aparentes, e os papéis principais são expos-

³ Fonte: Sistema PED/Dieese.

⁴ Fonte: Dieese/Seade, MTE/FAT e convênios regionais, Pesquisa de Emprego e Desemprego (PED), com elaboração do Dieese.

tos: concentração de todos os setores em São Paulo, com maior peso em serviços; a importância do setor industrial na estrutura do PIB na Região Metropolitana de Salvador; e uma significativa presença do setor de serviços na Região Metropolitana de Recife, porém funcionando como a imagem invertida de São Paulo. Isso porque, no interior das atividades, estão expostas as características de uma economia da periferia do “chassi”, com baixos rendimentos e, possivelmente, pequeno valor agregado e unidades intensivas em mão de obra. Isso expressa o papel de centro de distribuição de serviços da região de Recife para outras capitais da porção norte da Região Nordeste do Brasil.

Esses aspectos básicos já dão pistas importantes para o fato de que, dentre as cinco regiões, as maiores taxas de desemprego estão nas de Salvador e de Recife – 23% e 21%, respectivamente –, enquanto as regiões de Belo Horizonte, Porto Alegre e São Paulo se encontram em posições equivalentes, entre 14% e 16%. O que pode explicar o caso de São Paulo figurar nesse conjunto e não com taxas menores foi a sua capacidade de atração de população de todas as regiões do Brasil, embora essa tendência tenha se reduzido recentemente. Sob esse aspecto, ressaltam-se imediatamente as diferenças metropolitanas no Brasil, entre o Sudeste e o Sul, que refletem os equivalentes desequilíbrios espaciais e as características das economias de cada região do Brasil.

Análise qualitativa das cinco regiões metropolitanas e suas inserções no “chassi” de cada Grande Região

Na Região Nordeste do Brasil, até meados do século XX, estava estacionária uma vasta população oriunda da produção agroexportadora tradicional, cujas cidades principais tinham papéis de centros comerciais. A partir das décadas de 1960/70, os investimentos industriais, não verticalizados e pouco horizontalizados, baseados na produção de bens intermediários para exportação, geraram uma massa salarial importante, expandiram os setores comerciais e de serviços e ofereceram novos empregos.

Na Região Metropolitana de Salvador, uma pequena porção do seu território é responsável pela concentração das suas atividades econômicas

Porém, esses empregos foram pouco expressivos para atender a um gigantesco fluxo de migrantes da vasta área do seu semiárido. Isso criou áreas qualificadas para as novas atividades, modernizou elementos de infraestrutura para atender aos novos fluxos, descentralizou concentrações de atividades terciárias e acumulou enormes manchas de populações de baixa renda, convivendo em locais com pouca oferta de infraestrutura. Quando os setores da agroindústria desenvolvidos no oeste da Bahia e sul dos estados do Piauí e Maranhão alcançaram um porte mais significativo, as metrópoles já estavam formadas e em processo de refluxo dos investimentos industriais na década de 1980 e 1990.

A região apresentou um baixo crescimento industrial, com pouca oferta de empregos, sendo a grande maioria localizada nas suas maiores metrópoles. Isso deixou à margem do crescimento o semiárido, que possui o menor dinamismo e as mais baixas taxas de desenvolvimento social do Brasil. Assim, a urbanização no Nordeste parece ser atrasada, considerando-se o processo em escala nacional. Seus valores eram iguais aos da Região Norte em 2001 (69%), mas sua ocupação econômica tem uma densidade regional maior, com as possibilidades de ocupação em serviços nas médias cidades. Nesse ambiente, florescem metrópoles com papéis específicos e espacialização interna das suas atividades econômicas e sociais distintas, tanto das regiões Norte e Centro-Oeste, quanto do Sul e do Sudeste. Sob tais condições, alguns reflexos são muito mais diferenciados entre as metrópoles regionais do Nordeste e as do Sul/Sudeste.

Na Região Metropolitana de Salvador, uma pequena porção do seu território é responsável pela concentração das suas atividades econômicas, as quais assumem os papéis preponderantes de articulação entre os fluxos do estado, do Nordeste e Sul/Sudeste do Brasil e com outros países.

Esse seu “chassi” é representado pelos complexos industriais (Camaçari e Dias d’Ávila) e pelo Distrito Industrial Urbano de Salvador (Dinurb), onde se localizam aproximadamente 38% das 200 maiores empresas em faturamento do Nordeste do

Brasil. Por outro lado, as maiores concentrações de atividades terciárias se localizam e se expandem nas imediações do litoral, onde se situam as habitações de melhor padrão construtivo, com melhor infraestrutura urbana e onde estão habitando as famílias com as rendas mais elevadas. Tanto as concentrações principais de atividades econômicas como de habitações de renda média e superior, cinemas, teatros, *shopping centers*, centros culturais etc. são articuladas por algumas grandes vias de escoamento do tráfego que direcionam e são direcionadas pela lógica da elevação da acessibilidade interna e da região com outras regiões da Bahia e do Brasil. Também dentro dessa lógica encontram-se os grandes equipamentos portuários e aeroportuários, que completam a rede de articulação do “chassi” metropolitano. Enquanto isso, vastas manchas de populações de baixos rendimentos e de atividades comerciais e de serviços de pequeno porte se desenvolvem no interior da região, acompanhando de longe as tendências de expansão, às vezes por saltos espaciais, mas sempre nas proximidades da faixa litorânea, com atividades de elevado padrão regional (PORTO; CARVALHO; 2006, p. 11).

Na Região Metropolitana de Recife, observam-se muitas semelhanças no quadro geral da ocupação. Há um reduzido território litorâneo, na porção central da planície do Recife e na faixa ao sul, com grande dinamismo imobiliário e acelerado processo de adensamento, contrastando com uma expansão da periferia, no interior da metrópole, conduzida pelo mercado informal e direcionada por uma rede de rodovias importantes de articulação com outras regiões do interior do Nordeste. As faixas de renda mais elevadas se expandem ao longo do litoral, desde a área de Recife até Jaboatão dos Guararapes, ao sul, e Olinda, ao norte. Com certa compatibilidade com as maiores aglomerações de rendas mais elevadas, há uma oferta de grandes *shopping centers*, cinemas, serviços modernos e infraestrutura qualificada nas faixas litorâneas mais adensadas. Por sua vez, os distritos industriais de Curado, Paulista e Cabo de Santo Agostinho, localizados mais no interior, e o complexo portuário de Suape, ao sul da metrópole, compõem as bases para a produção industrial metropolitana. Eles estão localizados em áreas articuladas por sistema de vias estruturantes

e que elevam as suas acessibilidades para outras regiões nordestinas. Aí fica o extrato do “chassi” metropolitano. Tal como em Salvador, no interior da metrópole se desenvolvem vastas áreas ocupadas por famílias de baixos rendimentos e habitando em condições de pouca oferta relativa de elementos de infraestrutura (LEITÃO; LACERDA; MARINHO; 2006).

É importante ressaltar, utilizando dados da PED, que as duas regiões metropolitanas do Nordeste do Brasil se diferenciam entre si, embora elas se distanciem mais de outras metrópoles das regiões Sudeste e Sul. Trata-se de uma diferença pouco mais expressiva no que se refere ao percentual de famílias com rendimentos até um salário mínimo (27% em Salvador e 30% em Recife, contra 13% em São Paulo e 15% em Porto Alegre), do que ao percentual de famílias com rendimentos acima de dez salários mínimos (aproximadamente 2% em Salvador e Recife e mais de 3,8% em São Paulo e Porto Alegre). Isso reflete os efeitos das características do desenvolvimento regional nas duas metrópoles, notadamente no que se refere à grande presença de manchas de populações pobres, expondo diferenciações mais expressivas sobre o conjunto da ocupação metropolitana. Assim, para as duas regiões metropolitanas nordestinas, fica explícito um “chassi” que se comporta da seguinte maneira: a) os seus polos industriais articulam os fluxos dos insumos e produtos com outras regiões do Brasil e de outros países. Também articulam as suas atividades de financiamentos e seus excedentes com circuitos brasileiros e internacionais. Têm importante participação direta e indireta (comércio e serviços) na receita pública que se rebate em todo o território dos seus estados e geram valores que repercutem principalmente nas atividades comerciais e de serviços metropolitanos; b) as atividades comerciais e de serviços, localizadas nas concentrações litorâneas, atraem os maiores fluxos de turistas, articulam os mais expressivos fluxos da produção industrial local com os de outras regiões do mundo com a capacidade de compra gerada pela massa salarial metropolitana e dos excedentes – inclusive os agrícolas – de outras regiões próximas. Esse é o extrato do “chassi” dessas metrópoles, que se associa de formas diferenciadas com as condições físico-ambientais de cada localidade, ganhando forma peculiar. São as áreas que mais dialogam com o mundo e, por isso mesmo, se apre-

sentam como aquelas com maiores sensibilidades para se redefinir em função do processo de globalização. Também por isso, reforçam-se como atividades e espaços metropolitanos com as maiores condições de alterar comportamentos em escala regional.

Na Região Sudeste, esse processo ocorreu pelo menos 40 anos antes, com a industrialização de São Paulo, embora com algumas diferenças importantes. No Sudeste foi formado um perfil mais completo economicamente, no qual estavam presentes variados setores da economia industrial e, por conseguinte, do comércio e de serviços, com um porte de atendimento nacional no fornecimento de bens finais e de capitais, conformando metrópoles (São Paulo e Rio de Janeiro, inicialmente) e cidades médias. Segundo dados do MDIC, pouco mais de 54% das importações e exportações brasileiras, em março de 2008, aconteceram pelos estados do Sudeste, sendo São Paulo e Minas Gerais os mais importantes. O estado de São Paulo exportou cerca de 60% e importou 70% do total regional, o que demonstra seu papel de importante centro de importações e distribuição para outros estados da Federação. Para exercer suas centralidades, foi montada uma rede de infraestrutura rodoviária, e as metrópoles principais absorveram grande contingente de famílias pobres de todo o Brasil, notadamente do Nordeste, gerando as desigualdades internas, tanto entre níveis de renda quanto no aspecto da oferta da infraestrutura. Essas metrópoles se descentralizaram internamente, num primeiro momento, para logo após haver uma tendência à extrapolação de atividades para os municípios e regiões metropolitanas mais próximas e para as cidades médias de outros estados do Sudeste (RUIZ; DOMINGUES; 2007). Hoje, esse movimento já alcança uma tendência à descentralização, com especialização para cidades de outros estados, expandindo-as e ampliando e tornando mais complexo o “chassi” nacional. Mas, por outro lado, como já vimos, algumas áreas dos núcleos centrais da Região Metropolitana de São Paulo ganham investimentos em serviços de porte e de caráter moderno, notadamente no setor financeiro (DINIZ; DINIZ; 2006).

A Região Metropolitana de São Paulo assume um novo ciclo de desenvolvimento diferenciado de outras metrópoles brasileiras

Segundo Taschner & Bogus (2001), a metrópole e a cidade de São Paulo expandiram-se “[...] com padrão em círculos concêntricos, onde a pobreza espalha-se por uma periferia cinzenta e sem serviços e as camadas mais altas ocupam espaços melhor servidos e mais próximos ao centro”. A elite habita em espaços com alto grau de segregação, na maioria verticalizados, embora hoje ocorra uma tendência à des-

centralização para cidades do interior do estado, em condomínios fechados e caracterizados por novos tipos de segregação. Tais movimentos estão associados ao deslocamento de plantas industriais para a periferia da Região Metropolitana de São Paulo e para algumas cidades do interior, oferecendo novas vagas de trabalho. Entretanto, os empregos qualificados em gestão, serviços modernos, centro financeiro, decisórios e de planejamento ainda estão sendo oferecidos na área central da metrópole. Segundo pesquisas desenvolvidas por Rossi e Taylor (2006), “[...] São Paulo é sede nacional de 12 dos 24 bancos estrangeiros da amostra e de oito dos 17 bancos nacionais [...]”, o que lhe qualifica como “cidade mundial” e *gateway city*. Ainda utilizando as pesquisas realizadas pelos autores sobre a liderança dos fluxos de informações bancárias, “[...] São Paulo está exercendo a função de articular as economias nacional e global”. Com tal papel, a Região Metropolitana de São Paulo apresenta-se com movimentos variados de descentralização de alguns setores para a periferia e atração de outras atividades modernas para o seu interior, para as áreas mais qualificadas em infraestrutura. A região assume, assim, um novo ciclo de desenvolvimento diferenciado de outras metrópoles brasileiras, que ainda se situam na fase de descentralização das atividades dos seus centros históricos para uma periferia imediata da metrópole. Tal movimento ocorre articulado com um sistema viário e equipamentos estruturantes. Disso resulta um esquema mais complexo relativamente às outras metrópoles. As atividades desenvolvidas no centro metropolitano ganham importância no âmbito mundial, articulando fluxos financeiros entre os centros mais desenvolvidos do planeta, embora isso ainda esteja associado

a atividades de qualidade em termos de emprego e faixas de rendimentos. A esse modernizado “chassi” metropolitano se associa aquele ampliado para novas áreas que envolvem as regiões da Baixada Santista e de Campinas. Trata-se agora de um “chassi” ampliado espacialmente nas atividades de articulação para outros estados do Brasil, porém concentrado econômica e espacialmente nas atividades que articulam os fluxos brasileiros, sul-americanos e mundiais.

A Região Sul, como uma confluência de expansão das atividades do Sudeste e com o crescimento e modernização das atividades agroindustriais, criou um maior equilíbrio entre a presença do setor industrial próximo às metrópoles e as atividades agrícolas apoiadas por uma rede de cidades médias, nas imediações da área metropolitana expandida. E mais: o passivo de população de rendas inferiores foi relativamente menor do que o nordestino, e as economias estaduais cresceram com maior estabilidade, o que reduziu os fluxos migratórios, pelo menos em relação aos efetivados entre a região nordestina e o Sudeste e entre o semiárido brasileiro e as metrópoles do Nordeste do Brasil. Sob esse ambiente, a metrópole sulista apresenta-se com indicadores que demonstram desigualdades, porém não com o mesmo porte daqueles que expressam as metrópoles do Sudeste e do Nordeste. As suas regiões metropolitanas são mais equilibradas em termos de população e formadas por centralidades urbanas com maior grau de definição das suas áreas de concentração de atividades econômicas, das suas qualificações de elementos de infraestrutura. Mostram traços das desigualdades de renda, mas muito próximos aos casos de São Paulo e Rio de Janeiro, apresentando relativamente menor número de famílias com rendimentos até um salário mínimo e as maiores taxas de rendimentos superiores, acima de dez salários mínimos.

Segundo Alonso (2003, p. 112), a Região Metropolitana de Porto Alegre apresentou uma tendência de descentralização industrial, a partir de Porto Alegre, na década de 1970 e 1980, mas parece ter ha-

vido uma reconcentração metropolitana nos anos de 1999 a 2001. Isso ocorreu na direção dos municípios de Canoas, Triunfo e Gravataí, com os investimentos em refinaria, polo petroquímico e indústria automobilística. Paralelamente, houve o recuo de centros manufatureiros em Porto Alegre, Novo Hamburgo e São Leopoldo, embora esses centros tenham elevado as suas participações no setor terciário. Isso significa dizer que a região vem se redesenhando no sentido da descentralização de serviços, mas mantendo em Por-

to Alegre as atividades financeiras, as decisórias e as de planejamento mais importantes. Esse é um modelo de “chassi” intermediário entre as regiões nordestinas e São Paulo. Mantêm-se as concentrações industriais, com alguns deslocamentos para a periferia regional e para outros estados da Federação, mas se descentraliza o setor de serviços para o interior da região, qualificando alguns centros fora de Porto Alegre, diversificando espacialmente o seu “chassi” e o mantendo com maior grau de dispersão espacial e de concentração de fluxos. Essa estrutura de “chassi” é responsável pela maior articulação das atividades produzidas e comercializadas num estado que representa 40% das exportações e 45% das importações de toda a Região Sul do Brasil.

Da mesma maneira como acontece com a economia em geral, as regiões metropolitanas também devem enxugar-se, a partir de suas economias, à medida que a reestruturação produtiva, as políticas neoliberais e a crise mundial avancem, com fortes repercussões nos níveis de emprego, dos salários e das massas de salários.

O “CHASSI” DA ECONOMIA BRASILEIRA EM CONSTANTE MOVIMENTO

O sistema globalizado mundial – aquele formado pela reestruturação produtiva, acumulação financeira, ligações seletivas de áreas internas com áreas externas etc. – começa a ser montado nos anos 1970 e ganha impulso a partir dos anos 1990. A inserção da economia brasileira nes-

A Região Sul criou um maior equilíbrio entre a presença do setor industrial próximo às metrópoles e as atividades agrícolas apoiadas por uma rede de cidades médias, nas imediações da área metropolitana expandida

te circuito vai exigir que o “chassi” da economia nacional seja adaptado para esta nova fase de imbricação. Todavia, o “chassi” que existe aí ainda é aquele que foi montado para a economia anterior, uma herança da fase na qual a economia respondia essencialmente pelo mercado interno, pelo fordismo etc. Seu modelo ainda é o da convergência dos fluxos na direção do Sudeste, utilizando um sistema de transporte realizado por via rodoviária entre essa região e outras do Brasil. Isso embora já se tenha avançado na construção de algumas hidrovias e no melhoramento de ferrovias, basicamente localizadas no Sudeste, com alguns ramais para o Centro-Oeste e Sul. Desse modo, o “chassi” encontra-se em fase de adaptação entre seu papel tradicional e o atual.

Entramos em nova fase de desenvolvimento, as fronteiras se abriram, as empresas passaram a funcionar no mercado competitivo em escala mundial e outras tantas regiões brasileiras já têm, em tese, possibilidades de ser transformadas em *locus* de investimentos, a depender das estratégias das empresas mundiais. Embora ainda presos ao “chassi” anterior, os movimentos da economia dão sinais de deficiências no sistema de infraestrutura para alcançar um novo patamar, exigido para a inserção do território brasileiro na economia mundial.

Dando prosseguimento aos estudos dos eixos de desenvolvimento – e dentro de uma estratégia geopolítica em escala mundial –, os governantes dos países sul-americanos engendram, desde 2001, um projeto pela iniciativa de integração regional da América do Sul, que se baseia de forma contundente na implantação dos meios físicos de circulação entre as regiões mais importantes do território sul-americano. Convergindo a necessidade de escoamento da produção em toda a região, os projetos criam eixos. Os mais importantes para o Brasil são: Eixo Mercosul-Chile, que articula a região Sudeste com a Argentina; Eixo Interoceânico Central, que liga os fluxos do litoral do Brasil com a região Centro-Oeste e com a Bolívia, oferecendo novas oportunidades de circulação transversal no Brasil e se colocando como uma das impor-

tantes alterações nas rotas de mercadorias; Eixo do Amazonas, que vai articular a região Norte do Brasil com o Peru e Equador, pela hidrovia do Amazonas; e Eixo da Hidrovia Paraguay-Paraná, que liga o Centro-Oeste com a Argentina.

Convergindo a necessidade de escoamento da produção em toda a região, os projetos criam eixos. Os mais importantes para o Brasil são: Eixo Mercosul-Chile, Eixo do Amazonas e Eixo da Hidrovia Paraguay

É importante ressaltar a ênfase dada para novas acessibilidades para a produção agroindustrial do Centro-Oeste, inclusive criando variadas possibilidades de escoamento da produção por portos brasileiros ou de outros países, em que pese

ser essa última alternativa a que conta com menores possibilidades de tornar-se prioritária. De qualquer forma, o conjunto dos novos eixos de circulação tende a expandir o “chassi” da economia no território brasileiro. Em suma, pretende-se atrair novos fluxos para o interior do Brasil, o que vai exigir vultosos recursos para a implantação de uma rede multimodal de transportes, a fim de permitir a redução dos custos das mercadorias e elevar a competitividade da produção no Brasil, principalmente a de menor valor agregado. Se assim for, a produção será estimulada, os volumes transportados crescerão, e os fluxos serão desviados para as rotas de menor custo e mais estratégicas. Esses fatos podem se dar tanto ao longo dos novos eixos de desenvolvimento quanto na redefinição de papéis de metrópoles e de áreas dentro das metrópoles ou das grandes cidades.

Assim sendo, o “chassi” será regulado pelos fluxos mundiais, pela logística continental, com maior ênfase na redução dos custos de transporte. Portanto, poderá reformar o modelo existente, desenhando um novo, mais amplo e descentralizado espacialmente, porém mais concentrado economicamente.

CONCLUSÕES

A utilização do conceito de “chassi” pode explicar os fenômenos nas magnitudes em que eles operam, mostrando como os fluxos mundiais e regionais operam em associação espacial, constituindo a ossatura do processo de desenvolvimento. É nesse “chassi” que as articulações entre os fluxos mais estru-

turantes do capitalismo mundial se associam e se reproduzem com maior intensidade, associados aos níveis inferiores, servindo como centros propulsores e irradiadores das grandes transformações. Por isso mesmo, os seus movimentos em escala metropolitana ou regional não se rebatem, com toda a sua pujança, no desenvolvimento local, embora tenham capacidade de reestruturá-lo. O circuito é global e suas bases se apoiam em formato de “chassis” diversos que se articulam e formam um todo. Sob este ponto de vista teórico, há limites consideráveis para que se possam fazer comparabilidades entre processos de desenvolvimento regionais à luz de indicadores que não incorporam análises qualitativas sobre processos substantivos e dinâmicos da economia mundial sobre metrópoles, regiões etc.

Na escala do território brasileiro, pôde-se inferir que há uma hierarquização relativa dos “chassis” das regiões metropolitanas estudadas, em função dos papéis e funções de cada região metropolitana no processo de desenvolvimento das suas grandes regiões, do território nacional e numa escala mundial. Nesse sentido, é possível reconhecer que as metrópoles nordestinas se apresentam com certas características relativamente semelhantes no modelo de “chassi” mais simples, tanto no pequeno porte das atividades e fluxos de articulações externas, com baixa presença de setores econômicos, quanto no alto grau de concentração espacial e de desigualdades de renda das famílias. De outro lado, é possível reconhecer as características do “chassi” da Região Metropolitana de São Paulo no grande porte do conjunto das atividades e dos fluxos de articulações com outras regiões do planeta; na ampla presença de cadeias produtivas e oferta de serviços modernos, com escala e participação entre os maiores centros urbanos; no maior carregamento de fluxos de mercadorias, de pessoas e de capitais; e na maior capacidade de irradiação para todas as regiões do Brasil. Tudo isso resulta em um “chassi” espacialmente amplo e desconcentrado, especializado e com menor grau de diferenciação interna, comparativamente às demais regiões metropolitanas do Brasil.

É provável que o “chassi” das regiões brasileiras venha a ser alterado, com reflexos sobre as metrópoles, diante das novas tendências de inserção da economia brasileira na escala mundial

Entretanto, de maneira geral, há comportamentos que podem estar associados a todas as metrópoles. Entre eles, as tendências de expansão do “chassi” mantendo a diferenciação com o restante da metrópole, associadas espacialmente às atividades comerciais e de serviços modernos de grande porte (grandes centros) e com as áreas habitacionais de médias e altas rendas familiares. Há uma tendência sempre a buscar as áreas com maior acessibilidade, melhor oferta de infraestrutura e melhores

opções de ambientes físico-naturais. Em maior nível de detalhe, isso pode ser correlacionado com as denominadas “ilhas do desenvolvimento”, “condomínios fechados” ou “artefatos urbanos” que vários autores identificam como tendências das maiores metrópoles dos países da América Central e América do Sul (PORTO; CARVALHO; 2003).

Mas é provável que o “chassi” das regiões brasileiras venha a ser alterado, com reflexos sobre as metrópoles, diante das novas tendências de inserção da economia brasileira na escala mundial. Os procedimentos históricos não são suficientes para desenhar o futuro, embora as lógicas do desenvolvimento capitalista estejam implicitamente embutidas e as suas leituras possam ajudar na identificação de tendências, como é o caso do conceito do “chassi”. Diante das características das demandas mundiais e dos investimentos anunciados pelos governos sul-americanos, inclusive o Brasil, podemos especular sobre alterações do “chassi” brasileiro, passando do formato concêntrico à descentralização; da simplicidade à complexidade; das articulações rodoviárias para a multimodalidade; e das articulações internas para as mundiais, com modelos baseados na logística continental.

Porém, isso merece novas análises, constantes verificações e muitas perguntas: como estaria isso sendo montado internamente? Quais ações tendem a conformar-se com a logística continental e quais a precedem ou a confirmam? E como poderemos demonstrar que as regiões metropolitanas estão se enquadrando neste rol e exigências estruturais?

REFERÊNCIAS

- ALONSO, J. A. F. O cenário regional gaúcho nos anos 90: convergência ou mais desigualdade?. *Indicadores Econômicos FEE*, Porto Alegre, v. 31, n. 3, p. 97-118, 2003.
- BERNARDINI, S. P. “Hipóteses para a dinâmica territorial recente – o caso do estado de São Paulo”. In: ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL, 12., 2007, Belém. [Anais...] Belém: Universidade Federal do Pará, 2007. 1 CD.
- CASTELLS, M. *A sociedade em rede. A era da informação: economia, sociedade e cultura*. São Paulo: Paz e Terra, 1999.
- DINIZ, C. C.; DINIZ, B. P. C. A região metropolitana de São Paulo: reestruturação, re-espacialização e novas funções”. In: SEMINÁRIO DA RII, 2006, Baía Blanca, Argentina. [Anais...] Baía Blanca: Universidad Nacional del Sur, 2006. 1 CD.
- DINIZ, L. H. F.; MATOS, R.; GARCIA, R. A. Distribuição das atividades terciárias no Brasil. In: ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL, 12., Belém. [Anais...] Belém: Universidade Federal do Pará, 2007. 1 CD.
- FELDMAN, S. Processos de expansão urbana: cidades metropolitanas e não-metropolitanas do estado de São Paulo. In: SEMINÁRIO DA RII, Baía Blanca, Argentina. [Anais...] Baía Blanca: Universidad Nacional del Sur, 2006. 1 CD.
- INICIATIVA para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana – IIRSA. Disponível em: <<http://www.iirsa.org/index.htm>> Acesso em: 15 abr. 2008.
- LEITÃO, L.; LACERDA, N.; MARINHO, G. Repercussões socio-espaciais do processo de globalização na região metropolitana do Recife (Brasil). In: SEMINÁRIO DA RII, 2006, Baía Blanca, Argentina. [Anais...] Baía Blanca: Universidad Nacional del Sur, 2006. 1 CD.
- LENCIONI, S. Regiões metropolitanas do Brasil. Radiografia da dinâmica recente do emprego industrial e da remuneração do trabalhador”. In: ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL, 12., 2007, Belém. [Anais...] Belém: Universidade Federal do Pará, 2007. 1 CD.
- OHLWEILER, O. *A evolução sócio econômica do Brasil*, Porto Alegre: Tchê, 1986.
- OLIVEIRA, H. S. de Metrôpoles e emprego nos Estados Unidos. In: ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL, 12., 2007, Belém. [Anais...] Belém: Universidade Federal do Pará, 2007. 1 CD.
- PORTO, E. *Limites e possibilidades das políticas de desenvolvimento regional*. Tese (Doutorado)-Faculdade de Geografia da Universidade de Barcelona, Universidade de Barcelona, 2005.
- PORTO, E.; CARVALHO, E. Trazado de unión de metrópolis iberoamericanas. *Regiones y Desarrollo Sustentable*, Tlaxcala, México, año III, n. 5, jul./dec. 2003
- _____. “Chassi” metropolitano de Salvador: características, funções, relações e graus de comparabilidade”. In: SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE LA REDE IBEROAMERICANA DE INVESTIGADORES – RII, 2006. Baía Blanca, Argentina. [Anais...] Baía Blanca: Universidad Nacional del Sur, 2006. 1 CD.
- ROSSI, E. C.; TAYLOR, P. J. Mundialização de cidades brasileiras: um exemplo de expansão da metrópole através do sistema bancário”. In: SEMINÁRIO DA RII, 2006, Baía Blanca, Argentina. [Anais...] Baía Blanca: Universidad Nacional del Sur, 2006. 1 CD.
- RUIZ, R. M.; DOMINGUES, E. P. Aglomerações econômicas no polígono industrial brasileiro: escalas, estruturas e diferenciais”. In: ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL, 12., 2007, Belém. [Anais...] Belém: Universidade Federal do Pará, 2007. 1 CD.
- SASSEN, S. Localizando ciudades en circuitos globales, *EURE* [online], Santiago, v. 29, n. 88, p. 5-27, dic. 2003. Disponível em: <http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612003008800001&lng=es&nrm=iso>. Acesso em: 17 maio 2004.
- TASCHNER, S. P.; BÓGUS, L. São Paulo, uma metrópole desigual. In: SEMINÁRIO DE LA REDE IBEROAMERICANA DE INVESTIGADORES – RII, 2001, Rosario – Argentina. [Anais...] Rosario: Facultad de Ciencias Económicas y Estadísticas da Universidad Nacional de Rosario, 2001. 1 CD.

Que periferia? Estratégia e discurso do capital imobiliário na estruturação do espaço metropolitano

Patricia Chame Dias^A
Francisco Baqueiro Vidal^B

Resumo

O propósito deste artigo é contribuir para a reflexão sobre o papel dos agentes capitalistas do mercado imobiliário na estruturação da periferia metropolitana brasileira, discutindo-se, ainda, o significado de determinadas estratégias desenvolvidas por aqueles. Para tanto, analisou-se a importância de tais agentes na consolidação desse espaço como local de moradia preferencial dos segmentos sociais de menor renda, entre os anos 1970 e 1980. Contribuíram, assim, para que essa área fosse adensada e caracterizada como espaço popular. Observou-se, igualmente, como o discurso e as ações do capital imobiliário, mais recentemente, engendraram a conversão de porções das periferias em espaços destinados a comportar moradias sofisticadas, visando atender a uma demanda dos grupos sociais mais abastados. Com isso, criaram-se novas formas e significados para lugares considerados, até então, periféricos, uma vez que passaram à condição de áreas nobres.

Palavras-chave: Periferia. Agentes capitalistas do mercado imobiliário. Metrôpole. Centro urbano.

Abstract

The purpose of this article is to contribute to reflections regarding the role of capitalist stakeholders from the property market in the structuring of the Brazilian metropolitan outer, low income, suburbs and the significance of certain strategies they developed. It thus analyses the importance of these stakeholders in strengthening these spaces as places of desirable residence for those from low income social groups between 1970 and 1980. In this way they contributed to the locations becoming more densely populated and characterised as popular spaces. The article also notes how, more recently, capital property discourse and activities have led to the conversion of areas in the poorer suburbs into spaces destined for more sophisticated residents which aim to meet a demand from wealthier social groups. These stakeholders have therefore created new forms and significances for places that had, until that point, been considered marginal but which have now become wealthy areas.

Keywords: Outer suburbs. Capitalist agents of the property market. Metropolis. Urban centre.

INTRODUÇÃO

As reflexões postas neste trabalho baseiam-se na noção de que as desigualdades econômicas e sociais se expressam na estrutura espacial e que o espaço, uma vez produzido, atua como um dos condicionantes da realidade social, contribuindo,

portanto, para a própria reprodução das referidas desigualdades. Considera-se, igualmente, que o espaço produzido e ocupado pelos homens possui um valor simbólico, o que influencia o modo como aqueles que lá residem são percebidos pelo restante da sociedade. Outro pressuposto norteador deste estudo é o de que nas cidades, sobretudo naquelas maiores, as formas como são distribuídas as moradias dos diferentes segmentos sociais seguem determinadas lógicas. Há no planejamento, explícita ou não, a tendência de reservar para os segmentos sociais abastados as porções conside-

^A Mestre em Geografia pela Universidade Federal da Bahia (UFBA); especialista em políticas públicas e gestão governamental; trabalha na Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia (SEI). patriciadias@sei.ba.gov.br

^B Mestre em Administração pela Universidade Federal da Bahia (UFBA); especialista em políticas públicas e gestão governamental; trabalha na Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia (SEI). fbvidal@sei.ba.gov.br

radas privilegiadas das cidades¹. Já aos mais pobres são comumente reservadas áreas afastadas dos centros, precárias em termos de infraestruturas diversas e com baixo valor comercial.

Como no Brasil – e, a rigor, no âmbito da hegemonia do modo de produção capitalista, em quase todos os países do mundo – os governos historicamente atuam no sentido de privilegiar as áreas já habitadas (ou potencialmente habitáveis) pelos grupos sociais dominantes, decorre que a diferença de qualidade observada nos distintos espaços da cidade está diretamente relacionada ao perfil de seus moradores, ou seja, fundamentalmente aos seus rendimentos e às posições que de fato ocupam na estrutura social. Consequentemente, os locais mais bem servidos em termos de equipamentos e serviços são exatamente aqueles onde residem indivíduos pertencentes às classes sociais que mais vantajosamente se inserem no mundo produtivo e nos circuitos de consumo. Por isso mesmo, pode-se falar que, inclusive como uma consequência da hierarquia social, há também uma hierarquia simbólica e material entre os lugares da cidade.

Pressupõe-se ainda que, por ser um produto social, o espaço urbano resulta da acumulação e inter-relação de ações perpetradas por diferentes agentes sociais que, conforme seus interesses, o estruturam e reestruturam continuamente. Como não há, necessariamente, interesses comuns entre tais agentes, o urbano é construído a partir de um jogo de forças que se estabelece entre os proprietários dos meios de produção, os proprietários fundiários, os promotores imobiliários, o Estado e os grupos sociais excluídos (CORRÊA, 1989). Para os propósitos desta análise, considera-se que tanto os proprietários fundiários quanto os promotores imobiliários têm o objetivo de auferir o maior lucro pos-

sível com a terra. No entanto, como afirma Corrêa (1989, p. 16), os primeiros “[...] atuam no sentido de obter a maior renda fundiária de suas propriedades, interessando-se em que estas tenham o uso que seja o mais remunerador possível, especialmente o uso comercial ou residencial de *status*”. Os promotores imobiliários, por outro lado, buscam adquirir a terra ao menor custo possível.

Desse modo, uma das estratégias que adotam é a de adquirir as propriedades definidas como rurais, atribuindo-lhes, posteriormente, outras finalidades fundamentalmente urbanas. Entre elas, destaca-se a de moradia. Além disso, maior valor pode ser obtido se tais terras são convertidas em local de residência para os segmentos sociais de maior renda.

Há três pontos a acrescentar. O primeiro é que as terras situadas nas periferias das grandes cidades, com acessibilidade ao centro, ainda que relativamente, possuem atributos que lhes possibilitam atingir uma condição de área residencial. Se, ademais, oferecem algum tipo de amenidade, podem ser destinadas à elite (VILLAÇA, 2001; CALDEIRA, 2003). Se a condição primeira contribui para que grande parte das periferias brasileiras seja ocupada por classes sociais de baixa renda, engendrando um fenômeno de “áreas populares”, a segunda condição – presença de amenidades naturais ou produzidas – tende a provocar o enobrecimento de outras parcelas daquelas mesmas periferias originais, transformadas, assim, em “ex-periferias urbanas” (CORRÊA, 1989, p. 18).

No segundo ponto, reclama-se atenção para a seguinte questão: as alterações funcionais de um local não implicam, necessariamente e num primeiro momento, mudança na sua estrutura ou forma. Em outras palavras, imprimir a uma porção de terra qualquer função de local de moradia não significa que nela ocorrerão investimentos de vulto por parte dos agentes capitalistas imobiliários, tanto mais verdadeiro quanto maior for o período anterior à sua comercialização. Com efeito, os grandes empreendimentos imobiliários negociados nas metrópoles o são, quase que integralmente, na planta. Esta, na maioria dos casos, apresenta o empreendimento com uma imagem

¹ Embora se entenda que o Estado, ao estabelecer o planejamento urbano e definir os usos de uma determinada área, não determina *stricto sensu* o grupo social que lá irá residir, pois essa circunstância é definida pelo preço da terra, vale dizer, pelas chamadas forças de mercado. De acordo com Marcuse (2004, p. 30), o planejamento e o controle dos usos da terra, num sentido diverso, podem contribuir para distribuir de modo mais equânime os benefícios e os prejuízos do desenvolvimento. Isso significa, por exemplo, que, por meio do planejamento, podem-se estabelecer estratégias que permitam uma espacialização adequada de infraestruturas e, em termos da distribuição das localizações das classes sociais, favorecer os empreendimentos desejados por sua contribuição à equidade e integração social e desestimular a construção de enclaves isolados.

idealizada, incluindo equipamentos e paisagem da circunvizinhança. Significativo é o fato de que há sempre um belo exemplar decorado da futura residência, e também um folder onde o imóvel geralmente aparece cercado de verde, algo que, aliás, quase nunca condiz com a realidade urbana vigente.

Para Corrêa (1989), quando há interesse em atingir a demanda não-solvável, caracterizada pela quase inexistente capacidade econômico-financeira de adquirir crédito – público ou privado –, estabelece-se a estratégia de promover a venda da terra tal como ela se apresenta, alterando-a estruturalmente apenas naquilo que é fundamental para sua comercialização. Nesse caso, valorizam-se a infraestrutura básica de serviços (transporte, escola, equipamentos de saúde) e, principalmente, a possibilidade da aquisição da casa própria.

O que se faz, basicamente, seja num ou noutro caso, é criar uma expectativa e uma imagem idealizadas de como virá a ser aquele lugar. Obviamente, a criação de expectativas e imagens varia conforme o grupo social a que se destina o empreendimento imobiliário (CALDEIRA, 2003; DIAS, 2006).

O terceiro ponto, associado às argumentações anteriores, refere-se ao fato de que “[...] o mercado de terras na cidade distribui a população no espaço baseado na racionalidade da propriedade privada” (CARLOS, 2003, p. 4). Sendo assim, entende-se que “[...] a habitação é a forma mais visível das diferenciações de classe no espaço [...]” (CARLOS, 2004, p. 120) e, também, que a morfologia espacial, materialização da estrutura social, é fruto de uma estratégia de classe. Por isso mesmo, a produção de habitações destinadas aos integrantes dos segmentos sociais de maior renda se faz por meio de artifícios de diferenciação do espaço, seja em infraestruturas, serviços, acessibilidades etc., que resultam num maior preço da terra para algumas áreas da cidade, em detrimento de outras consideradas menos atrativas. Com efeito, “a estratégia dominante de produzir habitações para a população que cons-

titui a demanda solvável tem um significativo rebatimento espacial. [...] A atuação espacial dos promotores imobiliários se faz de modo desigual” (CORRÊA, 1989, p. 24).

A partir desses argumentos, pretende-se realizar uma reflexão sobre a importância dos agentes capitalistas do mercado imobiliário na estruturação da periferia metropolitana no Brasil. Adicionalmente, discute-se como as áreas

periféricas podem adquirir diferentes significados conforme as estratégias e interesses desses agentes. Para alcançar tal propósito, além desta introdução e das considerações finais, levantam-se elementos sobre os processos que levaram à ocupação das periferias das regiões metropolitanas brasileiras, em geral, ao longo das décadas de 1970 e 1980, por indivíduos de baixa renda. A seguir, analisam-se aspectos referentes à ocupação dessas áreas por uma parcela da elite, em períodos posteriores. Num terceiro ponto, apresenta-se, a título de exemplificação desse último processo, o caso de um município baiano.

A PERIFERIA COMO ESPAÇO POPULAR

Historicamente, a divisão dos espaços urbanos reservados à moradia nas metrópoles nacionais seguiu o denominado padrão centro-periferia, marcado pela desigualdade estrutural entre um e outro tipo de espaço, que se fazia expressar, entre outras, pela distância física entre essas áreas e, ainda, pelas próprias disparidades de níveis de renda entre as classes sociais que as habitavam. No centro estavam os equipamentos e serviços urbanos mais qualificados, o mercado de trabalho e as moradias dos segmentos sociais de níveis de renda médio e elevado. Tratava-se da porção legalizada e bem equipada das cidades, e para lá convergia a vida urbana. Nas periferias, em oposição, havia carência geral: falta de infraestrutura, serviços, transportes, comércio e empregos. Predominavam a ocupação irregular, os loteamentos populares e a autoconstrução. Eram lugares onde o poder público simplesmente se omitia, tanto na questão da

regulação sobre as formas de aquisição da terra e dos usos do solo quanto pela inexistência ou precariedade da infraestrutura e dos serviços básicos². Por isso mesmo, quase sempre sua posse era feita por pessoas de baixa renda (LAGO, 2007). Desse modo, verifica-se claramente o caráter estrutural da contradição social e econômica entre esses distintos espaços, melhor dizendo, e de acordo com Santos (1980, p. 24), uma necessária dicotomia: “os núcleos metropolitanos brasileiros, privilegiados, bem servidos e de alto valor econômico, exigem, para existir, que as periferias também existam e que sejam mantidas como estão”. Com efeito, a desigualdade básica no capitalismo (de cunho social, econômico, setorial ou espacial) não autoriza, rigorosamente, nenhuma argumentação no sentido de se apontar o que se toma por “atrasado” ou “periférico” como um obstáculo ao desenvolvimento do que se supõe “moderno” ou “central” (PERRUCCI, 1984). Isso porque tal desigualdade é regida pelas férreas leis da divisão do trabalho, que operam tanto nas estruturas de classes e produtivas quanto nos espaços, nacionais e subnacionais, compondo, ao fim e ao cabo, uma dada totalidade social. Desse modo, ao se concentrar originariamente no centro, a acumulação de capital não pode prescindir das partes periféricas do conjunto, num processo histórico de complementaridade e integração. Daí implica afirmar que tal concentração não pode realizar-se autonomamente, necessitando, para tanto, dos valores produzidos nas periferias, numa imbricação dialética. Nesse sentido, e tão-somente, também o “periférico” ou “atrasado” há de se tornar “central” ou “moderno”.

Deve-se ressaltar que a ocupação inicial da periferia das metrópoles brasileiras foi regida, principalmente, pelos interesses da iniciativa privada. Mais especificamente, por conveniências de agentes

A desigualdade básica no capitalismo não autoriza, rigorosamente, nenhuma argumentação no sentido de se apontar o que se toma por “atrasado” ou “periférico” como um obstáculo ao desenvolvimento do que se supõe “moderno” ou “central”

imobiliários com baixa capacidade de investimento. Vendo-se impedidos de aplicar seus capitais nas áreas urbanas centrais – dado o elevado valor do custo do solo, sobretudo porque quase todos os equipamentos e serviços concentravam-se nessas áreas –, eles visavam atender à demanda daqueles com reduzida possibilidade de investimento e endividamento, que não contavam com a possibilidade de financiamento junto a bancos públicos e privados ou sequer estavam incluídos em programas habitacionais. Em outras palavras, buscava-se atrair os indivíduos dos segmentos sociais de menor renda e até aqueles sem algum rendimento regular.

O fato é que havia pouco controle (ou interesse) dos governos em relação a esses espaços. Pode-se dizer que, a exemplo do que ocorreu de forma emblemática na cidade de São Paulo, as periferias foram ocupadas de forma aleatória, sem atendimento a qualquer tipo de plano, respeitando-se tão-só, aí sim, os interesses dos especuladores, cuja estratégia sempre foi (e continua sendo) a de maximização dos lucros, incluindo modalidades irregulares como a grilagem. Assim, à medida que a retórica das elites e dos governantes acentuava a necessidade da casa própria para os mais pobres, observava-se um fenômeno de ocupação caótica nas periferias, presidida pela comercialização de lotes em áreas desprovidas de qualquer característica urbana. A exceção importante deu-se em relação aos serviços de transporte, executados, aliás, na maioria dos casos, de forma irregular ou clandestina, mas cuja inexistência teria simplesmente inviabilizado o deslocamento das pessoas para fora das cidades. Caldeira (2003, p. 220) chamou a atenção para o fato de que o sistema de transportes foi o que tornou possível a comercialização de loteamentos praticamente no meio do mato, o que “[...] ajudou a criar um tipo peculiar de espaço urbano no qual áreas ocupadas e vazias intercalavam-se aleatoriamente por vastas áreas. Não havia nenhum planejamento prévio e as regiões ocupadas eram aquelas em que os especuladores haviam decidido investir”.

² É importante frisar que a precariedade das condições de vida não se restringe à periferia. As favelas, por exemplo, distribuídas pelas cidades, representam uma possibilidade de moradia para os mais pobres nas áreas centrais, próximas, portanto, a uma série de equipamentos urbanos. Todavia, essa peculiaridade não lhes remove o aspecto e caráter próprios de locais destinados às classes sociais despossuídas.

Entre os processos que colocavam a periferia como espaço de residência dos pobres, estava a baixa remuneração percebida pela classe que ofertava unicamente sua força de trabalho e que, por isso mesmo, se via impossibilitada de resolver a questão da habitação por meio do aluguel (BORGES, 1982). Assim, a condição de proprietário do imóvel ganhou *status* de verdadeira solução para o problema, sendo bastante estimulada pelos agentes imobiliários. Eis que as “invasões”, seguidas de autoconstrução, alastraram-se nas grandes cidades³. Entretanto, para todos os efeitos, essa opção era ainda considerada ilegal, o que causava ao trabalhador insegurança quanto ao investimento dos seus poucos recursos e da sua força de trabalho na edificação da moradia. Uma outra possibilidade, que se imaginava estar dentro da lei e particularmente intensificada na cidade de Salvador durante o final dos anos 1960, correspondeu aos loteamentos populares, notadamente aqueles situados em áreas de expansão urbana, em terras pouco valorizadas quando da implantação desses empreendimentos. Justamente essa condição tornava a posse da terra relativamente mais acessível à população de baixa renda. Estudando a capital baiana, Borges (1982) ressaltou que esse foi o modo encontrado pelo capital para efetivar a participação dos trabalhadores no circuito imobiliário, ampliando, pois, a possibilidade de acumulação no setor. Verificou, também, que o loteamento popular passou a ser a principal modalidade de acesso à casa própria para esse segmento social. Representando uma melhoria aparente em relação às anteriores “invasões”, o loteamento popular nada mais era, contudo, nas palavras de um dos agentes capitalistas responsáveis por esse tipo de empreendimento, que um tipo de “[...] invasão organizada, sem legalização e sem

infraestrutura, por causa da necessidade de reduzir custos para chegar à renda do comprador” (BORGES, 1982, p. 212).

Não se pode deixar de considerar que outra função cumprida a contento por tais empreendimentos foi a ampliação do espaço urbano. Nesse sentido, observe-se que também na área metropolitana de Salvador, entre 1970 e 1980, quase metade dos loteamentos implantados estava na zona de expansão dessa capital, muitas vezes fora dos seus limites territoriais (FUNDAÇÃO CENTRO DE PESQUISAS E ESTUDOS, 1980). Vale ressaltar que os loteamentos populares possibilitam, por força da sua implantação, a elevação do valor do solo urbano na periferia. Isso porque “[...] ao viabilizarem a transformação do solo não urbano em solo urbano e em mercadoria, vão permitindo a elevação do valor da terra mais mal localizada e, assim, contribuem para a elevação do valor do solo em todo o espaço urbano” (BORGES, 1982, p. 198).

A questão é que as periferias das grandes cidades, em meados do século passado, eram fundamentalmente rurais, compostas por grandes glebas de terra, boa parte das quais abandonada ou utilizada, não raro de forma intermitente, para fins agrícolas. Nesses lugares, o preço do solo era bastante inferior ao das terras disponíveis nos centros metropolitanos. E paralelamente havia, de fato, demanda por moradia entre os segmentos sociais de menor renda. Tal combinação resultava na criação da possibilidade de “urbanização” dessa terra com investimentos reduzidos. Em outras palavras, há aqui uma conjunção de fatores favoráveis à atuação dos agentes capitalistas imobiliários, como destaca Villaça (2001, p. 80): “a garantia de uma demanda e a possibilidade que os proprietários da terra têm de especular fazem com que a terra rural atinja o estágio de potencialmente urbana [...]”. E isso se faz antes mesmo que ocorra efetivamente, nesse espaço, algum tipo de ação ou processo urbano.

Resultante, principalmente, da ação do mercado imobiliário entre os anos 1960 e início dos 1980, e contando com o beneplácito em geral dos governos, ora de modo mais explícito ora nem tanto, o

³ Em Salvador, por exemplo, até meados dos anos 1940, a ocupação espontânea em terrenos privados desabitados era habitual e, até certo ponto, legítima. Com o adensamento demográfico que ocorria na cidade nessa época, os proprietários consideravam essa prática um mecanismo, sem ônus, para atrair infraestrutura e serviços públicos para locais que, a rigor, eram desde há muito classificados como ermos. Desse modo é que se conseguia a valorização de propriedades periféricas à cidade, o que equivale a afirmar que havia, inicialmente, um consentimento tácito para que pessoas não proprietárias nelas se estabelecessem. Todavia, “[...] com o crescimento das perspectivas de valorização desses terrenos e das áreas subjacentes, este processo de ocupação periférica assumiu o caráter de verdadeira luta pelo espaço, e estas lutas culminaram na incorporação definitiva de novos espaços já consolidados. No momento em que se explicitaram os conflitos entre os interesses dos proprietários de terrenos e os da população pobre em geral, estes movimentos de ocupação espontânea do solo urbano passaram a ser denominados de invasões” (MATTEDI, 1979, p. 73).

número de loteamentos populares periféricos ampliou-se acentuadamente, o que colaborou intensamente para a expansão das áreas consideradas mais ou menos urbanas das grandes metrópoles. Nesse sentido, a compra de lotes na periferia significava a convivência com a distância física do centro, bem como com a escassez generalizada de equipamentos e serviços urbanos. Para sobreviver em tais áreas, o improvável e as alternativas precárias tornavam-se regras gerais. Ao

final desse período, inúmeros trabalhos de diferentes partes do país já confirmavam as precárias condições de habitabilidade imperantes nas periferias, em muito decorrente da relação de permissividade – para alguns, de “flexibilidade” – entre o Estado e os agentes loteadores. Considerando-se as experiências das regiões metropolitanas de Salvador, São Paulo e Rio de Janeiro, constatava-se, em relação àquelas áreas, um grau reduzido de exigência para implantação de infraestrutura, bem como a inexistência ou o descumprimento de qualquer legislação normatizadora do parcelamento do solo (FUNDAÇÃO CENTRO DE PESQUISAS E ESTUDOS, 1980; CALDEIRA, 2003; CHINELLI, 1980).

Não resta dúvida de que as áreas mais distantes, periféricas, verdadeiros redutos da carência e, em muitos casos, até da ilegalidade, estavam reservadas aos pobres em geral, com o que se consolidava a estigmatização da periferia como território da marginalidade. É interessante observar que, se é o grau de afastamento de um centro e sua dependência dele que possibilita classificar, do ponto de vista das estruturas física, econômica e social, uma área como periférica, é essa mesma condição que permite àqueles de baixa renda ou aos que não possuem qualquer rendimento fixo figurar na condição de proprietários – de um tipo bastante peculiar de mercadoria, para afirmar o mínimo –, “resolvendo”, assim, a questão da moradia para as classes subalternas.

A PERIFERIA “ENOBRECIDA”

Desde o início dos anos 1980, uma nova proposta de moradia para as elites passou a se conso-

lidar no espaço urbano: os condomínios fechados. Residir em bairros tradicionais e centrais, normalmente em prédios de luxo, tal como se fazia até os anos 1970, deixou de ser a única opção para os integrantes dos segmentos sociais abastados. Des-

tes, uma parte considerável viu-se com dificuldades crescentes de arcar com o custo de morar confortavelmente nas principais áreas das cidades e, perplexa com as dimensões que os problemas urbanos começavam a as-

sumir, buscou naquele novo tipo de moradia maior bem-estar e proteção. No entanto, diferentemente do padrão observado em décadas anteriores (edifícios com amplos apartamentos, em bairros tradicionais e próximos aos centros metropolitanos), esses condomínios fechados foram prioritariamente instalados fora dos grandes centros urbanos, pois a estrutura prevista para esses empreendimentos contemplava lotes amplos ou casas confortáveis e, como grande apelo ao lazer, espaços reservados para práticas esportivas, realização de festividades e contemplação da natureza – a restante, pelo menos. Para viabilizá-los, necessitava-se de grandes glebas de terra, o que, obviamente, já não mais existia nas grandes cidades⁴. Além disso, o preço do solo, tanto nas áreas centrais quanto naquelas dotadas de maior *status*, era incompatível com os interesses dos empreendedores de maximização dos seus lucros. Dessa forma, as periferias metropolitanas foram novamente tomadas como objeto do (e para o) capital imobiliário, dessa vez do grande capital, sendo, por conta disso, um palco de importantes mudanças nas suas estruturas social, econômica e espacial.

Para a consolidação da tendência de converter áreas distantes e até certo ponto inóspitas em local de moradia para as elites, inicialmente contribuíram os ideais, então em voga, de revalorização da natureza como elemento capaz de proporcionar maior

⁴ Não se desconhece a existência, nas metrópoles, dos chamados terrenos de engorda, os quais, mais recentemente, vêm sendo tomados por esse mesmo tipo de empreendimento. Porém, como se observa nas grandes cidades, os condomínios fechados das áreas centrais possuem uma nova forma: agora são “clubes residenciais”, caracterizados por uma composição de edifícios, com apartamentos relativamente pequenos – alguns com menos de 70m² – e uma “infinidade de itens de lazer”. Aliás, é sintomático que nas peças publicitárias pouco se fale do domicílio em si, mas sim das “inúmeras” opções de lazer que o potencial futuro morador terá ao seu dispor.

bem-estar, em contraposição à noção da grande cidade como reduto da desordem, da degradação, do caos urbano. Desnecessário afirmar que essa natureza pretensamente revalorizada nada mais tinha de natural. Antes pelo contrário, conforme Smith (1988) já o havia demonstrado para outras realidades nacionais, em épocas distintas, tratava-se de uma natureza subjugada, domesticada, em suma, artificialmente produzida para uso privado de determinadas parcelas da sociedade. Com efeito, buscava-se justificar a vantagem do afastamento, dessa fuga para a periferia. Num segundo momento, o medo da violência tornou-se a tônica da necessidade do isolamento, do enclausuramento. Desse modo, os condomínios fechados, situados em porções afastadas do centro, consolidaram-se como uma forma de moradia idealizada e desejada pelos integrantes das classes média e alta. Isso porque, além de serem espaços privatizados, apartados do restante da sociedade por barreiras físicas, e espacialmente distanciados da cidade (CALDEIRA, 2003), neles se propunha um modelo de moradia onde havia a possibilidade de uso compartilhado do espaço (das áreas comuns, de lazer), da manutenção de certo grau de sociabilidade. Vale dizer, de uma sociabilidade restrita aos iguais, na medida que, dado o custo para aquisição dos imóveis em tais condomínios, seus moradores só poderiam ser integrantes dos grupos sociais privilegiados, residindo numa espécie de “ilha utópica” (GOMES, 2002).

Aí também estava presente, talvez de um modo nem tão subjacente, a ideia de que a desorganização da cidade recebia grande impulso por parte dos pobres ou, pior, de que eles eram a própria personificação do caos urbano. Desse modo, para além da distância do centro, residir em um condomínio significava a separação do entorno, da totalidade social. Os referidos condomínios consolidaram, então, uma forma de organização espacial marcada pela fragmentação espacial e fundamentada na hierarquia social preexistente e na ideia estigmatizante, cara aos mais privilegiados, de que os espaços populares, produzidos e habitados pelos integrantes das classes subalternas, portadores de

níveis de renda inferiores, são verdadeiros territórios da barbárie (RIBEIRO, 2004, p. 18).

Importa esclarecer que não se pretendia o isolamento *stricto sensu* dos pobres, ainda mais porque esses sempre foram (e continuam sendo) necessários como ofertantes da força de trabalho. É nesse sentido que Souza (2000, p. 206) avaliou, com propriedade, que o desejo das elites de se afastarem da cidade

e dos seus problemas, daquilo que avaliam como feio ou perigoso, não passa de uma estratégia de “escapismo hipócrita”. A verdade é que aqueles que se encontram em condições de se autossegregar necessitam, dentro e fora dos muros do condomínio, da mão de obra daqueles mesmos indivíduos que, paradoxalmente, devem ser excluídos do seu cotidiano e da sua vizinhança. Nesse sentido, diz o autor, mais do que uma tentativa de isolamento, os condomínios são a materialização de uma estratégia de defesa de privilégios frente às intensas e crescentes desigualdades sociais.

Para que uma porção da periferia seja convertida em local de moradia da elite, é preciso que o produto ofertado (habitação) não seja apresentado como ideia de afastamento irreduzível da cidade. Em outras palavras, para comercializar a mercadoria “condomínio fechado”, a possibilidade de isolamento da realidade social global é anunciada de forma subliminar. Fala-se, fundamentalmente, da proximidade ao grande centro urbano – garantia de acesso, com tempo de deslocamento pretensamente reduzido – e de infraestruturas diversas, da tranquilidade e segurança, do lazer e das amenidades naturais e produzidas. Tal como diversos autores evidenciaram, o sucesso desse tipo de empreendimento está associado a uma combinação de contrários: ao mesmo tempo, distância e proximidade do centro. Em outras palavras, o condomínio deve representar duplamente a apartação da vida tumultuada da cidade e a possibilidade de acesso às estruturas urbanas existentes, boa parte das quais presente na mesma cidade da qual se deseja, paradoxalmente, escapar.

Nesse sentido, Sposito (1999; 2007) explicou que a tendência de afastamento das elites das

grandes aglomerações urbanas em direção às suas periferias, que até há pouco apresentavam certos traços rurais, não significou, de fato, uma desurbanização, muito menos uma “ruralização” do modo de vida. Conforme a autora, ainda que os discursos do senso comum e do mercado imobiliário apon-tassem a necessidade de um estilo de vida “menos urbano”, aqueles que se afastavam da metrópole não pretendiam, efetivamente, alterar sua prática cotidiana, pois “[...] do ponto de vista funcional e profissional [eram] altamente dependentes das atividades e equipamentos densamente concentrados nessas verdadeiras regiões urbanas” (SPOSITO, 1999, p. 90). Na mesma linha dessa argumentação, Carlos (2003, p. 7) afirma que “[...] a estratégia imobiliária cria também um ‘anti-discurso’, para continuar reproduzindo a metrópole”.

O fato é que se assistiu a um “florescimento” de inúmeros condomínios fechados nas periferias de importantes metrópoles brasileiras. Levados a cabo por empresas de grande porte do ramo imobiliário e lançados em meio a uma ampla campanha publicitária, esses empreendimentos mudaram a paisagem da porção periférica que passaram a ocupar. Além dos muros, as classes sociais mais abastadas levaram para junto de si toda a infraestrutura de que necessitavam: vias pavimentadas, iluminação elétrica, serviços de distribuição de água e telefonia, escolas, estabelecimentos comerciais etc. Em síntese, criou-se nas periferias uma nova paisagem, totalmente diferente daquela que havia anteriormente. Tal paisagem decorreu de ações do mercado imobiliário, é bem verdade, mas também de determinadas ações do Estado, seja pela instalação de infraestruturas seja pela própria autorização oficial para construção dos condomínios, não raro com a prática de algum tipo de licenciosidade administrativa. Desnecessário afirmar que esses empreendimentos foram desde sempre orientados pela reprodução social vigente.

A essas periferias agregou-se um valor simbólico muito distinto do tradicional, agora como lugar de moradia de padrão elevado, privilegiado, propriedade das elites. Esse valor foi inicialmente propagado

nos próprios anúncios publicitários, com destaque para expressões tais como: “um novo conceito de moradia”; “segurança perfeita na crescente insegurança da cidade”; “tranquilidade permanente”; “lazer completo”; “um novo tempo”; “comunidade planejada”;

“lugar perfeito para sua família” (CALDEIRA, 2003; DIAS, 2006). De acordo com Caldeira (2003, p. 264), o objetivo de tais propagandas é seduzir os potenciais compradores dessa mercadoria especial e, assim, nelas se

faz uso de “[...] um repertório de imagens e valores que falam à sensibilidade e à fantasia das pessoas, a fim de atingir seus desejos”, estimulando os sujeitos a vislumbrarem a possibilidade de uma nova vida, num local distinto de onde estão e, por isso mesmo, “muito melhor”.

Trata-se de entender que a terra inicialmente barata da periferia, logo convertida em condomínio fechado, torna-se mercadoria cara, de luxo, justamente por representar, a partir da estratégia e do discurso do mercado imobiliário, vale dizer, de seus principais agentes capitalistas, a possibilidade da realização de um “outro modo de vida” (CARLOS, 2004, p. 124). Constroem-se, assim, espaços seletivos, pretensamente homogêneos do ponto de vista do perfil das classes sociais, num processo que *enobrece* uma periferia que, por isso mesmo, deixa de ser percebida como tal, sendo elevada à categoria de bairro de *status* (CORRÊA, 1989).

UM EXEMPLO DE PERIFERIA ENOBRECIDA: O CASO DE LAURO DE FREITAS, NA BAHIA

O município baiano de Lauro de Freitas constituiu-se num interessante exemplo quando se trata de verificar a importância do mercado imobiliário na definição da estrutura das periferias metropolitanas. Situado na fronteira nordeste da capital baiana, foi emancipado em 1962 em meio a importantes alterações sociais, econômicas e espaciais decorrentes da inserção da Bahia no processo de divisão inter-regional do trabalho, efetivada pela modernização e dinamização do seu setor industrial, presididas, por sua vez, pela extração petrolífera (OLIVEIRA,

2003). Entre as consequências desse processo, destacam-se, para os fins desta análise, o adensamento e a expansão da ocupação territorial de Salvador; a alteração do perfil social e ocupacional dos seus moradores; intensos deslocamentos populacionais no interior da área de influência direta da capital; e a atração de fluxos migratórios.

Pouco antes da sua elevação à condição de município e mesmo quase uma década depois desse

evento, Lauro de Freitas tinha uma população muito reduzida e rarefeita: de 9.865 habitantes, em 1960, passou para cerca de 10.000 residentes, em 1970, correspondendo, nesse último ano, a apenas 0,87% do total de moradores daquela que viria a ser oficializada pouco tempo depois, em 1973, como a Região Metropolitana de Salvador (RMS). Em 1980, contudo, as alterações já eram visíveis, pois o município já contava com mais de 35.000 habitantes, representando

Tabela 1
População dos municípios da RMS – 1960-2007

Municípios	População					
	1960	1970	1980	1991	2000	2007
Camaçari*	21.849	33.273	69.783	113.639	161.727	220.495
Candeias	18.484	34.195	54.081	67.941	76.783	78.618
Dias D'Ávila	-	-	19.395	31.260	45.333	53.821
Itaparica	7.772	8.391	10.877	15.055	18.945	19.897
Lauro de Freitas	9.865	10.007	35.309	69.270	113.543	144.492
Madre de Deus	-	-	8.296	9.183	12.036	15.432
Salvador *	635.917	1.007.195	1.493.685	2.075.273	2.443.107	2.892.625
São Francisco do Conde	18.455	20.738	17.835	20.238	26.282	29.829
Simões Filho	9.953	22.019	43.578	72.526	94.066	109.269
Vera Cruz	11.781	12.003	13.743	22.136	29.750	35.060
Total	734.076	1.147.821	1.766.582	2.496.521	3.021.572	3.599.538

Fonte: IBGE. Censos Demográficos de 1970-2000; Contagem de População de 2007. Estimativas de populações residentes.

(*) População estimada em 2007

Nota: As populações de Camaçari e de Salvador não foram contadas, pois esses municípios, conforme definição do IBGE, tinham contingentes demográficos, em 2005, superiores a 170 mil habitantes, o que os excluiu do conjunto daqueles onde a pesquisa foi realizada.

Tabela 2
População relativa dos municípios da RMS – 1960-2007

Municípios	População (%)					
	1960	1970	1980	1991	2000	2007
Camaçari*	2,98	2,90	3,95	4,55	5,35	6,13
Candeias	2,52	2,98	3,06	2,72	2,54	2,18
Dias D'Ávila	-	-	1,10	1,25	1,50	1,50
Itaparica	1,06	0,73	0,62	0,60	0,63	0,55
Lauro de Freitas	1,34	0,87	2,00	2,77	3,76	4,01
Madre de Deus	-	-	0,47	0,37	0,40	0,43
Salvador *	86,63	87,75	84,55	83,13	80,86	80,36
São Francisco do Conde	2,51	1,81	1,01	0,81	0,87	0,83
Simões Filho	1,36	1,92	2,47	2,91	3,11	3,04
Vera Cruz	1,60	1,05	0,78	0,89	0,98	0,97
Total	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Fonte: IBGE. Censos Demográficos de 1970-2000; Contagem de População de 2007. Estimativas de populações residentes.

(*) População estimada em 2007

Nota: As populações de Camaçari e de Salvador não foram contadas, pois esses municípios, conforme definição do IBGE, tinham contingentes demográficos, em 2005, superiores a 170 mil habitantes, o que os excluiu do conjunto daqueles onde a pesquisa foi realizada.

QUE PERIFERIA? ESTRATÉGIA E DISCURSO DO CAPITAL IMOBILIÁRIO
NA ESTRUTURAÇÃO DO ESPAÇO METROPOLITANO

Tabela 3
Taxa de crescimento demográfico dos municípios da RMS – 1940-2007

Municípios	Taxa média geométrica de crescimento anual (%)						
	1940/1950	1950/1960	1960/1970	1970/1980	1980/1991	1991/2000	2000/2007
Camaçari	2,12	4,70	4,30	7,69	4,53	4,00	-
Candeias	34,81	9,89	6,34	4,69	2,10	1,37	0,35
Dias D'Ávila	-	-	-	-	4,43	4,22	2,61
Itaparica	3,47	1,07	0,77	2,63	3,00	2,59	0,74
Lauro de Freitas	-	-	0,14	13,44	6,32	5,64	3,68
Madre de Deus	-	-	-	-	0,93	3,05	3,80
Salvador	2,98	4,93	4,71	4,02	3,03	1,83	-
São Francisco do Conde	-1,50	5,24	1,17	-1,50	1,16	2,95	1,92
Simões Filho	34,81	0,30	8,26	7,06	4,74	2,93	2,27
Vera Cruz	-0,59	2,20	0,19	1,36	4,43	3,34	2,49
Total	3,32	4,82	4,57	4,41	3,19	2,14	-

Fonte: IBGE. Censos Demográficos de 1970-2000; Contagem de População de 2007.

Nota: As populações de Camaçari e de Salvador não foram contadas, pois esses municípios, conforme definição do IBGE, tinham contingentes demográficos, em 2005, superiores a 170 mil habitantes, o que os excluiu do conjunto daqueles onde a pesquisa foi realizada.

2,0% do total de residentes dessa região⁵ (Tabelas 1 e 2). Desse modo, entre 1970 e 1980, Lauro de Freitas registrou uma elevadíssima taxa de crescimento demográfico, 13,44% ao ano (a.a.). Tal valor, como se observa na Tabela 3, revelou-se bem acima do verificado nos demais municípios metropolitanos.

Para entender esse acelerado crescimento demográfico, por si só indicativo de imigração líquida, cabe apontar as estruturas que moldaram a Bahia como participante do processo de expansão do capitalismo industrial nacional, em muito decorrente da descoberta de petróleo no Recôncavo baiano, inicialmente, bem como da política de redução das desigualdades regionais, via incentivos fiscais e financeiros, empreendida pela Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (Sudene), posteriormente. Desse período destacam-se, nos anos 1950, a instalação da Refinaria Landulpho Alves, em São Francisco do Conde; nos anos 1960, a implantação do Centro Industrial de Aratu (CIA), situado numa zona fronteira de alguns municípios da RMS, mas preponderantemente na área de Simões Filho; e, na década dos 1970, como grande marco desse processo, a inauguração do Complexo Petroquímico de Camaçari (Copec), cuja construção foi iniciada em 1972 e concluída em 1978. Portanto,

entre 1950 e 1980, por conta desses eventos, ocorreu, em direção a alguns municípios metropolitanos, uma intensa migração, especialmente de trabalhadores da construção civil e prestadores de serviços, o que se refletiu no seu crescimento demográfico (Tabela 3).

Mesmo não sendo um dos municípios da região com função de produção industrial, Lauro de Freitas revelou elevada ampliação populacional, vinculada,



Figura 1
Divisão político-administrativa da Região Metropolitana de Salvador

Fonte: Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia, 2003.

⁵ Até 2006, a RMS era composta por dez municípios: Camaçari, Candeias, Dias D'Ávila, Itaparica, Lauro de Freitas, Madre de Deus, Salvador, São Francisco do Conde, Simões Filho e Vera Cruz. Em janeiro desse ano, os municípios de Mata de São João e São Sebastião do Passé passaram a integrá-la. Para os propósitos deste trabalho, porém, tendo em vista o período em análise, considerar-se-á a regionalização oficial existente anteriormente.

em boa medida, às novas estruturas industriais. Isso porque apresenta uma localização privilegiada em relação a outros municípios da RMS (Figura 1): está entre a capital – onde, desde a fase de implantação das aludidas estruturas, residiam (e ainda residem, majoritariamente) os funcionários mais qualificados do CIA e Copec – e os municípios de Simões Filho e Camaçari – onde se localizam, respectivamente, tais complexos. Além disso, no início dos anos 1970, era uma área muito pouco adensada, onde prevaleciam propriedades rurais e, principalmente, terras abandonadas. Havia, igualmente, uma porção litorânea desocupada, composta por fazendas destinadas à criação de bovinos⁶. Tais características, associadas à demanda por moradia de diferentes segmentos sociais em Salvador e às alterações que vinham sendo efetivadas nessa cidade e na dinâmica socioeconômica da região, implicaram a necessidade de realocação de áreas de moradia e, igualmente, uma ampla apropriação desse município pelo mercado imobiliário. Importa ressaltar que, até então, Lauro de Freitas compunha a periferia de Salvador, sendo considerado um município distante da “cidade” e, conquanto contasse com vias de acesso, a inexistência de linhas regulares de transporte fazia com que chegar a ele se tornasse uma tarefa relativamente difícil.

Desse modo, apresentava um conjunto de características que viabilizava sua conversão em espaço reservado para habitação; e, inicialmente, por sua carência generalizada de infraestrutura, de habitação popular. Por isso mesmo, entre 1963 e 1980, foram implantados 58 loteamentos populares em Lauro de Freitas. Em suma, esses empreendimentos, a exemplo do observado em diferentes partes do país, foram comercializados considerando-se tão-só a necessidade de moradia, a possibilidade de aquisição da casa própria a um custo relativamente baixo e a existência de vias de acesso à capital, mas jamais a infra-

estrutura urbana requerida. Em alguns casos, nesses lugares sequer havia a abertura de ruas e a demarcação dos lotes. Na verdade, as casas foram erguidas “no meio do mato”; não havia saneamento básico e a pavimentação e iluminação pública se restringiam às ruas principais do município (DIAS, 2006).

Esses loteamentos não foram distribuídos indistintamente, foram concentrados numa determinada porção do município e, não por acaso, em áreas de topografia acidentada e longe do mar

É importante ressaltar que esses loteamentos não foram distribuídos indistintamente. Ao contrário, foram concentrados numa determinada porção do município e, não por acaso, em áreas de topografia acidentada e longe do mar. Conforme levantamento realizado pela então Companhia de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Salvador (Conder⁷), em 1981, 77% dos moradores de Itinga, onde se localizava a grande maioria desses loteamentos, recebiam até três salários mínimos (38% recebiam até um salário mínimo); 88% dos seus residentes possuíam até a quarta série completa; e somente 47% das pessoas em idade ativa do lugar encontravam-se ocupadas⁸ (COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO METROPOLITANA DE SALVADOR, 1981).

De todo modo, e em tais condições, a chegada de novos moradores a Lauro de Freitas implicou alterações significativas na sua paisagem e no seu perfil socioeconômico. Onde havia mato, surgiram ruas e casas, o que resultou na ampliação e na efetivação de um processo de urbanização, bem como na instalação de equipamentos comerciais e de serviços. Além disso, enquanto em 1970 28,4% da população economicamente ativa (PEA) estava no setor agrícola, em 1980, era na indústria e nos serviços que se encontrava a maioria da PEA: 39,64% e 28,17% do total, respectivamente. Nesse último ano, em decorrência, a participação do setor agrícola diminuiu drasticamente, correspondendo a apenas 2,24% da PEA. Quanto aos rendimentos, ainda para o ano 1980, 48,0% da PEA não tinha rendimento e, para 16,69% dessas pessoas, os ganhos variavam entre um e dois salários mínimos.

⁶ Em período próximo da elevação de Lauro de Freitas à condição de município, Carvalho (1961) constatou que seu território era marcado pela presença de propriedades rurais, chácaras, pequenas olarias, criação de gado de leite e hortas, com produção destinada, sobretudo, a Salvador.

⁷ Atualmente, Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia, mantendo, contudo, a mesma sigla.

⁸ Note-se que esses dados se referem a pesquisa empírica, realizada na localidade, por técnicos da Conder.

Esses dados denotam que, entre 1970 e 1980, ocorreu mudança no perfil ocupacional dos habitantes do município. Contudo, os níveis de renda eram, ainda, bastante reduzidos.

Portanto, entre 1970 e 1980, Lauro de Freitas apresentou um importante câmbio na sua função primordial: de área anteriormente destinada à produção agrícola, assumiu posteriormente uma nítida função residencial, notadamente voltada ao atendimento das necessidades de moradia dos mais pobres. Assim, seja pelo perfil dos próprios moradores recém-chegados seja pela estrutura urbana produzida, as ações do mercado imobiliário colaboraram para que o município passasse à condição de uma periferia *lato sensu*: habitada por pessoas pobres, carente de infraestrutura, distante do centro – que, indubitavelmente, era Salvador – e dos equipamentos e serviços por ele disponibilizados.

A participação do mercado imobiliário na produção de loteamentos populares no município prosseguiu nos anos seguintes, porém num ritmo bem menor do que o observado até 1980. Conforme dados da sua prefeitura, entre 1981 e 2002, foram três os empreendimentos desse tipo. Mas prosseguiu a migração de indivíduos dos segmentos populares, oriundos, sobretudo, de Salvador, para Lauro de Freitas. Isso pôde ser evidenciado pelo maior adensamento dos seus antigos loteamentos, pelos empreendimentos ilegais, os quais continuaram sendo comercializados, e, principalmente, pelas áreas de ocupação irregular, que se ampliaram significativamente no período. Os dados censitários de 2000 assim o comprovam. Nesse ano, Itinga, área onde predominavam essas formas de ocupação do solo e com apenas 6,90 km² (pouco mais de 10% do território municipal), possuía uma população de 41.558 habitantes (36,60% da população total de Lauro de Freitas). Sua densidade demográfica já se revelava, então, explosiva: 6.022,90 hab/km² (DIAS, 2006).

Contudo, do final dos anos 1980 em diante, os dados oficiais e a observação empírica confirmam uma significativa expansão do número de lotea-

mentos e de condomínios destinados aos segmentos sociais de maior renda. Os marcos dessa nova forma de uso do território municipal – para moradia mais qualificada e destinada aos segmentos sociais de maior renda – foram os loteamentos Encontro das Águas e Vilas do Atlântico, cujas comercializações iniciaram-se, respectivamente, em 1976 e 1979. O perfil desses empreendimentos indicava que os principais agentes capitalistas do mercado imobiliário da RMS começavam a seguir uma

Os principais agentes capitalistas do mercado imobiliário da RMS começavam a seguir uma tendência já verificada em São Paulo: a criação de alternativas, para as elites, fora dos grandes centros urbanos

tendência já verificada em São Paulo: a criação de alternativas, para as elites, fora dos grandes centros urbanos. Os motes das campanhas publicitárias de ambos os empreendimentos foram a necessidade do afastamento dos problemas urbanos e a possibilidade do retorno à natureza.

Lauro de Freitas não contava, então, com nenhuma aparência ou densidade urbana, nem mesmo em sua sede municipal, o que equivale a afirmar que os problemas típicos das aglomerações estavam, em tese, afastados. Mas, igualmente, suas estruturas nada tinham de urbanas. Por isso mesmo, as grandes empresas responsáveis por aqueles empreendimentos responsabilizaram-se por atuar junto aos governos (municipal e estadual) para a instalação da infraestrutura básica. Assim, esses loteamentos foram entregues com redes de distribuição de energia elétrica e água⁹, ruas pavimentadas e clubes para atividades comemorativas e de lazer, entre outros. E isso se fazia mesmo necessário. Afinal, particularmente o loteamento Vilas do Atlântico foi projetado para atender aos profissionais de nível superior do Copec, boa parte deles composta por imigrantes da Região Sudeste, trazidos para a Bahia com salários relativamente elevados e, para aqueles considerados ainda mais

⁹ Em entrevistas e reportagens da época, os moradores de Vilas do Atlântico, por exemplo, alegaram que tanto a rede de distribuição de água quanto a de energia elétrica não atendiam à demanda. Todavia, o fato é que existia distribuição e a insuficiência era identificada basicamente nos fins de semana, feriados e, principalmente, períodos de férias, quando a quantidade de pessoas que frequentava o loteamento – pensado inicialmente como segunda moradia – crescia significativamente.

¹⁰ Tais vias foram a Avenida Luís Viana Filho, comumente chamada de Avenida Paralela, que liga o aeroporto de Salvador ao seu centro, passando pela importante área (de negócios) do Iguatemi; e a litorânea Rodovia BA-099, também conhecida como Estrada do Coco, que parte do referido aeroporto em direção à fronteira com Sergipe, atravessando, logo no seu início, o município de Lauro de Freitas.

qualificados, com algum tipo de “auxílio moradia”. Já o potencial acesso à capital – condição necessária para o estabelecimento, com êxito, de locais de moradia afastados dos centros urbanos – foi garantido pela inauguração, ainda na primeira metade dos anos 1970, de duas importantes vias¹⁰ que possibilitaram a ligação de Lauro de Freitas ao centro de Salvador, vale dizer, ao seu mercado de trabalho e aos seus equipamentos comerciais e serviços. Ademais, no caso de Vilas do Atlântico, a própria construtora responsável disponibilizou, nos primeiros anos, linhas de ônibus em direção à capital para o transporte de estudantes e trabalhadores.

Quanto ao suposto retorno à natureza, foi de fato utilizado como um atrativo, especialmente para o Encontro das Águas, que, com seus 2.506.980,90 m², estava situado em zona de mata atlântica, então relativamente pouco devastada, e possuía, como um dos seus limites naturais, o Rio Joanes. Por sua vez, Vilas do Atlântico, com uma área de 2.870.568,00 m², contava com cerca de três quilômetros de praia. Esses dois loteamentos foram construídos um de frente para o outro – separados pela Rodovia BA-099 –, em áreas rurais, lugares antes ocupados por fazendas, nos arredores das quais residiam pessoas dedicadas à criação de gado, ao cultivo de hortaliças e, residualmente, a alguma atividade extrativa. Essa forma de vida, com a implantação dos referidos loteamentos e a chegada de seus respectivos moradores, rapidamente foi inviabilizada e desapareceu. Nos anos 1980, o Encontro das Águas assumiu a condição de condomínio fechado; nos anos 1990, o loteamento Vilas do Atlântico já era reconhecido como bairro.

O fato é que esses dois empreendimentos constituíram-se em um sucesso de vendas e são celebrados, até os dias atuais, como locais de residência da elite, áreas nobres da RMS ou mesmo de Salvador. O Encontro das Águas, com suas casas de luxo em lotes particulares de mais de 2.000 m², é extremamente vigiado, permitindo algum aces-

so – a determinados prestadores de serviços, por exemplo –, porém com severas restrições. Já Vilas do Atlântico – que, para desespero de muitos dos seus típicos moradores, não conseguiu “fechar” suas fronteiras – comporta, além de moradias, uma série de equipamentos comerciais sofisticados e serviços especializados. Dito sucesso e a infraestrutura “diferenciada” desse último loteamento, associados aos novos ideais vinculados à necessidade de segurança, ao custo da moradia em Salvador e aos interesses dos

agentes capitalistas do ramo imobiliário, fizeram com que, a partir de meados dos anos 1990, Lauro de Freitas experimentasse um intenso processo de especulação imobiliária, resultando numa verdadeira proliferação de condomínios fechados e, mais recentemente, após 2005, também de “clubes residenciais”. Em 2002, havia 36 desses condomínios em Lauro de Freitas, a maioria no entorno de Vilas do Atlântico, 32,4% deles com Termo de Acordo e Compromisso (TAC) datado do período 1991-1999 (DIAS, 2006). Os empreendimentos destinados às classes média e alta concentravam-se numa determinada porção do município, razoavelmente distante das áreas historicamente reservadas aos loteamentos populares¹¹.

Com isso, intensificou-se o processo de chegada de um novo tipo de migrante para o município, vale dizer, de pessoas com maiores níveis de renda e escolaridade. Tomando-se os últimos dados censitários relativos ao município, em 2000, evidenciou-se que no setor de serviços estava 44,70% da sua PEA. Quanto ao rendimento médio, no mesmo ano, dentre as pessoas economicamente ativas, a proporção dos sem rendimentos era de 38,50% – ou seja, um declínio de 10 pontos percentuais em relação ao que ocorria em 1980. Já a participação daqueles que auferem renda aci-

Os empreendimentos destinados às classes média e alta concentravam-se numa determinada porção do município, razoavelmente distante das áreas historicamente reservadas aos loteamentos populares

¹¹ O que não garante, aos que pretendem se afastar dos problemas da cidade, um distanciamento completo dos pobres, bem como daquilo que consideram a feiura por eles instalada no espaço urbano. Em Lauro de Freitas, boa parte das áreas “invadidas” localiza-se na circunvizinhança de Vilas do Atlântico. É exatamente dessas áreas, assim como dos anteriores loteamentos populares, que provém a força de trabalho que presta serviços nesses condomínios.

ma de cinco salários mínimos, ainda que pequena, apresentou razoável expansão de 1980 a 2000, passando de 3,2% para 4,2%, respectivamente para 1980 e 2000. Em relação à escolaridade, verifica-se que a migração das últimas décadas interferiu sobremodo nos dados médios da população. Em 1970, cerca de 60% da população de 10 anos e mais estava registrada como sem instrução e tão-só 0,1% completara o curso superior. Em 2000, considerando-se esse mesmo agrupamento etário, 7,2% não possuíam instrução ou tinham menos de um ano de estudo. Ao mesmo tempo, 4,91% dos seus moradores tinham 15 ou mais anos de estudo, uma proporção somente superada pela registrada em Salvador (6,01%), no âmbito de toda a Bahia.

Assim, com um território de, aproximadamente, 60 km² – terceiro menor município do estado – e situado a cerca de 25 km do centro de Salvador, Lauro de Freitas vem se constituindo numa alternativa de moradia para os grupos sociais metropolitanos de maior renda, o que tem acarretado profundas mudanças na sua paisagem. Além disso, como os distintos grupos sociais estão em diferentes partes do município, nele coexistem uma periferia popular, densamente povoada, com todos os problemas, dilemas e estigmas que esse tipo de lugar carrega; e uma periferia enobrecida, por vezes autointitulada bairro e que, inclusive, pouco se reconhece como pertencente a Lauro de Freitas.

DUAS ESTRUTURAS NA PERIFERIA OU DUAS PERIFERIAS?

Conforme explica Corrêa (1989), o espaço urbano é organizado a partir dos interesses de diferentes agentes sociais. Contudo, cabe ao Estado, de uma perspectiva normativa, pautar a ação de cada um deles, por vezes arbitrando e solucionando os conflitos e contradições existentes. É ele que, por

¹² Não obstante existirem, em certas etapas do desenvolvimento capitalista, momentos em que o Estado obtém uma certa autonomia, melhor dizendo, uma autonomia diante de diferentes classes envolvidas em conflito razoavelmente equilibrado, o que lhe permite, ainda que em um simulacro, atuar como árbitro supremo e imparcial de toda a sociedade, conforme análise seminal de Engels (1981) na definição do próprio Estado e da sua natureza. Mas, vale lembrar, em perspectiva de longo prazo essa autonomia estatal ampliada tende a ser efêmera, pois corresponde tão-somente a períodos excepcionais do desenvolvimento capitalista (CARNOY, 1994), em contraposição aos seus períodos normais, em que o Estado vê sua ação circunscrita aos limites ditados, sobretudo, pelo grande capital.

exemplo, regula os usos do solo e instala as infraestruturas, tendo poder, ao menos de direito, sobre todas as ações dos agentes. No contexto capitalista, porém, desde as suas origens e para além das aparências, o Estado revela-se, na maioria dos casos, um ente subjugado pelos interesses de determinados segmentos sociais, principalmente daqueles que representam o grande capital¹². Infraestrutura e supe-

reestrutura se imbricam dialeticamente para moldar a ação estatal. Como argumenta Miliband (1972), embora vários interesses organizados tenham capacidade de pressionar o Estado, o empresariado normalmente se encontra numa posição privilegiada para constrangê-lo a atender seus objetivos, em virtude do poder econômico global de que dispõe, submetendo a critérios da racionalidade capitalista a constituição e o desenvolvimento das finanças públicas. Por isso, “a atuação do Estado se faz, fundamentalmente e em última análise, visando criar condições de realização e reprodução da sociedade, isto é, condições que viabilizem o processo de acumulação e a reprodução das classes sociais e suas frações” (CORRÊA, 1989, p. 26). Nesse sentido, sem desconhecer a importância do Estado nesse processo, para analisar as estratégias de construção e consolidação do significado das periferias brasileiras, deve-se abordar com razoável profundidade o papel dos agentes capitalistas imobiliários.

Na história da produção do fenômeno metropolitano brasileiro, duas formas de periferia se consolidaram: uma dita popular, marcada por precariedade, autoconstrução, ilegalidade e adensamento demográfico; e outra reconhecida como área nobre, caracterizada pela presença de amenidades, arquitetura sofisticada e serviços, inclusive públicos, de qualidade (CORRÊA, 1989). A primeira é estigmatizada como área de pobreza e, muitas vezes, de criminalidade, o que se vincula à própria forma como foi concebida, produzida e vendida. Afinal, esse espaço foi reservado como provável moradia para integrantes dos segmentos sociais inseridos nas mais diversas e precárias formas do mundo do trabalho, para indivíduos

com poucos recursos (financeiros e políticos) para pressionar o Estado por condições dignas de moradia. Em suma, e recorrendo a um lugar-comum nos tempos atuais, por aqueles que não dispõem de capital social suficiente para fazer representar e valer seus interesses diante do Estado. Assim, contando com o aval dos governos em geral, o mercado imobiliário fez dessa periferia o local praticamente destinado para os pobres.

Ocupada predominantemente por loteamentos populares (legais ou clandestinos) e por invasões, essa forma de periferia foi consequência de demandas por moradia de um segmento social impossibilitado de comprometer uma parte significativa da sua renda com aluguel ou compra de imóvel, bem como pela ação de agentes imobiliários que lhe ofereceram uma mercadoria adequada com preço relativamente solvável, considerando-se também a forma de pagamento (número considerável de prestações). Assim, mesmo aqueles que tinham escassos recursos puderam consumir a mercadoria habitação e aí, da condição de excluídos da cidade, passaram à de incluídos ao circuito de consumo, um circuito muito específico, por sinal. Comprando o lote e empregando sua própria força de trabalho na construção da sua habitação, esses indivíduos produziram um bem que, servindo à finalidade exclusiva de morar, não tinha, fundamentalmente, valor de troca, pois, como ressalta Oliveira (2004, p. 7), “[...] se decomposermos o custo de uma habitação popular, ele é basicamente força de trabalho do próprio futuro e feliz proprietário. Aí chegamos ao paradoxo de que isso não cria valor, não se constitui em mercadoria”.

Contudo, a autoconstrução dos pobres não pode prescindir da compra de materiais, os quais, por mais baratos que sejam devido às suas próprias características técnicas, configuram custos específicos, compondo os custos totais e gerando, assim, em última instância, valores de troca. A provocativa abordagem de Oliveira (2004), baseando-se na teoria do valor-trabalho de inspiração marxiana, tem o mérito de trazer para o primeiro plano a questão de

uma força de trabalho impossibilitada de se transformar em mercadoria, criando sérias dificuldades, portanto, e no caso específico, para a formação de valores de troca. Entretanto, na produção e valorização do espaço social, em especial nos casos da autoconstrução, importa salientar que não se trata somente de analisar a força de trabalho em abstrato, mas também de relacioná-la a uma determinada classe social. Vale dizer, de associá-la à reprodução das estruturas sociais, para a qual o próprio

**Um espaço periférico e popular
haverá que se defrontar com
uma barreira verdadeiramente
estrutural, que não lhe permitirá
escapar a um estrito universo de
valores de troca, estes também de
natureza “periférica”**

espaço socialmente produzido desempenha papel ativo. Em tais condições, um determinado espaço, aqui denominado periférico e popular, se não está, de todo modo, impossibilitado de se transformar em valores de troca, haverá que se defrontar com uma barreira verdadeiramente estrutural, que não lhe permitirá, desafortunadamente, escapar a um estrito universo de valores de troca, estes também de natureza “periférica”.

Frente a um Estado que se isentou da função de prover moradia, que seguiu os ditames dos segmentos sociais privilegiados na disposição de infraestruturas e serviços públicos e que não teve uma política efetiva de controle das formas de uso do solo, a tarefa de “povoar” a periferia foi assumida pelo mercado. As precárias condições com que foram entregues os loteamentos populares contribuíram firmemente para que a forma original de periferia fosse, além de caracterizada pela distância física e social do centro, estigmatizada como lugar marginal e de homens marginais, já que o lugar é um dos elementos que emprestam valor ao homem (SANTOS, 2002). Tudo que ali é produzido o é *de* e *para* pessoas que estão à margem dos circuitos superiores de produção e consumo. Tal como observado por Dias (2006) nas áreas dominadas por loteamentos populares de Lauro de Freitas, as formas e a qualidade das edificações são claramente indicativas da presença de uma população de baixa renda. No mesmo exemplo, e como um corolário da estigmatização dominante, aqueles que residem em Itinga, por exemplo, evitam muitas vezes revelar o local exato de suas moradias.

Mas numa outra parte da periferia, igualmente distante do centro, a história mostrou-se muito diferente, própria dos ditames do grande capital (imobiliário) e daqueles que dispõem de rendimentos suficientes para buscar uma moradia melhor, dotada de maiores conforto e *status*. Uma verdadeira estratégia de classe que, elaborada por grandes empresas do ramo imobiliário, desde cedo se caracterizou por belas residências, paisagens agradáveis, segurança privada, lazer e prestígio social. Nesse tipo peculiar de periferia, também os serviços públicos apresentam, em geral, uma qualidade aceitável. Ademais, os padrões socioeconômicos aí dominantes revelam-se suficientes, por si sós, para prescindir de boa parte dos serviços prestados pelos poderes públicos, o que equivale a afirmar que, nesse lugar, predominam a ideologia e a lógica da chamada economia de mercado. Afinal, em tais áreas residem pessoas com elevados níveis de renda e escolaridade, que socialmente pouco se distinguem daquelas que moram nas porções mais valorizadas e centrais da metrópole. Por isso mesmo, ainda que habitem um lugar subordinado ao centro, por seu próprio perfil social e pela estrutura espacial de que dispõem não são nomeadas ou reconhecidas como “periféricas”, pois essa periferia tornada especial é rotulada como local dos bem-sucedidos, um endereço que, intrinsecamente, confere “virtudes” aos seus habitantes.

Retomando Corrêa (1989), tais áreas transformam-se em “ex-periferias urbanas enobrecidas”. Passam, portanto, a uma outra condição e, tal como se verificou nos casos do Encontro das Águas e de

Embora ambas as periferias guardem distâncias reais do centro e dele dependam, as formas relativas com que se consideram as referidas distância e dependência não podem ser idênticas

Vilas do Atlântico, “[...] embora fisicamente periféricos não são mais percebidos como estando localizados na periferia urbana, pois, afinal de contas os bairros de status não são socialmente periféricos!” (CORRÊA, 1989, p. 18). Desse modo, não causa qualquer espanto o fato de que seus moradores se vinculam, prioritariamente, aos processos ocorridos na metrópole, guardando para seus vizinhos do entorno, do lado de fora dos condomínios, os adjetivos “estranhos” e “suspeitos”¹³. Vale dizer, pessoas que podem (cor)romper o “ideal” de harmonia social reinante naqueles espaços apropriados pelos segmentos sociais privilegiados.

Desse modo, termos considerados absolutos como dependência e distância – a periferia se define, sobretudo, pela dependência e distância em relação a um centro – tornam-se, então, relativos, pois seus significados encontram-se submetidos ao uso socioeconômico do espaço. De outro modo, embora ambas as periferias guardem distâncias reais do centro e dele dependam, as formas relativas com que se consideram as referidas distância e dependência não podem ser idênticas, já que se refletem de forma muito distinta nas práticas cotidianas dos seus respectivos moradores. Além das próprias condições de conservação das vias de deslocamento – normalmente satisfatórias quando se trata de locais em que residem ou transitam os segmentos sociais mais privilegiados –, a renda disponível, diante de um deficiente sistema de transporte público, torna-se determinante para o cálculo do tempo de deslocamento para o centro. De modo geral, o indivíduo que possui automóvel conta, também, com maior grau de acessibilidade, ou seja, despende, relativamente a outros, um tempo menor para percorrer uma mesma distância. Desse modo, dispõe de mais numerosas e melhores opções no que se refere à oferta, no centro, de bens e serviços públicos e privados. O peso da distância física no cotidiano dos indivíduos é condicionado, portanto, pelos padrões de renda.

Além disso, como os indivíduos detentores de maior renda também atraem para junto de si maior

¹³ Um exemplo disso é a Sociedade Amigos do Loteamento Vilas do Atlântico, cuja sigla é, sugestivamente, Salva. Em inícios dos anos 2000, Vilas do Atlântico já era um bairro de porte considerável. Nesse mesmo período, foi organizada a referida sociedade em função da necessidade de o local voltar a ser a “comunidade de antes” – organizada, harmônica e segura –, espécie de utopia escapista de busca do “paraíso perdido”, algo que tem povoado o imaginário de certas elites urbanas. Desse modo, o principal objetivo da Salva é conter a “onda de violência” no bairro. Seu boletim mensal expõe as estatísticas alimentadas pelas empresas de segurança por ela contratadas. Desde a criação desse boletim, uma das ações mais comuns, quase sempre a de maior frequência, é a “abordagem a pessoas estranhas”, representando cerca de 30% do total dos 23 tipos de atividades atribuídas à segurança privada. Bastante revelador é o fato de que, sem o menor pudor, confundem-se “alhos com bugalhos”, pois nessas estatísticas pretensamente relacionadas à violência, listam-se também, de modo geral, a mendicância e a movimentação de pedintes no bairro.

densidade e qualidade de serviços e equipamentos (VILLAÇA, 2001), a necessidade de deslocamento para as áreas centrais para atendimento das suas necessidades torna-se menor. Nas áreas populares, as demandas mais imediatas também podem ser atendidas, pois a própria dificuldade de acesso ao centro parece induzir à criação de algum tipo de centralidade nesses locais. Entretanto, se ali estão dispostos determinados serviços públicos e equipamentos comerciais, a sua qualidade fica aquém daquela verificada na outra porção da periferia, apropriada pelos integrantes das classes mais abastadas. Portanto, o grau e a forma de dependência do centro apresentados pelas duas periferias são, igualmente, variáveis.

É importante ressaltar ainda que, mesmo ocupada por integrantes da elite e apresentando uma ampla e sofisticada infraestrutura, as terras periféricas não passaram a uma condição central, em muitos casos nem mesmo em relação ao conjunto da periferia. Manteve-se a relação de subalternidade diante das metrópoles, pois é nas grandes cidades que se concentram os comandos político e econômico da sociedade. Em verdade, esse modo de expansão do urbano, que decorre, inclusive, da ampliação das áreas de moradia, não significa a desconcentração do poder existente nas metrópoles, mas sim a ampliação da sua influência para outras áreas, progressivamente integradas à sua dinâmica.

Percebe-se, assim, que a importância de elementos como distância e dependência fica subjugada à dimensão socioeconômica. Dependendo menos da valoração da sua distância ao centro, o significado do lugar deriva mais dos valores nele produzidos e que a ele são atribuídos pelos processos oriundos dos grandes centros, e dominados por seus agentes principais. Nesse sentido, o discurso e as ações dos agentes capitalistas do mercado imobiliário, ao contribuírem para a produção de nítidas diferenças nas estruturas das periferias, algumas vezes em espaços contíguos, nada mais fazem do que repetir, nessas áreas, a lógica dominante das áreas centrais: a separação entre pobres e ricos, feita por barreiras tanto físicas quanto simbólicas. Uma separação por vezes malsucedida, mas sempre tentada.

REFERÊNCIAS

- BORGES, Ângela Maria Carvalho. *Expansão capitalista e habitação popular em Salvador*. 1982. 307 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais)—Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1982.
- CALDEIRA, Tereza. *Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo*. 2. ed. São Paulo: Ed. 34, EDUSP, 2003.
- CARLOS, Ana Fani Alessandri. A questão da habitação na metrópole de São Paulo. *Scripta Nova: revista electrónica de geografia y ciencias sociales*. Barcelona, v. 7, n. 146, ago. 2003. Disponível em: <[http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-146\(046\).htm](http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-146(046).htm)>. Acesso em: 8 nov. 2008.
- _____. *O espaço urbano: novos escritos sobre a cidade*. São Paulo: Contexto, 2004.
- CARNOY, Martin. *Estado e teoria política*. 4. ed. Campinas: Papius, 1994.
- CARVALHO, Anna. Salvador e a organização de seu espaço imediato. *Boletim Baiano de Geografia*, Salvador, v. 2, n. 5, p. 37-45, jan./jun. 1961.
- CHINELLI, Filippina. Os loteamentos de periferia. In VALLADARES, Lícia Prado (Org.). *Habitação em questão*. Rio de Janeiro: Zahar, 1980. p. 49-68.
- COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO METROPOLITANA DE SALVADOR. *Itinga, Capelão e Areia Branca: diagnóstico, sumário e definições preliminares de plano de trabalho*. Salvador: Conder, 1981.
- CORRÊA, Roberto Lobato. *O espaço urbano*. São Paulo: Ática, 1989.
- DIAS, Patrícia Chame. *A construção da segregação residencial em Lauro de Freitas (BA): estudo das características e implicações do processo*. 206 f. Dissertação (Mestrado em Geografia)—Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2006.
- ENGELS, Friedrich. *A origem da família, da propriedade privada e do Estado*. 7. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1981.
- FUNDAÇÃO CENTRO DE PESQUISAS E ESTUDOS (BA). *O mercado imobiliário para população de baixa renda em Salvador: o loteamento popular*. Salvador: CPE, 1980.
- GOMES, Paulo César Costa. *A condição urbana: ensaios sobre a geopolítica da cidade*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.
- LAGO, Luciana Corrêa. Repensando a "periferia" metropolitana à luz da mobilidade casa-trabalho. In: ENCONTRO ANUAL DE ASSOCIAÇÃO PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM CIÊNCIAS SOCIAIS, 31., 2007, Caxambu. *Anais...* Disponível em: <http://201.48.149.88/anpocs/arquivos/10_10_2007_15_40_40.pdf>. Acesso em: 10 dez. 2007.
- MARCUSE, Peter. Enclaves sim; guetos não: a segregação e o Estado. *Espaço & Debates*, São Paulo, v. 24, n. 45, p. 24-33, jan./jul. 2004.
- MATTEDI, Maria Raquel Mattoso. *As invasões em Salvador: uma alternativa habitacional*. 200 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais)—Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1979.

QUE PERIFERIA? ESTRATÉGIA E DISCURSO DO CAPITAL IMOBILIÁRIO
NA ESTRUTURAÇÃO DO ESPAÇO METROPOLITANO

- MILIBAND, Ralph. *O Estado na sociedade capitalista*. Rio de Janeiro: Zahar, 1972.
- OLIVEIRA, Francisco de. O vício da virtude: autoconstrução e acumulação capitalista no Brasil. In: SEMINÁRIO DE PESQUISA POLÍTICAS HABITACIONAIS, PRODUÇÃO DE MORADIA POR MUTIRÃO E PROCESSOS AUTOGESTIONÁRIOS: balanço crítico de experiências em São Paulo, Belo Horizonte e Fortaleza. 2004, São Paulo. *Conferência*. São Paulo: FAU/USP, 2004. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0101-33002006000100005&script=sci_arttext&lng=pt>. Acesso em: 21 nov. 2008.
- OLIVEIRA, Francisco de. *O elo perdido: classe e identidade de classe na Bahia*. São Paulo: Ed. Fundação Perseu Abramo, 2003.
- PERRUCCI, Gadiel. A formação histórica do Nordeste e a questão regional. In: MARANHÃO, Sílvia (Org.). *A questão Nordeste: estudos sobre formação histórica, desenvolvimento e processos políticos e ideológicos*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1984. p. 11-30.
- RIBEIRO, Luiz César de Queiroz. A metrópole: entre a coesão e a fragmentação, a cooperação e o conflito. In: _____ (Org.). *Metrópoles: entre a coesão e a fragmentação, a cooperação e o conflito*. São Paulo: Ed. Fundação Perseu Abramo; Rio de Janeiro: FASE, 2004. p. 17-40.
- SANTOS, Carlos Nelson Ferreira. Velhas novidades nos modos de urbanização brasileiros. In: VALLADARES, Lícia Prado (Org.). *Habitação em questão*. Rio de Janeiro: Zahar, 1980. p. 17-47.
- SANTOS, Milton. *O espaço do cidadão*. 6. ed. São Paulo: Nobel, 2002.
- SMITH, Neil. *Desenvolvimento desigual: natureza, capital e a produção de espaço*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1988.
- SOUZA, Marcelo Lopes de. *O desafio metropolitano: um estudo sobre a problemática sócio-espacial nas metrópoles brasileiras*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000.
- SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. A urbanização da sociedade: reflexões para um debate sobre as novas formas espaciais. In: DAMIANI, Ana Luísa; CARLOS, Ana Fani Alessandri; SEABRA, Odette Carvalho (Orgs.). *O espaço no fim do século: a nova raridade*. São Paulo: Contexto, 1999. p. 83-99.
- _____. Reestruturação urbana e segregação socioespacial no interior paulista. *Scripta Nova: revista electrónica de geografía y ciencias sociales*. Barcelona, v. 11, n. 245, ago. 2007. Disponível em: <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-24511.htm>>. Acesso em: 8 nov. 2008.
- VILLAÇA, Flávio José Magalhães. *Espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Nobel, 2001.

Problematizando a sustentabilidade urbana: as práticas de reordenamento urbano na Grande Vitória, no Espírito Santo

Camilla Lobino^A
Igor Vitorino^B
Márcio Filgueiras^C

Resumo

Este artigo discute alguns dos pressupostos e implicações dos usos da noção de “sustentabilidade” nas práticas de ordenamento do espaço urbano da região metropolitana da Grande Vitória. A partir do estudo de três casos – em Vitória, Vila Velha e em Cariacica –, buscamos entender como os atuais projetos de cidade, ancorados nas representações de uma “cidade sustentável”, implicam uma ressignificação e/ou descolamento das práticas sociais locais, vistas como empecilhos a tais projetos urbanos.

Palavras-chave: Sustentabilidade urbana. Conflitos. Reordenamentos.

Abstract

In this article we discuss some of the presuppositions and implications of using the idea of “sustainability” in organizing urban space in the Grande Vitória metropolitan region. By studying three cases (Vitória, Cariacica and Vila Velha), it is sought to understand how the city’s current projects which are anchored in representing a “sustainable city” imply a re-significance and/or detachment from local social practices, seen as obstacles to these urban projects.

Keywords: Urban Sustainability. Conflicts. Reorganization.

INTRODUÇÃO

As noções de meio ambiente demonstram complexidade devido à amplitude de seus usos e sentidos, pois se relacionam às práticas de apropriação do mundo material pelos diferentes atores que compõem o espaço social. Se partirmos do princípio de que o espaço social assegura bens simbólicos e materiais atravessados por entendimentos conflituosos, pensar as possíveis evocações ao

meio ambiente, sustentabilidade e risco ambiental pressupõe o entendimento da diversidade de agentes em suas respectivas interações com o espaço, tanto no campo como nas cidades.

De acordo com Acselrad (2007), os entendimentos a respeito da sustentabilidade urbana podem aparecer expressos por argumentações polarizadas. A primeira, que encontra subsídio no contexto da globalização, fundamenta os discursos das “cidades mercadorias”. A noção de sustentabilidade assim apresentada – ecoada pelas políticas estatais, empresas e pela maioria dos grupos ambientalistas – elabora o conteúdo do “pensamento único urbano” e aciona um futuro e espaço únicos. Nega, assim, o conflito inerente entre as classes sociais que conformam as cidades e busca a consolidação dos

^A Cientista social pela Universidade Federal do Espírito Santo (UFES), mestre em Planejamento Urbano e Regional pelo IPPUR da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), pesquisadora associada ao grupo de pesquisa Espaço Urbano, Redes e Território, Departamento de Geografia/UFES. cacaulobino@gmail.com

^B Historiador pela Universidade Federal do Espírito Santo (UFES) e mestrando do IPPUR/UFRJ. igorvitorino@yahoo.com.br

^C Cientista social pela Universidade Federal do Espírito Santo (UFES), doutorando em Antropologia pelo PPGA da Universidade Federal Fluminense (UFF), pesquisador associado ao grupo de pesquisa História e Etnografia na Fronteira Amazônica, Museu Paraense Emílio Goeldi (MPEG). mpfilgueiras@gmail.com

espaços urbanos como ambiente dos negócios globalizados, explorando “[...] a economia da beleza em nome das belezas da economia” (ACSELRAD, 2007, p. 5). A sustentabilidade urbana é um dos atributos das cidades imersas no contexto da competição pela atração do capital multinacional. Ao estimular a guerra fiscal e imagética entre os espaços urbanos, pautada na eficiência dos recursos e na economia dos conflitos sociais, o capital privado pressiona o poder de investimento dos municípios, gerando mais desigualdade e degradação ambiental, sob a égide do consenso entre os diversos segmentos da sociedade.

Internamente ao complexo debate a respeito das remissões discursivas e práticas sobre o espaço e seus recursos, o citado autor faz também referência às manifestações de práticas urbanas que apontam a noção de justiça ambiental, problematizando a questão do meio ambiente dominada pelos princípios da beleza cênica, ordem e eficácia do espaço urbano, que podemos identificar como outro polo de problematização do meio ambiente. Nesse sentido, as mobilizações do movimento negro estadunidense no início da década de 1990, por exemplo, elaboraram uma específica dimensão ambiental de seus discursos e práticas ao denunciarem a lógica da política de localização do lixo tóxico, concentrada nos mesmos locais de moradia da população negra e pobre. O movimento negro associou, assim, as noções de justiça e meio ambiente, em contraposição ao modelo ambiental fetichizado, enfatizando a desigualdade de poder na relação com os recursos ambientais. Sendo assim, a sustentabilidade urbana pode ser compreendida como a forma na qual os grupos sociais têm pensado a duração da base material e a reprodução de suas interações através do tempo:

Designamos por sustentabilidade, pois, a categoria através da qual, a partir da última década do século XX, as sociedades têm problematizado as condições materiais da reprodução social, discutindo os processos éticos e políticos que regulam o acesso e a

distribuição dos recursos ambientais – ou num sentido mais amplo, os princípios que legitimam a reprodutibilidade das práticas sociais (ACSELRAD, 2007, p. 1).

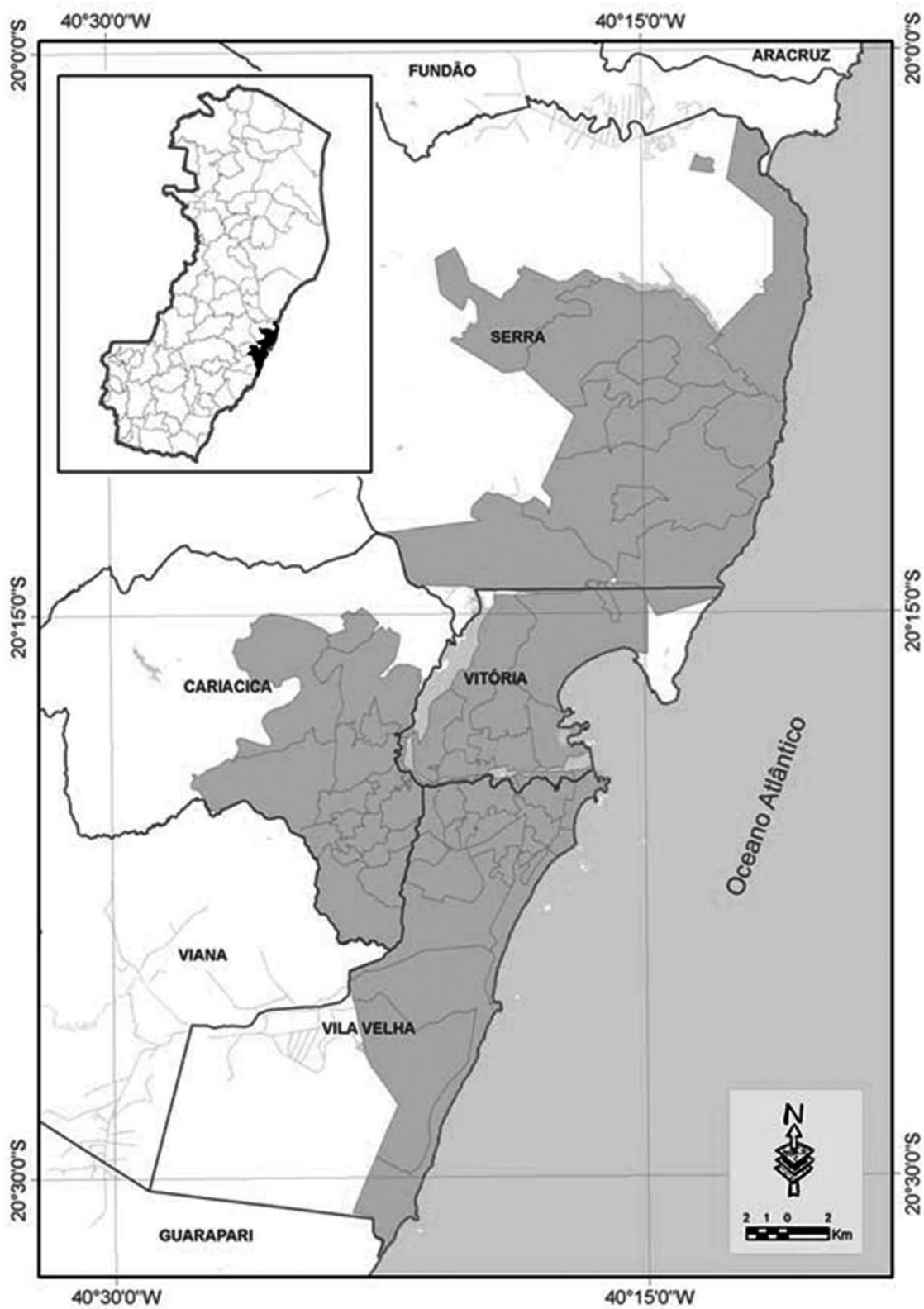
Ao estimular a guerra fiscal e imagética entre os espaços urbanos, pautada na eficiência dos recursos e na economia dos conflitos sociais, o capital privado pressiona o poder de investimento dos municípios, gerando mais desigualdade e degradação ambiental

A categoria sustentabilidade, ao anunciar modos normativos concernentes ao espaço urbano ambientalmente adequado, projeta práticas socioespaciais que solucionam os problemas que ameaçam a duração das cidades. Partindo desses pressupostos, neste texto buscamos entender como formas específicas de pensar e fazer a cidade

guardam em seus conteúdos “obstáculos a serem solucionados” na garantia da “cidade do futuro”.

Ao lançarmos o olhar sobre diferentes situações em três municípios da Região Metropolitana da Grande Vitória no Espírito Santo – Vitória, Cariacica e Vila Velha – e considerando o contexto supracitado das “cidades mercadorias” e da idealização das cidades sustentáveis, iniciamos a reflexão sobre certas práticas de reordenamento do espaço, decorrentes da representação hegemônica de sustentabilidade urbana.

Para tanto, utilizamos, na primeira parte do texto, intitulada *O caso Mangue Seco: risco para quem?*, pesquisa documental, bibliográfica e do acompanhamento de parte dos conflitos ocorridos entre a máquina pública e os desalojados do local, durante o ano de 2003. No segundo momento, recorreremos aos dados oficiais dos órgãos públicos que atuam no bairro Nova Rosa da Penha, além das entrevistas com moradores e lideranças comunitárias. Por fim, para a reflexão sobre o conflito entre os pescadores da Barra do Jucu, Prefeitura Municipal de Vila Velha e o Ministério Público – que resultou na retirada dos barracões e no comprometimento das práticas tradicionais pesqueiras –, contamos com a abordagem etnográfica que tratou da reprodução do conhecimento local e da identidade deste grupo, em um contexto de disputas políticas sobre as representações legítimas a respeito do espaço.



Mapa 1
Região Metropolitana da Grande Vitória no Espírito Santo

Fonte: Instituto Jones dos Santos Neves, 2009

O CASO MANGUE SECO: RISCO PARA QUEM?

Nesta parte do texto, propomos uma reflexão sobre o despejo dos moradores do bairro Mangue Seco (que está apresentado na Foto 1), em 17 de junho de 2003, decorrente das ações do Projeto Terra, desenvolvido pela Prefeitura Municipal de Vitória. De acordo com Fonseca (2004), uma área desta localidade, cerca de 84 mil metros quadrados, foi comprada pela Fundação Ateneu Cachoeirense, em 1959, e deveria instalar algumas instituições sociais. No ano de 1983, o governo do estado reclamou as terras em função do não cumprimento contratual e conquistou 69 mil metros de volta em 2002. Esse quinhão de terra que não estava demarcada e delimitada foi requerido pela Prefeitura Municipal de Vitória (PMV), para obras do Projeto Terra no ano seguinte. Para tanto, foram despejadas 150 famílias ali residentes, com auxílio da Polícia Militar, cumprindo a reintegração de posse requerida pelo Governo do Estado do Espírito Santo¹.

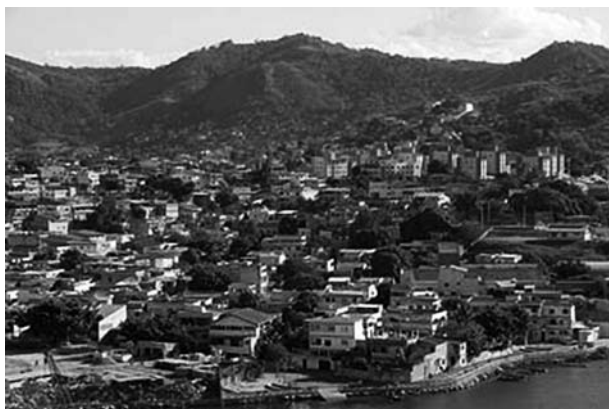


Foto 1
Vista aérea do bairro Mangue Seco

Fonte: www.vitoria.es.gov.br/.../terramonografia.asp, 3 ago. 2009.

O Projeto Terra prevê, em seus objetivos centrais, obras de habitação, urbanização, ação social, geração e ocupação de renda, fundiárias, reflorestamento, recomposição vegetal e delimitação de áreas

¹ As ocupações no local iniciaram-se aproximadamente um ano e meio antes da ordem de despejo e, segundo o moradores, foram estimuladas pelo neto do dono da área. Outros moradores adquiriram terrenos de uma líder comunitária, que, por sua vez, nunca entregou os recibos de compra e venda. Os líderes das famílias de Mangue Seco, em sua maioria, eram desempregados ou desenvolviam atividades informais. A ação de despejo pelo governo do estado desenrolou um processo de conflito entre o Movimento Nacional de Luta Pela Moradia/ES e a máquina pública, que, apesar da extrema relevância, não será aqui descrito na íntegra. Os conflitos entre o estado e o movimento social estão detalhadamente registrados por Fonseca (2004).

de preservação. Tal projeto propõe que as áreas de morros e palafitas vão ao encontro dos padrões da dita cidade formal. A empreitada possui um público alvo de 78 mil habitantes, situados em 38 comunidades de Vitória, envolvendo investimentos da ordem de R\$ 75 milhões, somando recursos próprios, do BNDES, Caixa Econômica e do governo federal do Programa Habitar Brasil/BID, segundo dados do site oficial da Prefeitura Municipal de Vitória.

A área desocupada em Mangue Seco foi identificada pelo Projeto Terra como Área de Interesse Ambiental (AIA), qualificando as moradias como em condição de risco ambiental. A remissão ao discurso da sustentabilidade urbana evocado pela prefeitura da capital capixaba coaduna-se com a imagem que Vitória constrói há alguns anos, de uma cidade que esbanja beleza cênica por meio de seus parques e hortos municipais. No entanto, como sabemos, os efeitos da globalização nas cidades – somados ao processo de flexibilização, segregação socioespacial estimulada pelo capital imobiliário e precarização das relações de trabalho – acentuam as desigualdades sociais, permitindo que as moradias dos trabalhadores sejam submetidas a condições pouco seguras. Nessa situação, podem sofrer com enchentes, contaminação por detritos tóxicos, próximo às malhas ferroviárias, sem contar os eventuais acidentes envolvendo linhas de transmissão de correntes elétricas. A segregação urbana, as incertezas econômicas e a carência de políticas sociais nas cidades alimentam a desigual exposição aos riscos e acesso aos recursos ambientais: saneamento, água e solo seguro, principalmente.

Ou seja, uma crise que se localiza na cidade, mas tem sua raiz além das suas fronteiras, e que engloba os problemas da mobilidade intra-urbana, mas não encontra sua solução na simples configuração de cidades compactas, que requer a reconstrução do tecido social das cidades, sem que para tanto se afigurem inelutáveis as estratégias de envolvimento na competição interurbana. Tratar-se-ia aqui, ao contrário, de buscar subordinar esta economia do ambiente urbano aos princípios de uma justiça ambiental aplicada às cidades (AC-SELRAD, 2007, p. 8).

Nesse contexto político, constrói-se a evocação da sustentabilidade urbana no caso de Mangue Seco. O ambiente sustentável representa a eficiência do espaço, com o objetivo de promover o urbanismo ecologizado, inserido na lógica de disputa pela atração de capitais externos. A sustentabilidade, como observou o autor acima citado, figura como atributo simbólico adicional para tal competição.

Espaço que sediou a moradia e em seguida vivenciou o desalojamento dos moradores, Mangue Seco, identificado como AIA e transformado em parque, recebeu o sentido de “pacificação” de parte da paisagem da cidade em relação à “desordem”. A remoção dos moradores de Mangue Seco simbolizou a “segurança” e a “ordem urbana”, uma vez que foi transformado em um espaço que não gera perturbações ao “ambientalmente sustentável”, muito menos guarda evidências de conflitos no passado. O site oficial da prefeitura da capital do Espírito Santo registra o efeito moral e saudável atribuído a Mangue Seco, contrastando com o antigo uso, o da moradia:

A denominação Mangue Seco tem origem nas margens do canal da Passagem, onde foram degradadas e assoreadas, depois que a vegetação foi suprimida pelas invasões desordenadas com a construção de palafitas... Graças a decisão e atitude da administração pública, que, mais uma vez, uma antiga chácara foi transformada em parque humano (FARIA, 2009).

Os entendimentos de uso do espaço e seus recursos nunca são únicos. Se para as intervenções da prefeitura de Vitória a área ocupada pelos moradores de Mangue Seco significava risco ambiental, para os habitantes era a expressão de diferentes necessidades relacionadas à moradia. Para alguns, o local os afastava do aluguel e abrigava suas famílias, remetendo à segurança do “teto”: “Eu pagava aluguel. Eu precisava de um pedacinho de chão” (Morador, V., empregado 04 filhos). O mesmo sentido está presente em outro depoimento: “Morava com minha filha. Ela alugava uma casa e quando não pôde mais pagar fomos pra lá (moradora, M.L, cuida de 4 ne-

tos)” (Idem). Para outros, remetia à “privacidade” e à possibilidade de deixar de morar “de favor” na casa de parentes (FONSECA, 2004, p. 35).

Novamente, o site da Prefeitura Municipal de Vitória esclarece a transformação da área desocupada no Parque Municipal de Mangue Seco em função de ser uma AIA: “[...] Que englobava encostas com taludes e blocos instáveis sujeitos ao deslizamento, oferecendo risco às inúmeras residências construídas precariamente, oriundas de uma antiga invasão” (FARIA, 2009). Percebe-se que, enquanto a máquina pública compreende risco, os desalojados veem naquele território a moradia. As classificações dos mundos material e simbólico desvelam as posições na estrutura objetiva que localizam os diferentes grupos envolvidos no conflito, diferenciando os projetos para o território.

Em meio à disputa simbólica em torno da classificação do espaço, nota-se a correlação de forças pela legitimação das práticas no território. As ações efetivadas pelo Projeto Terra – a definição do risco, a remoção das famílias e a parcial inclusão na política de habitação – encontraram legitimidade diante de parte da opinião pública, uma vez que anunciavam a remoção dos moradores para um “lugar seguro”, o que não ocorreu. Por isso, a noção de risco e as práticas de controle do espaço por tal política municipal não passaram despercebidas pelos moradores removidos.

O Projeto Terra chegou e pegou a identificação de todo mundo. Eles deram esperança pra gente. Como se tivesse transformando no bairro... Falaram que o Projeto Terra é responsável por isso [habitação] de área de risco. Limpar a área, fazer a área ficar bonitinha [...] ter um lazer, eles fazem o bairro, botar pavimentação, asfaltar. Eles são responsáveis por isso, fazer a área ficar bonitinha (Morador W., declarou está no local há 08 meses) (FONSECA, 2004, p. 37).

Outra moradora desalojada explica como compreende o próprio despejo – e de seus vizinhos – em nome do que os órgãos públicos entendem por risco ambiental:

O Projeto Terra falava que a gente estava em área de risco e que a gente ia sair para outra área melhor do que aquela. Aí a gente corria risco. Projeto Terra. Eles localizam as pessoas nas áreas de risco, tiram as pessoas e colocam em outra área. [...] Um lugar melhor pra gente, a gente ia pagando o IPTU e cada um teria sua moradia [informa o Projeto Terra]. Só falava de boca... Nós saímos de lá de baixo de polícia, todo mundo perdeu suas coisas, minha menina perdeu um guarda-roupa que não tinha pagado ainda. (Moradora Z. Declarou estar no local há 08 meses) (FONSECA, 2004, p. 36).

A remoção de 150 famílias, que passaram a ocupar temporariamente prédios desativados da prefeitura de Vitória, resultou na inclusão de menos de um terço delas no Programa Bolsa Moradia. Os demais não se enquadravam nos critérios adotados pelo órgão público para o atendimento pelo benefício (FONSECA, 2004). Mesmo com um árduo processo de conflitos entre a Prefeitura Municipal de Vitória e o Movimento de Luta Pela Moradia/ES – entidade que passa a representar os desalojados –, que gerou reuniões, audiências públicas, passeatas, manifestações diversas, a situação para a maioria dos desabrigados em nome do risco ambiental foi agravada. A mobilização por parte das instâncias públicas envolvidas no desalojamento dos moradores de Mangue Seco, que teve no discurso do risco ambiental e da sustentabilidade urbana seu princípio norteador, não questionou explicitamente, nesse caso específico, a condição de moradia das famílias removidas.

Risco só é risco dentro de um contexto relacional. E a partir desta perspectiva, a hegemonia de certo entendimento a respeito da natureza do risco ambiental na cidade de Vitória penalizou práticas de agentes menos articulados politicamente na arena de disputa. O grupo que conseguiu definir o conceito de risco estabeleceu as práticas não sustentá-

veis, além do projeto e controle sobre o espaço. Ações como essas por parte do poder público são capazes de consolidar a noção da cidade sustentável pautada na garantia da produtividade física do meio urbano em função da reprodução do capital (ACSELRAD, 2007).

A mobilização por parte das instâncias públicas envolvidas no desalojamento dos moradores de Mangue Seco, que teve no discurso do risco ambiental e da sustentabilidade urbana seu princípio norteador, não questionou explicitamente, a condição de moradia das famílias removidas

NOVA ROSA DA PENHA: UMA QUESTÃO DE (IN) SUSTENTABILIDADE URBANA ANUNCIADA?

O bairro Nova Rosa da Penha está localizado administrativamente na Região 8 do município de Cariacica, composta pelos bairros Nova Esperança, Nova Rosa da

Penha I, Nova Rosa da Penha II, Padre Matias (Itanhenga), Vila Cajueiro e Vila Progresso². Essa região, segundo diagnóstico da Prefeitura Municipal de Cariacica (CARIACICA, 2006c), possui aproximadamente 62 mil habitantes, distribuídos em 15 mil residências, com moradores com mais de 10 anos de permanência no local. O bairro possui muitos lotes sem escrituras, embora, recentemente, Nova Rosa da Penha esteja sendo alvo de uma política de regularização fundiária pelo governo estadual. Segundo o governo do estado, esse projeto beneficiaria, neste lugar, uma área “[...] de 1.800.000 metros quadrados – 180 hectares – englobando o total de 4.388 famílias”.

Há na Região 8 um elevado índice de desemprego, chegando a quase 40% em 2003, segundo o diagnóstico da PMC (CARIACICA, 2006c), e que estaria relacionado à ausência de qualificação profissional³. Além disso, apresenta a maioria de sua população no mercado informal e subempregada, com renda mensal em torno de um salário mínimo e meio, e a escolaridade predominante é ensino médio incompleto. Conforme pesquisa realizada pela Secretaria Municipal de Assistência Social e Traba-

² Nesse trabalho, trataremos dos bairros Nova Rosa da Penha I e II como uma unidade, apesar de seus moradores reconhecerem divisão territorial do bairro. Para fins desse estudo, não incluiremos esse problema da diferenciação territorial dos bairros.

³ Em entrevista com assistentes sociais da prefeitura de Cariacica e com o vereador José Santana, percebemos a presença de um senso comum que identifica os problemas sociais do bairro, principalmente os que atingem os jovens, decorrentes da ausência de capacitação profissional.

lho (Semast), a região tem a maioria dos cidadãos atendidos pelos programas da secretaria, cerca de 12% do público total.



Foto 2
Vista do vale que divide o bairro Nova Rosa da Penha

Fonte: Arquivo Pessoal, 10/09/2008.

As moradias do bairro são, em sua maioria, de alvenaria, embora o local permaneça enfrentando graves problemas de infraestrutura social e econômica. Segundo descrições da prefeitura, há mais ou menos 20 famílias vivendo do lixão localizado na Rodovia do Contorno, “[...] cerca de 70% [habitantes] vivem à margem da linha de pobreza [...]” e “[...] 60% da população jovem (15 a 24 anos) está desempregada” (CARIACICA, 2006c). É o que diz também um morador: “A maioria do povo que mora aqui é gente desempregada que vende picolé de manhã para poder comprar o arroz e o feijão” (DATASUS, 2004).

No entanto, deve-se argumentar que há uma grande imprecisão quanto à realidade socioeconômica e demográfica do bairro por parte de alguns órgãos municipais. A ausência de leis de bairros e a divisão de setores censitários com outros bairros dificultam a delimitação dos índices de Nova Rosa da Penha. Muitas vezes, um diagnóstico contradiz outro, demonstrando as dificuldades da Prefeitura Municipal de Cariacica em entender e compreender a realidade social desse bairro. Isso facilita o uso de estereótipos para se falar daquela configuração socioespacial.

Assim, percebe-se a existência de um senso comum por parte de muitos funcionários da prefeitura e das autoridades locais sobre a situação social do bairro: em relação aos problemas da criminalidade e violência – principalmente o tráfico –, da renda, da

desocupação e da ausência de formação profissional. O diagnóstico realizado pela Semast/Seme sintetiza a imagem do bairro para o poder municipal:

Um elevado grau de violência doméstica sofrida por mulheres e crianças, sendo esta a mais evidente. Somando-se a isto, o alto índice de alcoolismo, consumo e venda de drogas, além da prática de roubos e furtos. A alta taxa de mortalidade adulta e juvenil é reflexo direto do aliciamento ao tráfico de drogas, conflito entre grupos rivais, totalizando cerca de 97% dos assassinatos e/ou tentativas de assassinatos registrados na região (CARIACICA, 2006c).

Nova Rosa da Penha, além de ser apresentado como bairro problema do ponto de vista da miséria, pobreza e desemprego, também aparece como área de elevado número de homicídios e grau de criminalidade. As taxas de homicídios de Cariacica são assustadoras, fazendo o município aparecer em terceiro lugar no ranking nacional de cidade mais violenta. Somente entre os anos de 1994 e 2002, foram 2.047 homicídios (ZANOTELLI; RAIZER; CASTRO, 2002, p. 16). De 1998 a 2002, cerca de 25,4% do total de homicídios em Cariacica, grande parte desses se concentrou em Nova Rosa da Penha. Nessa região foram registrados, entre 1993 a 2003, segundo Zanotelli (2005), 366 homicídios e 311 tentativas. Segundo o autor, a violência criminalizada produz uma determinada paisagem urbana onde se associam alta criminalidade e violência com lugares marcados pelo desemprego, falta de infraestrutura e ausência do Estado. Nova Rosa da Penha seria um dos grandes exemplos.

Junto com todos esses dados que constroem uma determinada imagem do bairro, em uma dimensão socioeconômica, observamos também a emergência de discursos sobre a sustentabilidade ambiental. Um aspecto peculiar desses discursos é ignorarem as práticas dos moradores de estabelecerem, por exemplo, seus pés de frutas e hortas familiares. Constitui-se, assim, uma “ambientalização” de fora, com aspectos tecnicistas, desconsiderando as práticas já existentes que careceriam de legitimidade por se assentarem em princípios não verificados pelas agências oficiais. O local que conserva muitas plantas e árvores, em vez de ser con-

siderado como um “bairro verde”, é visto por alguns moradores de modo depreciativo como “roça” e por especialistas como um território alvo de intervenções de políticas ambientais como as das ONGs especializadas.

Com esse quadro socio-econômico e ambiental, o bairro Nova Rosa da Penha se constitui no centro da problemática da sustentabilidade urbana de Cariacica. Ao ser assinalado como peça angular dessa questão, constitui-se no alvo das políticas e intervenções que buscam dotar a cidade de Cariacica de “práticas sustentáveis”. E, assim, pelo espírito cívico do poder público na luta pela melhoria da comunidade, ratifica-se no plano da cidade a localidade como espaço das vulnerabilidades, ou melhor, expressão das contradições espaciais numa “[...] cidade desigual em que o ‘ambiente de negócios’ destina amenidades para os partícipes da coalização do crescimento e assegura os riscos sociais e ambientais para os pobres urbanos e trabalhadores menos organizados” (ACSELRAD, 2001, p. 31).

A crença na objetividade dos dados de homicídios, dos índices de pobreza e as constatações dos profissionais especializados sobre a realidade do bairro se constituem em eixo orientador das práticas oficiais por parte do município e do governo do estado. Esse conjunto de representações sobre o bairro e seus moradores torna-se praticamente a única verdade, descolando a problematização da desigualdade de distribuição da proteção social e ambiental no espaço urbano. Com isso, aproxima-se de uma “culpabilização” do território pela condição social em que vivem (ACSELRAD, 2007).

O reconhecimento do bairro como espaço privilegiado da atuação do governo se expressa em inúmeras ações de ordem oficial e comunitária, que se desenvolvem em busca da produção de sustentabilidade urbana do local. Associam-se desde obras infraestruturais, asfaltamento de ruas e regularização fundiária até reforma e construção de equipamentos coletivos: escolas, praças e posto de

saúde. Também há ações buscando reduzir os riscos ambientais e sociais, articuladas por ONG’s e empresas vizinhas, sustentadas pelas temáticas da educação ambiental, formação profissional e atividades lúdicas.

Esse conjunto de representações sobre o bairro e seus moradores torna-se praticamente a única verdade, descolando a problematização da desigualdade de distribuição da proteção social e ambiental no espaço urbano. Com isso, aproxima-se de uma “culpabilização” do território pela condição social em que vivem

As ações ligadas à segurança pública são as que ganham maior visibilidade social, apesar ainda do pouco resultado. A escalada dos homicídios no bairro impôs à prefeitura e à Polícia Militar a criação de políticas de prevenção, como o projeto Sou Pela Vida, iniciado em 2008. A falta de ocupação dos jovens é considerada como um

dos fatores fundamentais para as taxas elevadas de homicídios. Esse projeto se utiliza da estratégia de oferta de cursos profissionalizantes para atrair os jovens, com o objetivo de desenvolver atividades lúdicas e produzir valores associados à “cultura da paz” para reconstruir o espírito comunitário da localidade (ACSELRAD, 2007, p. 31).

Esses diversos projetos sociais e ações, que articulam intervenções físicas, sociais e simbólicas, no intuito de inverter a imagem social do bairro, produzir uma localidade mais segura e com qualidade vida, acabam, de alguma forma – por suas incapacidades (social, financeira e política) e dificuldades de inverter o quadro imediato vivido pelo bairro e de promover a participação efetiva da comunidade –, alimentando a reprodução do estigma e estereótipo social do bairro, conforme observa Tissot (2007, p. 6):

No entanto, desde que a participação dos moradores se tornou o remédio miraculoso para cuidar dos “males das periferias”, ela foi definida de maneira singularmente restritiva: ocultação das condições de vida material em benefício do “diálogo” e da “comunicação” entre os moradores; psicologização e, portanto, despolitização dos problemas sociais, alimentadas por uma representação do bairro como um espaço neutro e pacificador; valorização da boa vontade individual e das soluções modestas e pontuais, desvalorização concomitante do conflito e das reivindicações consideradas “políticas” demais.

A cada pobre identificado ou a cada homicídio no bairro, reforça-se o lugar de Nova Rosa da Penha como problema de Cariacica e da Região Metropolitana Vitória. Apesar das boas intenções do poder público e da sociedade civil, a forma de problematizar a localidade a partir da sustentabilidade urbana a coloca no centro da agenda pública como o problema a ser resolvido. Entretanto, como aponta Tissot (2007), essa abordagem acaba ocultando as desigualdades e lógicas sociopolíticas e econômicas brasileiras que marcam esse problema, reduzindo-o ao território, encarnando-o no bairro.

Essa tendência é retroalimentada pela busca constante do município de Cariacica de construir uma imagem mais próxima do desenvolvimento sustentável, colocando o desenvolvimento social e ambiental como seu pressuposto, principalmente, a redução de homicídios. Tal se constitui numa estratégia importante de atração de investimentos, de sustentabilidade política e afirmação.

Sob o olhar do futuro, informado pelo discurso da sustentabilidade, avista-se uma nova cidade, defendida pelos políticos locais⁴. Entretanto, esse futuro encontra, no presente, bloqueios à sua constituição e problemas para sua concretização. Dentre eles, está Nova Rosa da Penha. Resta investigarmos qual é o preço desse futuro.

PESCARIA E SUSTENTABILIDADE NA BARRA DO JUCU

Nesta parte do texto, tentaremos mostrar como uma certa concepção de sustentabilidade orientou a remoção dos barracões dos pescadores da Barra do Jucu (Foto 3), sob iniciativa do Ministério Público Federal/Procuradoria da República no Estado do Espírito Santo. Como veremos, o acompanhamento do processo permitiu vislumbrar como essa noção de sustentabilidade foi além de sua dimensão técnico-ambiental anunciada oficialmente, expressando concepções políticas e morais a respeito dos diferentes padrões possíveis de uso da Praia da Concha, onde estavam localizados os barracões.

⁴ Um defensor da administração municipal assim analisa o atual governo: "É o olhar visto a partir do sentimento de esperança que faz com que vejamos a cidade mais bonita. Não estamos olhando com o olhar somente do presente, mas também do futuro que poderá ser muito melhor" (GOMES, 2007, p. 1).



Foto 3

Vista panorâmica da Praia da Concha, onde podem ser observadas as embarcações e os barracões

Fonte: Arquivo Pessoal, 13/07/2007.

A Barra do Jucu fica localizada aproximadamente 15 km ao sul do centro da cidade de Vila Velha. Nesse bairro está o Parque Natural Municipal de Jacarenema, cuja área é limítrofe com a Praia da Concha, considerada como lugar ancestral de pescaria por um segmento de moradores que se sente herdeiro de uma tradição local de pesca. Apesar de as pescarias realizadas a partir dessa praia terem organizado de maneira exclusiva, durante muitos anos, os usos possíveis do local, hoje em dia a Praia da Concha é também parte de uma área de preservação ambiental, além de ser frequentada por uma multiplicidade de atores com diferentes objetivos (lazer, pesquisa, esporte etc.). Assim, mesmo os pescadores não sendo mais os seus usuários exclusivos, até hoje a presença dos barracões, das baiteiras (embarcações locais), das redes e a interação cotidiana demarcam simbolicamente essa praia como lugar de pesca.

Além disso, os objetos dos pescadores, não obstante suas dimensões produtivas, são artefatos simbólicos pelos quais se reproduzem relações sociais específicas (BRITTO, 1999). Dessa maneira, compartilhar um barracão significa fazer parte de um feixe de relações que liga às vezes até cinco pescadores que não são necessariamente parceiros de pesca entre si. Assim, as parcerias, que são as duplas que vão ao mar, e o grupo de barracão formam dois eixos fundamentais de relações entre

os pescadores (FILGUEIRAS, 2008). Na medida em que são peças fundamentais da organização de mundo dos pescadores, podemos dizer então que os barracões são elementos que constituem a própria identidade do grupo, vinculada de maneira especial ao espaço da Praia da Concha.

Segundo o Ministério Público Federal (MPF), a constatação da “[...] ocupação irregular e ambientalmente lesiva [...]” data de pelo menos 2004. Essa constatação baseia-se em análises técnicas que verificaram que as edificações dos pescadores “[...] não possuem licenciamento ou qualquer tipo de planejamento ambiental”⁵. O licenciamento estaria a cargo da Secretaria Municipal de Meio Ambiente de Vila Velha (Semma), já que o órgão possui o dever de implementar e administrar o Parque Natural Municipal de Jacarenema. Apesar de a Semma ter argumentado que os barracões dos pescadores estavam em área de marinha e não no parque, o MPF afirmou que, mesmo em se tratando de área da União, a Semma poderia e deveria ter realizado o licenciamento. O MPF emitiu, em 2007, uma recomendação em que sugere que a não execução do licenciamento pela Semma caracterizava “inércia”, “improbidade administrativa” e “crime de prevaricação”.

No dia 19 de outubro de 2007, os pescadores tiveram afixado em seus barracões um comunicado da Gerência Regional de Patrimônio da União em que se apresentava a data da execução da retirada dos barracões (8 de novembro). Essa operação foi anunciada oficialmente como um reordenamento, já que o MPF reconhecia que as ocupações, apesar de “[...] ambientalmente lesivas, eram certamente tradicionais [...]” e não se opunha à futura “[...] ocupação sustentável [...]” do espaço da praia pelos pescadores.

Desde então, os pescadores têm estado em contato com a Semma, a GRPU e o MPF, tentando reconstruir seus barracões segundo as demandas do poder público, orientadas pelo que o MPF chamou de “perspectiva ambiental”. É preciso notar, no entanto, que os pescadores vêm esbarrando

em situações que vão além da dimensão técnico-ambiental anunciada oficialmente. É o caso da situação que se descreve a seguir.

Ainda no final do ano de 2007, os pescadores se reuniram com a coordenadora da pasta de Recursos Naturais da Semma e com uma assistente social que também trabalha na prefeitura de Vila Velha, para acertarem como seria o cadastramento dos pescadores que usariam os novos barracões. A coordenadora da Semma iniciou sua fala dizendo que sua proposta era que fossem cadastrados os pescadores e, em seguida, que fosse eliminada a possibilidade de novos cadastramentos. Desse modo, segundo ela: “[...] assim vai acabando com o tempo”. Essas palavras, no entanto, não passaram despercebidas pelos pescadores, de modo que um deles indagou: “Então quer dizer que seu eu tiver um filho ele não vai poder usar o barracão?”. A reconstrução dos barracões e o sistema de cadastro dos pescadores corriam o risco de funcionar, portanto, como políticas públicas para acabar gradualmente com a pescaria local⁶.

Podemos perceber na fala da coordenadora que existe uma associação – corrente entre certos segmentos da sociedade – entre as pescarias da Barra do Jucu e o passado. Essa associação, no entanto, não é de um reconhecimento da tradição dessa atividade, da qual os pescadores se sentem herdeiros. Ela relaciona as pescarias com um certo tipo de arcaísmo, de modo que os pescadores locais são percebidos como um segmento marginal ou desviante do processo de transformação da sociedade (BRITTO, 1999, p. 37). E essa transformação é pensada em um sentido modernizante, representado, neste caso, pela “perspectiva do meio ambiente”.

A incorporação das noções de “perspectiva ambiental” ou de “ocupação sustentável”, ao se basear em certos pressupostos técnicos que trabalham na construção de um ambiente consensualista, expressa uma dimensão ideológica que tende a tra-

⁵ Documentos MPF/ES n. 2007.021839 3 n. 2007.021882.

⁶ De maneira parecida ao identificado por Mota (2005) na Marambaia, em que a solução defendida pela Marinha e por um Procurador da República para o conflito com os nativos era a remoção dos moradores do local restando apenas os pesquisadores e a Marinha.

tar as questões do meio ambiente deslocadas dos conflitos de classe. Essa visão é assegurada pelo consenso político, pela prevalência da técnica e da noção dos “direitos difusos” (LOBINO, 2008). Um olhar sobre a trajetória de algumas políticas públicas voltadas para a noção de um meio ambiente “para todos” expressa bem isso.

Lobão (2006), em sua tese de doutorado, construiu uma interpretação bastante plausível para a trajetória das reservas extrativistas (Resex), que estão inscritas como unidades de conservação de uso sustentável. Essas reservas diferem de outras unidades de conservação de tipo integral, como os parques, pelo fato de que lá é possível realizar atividades produtivas pelas populações tradicionais. Quando aborda o surgimento das reservas de tipo sustentável, o autor retoma a luta dos seringueiros do Acre na década de 80 e mostra como ela surgiu. O objetivo era a mudança nas condições de trabalho e emancipação dos laços de patronagem por meio da criação de áreas reservadas ao extrativismo, ideia surgida a partir da comparação com as políticas públicas de terras indígenas. O documento originado do Primeiro Encontro Nacional dos Seringueiros (1985) não menciona, em momento algum, a palavra meio ambiente. As questões que mobilizavam os seringueiros eram eminentemente sociais, políticas e econômicas. A floresta era o meio de vida daquelas pessoas e não uma categoria abstrata que pudesse representar interesses mais amplos do que os que eles estavam dispostos a defender no dia a dia (ALEGRETTI, apud LOBÃO, 2006, p. 37).

No entanto, o movimento dos seringueiros, para implementar o modelo de reservas extrativistas, precisou absorver elementos do discurso ambientalista. Isso porque agências internacionais pressionavam o Estado brasileiro para a incorporação ao projeto de construção da BR-364 de planos de proteção à floresta. Incluindo o meio ambiente como pauta, o movimento poderia fazer parte desses planos de proteção. Em 1989, as reservas extrativistas já passaram a fazer parte da Política Nacional de Meio Ambiente.

As formas próprias de organização social locais são vistas como uma precariedade quase que inerente a grupos desse tipo, o que se estende às próprias categorias com as quais se referem a seus artefatos e que fazem parte de sua organização do mundo

Vemos então que, em vez de ser uma questão “dada”, a chamada “perspectiva do meio ambiente” é produto de processos políticos em que diferentes representações sobre os espaços estão em confronto. Assim, mais do que questões de ajuste técnico que podem ser resolvidas por especialistas da ciência, a noção de sustentabilidade expressa em certas ações do Estado, como foi o caso da Barra do Jucu, está carregada de pressupostos políticos e morais que configuram uma verdadeira “política do significado” (GEERTZ, 1973).

Aqui vale relatar mais uma situação que acompanhamos em campo e que expressa alguns significados que norteiam a perspectiva do poder público. Em uma conversa na Praia da Concha, no dia da retirada dos barracões, a imposição de um “reordenamento” encontrou expressão simbólica na fala do assessor especial do prefeito. Sentado de maneira descontraída sobre uma embarcação local, rodeado de pescadores, o assessor trouxe a sugestão, atribuída ao GRPU, de que se deve, a partir de agora, referir-se aos barracões como “módulos de pesca”, porque o termo nativo “barracão” remeteria à desorganização. Podemos perceber então que as formas próprias de organização social locais são vistas como uma precariedade quase que inerente a grupos desse tipo, o que se estende às próprias categorias com as quais se referem a seus artefatos e que fazem parte de sua organização do mundo.

Mello e Vogel (2004) destacaram que a pobreza associada ao espaço e à morfologia social das populações litorâneas nutriu as intervenções sanitárias realizadas pelo Estado desde o princípio do século XX, em especial a partir da década de 30. Esses espaços eram considerados de população esparsa e alijados do mundo urbano, os “sertões” litorâneos, não necessariamente fisicamente distantes das cidades, mas afastados moralmente da “civilização”.

Percebemos, portanto, que o ambientalismo tem em comum com o sanitarismo de que falam Mello e Vogel em *Gente das Areias* o fato de serem políti-

cas públicas que têm sua origem no mundo urbano e que buscam fazer presente o Estado em áreas consideradas escassamente povoadas. Aparentemente, os dois ideários possuem objetivos e procedimentos contraditórios: o sanitarismo tenta trazer o mundo urbano para essas áreas, livrando-as das estações naturais e sociais, enquanto o ambientalismo tenta manter a cidade longe do que considera áreas de relevância ecológica e beleza cênica. No entanto, esses dois ideários acabam realizando uma operação semântica bem semelhante: nos dois casos, as populações locais têm seus lugares esvaziados de significado, em nome de interesses difusos (seja a urbanização ou a preservação) nos quais só se reconhecem parcamente.

Propomos, por outro lado, que as pescarias da Barra do Jucu deixem de ser vistas como consequência de algum tipo de arcaísmo técnico, intelectual ou social, para ser encaradas como um modo de vida que representa uma escolha entre alternativas possíveis e desejáveis (BRITTO, 1999, p. 11). Isso garante não só a reprodução material do grupo, mas também a reprodução do sentimento de pertencimento a uma tradição que organiza alguns dos significados mais fundamentais das vidas dos pescadores. Dessa maneira, seria possível eliminar a confusão que os grupos estabelecidos – seja a classe média ambientalista, sejam os próprios órgãos do Estado – fazem entre padrões próprios de organização social, que possuem estruturas e lógicas internas distintas das hegemônicas na sociedade urbana – como os dos pescadores –, e a ideia de “desorganização social”, fundada em uma concepção arbitrária sobre o que os pescadores “deveriam” ser⁷.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste artigo, buscamos entender como certas concepções a respeito da sustentabilidade urbana

tomam forma em três diferentes contextos de divergência e/ou conflitos, que polarizam as práticas e projetos do Estado, e as formas de reprodução social de certos segmentos da sociedade, em três municípios da Grande Vitória.

Esses dois ideários acabam realizando uma operação semântica bem semelhante: nos dois casos, as populações locais têm seus lugares esvaziados de significado, em nome de interesses difusos (seja a urbanização ou a preservação) nos quais só se reconhecem parcamente

Partindo da tentativa de compreender em que termos se constroem as referidas divergências nos diferentes contextos, pudemos encontrar, além das particularidades de cada caso, elementos comuns que nos permitiram pensar na sustentabilidade urbana como uma concepção mais ou menos definida enquanto conjunto de práticas de organização dos territórios baseadas em pressupostos como beleza cênica, o sanitarismo e o “ambientalismo de resultados”.

Um dos aspectos mais marcantes dessa ideologia é que ela extravasa sua dimensão técnica anunciada e permite vislumbrar aspectos morais e políticos que estruturam as referidas práticas. A efetivação de suas propostas, por sua vez, depende da eficiência em produzir consensos capazes de despolitizar os referidos processos pelos discursos sobre a precariedade, arcaísmo e desorganização das formas de reprodução social de determinados segmentos da sociedade.

Nossa atenção às disputas políticas e simbólicas mobilizadas nos casos estudados tem por objetivo, desse ponto de vista, colocar os projetos vinculados à ideia de sustentabilidade urbana sob um pano de fundo mais sociológico. A intenção é ir além das visões e agendas oficiais que se alimentam e nutrem um senso comum a serviço dos segmentos sociais que possuem maior acesso aos canais de circulação de poder na sociedade capixaba. Nesse sentido, entende-se que a noção de sustentabilidade carrega princípios de relações de poder que definem as vítimas e os algozes de práticas consideradas sustentáveis, expressas no espaço urbano. Em decorrência disso, anunciam as intervenções públicas sob certos grupos pelo controle do território. As cidades que se pretendem competitivas e globalizadas – como aponta Acselrad (2007) – recorrem

⁷ Essa confusão entre padrões específicos de organização social e “desorganização” ou anomia (entendida equivocadamente como ausência de estrutura) também se reproduz no discurso científico, como analisaram Foote-Whyte (2005) e Norbert Elias (ELIAS; SCOTSON, 2000).

à formulação imagética de uma sociedade única e ambientalmente equilibrada, que garanta um futuro melhor para todos, encobrendo os conflitos urbanos fundados nas diferentes apropriações dos territórios e seus recursos.

REFERÊNCIAS

- ACSELRAD, Henri. Vigiar e unir: a agenda da sustentabilidade urbana? *Revista Veracidade*, v. 2, n. 2 jul. 2007.
- BRITTO, Rosyan. *Modernidade e tradição: construção da identidade social dos pescadores de Arraial do Cabo*. Niterói-RJ: EdUff, 1999.
- CARIACICA. Prefeitura. *Levantamento de dados para o diagnóstico do projeto intermunicipal de prevenção à violência e à criminalidade na Grande Vitória*. Cariacica, 2006a. p. 5. Mimeo.
- _____. *Plano Diretor Participativo de Cariacica*. Cariacica, 2006b. Relatório do Seminário da Região 08.
- _____. *Projeto Cariacica Recicla. Diagnóstico do bairro de Nova Rosa da Penha I e II*. Cariacica, 2006c. p. 5. Mimeo.
- DATASUS – Base de dados do Sistema Único de Saúde. Entrevistas concedidas ao professor Luiz Cláudio Zanotelli, como parte do trabalho de campo integrante de projeto de pesquisa, no dia 24/09/2004.
- ELIAS, Norbert; SCOTSON, John L. *Os estabelecidos e os outsiders: sociologia das relações de poder a partir de uma pequena comunidade*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2000.
- FARIA, Willis de. *Mirante natural do canal da passagem*. Disponível em: <http://www.vitoria.es.gov.br/secretarias/meio/nmangueseco.asp>. Acesso em: 10 ago. 2009.
- FILGUEIRAS, Márcio De Paula. *Entre barracões e módulos de pesca: pescaria e meio ambiente na regulação do uso de espaços públicos na Barra do Jucu (Vila Velha-ES)*. Niterói, 2008. Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Antropologia da Universidade Federal Fluminense.
- FONSECA, Kátia Dyana. *Conflitos em terras urbanas: a luta pelo direito de morar protagonizada pelos moradores despejados de Mangue Seco*. 2004. Monografia (Bacharelado em Ciências Sociais)– Departamento de Ciências Sociais, UFES, 2004.
- GEERTZ, Clifford. *The interpretation of cultures*. BasicBooks, 1973.
- GOMES, José. *Vivendo em Cariacica*. Consultado em: <<http://vivendoemcariacica.blogspot.com/>>. Acesso em: 21 out. 2007.
- LOBÃO, Ronaldo Joaquim da Silveira. *Cosmologias Políticas do Neo-Colonialismo: como uma política pública pode se transformar em uma política do ressentimento*. 2006. Tese (Doutorado)– Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social, Universidade de Brasília, Brasília, 2006.
- LOBINO, Camilla Ferreira. *A dimensão ambientalista da luta pela terra no Espírito Santo*. *Revista Eletrônica Olhar Crítico*. n. 57, set. 2009. Disponível em: <http://www.coopemult.com.br/olharcritico/ver_artigo.asp?codigo=332>. Acesso em: 26 set. 2009.
- MELLO, Marco Antonio; VOGEL, Arno. *Gente das areias: história, meio ambiente e sociedade no litoral brasileiro*, Marica (1975 a 1995). Niterói: EdUFF, 2004.
- MOTA, Fábio Reis. *O Estado contra o Estado: direitos, poder e conflitos no processo de produção da identidade “quilombola” na Marambaia*. In: LIMA, R. Kant de (Org.). *Antropologia e direitos humanos*. Niterói: Eduff/ABA/Ford, 2005. p. 13-67.
- TISSOT, Sylvie. *L'invention des « quartiers sensibles »* *Le Monde-Diplomatique*. Out. 2007. p. 6. Disponível em: <<http://www.monde-diplomatique.fr/2007/10/TISSOT/15252octobre2007> - Page 6 >.
- ZANOTELLI, Cláudio Luiz. *Fragmentações sócio-espaciais e a criminalidade violenta: o caso de Terra Vermelha – Aglomeração de Vitória-ES*. 2006. No prelo.
- _____. *L'espace des homicides et l'espace socioéconomique : l'agglomération de Vitoria-Brésil*. *Cultures & Conflits*, n. 59, p.117-148, mar. 2005.
- ZANOTELLI, Cláudio Luiz; RAIZER, Eugênia Célia; CASTRO, Mário de. *Violência criminalizada. Os homicídios cometidos no Espírito Santo noticiados nos jornais entre 1994-2002*. Relatório de homicídios no Espírito Santo. Projeto Banco de Dados Sobre Violência Criminalizada – BDV/MNDH/NEVI, Espírito Santo, 2002.

A espetacularização das festas juninas no espaço urbano como estratégia de turistificação de pequenas cidades, da Bahia*

Janio Roque Barros de Castro^A

Resumo

No presente trabalho, analisam-se de forma integrada os processos de espetacularização, turistificação e mercantilização das festas juninas em algumas cidades da Bahia, que realizam eventos festivos do ciclo junino expressivos tanto pela sua dimensão espacial e midiática, quanto pelas suas especificidades culturais. Para a consignação dos objetivos, utilizou-se um referencial teórico-conceitual, que foi relacionado analiticamente a dados quantitativos e qualitativos e a documentos institucionais. O trabalho de pesquisa revelou que, desde os anos 1990, os gestores públicos dos principais polos juninos do território baiano se empenham no sentido de promover a imagem da cidade por meio das festas juninas espetacularizadas, visando consolidar uma atividade turística de natureza sazonal.

Palavras-chave: Festas juninas. Espaço urbano. Espetacularização. Turistificação.

INTRODUÇÃO

Dentre as várias manifestações festivas do calendário cultural brasileiro, as festas juninas se destacam pela sua importância como prática cultural arraigada no imaginário coletivo, notadamente na Região Nordeste do Brasil. Essa prática festiva, antes relacionada à dimensão comunitária e às festas na casa de familiares e amigos, ampliou-se e se tornou mais complexa, envolvendo diversos agentes e espaços. Comemora-se o ciclo junino na casa, na

Abstract

This work presents an integrated analysis of the processes of spectacularization, touristification and commodification of the June festivities in certain Bahian towns that hold expressive festival events over the June cycle. The article examines the spatial and media dimension as well as their cultural specificities. A theoretic-conceptual frame of reference is used to assign objectives; this is linked analytically to quantitative and qualitative data and institutional documents. The research study reveals that public administrators from the main centres of June festivities in the Bahian territory have endeavoured to promote their town's image through June festival spectacles since the 1990s, in order to strengthen a seasonal tourist activity.

Keywords: June festivals. Urban space. Spectacularization. Touristification.

rua, com a família, com amigos, em grupos, em praças públicas ou em arenas festivas privadas. A partir, sobretudo, dos anos 1970, esse novo desenho das festas do ciclo junino começou a ser esboçado pela iniciativa de prefeituras, empresas, comerciantes e de segmentos dos governos de estados como Bahia, Paraíba, Pernambuco, Rio Grande do Norte e Sergipe, que passaram a investir na espetacularização das festas juninas como estratégia de projeção midiática e turística das cidades. Especificamente na Bahia, a partir da década de 1990, várias cidades passaram a adotar as festas juninas como o principal evento festivo do seu calendário, visando inserir-se no circuito turístico sazonal do estado.

^A Doutor em Arquitetura e Urbanismo e mestre em Geografia pela Universidade Federal da Bahia (UFBA); professor da Universidade do Estado da Bahia (Uneb), janio-castro@bol.com.br.

* Esse artigo resulta de dados obtidos para elaboração de uma tese de doutorado em Arquitetura e Urbanismo, defendida na Universidade Federal da Bahia em dezembro de 2008.

As festas, que eram pensadas e organizadas nos meios populares, ocorriam em um calendário festivo preestabelecido, mas em uma atmosfera de experimentação direta. O que se nota na atualidade é uma racionalização tanto da festa em espaço público quanto no privado. Na concepção de LeFebvre (1991a), a ideologia do consumo apagou a imagem do homem ativo, colocando no seu lugar a do consumidor como razão de felicidade. Para o referido autor, não é o consumidor e nem o objeto a ser consumido que tem importância no mercado de imagens; é a representação do consumidor e do ato de consumir, transformado em arte de consumir. Nesse contexto caracterizado no sentido macro, como se insere o dinamismo das festas juninas espetacularizadas em dezenas de cidades nordestinas? Quais elementos e dinâmica caracterizariam uma festa-espetáculo? Quais são as especificidades do processo de espetacularização de eventos festivos do ciclo junino em pequenas cidades? Podem-se citar, inicialmente, a dimensão espacial desses eventos e o seu raio de abrangência. Apesar de ocupar grandes áreas, a concentração de foliões formando uma grande massa festiva é um outro aspecto das festas-espetáculo que as diferencia de festas comunitárias em cidades baianas que promovem grandes eventos festivos do ciclo junino, como Amargosa, Cachoeira, Cruz das Almas e Senhor do Bonfim, por exemplo.

A massa festiva, a concentração, a midiáticação e o incremento do consumo no/do lugar interessam diretamente aos gestores públicos de algumas unidades urbanas do interior da Bahia. Tanto isso é verdade que inseriram em documentos institucionais, como os planos diretores de desenvolvimento urbano, as festas juninas espetacularizadas como eventos culturais e econômicos promotores da imagem da cidade e de uma modalidade de turismo de natureza sazonal. No presente trabalho, analisamos de forma integrada os processos de espetacularização, turistificação e mercantilização das festas juninas em algumas cidades do território baiano, que realizam eventos que se destacam tanto pela sua dimensão espacial e midiática, quanto pelas suas especificidades culturais.

A CONCEPÇÃO DE ESPETÁCULO E O CONTEXTO DA ESPETACULARIZAÇÃO E MERCANTILIZAÇÃO URBANA: UMA APRECIÇÃO PRELIMINAR

Segundo o professor Antônio Albino Canelas Rubim (2005), a palavra espetáculo se originou da raiz semântica latina *spetaculum*, que tem como significado tudo que atrai e prende o olhar e a atenção. De acordo com esse estudioso, as variantes encontradas da palavra espetáculo apontam sempre para uma visão atenta de uma determinada circunstância ou evento como espectador. Subirats (1989) destaca que a palavra espetáculo remete etimologicamente a *specere*, à contemplação humana, referindo-se ao caráter expositivo da representação. O espetáculo, portanto, é um evento para ser visto e não experienciado ativamente. A sociedade do espetáculo foi uma terminologia encontrada por Guy Debord para caracterizar a sociedade de massa e de consumo contemporânea e, a partir dessa concepção, desdobraram-se outras vertentes analíticas e conceituais. Após a publicação do seu clássico livro *A Sociedade do Espetáculo*, nos anos 1960, surgiram várias acepções ligadas à espetacularização de determinados eventos sociais.

Na concepção de Guy Debord, a cultura tornada integralmente mercadoria deve também ser a mercadoria vedete da sociedade espetacular. O autor destaca que o espetáculo constitui o modelo atual da vida dominante na sociedade, sendo, portanto, onipresente e permanente sob todas as suas formas particulares – propaganda, publicidade, divertimento. Partindo-se dessas acepções, em que se fundamenta a espetacularização das cidades na contemporaneidade? Segundo Harvey (1992), pela concepção dos espaços urbanos espetaculares, os investimentos em imagem se tornaram um meio de atrair capital e pessoas num período em que a competição interurbana e o empreendedorismo intensificam-se. Dessa forma, a espetacularização da sociedade vem acompanhada da mercantilização e da necessidade de difundir, por meio dos meios de comunicação, ideias, valores e culturas que antes se limitavam a uma projeção local e regional. Esse autor enfatiza que o colapso dos horizontes temporais e a preocupação com a instantaneidade sur-

giram, em parte, como uma decorrência da ênfase contemporânea no campo da produção cultural em eventos, espetáculos e imagens de mídia. Para ele, há uma tendência no contexto pós-modernista para a aceitação do efêmero, do fragmentário, do descontínuo, e a necessidade de acelerar o tempo de giro pode ter provocado uma mudança de ênfase na produção de bens para esses eventos, tornando-o quase instantâneo.

Lefebvre (1991b) questiona: a cultura não seria o acomodamento da obra e do estilo ao valor de troca? No contexto atual, no qual intensifica-se a utilização de expressões como “marketing urbano”, a cultura urbana tem maior projeção e visibilidade. Ela é mercantilizada por meio dos seus objetos fixos (áreas tombadas como patrimônio histórico e que passaram por processos de revitalização) ou pelos atributos culturais cíclicos espetacularizados em eventos que produzem novas formas e dinâmicas espaciais. É o caso das festas juninas urbanas promovidas por algumas cidades da Bahia, objeto de análise neste trabalho.

Nesse último caso, ao se colocar a “cidade à venda”, como escreve Vainer (2000), oferece-se a cultura local embebida em um sincretismo e hibridismo de roupagem como imposição mercadológica. Sobre a tendência atual de mercantilização da cultura, Jacques (2004) pontua que, na nova lógica de consumo urbano, a cultura passou a ser concebida como uma “cultura econômica”, que se configura como simples imagem de marca, ou grife de entretenimento, a ser consumida rapidamente. Conforme esse autor, em relação à cidade, o que acontece não é muito diferente, uma vez que as municipalidades se empenham para melhor vender sua imagem de marca – ou logotipo da sua cidade –, privilegiando basicamente o marketing e o turismo por meio do espetáculo, que se constitui em seu maior chamariz. Nesse contexto de espetacularização das cidades em todos os níveis da hierarquia urbana, o cidadão pode se transformar em um mero figurante, um simples espectador, quando, em uma situação inversa, o cidadão seria um protagonista na trama social urbana.

Na nova lógica de consumo urbano, a cultura passou a ser concebida como uma “cultura econômica”, que se configura como simples imagem de marca, ou grife de entretenimento, a ser consumida rapidamente

As megafestas juninas promovidas pelos gestores públicos de pequenas cidades da Bahia despertam fascínio imagético e estimulam a circulação de milhares de pessoas entre os principais polos juninos. Dessa forma, entende-se que as acepções relacionadas à espetacularização na/da cidade e a turistificação sazonal dos lugares podem ser aplicadas para análise da dinâmica econômica e socio-cultural de algumas unidades urbanas do território baiano que realizam eventos festivos juninos expressivos.

AS FESTAS JUNINAS COMO ESTRATÉGIA DE ESPETACULARIZAÇÃO DAS CIDADES: UMA APRECIÇÃO ANALÍTICA

As festas juninas no espaço urbano de cidades baianas como Amargosa, Cachoeira, Camaçari, Cruz das Almas, Jequié, Senhor do Bonfim, entre outras, se transformaram em megaeventos urbanos de expressiva dimensão espacial. Um aspecto que evidencia o caráter espetacular das festas juninas da atualidade é a grande concentração de foliões e turistas em espaço público (praças, avenidas, etc) ou privados. Existe uma relação direta entre a espetacularidade desses eventos e os processos de massificação, hegemonia e hiper-visibilidade. As festas juninas espetacularizadas não são eventos que se constituem em práticas lúdicas ativas. Pelo contrário, existe uma passividade do público, que se desloca pelo espaço festivo de forma errante ou direcionada e interage com os grupos musicais que se apresentam no palco por meio da corporeidade, da dança, dos gestos. Entretanto, esse comportamento não é autônomo, mas sim comandado por alguém que está no palco principal e que centraliza a atenção e orienta os festeiros. Por isso, a concepção de espetáculo nesta pesquisa tem o sentido apontado por Debord (1997), que o relaciona à imagem, ao consumo (no caso das festas populares, o consumo no lugar e do lugar) e à passividade.

Um outro aspecto diretamente relacionado à espetacularização das festas juninas na atualidade é a cooptação política desses eventos para a cons-

trução de uma suposta imagem-síntese da cidade a partir da ingerência das municipalidades. Na festa junina nos seus moldes tradicionais – difusa, policentrada em unidades residenciais, predominantemente rural –, não existia uma preocupação de criar uma imagem-marca de um determinado lugar. A cooptação urbana, seguida da concentração e espetacularização, se constitui em uma alavanca de projeção midiática deflagrada sazonalmente, mesmo em se tratando de pequenas cidades do interior da Bahia. Jacques (2006) destacam que a experiência corporal da cidade se opõe à concepção de uma imagem-síntese da cidade fixada por logotipo publicitário. Aquela noção de lugar festivo familiar nas dimensões topológica¹ e topofílica² ou de lugar na acepção de Santos (1999) – entendido como recorte espacial do acontecer solidário – transformou-se em um local festivo midiaticizado, espaço compartilhado entre moradores e pessoas de outras localidades, cuja imagem pode ser transmitida para o mundo por emissoras de TV ou mesmo por câmeras de celulares. A especificidade do lugar festivo do ciclo junino hibridiza-se com a ubiquidade das formas espaciais e da composição estética na festa de massa em um contexto de reprodutibilidade intensa de uma tipologia festiva que lembra a massificação consumista da obra de arte, como foi destacada por Benjamin (1996).

Vive-se, atualmente, um tempo em que se nota uma supervalorização da imagem, como lembra Harvey (1992). Nesse contexto sociocultural, no qual se nota uma forte tendência de deslocamentos em grupos, as pessoas se dirigem para as festas espetacularizadas na praça porque foram persuadidas por um conjunto de práticas e situações que determinam o fascínio imagético, alimentando, assim, o magnetismo desses eventos. A massa amorfa de pessoas concentradas em uma praça festiva se espalha pelos espaços onde acontecem as festas juninas, reunindo milhares de pessoas. Ela é distribuída racionalmente pelo arranjo morfológico das edificações, que, em conjunto, formam o lugar

festivo estruturador dos fluxos, a exemplo da Praça do Bosque, no centro da cidade de Amargosa, ou do Parque do Povo de Campina Grande, na Paraíba, pontos nodais da espetacularização junina. Segundo Deleuze e Guattari (1997), quanto mais regular o entrecruzamento, mais cerrada é a estriagem e mais homogêneo é o espaço. São as linhas e traços retos, tanto no desenho das ruas como na forma dos palcos e cenários, que comprovam o nível de racionalização das festas juninas espetacularizadas. A racionalidade das formas rígidas e fixas (edificações como residências e casas comerciais) e das formas rígidas efêmeras (palco principal e secundário, camarotes, barracas padronizadas etc.) produz o desenho, a forma da festa, em um cenário de espetacularidade imagética e de traço estético que, no seu conjunto, se repete em outras cidades. Isso apesar dos esforços para se inovar na ornamentação, optando-se, às vezes, por uma cenarização temática correspondente a assuntos relevantes do ano em curso, como jogos olímpicos e a Copa do Mundo de futebol, por exemplo.

A dimensão espetacular da festa se impõe, pela monumentalidade das formas espaciais efêmeras, como um grande palco montado com uma estrutura metálica tubular (alguns com cortinas) e entornado com luzes. Para eventos festivos dessa natureza, a dimensão imagética hiperdimensionada é fundamental. A partir da implantação desse substrato tecnocrônico e da composição de uma matriz programática com artistas de grande projeção midiática nacional, as festas juninas concentradas em praça pública passam a exercer um forte fascínio que determina o magnetismo festivo e influencia diretamente o tempo de deflagração de algumas modalidades de festas comunitárias e de bairro. Esse fato acaba reordenando o fluxo de festeiros na área urbana de cidades como Amargosa, Cachoeira, Cruz das Almas e Senhor do Bonfim, na Bahia. Contrapondo-se às acepções teóricas situacionistas, que preconizavam um protagonismo ativo do sujeito urbano, a noção de espetáculo festivo, no sentido macro, está diretamente relacionada às assertivas críticas de Debord (1997) e se fundamentam na produção de cenários, na estetização, no jogo de imagens e na passividade do sujeito. As festas juninas concen-

¹ Nesse caso, o lugar no sentido topológico refere-se a um recorte geográfico relacionado à escala local, ao entorno imediato.

² Segundo o geógrafo Yi-Fu-Tuan (1980), o termo topofilia pode ser compreendido como o elo afetivo entre a pessoa e o lugar ou meio ambiente físico. Dessa forma, em uma dimensão topofílica, a concepção de lugar reveste-se de aspectos relacionados tanto à percepção e a afetividade quanto a atitudes e valores envolvidos nas relações com o meio ambiente.

tradas na área urbana dos principais polos juninos coexistem com a pequena festa da dimensão comunitária. No entanto, pelos motivos arrolados anteriormente, a grande festa é hegemônica.

Com base nas reflexões de Benjamin (1996), surge um questionamento: Os participantes das festas juninas urbanas espetacularizadas da contemporaneidade experienciam ou vivenciam o tempo/espaço festivo? Serpa (2007) destaca que a experiência está ligada à memória individual e coletiva, ao inconsciente, à tradição, enquanto que a vivência está relacionada à existência privada, à solidão, à percepção consciente, ao choque. Partindo-se dessa leitura, pode-se afirmar que, para o folião junino, não é relevante conhecer de forma profunda o que efetivamente está comemorando nessa modalidade de evento festivo. Por isso, não se aplica o conceito de experiência. O viés religioso, mítico ou ritualístico das festas de São João do passado, conforme apontam as pesquisas de Câmara Cascudo (1969), indicava uma preocupação com as tradições e com a memória coletiva, ou seja, com elementos materiais ou imateriais eivados de simbolismos, que apresentavam conteúdo, densidade e durabilidade. Já nos megaeventos espetacularizados, esses elementos compõem a configuração estética cujo objetivo principal é fazer uma conexão transtemporal entre a promoção festiva do presente e as práticas festivas do passado, como se pode observar nas últimas edições das festas juninas concentradas na área urbana de cidades como Amargosa e Cruz das Almas, por exemplo. Nesses grandes eventos festivos, o espaço-tempo do entretenimento de milhares de pessoas é uma oportunidade para os gestores públicos promoverem a imagem da cidade, que pode se transformar em um bom negócio para determinados segmentos privados.

A PROMOÇÃO DAS MEGAFESTAS JUNINAS: EMPREENDEDORISMO URBANO E PAPEL DA INICIATIVA PRIVADA EM PEQUENAS CIDADES

Inegavelmente, as festas juninas no Nordeste brasileiro se transformaram em megaeventos, que

representam um bom negócio para empresários e comerciantes do ponto de vista econômico e um momento de forte apelo imagético e midiático na dimensão político-partidária. Essas modalidades festivas fazem circular milhões de reais no interior da Bahia. Os números são expressivos e de difícil mensuração. Evidentemente que esses dados variam de acordo com a dimensão espacial e o nível da polaridade festiva de determinadas cidades. Circula muito dinheiro com as cervejarias, empresas de eventos, grupos musicais, aluguel de casas, transporte coletivo e alternativo, alimentação, hospedagem, incremento no consumo de utensílios pessoais, produção de fogos, serviços diversos etc. No aspecto comercial, vendem-se os produtos juninos, camisas para participar de festas privadas, comidas típicas nas barracas. Ampliam-se os negócios nos diversos segmentos produtivos e de serviços.

Apesar do gigantismo da movimentação financeira, o São João é uma festa dispendiosa para as municipalidades, cuja relação investimento/arrecadação ainda é negativa em muitas cidades baianas. Os dividendos da mercantilização desses eventos são partilhados de forma difusa por diferentes segmentos locais e extralocais. Segundo informações da Secretaria de Finanças de Amargosa, no ano de 2009, o investimento total na promoção da festa junina foi de R\$ 1.179.892, sendo que a soma do total arrecadado com o patrocínio³ estatal e a iniciativa privada amortizou apenas 29,07% desse valor. No mesmo ano, a festa junina de Cruz das Almas custou cerca de R\$ 1.500.000, segundo a Secretaria de Cultura daquele município, sendo que 20,73% desse total foram amortizados com o patrocínio estatal⁴ e a participação da iniciativa privada. A prefeitura de Amargosa é responsável por pouco mais

³ A Petrobras contribuiu com R\$ 133.000, enquanto que o governo da Bahia, por meio da Empresa de Turismo da Bahia (Bahiatursa), colaborou com R\$ 60.000. A soma dos investimentos provenientes da iniciativa privada totalizou R\$ 150.000. A Prefeitura de Amargosa investiu R\$ 836.892,07.

⁴ Em Cruz das Almas, a Petrobras contribuiu com R\$ 95.000 para a realização da festa junina pública. A Caixa Econômica Federal colaborou com R\$ 30.000 e o Banco do Nordeste com R\$ 20.000. A Bahiatursa contribuiu com R\$ 60.000. O somatório do patrocínio da iniciativa privada foi de R\$ 106.000. A prefeitura local investiu cerca de R\$ 1.200.000 na promoção do evento festivo em destaque.

de 70% do total de gastos com a megafesta junina, enquanto que Cruz das Almas responde por cerca de 80% do total dos custos desse evento.

O que justificaria os investimentos na espetacularização das festas juninas? Para promover a projeção turística da imagem da cidade no contexto midiático e diversificar a matriz econômica local. As municipalidades buscam atrair investimentos de empresas nas festas juninas que tenham como contrapartida a visibilidade do evento. As marcas de empresas podem aparecer na TV, em telões, painéis fixos, rádios. Além disso, segundo a Secretaria da Fazenda de Cruz das Almas, apesar da iniciativa privada local participar timidamente do patrocínio das festas de São João em praça pública, a turistificação sazonal da cidade no período junino movimenta cerca de R\$ 15 milhões no município.

Nas últimas décadas, ocorreu um processo de racionalização das festas juninas que se confirma não só pela cooptação mercadológica como também pela captura a partir de mecanismos estatais. A espetacularização das festas no espaço urbano na contemporaneidade ampliou espacialmente essa importante manifestação cultural brasileira, que foi reinventada mercadologicamente. Isso contribuiu para tornar o São João uma festa complexa e onerosa para se organizar. Um dos grandes desafios, tanto dos megaeventos metropolitanos quanto para as festas populares realizadas em pequenas cidades brasileiras, é o patrocínio. Isso porque os custos para promoção dessas festas apresentam uma escala progressiva, devido tanto à sua dimensão quanto aos custos das atrações de renome nacional, cada vez mais onerosas. Apesar de a população das cidades-polo juninos praticamente dobrar no auge festivo, o que evidentemente beneficia de forma direta vários segmentos formais e informais da iniciativa privada, o investimento público municipal ainda é elevado e a captação de recursos ainda é tímida, o que caracteriza um déficit considerável para as municipalidades que investem nessas megafestas. A meta dos organizadores e dos gestores públicos é reduzir custos e ampliar parcerias.

A espetacularização das festas no espaço urbano na contemporaneidade ampliou espacialmente essa importante manifestação cultural brasileira, que foi reinventada mercadologicamente

Para despertar não apenas o interesse do público, como também para ressaltar o São João espetáculo junto às grandes empresas, os organizadores das festas de Amargosa investem de forma maciça na midiáticação da “grife” junina. A divulgação começa a ser feita no Carnaval de Salvador, no primeiro trimestre, e, posteriormente, na micareta de Feira de Santana, em abril – dois eventos festivos de massa. Segundo informações da Prefeitura de Amargosa, em 2007, foram 80 inserções na TV, 400 em rádios, 40 *outdoors*, 5.000 cartazes e 20.000 prospectos. A festa foi divulgada também em cinemas do Shopping Iguatemi de Salvador. As festas juninas urbanas em Amargosa, Cachoeira e Cruz das Almas são eventos dispendiosos, realizados com investimentos públicos municipais, com uma participação muito tímida do governo do estado, por meio de órgãos de fomento à cultura.

Consta do Plano Diretor de Desenvolvimento de Amargosa que as festas juninas devem ser utilizadas como alavanca para outras manifestações culturais ao longo do ano, associadas a uma ampliação da estrutura urbana nos pontos nodais de concentração festiva. O objetivo é estimular um eventual desenvolvimento urbano e inserir a cidade no circuito daquelas com fluxo turístico contínuo no estado da Bahia. Inegavelmente, as festas juninas concentradas em Amargosa se constituem em um evento solto, pontualizado no calendário cultural local, apresentando tênue interface com alguns folguedos residuais. Em outras passagens do documento urbanístico citado, ao analisar o papel da prefeitura na elaboração de uma política institucional para o desenvolvimento local, a opção pela turistificação urbana a partir da exploração racional dos atributos culturais do município aparece de forma enfática. No entanto, explicita-se o dilema: ou se aposta tudo no marketing junino como elemento estruturador de uma imagem-síntese, ou se tenta ampliar as alternativas de eventos culturais, para que as atividades turísticas não fiquem restritas a um evento festivo sazonal. A diversificação das atividades econômicas deixaria de Amargosa

menos vulnerável às idiosincrasias mercadológicas que fazem modalidades produtivas oscilarem do auge à decadência muito rapidamente. É importante destacar que, ao longo do século XX, a referida cidade esteve no ápice produtivo com os bons tempos da produção cafeeira. Entretanto, o declínio progressivo e impactante, tanto com a crise do café quanto com a extinção da ferrovia que cruzava o município, obrigou os gestores a buscar alternativas.

A “mercadoria” festa junina é um investimento exitoso do ponto de vista do *city marketing* e da consolidação de Amargosa como polo festivo regional e estadual, mas ainda é um evento extremamente dispendioso e que é organizado às expensas da prefeitura municipal. No plano diretor urbano, explicita-se a necessidade de variar as opções culturais buscando-se perenizar o fluxo turístico. Deve-se lembrar que, nos últimos anos, notou-se um incremento de empresas de ônibus e vans que fazem o chamado sistema “bate e volta”, no qual o folião participa da festa e retorna à sua localidade ao seu término, gastando pouco e sem se hospedar na cidade visitada. Esse perfil de turistas é mais comum em Amargosa e em Cruz das Almas, que realizam grandes festas em arenas privadas situadas em fazendas periurbanas, os chamados “fórrós de camisa”.

Pode-se utilizar a expressão empreendedorismo urbano para caracterizar o esboço de protagonismo de algumas cidades do interior do Nordeste brasileiro, que procuram investir em megaeventos festivos de grande apelo midiático e estético como as festas juninas. Contudo, o conceito de empresarialismo urbano, aplicado à nova postura de algumas metrópoles no cenário global, não se aplica a essas pequenas unidades urbanas de projeção local e sub-regional devido às claras limitações da participação do setor privado, tornando tênue e discreto o esboço de parceria público-privado. Especificamente para a área cultural, a Lei Rouanet, de 1991, procurou fazer uma ponte entre a iniciativa privada e os poderes públicos constituídos, no

O conceito de empresarialismo urbano, aplicado à nova postura de algumas metrópoles no cenário global, não se aplica a essas pequenas unidades urbanas de projeção local e sub-regional devido às claras limitações da participação do setor privado, tornando tênue e discreto o esboço de parceria público-privado

sentido de valorizar o patrimônio cultural material e imaterial do Brasil. A lei consiste em reduzir os impostos de determinadas empresas que se dispuserem a patrocinar parcialmente ou na sua totalidade determinados eventos que fazem parte do rico caleidoscópio cultural brasileiro. Entretanto, existem poucas empresas que se dispõem a financiar eventos culturais tendo como contrapartida uma eventual amortização fiscal, ao passo que há uma diversidade estética e quantitativa de festas distribuídas de forma difusa pelo Nordeste brasileiro que pleiteiam receber os benefícios da Lei Rouanet. As festas juninas seriam apenas uma das facetas das manifestações festivas nordestinas.

Referindo-se a espaços metropolitanos, Compans (2005) destaca que os investimentos privados em eventos empreendidos pela gestão pública por meio das municipalidades são elaborados em uma atmosfera de expectativa compartilhada, ou seja, as prefeituras esperam realizar uma grande festa com o aporte financeiro da iniciativa privada, e as empresas anseiam divulgar a sua imagem associada ao marketing urbano em um evento festivo de elevada visibilidade midiática. Segundo a referida autora, o *city marketing* faz parte de um conjunto de ações que compõem a agenda econômica local, que tem como “produtos” específicos programas de construções de hotéis, campanhas promocionais apoiadas em ofertas turísticas integradas, projetos culturais, venda de imagem forte e positiva da cidade segura e dinâmica, entre outras, que estão assentadas na consolidação turística do lugar. A divulgação da imagem da cidade em eventos culturais lastreados midiaticamente é uma estratégia adotada não apenas por centros urbanos metropolitanos ou de médio porte, como também pelos situados nos patamares inferiores da hierarquia urbana, como comprovaram as pesquisas que resultaram neste trabalho.

Mesmo de forma incipiente, com o objetivo de amortizar os gastos públicos, as prefeituras de

Amargosa e Cruz das Almas esboçam parcerias com a iniciativa privada, pela divulgação das marcas de empresas e estabelecimentos comerciais, em *outdoors*, prospectos, faixas, cartazes no palco e, mais recentemente, em painéis eletrônicos espalhados por locais de elevada visibilidade pública e no espaço festivo. A exposição de marcas publicitárias locais, regionais, nacionais ou transnacionais configura-se como um dos elementos da composição estética da festa. É importante destacar que os custos da promoção

das festas juninas espetacularizadas apresentaram um incremento considerável nos últimos anos por causa da dimensão espacial desses eventos e dos altos cachês cobrados pelas chamadas grandes atrações. A organização das festas de São João inicia-se entre seis e nove meses antes do ciclo junino. Para patrocinar um evento dessa natureza, algumas empresas solicitam um contato preliminar de até seis meses de antecedência para se ajustar financeiramente e também para inserir no seu planejamento e marketing a sua participação em um evento cultural dessa dimensão espacial.

Do ponto de vista da captação de recursos com o comércio formal e informal itinerante, o montante arrecadado nem se aproxima dos custos das megafestas juninas realizadas em algumas cidades baianas. Apesar dos óbices, as prefeituras de alguns importantes polos juninos da Bahia procuram “vender” a grife da festa. Para os gestores públicos locais, os ganhos com a midiática da nova imagem da cidade, ancorada na espetacularização da festa, e a quantidade de dinheiro que eventos dessa natureza fazem circular compensariam os altos investimentos alocados. Por outro lado, quando se faz menção a altos investimentos públicos em festas populares, questiona-se a sua contrapartida no contexto da nova racionalidade administrativa das municipalidades na contemporaneidade. As festas juninas espetacularizadas em pequenas cidades contribuem para o desenvolvimento urbano? Quais os limites do empreendedorismo urbano como forma de gestão aplicado a pequenas cidades da Bahia?

O que justificaria os investimentos públicos municipais seria a promoção da imagem da cidade para além do recorte espacial regional, notadamente no contexto atual, no qual se verificam, de forma progressiva, importantes avanços nos sistemas informacionais e comunicacionais.

A divulgação da imagem da cidade em eventos culturais lastreados midiaticamente é uma estratégia adotada não apenas por centros urbanos metropolitanos ou de médio porte, como também pelos situados nos patamares inferiores da hierarquia urbana

No período das festas juninas, cidades baianas como Cruz das Almas, Amargosa, Cachoeira e Senhor do Bonfim, por exemplo, recebem milhares de pessoas, que alugam casas, hospedam-se em hotéis, em casas de amigos, ou que ficam na cidade ape-

nas um dia. Esse grande fluxo turístico contribui substancialmente para o aumento nas vendas em todos os segmentos comerciais dessas cidades. A dinamização do comércio formal e informal faz com que algumas pessoas consigam se manter durante meses com a renda auferida durante esses eventos, enquanto outros investem na construção ou reforma de suas casas, por exemplo.

A festa junina como megaevento é um exemplo de empreendedorismo que, segundo as municipalidades envolvidas, visa promover o desenvolvimento urbano a partir de uma manifestação festiva cíclica. Dessa forma, busca-se estimular os segmentos privados, o comércio formal e informal. Se na perspectiva da arrecadação de recursos captados como tributos sazonais as grandes festas juninas em pequenas cidades do território baiano não justificam os altos investimentos públicos, na perspectiva do marketing urbano e da oportunidade de geração de renda difusa e de empregos sazonais, os resultados são considerados exitosos pelos gestores públicos municipais. Segundo cálculos da Prefeitura de Amargosa, a festa junina, no seu conjunto, chega a movimentar em torno de R\$ 7 milhões a R\$ 8 milhões anualmente no município. Apesar de alguns moradores dos principais polos juninos criticarem o alto custo da festa, muitos se inserem no contexto mercadológico, aumentando sua renda com aluguel de casas, vendas de produtos ou prestando alguma modalidade de serviço.

Os gestores públicos dos principais polos juninos podem enfrentar pesadas críticas tanto da oposição

política quanto da população local caso resolvam diminuir a dimensão espacial e a espetacularidade das festas juninas. Por outro lado, critica-se o alto dispêndio com uma festa popular ao passo que se reivindicam melhorias em serviços urbanos básicos, como calçamento, iluminação, reformas de prédios públicos, entre outras. Paradoxalmente, censura-se o alto custo da espetacularização, mas, ao mesmo tempo, abomina-se a ideia de transformar o São João em uma festa pública mais simples. Será que os aportes financeiros da iniciativa privada poderão superar os investimentos públicos na promoção das megafestas juninas em pequenas cidades baianas? O aumento da participação do setor privado, evidentemente, vai depender das estratégias de captação de recursos empreendidas pelas municipalidades, das formas de participação nas festas e das possibilidades de potencializar os lucros com essa modalidade de evento. Ao se analisar a proposição de criar múltiplos polos para a festa junina na área urbana e a crítica daqueles que realçam os problemas atinentes à logística das festas, questiona-se: O empreendedorismo urbano, no tocante à organização de festas populares da atualidade, defendido por alguns gestores como uma forma atual de conduzir administrativamente os municípios, deve apresentar essa postura vertical ou os novos gestores devem ser articuladores junto aos vários segmentos sociais para organizar as festas juninas de forma mais participativa? Por que não se buscam parcerias ao estimular mecanismos autogestionários na concepção e organização de festas populares como o São João, para que esses eventos festivos sejam concebidos e organizados horizontalmente pelas comunidades? São questões para reflexão e aprofundamento em trabalhos futuros.

A ESPETACULARIZAÇÃO DAS FESTAS JUNINAS E A TURISTIFICAÇÃO SAZONAL

Turistificação, mercantilização e espetacularização são três conceitos que interagem e se complementam na contemporaneidade. Trata-se de três acepções analíticas que balizam a análise das novas (velhas) facetas do sistema capitalista, sobretudo em grandes cidades. O centro histórico de uma cidade, o Carnaval, uma determinada manifestação cultural podem ser espetacularizados turisticamente em uma

perspectiva mercadológica. No Brasil, nas últimas décadas, as festas viraram um bom negócio para comerciantes, cervejarias, donos de hotéis e políticos, que se projetam com a dimensão festiva e massiva de grandes eventos festivos, como já foi dito.

As festas juninas concentradas no espaço urbano de Cruz das Almas e Amargosa se ampliaram na década de 1990, quando o grupo liderado pelo falecido líder político Antônio Carlos Magalhães retomou a hegemonia política no estado e adotou uma política pesada de planejamento e divulgação das potencialidades turísticas materiais e imateriais da Bahia. A intenção era instituir um marco administrativo assentado em uma modalidade de economia do entretenimento turístico capaz de se constituir em alavanca política e em um instrumento de desenvolvimento regional e local. Essa política de promoção turística a partir da ação governamental centrou-se principalmente em Salvador e em algumas cidades do interior, como Porto Seguro, no Extremo Sul, e em outras cidades do Litoral Norte. Nesse contexto, alguns gestores públicos locais viram nas festas juninas a possibilidade de inserção no circuito turístico sazonal do estado. Os responsáveis pela ampliação e espetacularização midiática desses eventos foram as municipalidades que buscaram usufruir dos dividendos de uma política de valorização da atividade turística em âmbito estadual.

A espetacularização urbana das festas juninas em algumas cidades do território baiano na década de 1990 se processou em um contexto nacional de diversificação da modalidade turística e, em âmbito estadual, na turistificação dos lugares e na multipolarização turística. Dessa forma, ou se busca explorar eventuais potencialidades turísticas do lugar – prática geralmente ligada à valorização dos seus atributos naturais ou culturais –, ou se investe nas tradições culturais do lugar, que passam a ser vistas não como um patrimônio imaterial rememorado pelas suas práticas festivas, mas como um produto a ser vendido para turistas. Nesse contexto, retradicionalizam-se mercadologicamente determinadas manifestações festivas e se marginalizam midiaticamente práticas lúdico-culturais que não representam esse forte chamariz turístico.

A inserção de festas juninas espetacularizadas no espaço urbano é uma iniciativa das municipalidades que atuam na escala local e que se constituem em

um rebatimento de iniciativas adotadas na escala macro, como consequência dos novos ditames consumistas da contemporaneidade. Contudo, apesar de o arranjo estético-espacial das várias festas juninas urbanas da Bahia apresentar similaridades visíveis, existem especificidades no rebatimento local/regional que são exploradas por determinadas iniciativas adotadas pela macrogestão do território (governo federal ou das unidades federadas). Isso se dá a partir do diálogo teoria-empíria e de um enfoque analítico lastreado por uma leitura crítica da dinâmica territorial das festas juninas nos principais polos festivos do estado.

Podem-se apresentar dois exemplos de cidades baianas nas quais as festas juninas destoam não só pela sua dimensão espacial como também pela relevância das suas potencialidades culturais: Cachoeira e Cruz das Almas. Na primeira, desde a década de 1960, encontram-se registros da festa junina urbana ligada à tradicional Feira do Porto⁵, no Plano de Turismo para o Recôncavo Baiano. Dessa forma, cooptada ou não pela racionalidade mercadológica do turismo, pode-se afirmar que a festa junina em Cachoeira é uma tradição reinventada no/para o espaço urbano. A festa junina em Cruz das Almas pode ser considerada uma tradição reinventada pelos gestores públicos para atrair turistas de eventos para a cidade, que já era conhecida por causa da pirotecnia lúdica da guerra de espadas⁶. Já em Amargosa, a festa concentrada cresceu às expensas dos investimentos em publicidade, na apresentação de artistas conhecidos nacionalmente e no esforço de se fundir a grife cidade-jardim à marca do São João espetáculo.

⁵ A Feira do Porto é um evento socioeconômico e cultural secular. Nas imediações do antigo porto da cidade de Cachoeira, comercializam-se produtos tipicamente regionais, aproveitando-se o fluxo intenso de pessoas, sobretudo no período junino, quando se notava uma maior oferta de produtos. Aquela Feira do Porto como mercado periódico e evento cultural do passado, a partir do início dos anos 1970, se mesclou com a promoção turística das festas juninas por iniciativa da Bahiaturisa. Um dos pontos marcantes da Feira do Porto atualmente é a comercialização de artefatos cerâmicos.

⁶ A espada é um artefato pirotécnico simples que varia de 10 a 30 centímetros de comprimento, apresentando um diâmetro que pode variar de três a oito centímetros, feito da mistura de pólvora, enxofre, barro e limalha de ferro prensados em um pedaço de bambu. Possui um pequeno orifício em uma das extremidades que impulsiona o artefato de forma errante quando ocorre a combustão, produzindo uma luminosidade e um barulho característicos. Com a queima da pólvora ocorre o deslocamento em alta velocidade. O principal ponto de deflagração da tradicional guerra de espadas é a Praça Senador Temístocles Passos, a maior e mais importante de Cruz das Almas.

Nesse contexto, retradicionam-se mercadologicamente determinadas manifestações festivas e se marginalizam midiaticamente práticas lúdico-culturais que não representam esse forte chamariz turístico

O São João da cidade de Cruz das Almas foi notabilizado em âmbito nacional pela guerra de espadas. A partir do início dos anos 1990, inventou-se a tradição dos chamados “arraiás urbanos”. Essa modalidade de festa junina empreendida pelas municipalidades e deflagrada em praça pública se transformou rapidamente em uma estratégia para inserção da cidade, mesmo que periféricamente, no circuito festivo sazonal. Na referida década, acirra-se a competitividade urbana porque várias cidades que-rem realizar o São João urbano, o que contribuiu de forma substancial para o aumento dos cachês dos músicos de grande difusão midiática. A opção pelas festas juninas como tradição inventada muitas vezes ocorre a partir da sobreposição ou reinvenção de práticas festivas tradicionais, como as festas em louvor à padroeira ou as tradicionais lavagens de bairros. Para a turistificação das cidades, os segmentos diretamente interessados geralmente apresentam um receituário que consiste inicialmente em priorizar um determinado “produto” ou uma determinada especificidade local. Posteriormente, apresenta-se o conjunto de elementos históricos, artísticos, culturais e ambientais que representariam as eventuais potencialidades daquele lugar.

A necessidade e as possibilidades de turistificação do município de Amargosa, impulsionadas pelas festas de São João, aparecem de forma enfática no Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano. Os gestores públicos da referida cidade procuram associar eventuais potencialidades do turismo rural, do patrimônio material recente, como as edificações, e imaterial, como algumas festividades populares. Procura-se estimular uma associação entre o turismo de eventos, ecológico e rural para se viabilizar a perenização dessa atividade. Não existe, no entanto, um escalonamento sistematizado de ações e metas visando a uma eventual consolidação do processo de turistificação desse município. Entretanto, a análise de documentos oficiais e as atividades de campo permitem fazer algumas ilações sobre as etapas alcançadas e transpostas para efetivação da atividade turística. Um primeiro passo para atrair diferentes perfis de visitan-

tes é o investimento na diversificação da matriz programática das festas juninas. Nessas, mesclam-se o chamado forró eletrônico com festa de largo, tanto no espaço público quanto em arena privada, com o São João cultural dos folguedos folclóricos locais e a cenografia rural na montagem de cidades cenográficas. Essa característica já se constitui em um dos marcos do São João da cidade. Uma segunda etapa a se considerar é o aproveitamento racional da hipervisibilidade da cidade no clímax junino para divulgação do seu patrimônio paisagístico urbano e rural. Um terceiro momento foi o estímulo ao ecoturismo tanto no ciclo junino quanto ao longo do ano. A quarta etapa foi a requalificação urbana da Praça do Bosque, ponto nodal das festas juninas de Amargosa.

No primeiro semestre de 2008, foi lançado, para empresários operadores do *trade* turístico e para grande mídia nacional nos vários segmentos, na cidade de São Paulo e posteriormente em Buenos Aires, na Argentina, o projeto “São João da Bahia: a maior festa regional do Brasil”. O objetivo principal foi transformar as festas juninas do estado em um “produto turístico nacional”, capaz de minimizar os efeitos da baixa estação no mês de junho, quando o afluxo turístico sofre um decréscimo expressivo. Como Salvador, Ilhéus e Porto Seguro são os principais polos turísticos do estado e possuem aeroporto, essas cidades foram consideradas como centros juninos estruturantes dessa nova logística estatal para a turistificação das festividades do ciclo junino. Apesar de ocorrer uma circularidade interurbana e inter-regional (no âmbito do território baiano) de turistas, a despeito da incipiência do sistema de hospedagens em vários polos juninos interiores, o incremento turístico no ciclo junino na Bahia é um fenômeno tipicamente pontual e reforça polos turísticos já consolidados.

Segundo a Bahiatursa, no ano de 2007, o governo estadual investiu cerca de R\$ 3 milhões nas festas juninas. Estima-se que as cidades do interior movimentaram cerca de R\$ 500 milhões com os festejos de São João, segundo a Secretaria de Turismo. Em 2008, os investimentos estatais se elevaram para a cifra de R\$ 10 milhões (R\$ 4 milhões apenas em propaganda). Os números das festas do ciclo junino na Bahia são elevados: 1.700 viagens de ônibus intermunicipal por dia, 2.600 shows em

único dia, 300 mil carros cruzando o estado, além da geração de mais de 5.000 empregos novos, segundo a Secretaria do Turismo e a Bahiatursa. É importante destacar que, aumentando a quantidade de visitantes nos principais polos juninos da Bahia, é necessário aumentar também a quantidade de ônibus extras e de carros de passeio, o que contribuirá inevitavelmente para lentidão na fruição de tráfego em importantes rodovias federais e em dezenas de estradas estaduais. Diante desse quadro, questiona-se: Como se pode pensar em ampliar os objetivos do projeto turístico “São João da Bahia” se existem óbices infraestruturais relevantes? Trata-se, inegavelmente, de uma política de espetacularização turística de caráter sazonal, cuja expressividade dos números (de turistas, de dinheiro circulando, de veículos em circulação etc.) interessa em termos de imagem de “modelo administrativo empreendedor”, “promotor do desenvolvimento”. Seus resultados em termos de promoção de emprego e renda são pontuais e questionáveis. Já em termos de incremento dos lucros dos setores hoteleiros, dos circuitos empresariais e comerciais de modo geral e de projeção política são considerados relevantes.

REFLEXÕES FINAIS

Afirma-se, de forma recorrente, que as festas juninas da atualidade se mercantilizaram do ponto de vista econômico e se espetacularizaram. Todavia, as ilações analíticas nesse sentido devem ser feitas levando-se em conta as devidas especificidades dos grupos sociais envolvidos. Em relação às festas juninas privadas, pode-se afirmar que os altos lucros auferidos pelos empreendedores dessa modalidade festiva e pelas produtoras responsáveis por sua logística denunciam claramente o viés mercadológico. Entretanto, apesar da dimensão espacial e da natureza espetacular, as festas juninas urbanas, patrocinadas pelas municipalidades, representam uma alternativa de sobrevivência para alguns comerciantes formais e informais, a potencialização dos lucros para outros e a projeção da cidade como lugar festivo turistificado sazonalmente pelas prefeituras locais. Para as megaempresas que aproveitam o grande

potencial de consumo do período junino, como as cervejarias e as empresas de telefonia móveis, que pululam nos *outdoors* dos pontos de elevada visibilidade, evidentemente que essa modalidade festiva representa um grande negócio.

Os altos gastos com a promoção do São João urbano a partir da década de 1990 são justificados pelas municipalidades como necessidade de buscar novas alternativas de desenvolvimento local por meio do turismo de eventos. Dessa forma, vende-se a imagem da cidade que faz festa espetacularizada do presente, preservando os elementos culturais do passado, para que os eventos juninos não se transformem em uma extensão das festas de largo de Salvador. Evidentemente que não é só isso. Por trás da “identidade festiva” junina inventada nos gabinetes institucionais, existe o claro interesse de obter dividendos políticos.

Com a espetacularização e massificação das festas juninas no espaço urbano caminha-se para um “fordismo cultural”? Como as festas juninas estão ficando cada vez mais parecidas, esses eventos poderão continuar alimentando um fluxo turístico assentado na busca pela peculiaridade dos lugares? Os organizadores podem reinventar ou retraditionalizar práticas festivas para produzir uma especificidade, mesmo que residual. Deve-se destacar também o caráter reinventivo do povo brasileiro no sentido de apresentar novas facetas para as práticas e novos significados para o festejar no espaço urbano, mesmo considerando-se o poder da força racionalizadora das empresas, do estado e das prefeituras.

REFERÊNCIAS

- AMARGOSA. Prefeitura. *Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal de Amargosa*. Relatório de Leitura da Cidade – Parte I – Perfil Urbanístico local. Amargosa/BA, dez. 2006.
- BAHIA. Secretaria de Turismo. *Projeto São João da Bahia: a maior festa regional do Brasil*. Salvador: Bahiatursa, 2008.
- BENJAMIN, Walter. *Obras escolhidas I – Magia e técnica, arte e política. Ensaio sobre literatura e história da cultura*. Tradução de Sérgio Paulo Rouanet. 7. ed. São Paulo: Brasiliense, 1996.
- CÂMARA CASCUDO, Luís da. *Folclore do Brasil: pesquisas e notas*. Brasil. Lisboa: Fundo de Cultura, 1969.
- CASTRO, Janio Roque B. de. *Dinâmica territorial das festas juninas na área urbana de Amargosa, Cachoeira e Cruz das Almas - Ba: espetacularização, especificidades e reinvenções*. 2008. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2008.
- COMPANS, R. *Empreendedorismo urbano: entre o discurso e a prática*. São Paulo: Editora UNESP, 2005.
- CRUZ DAS ALMAS. Prefeitura. *Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Cruz das Almas*. Cruz das Almas; SPDE, 2001.
- _____. Adequação do Plano Diretor do Município de Cruz das Almas – Bahia a lei 10. 257 / 2001 – Estatuto da Cidade e MP 2.220 / 2001. Relatório 1 – versão preliminar. Cruz das Almas, mar. 2007.
- DEBORD, Guy. *A sociedade do espetáculo*. Tradução de Estela dos Santos Abreu. Rio de Janeiro: Contraponto, 1997.
- DELEUZE, G.; GUATTARI, F. *Mil Platôs: capitalismo e esquizofrenia*. Tradução de Peter Pál Pelbart e Janice Caiafa. São Paulo: Ed. 34, 1997. v. 5.
- HARVEY, David. *A condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. Tradução de Adail Ubirajara Sobral e Maria Stela Gonçalves. São Paulo: Loyola, 1992.
- JACQUES, P. Berenstein. Elogio aos errantes: a arte de se perder na cidade. In: JACQUES, P. Berenstein; JEUDY, H. Pierre. (Orgs.). *Corpos e cenários urbanos: territórios urbanos e políticas culturais*. Tradução de Rejane Janowitz. – Salvador: EDUFBA / FAUFBA, 2006.
- _____. *Espetacularização urbana contemporânea. Cadernos PPG-AU/FAUFBA: territórios urbanos e políticas culturais*, Salvador, v. 2, n. esp. 2004.
- LEFEBVRE, Henri. *A vida cotidiana no mundo moderno*. Tradução de Alcides João Barros. São Paulo: Ática, 1991.
- _____. *O direito à cidade*. Tradução de Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Moraes, 1991.
- RUBIM, Antônio A. Canelas. *Espectáculo*. In: RUBIN, A. A. Canelas (Org.). *Cultura e atualidade*. Salvador: EDUFBA, 2005. p. 11-28.
- SÁNCHEZ, F. *A reinvenção das cidades para um mercado mundial*. Chapecó: Argos, 2003.
- SANTOS, Milton. *A natureza do espaço: técnica e tempo: razão e emoção*. São Paulo: Hucitec, 1999.
- SERPA, Angelo. *O espaço público na cidade contemporânea*. São Paulo: Contexto, 2007.
- SUBIRATS, Eduardo. *A cultura como espetáculo*. Tradução de Eduardo Brandão. São Paulo: Nobel, 1989.
- TUAN, Yi – Fu. *Topofilia*. Um estudo da percepção. Atitudes e valores do meio ambiente. Tradução de Livia de Oliveira. São Paulo: DIFEL, 1980.
- VAINER, C. Pátria, empresa e mercadoria. Notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. In: ARANTES, O.; VAINER, C.; MARICATO, E. *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. Petrópolis. Vozes, 2000. p. 75-103.

Urbanização e produção de cidades na Bahia: reflexões sobre os processos de estruturação e reestruturação urbana

Janio Santos^A

Resumo

O objetivo deste artigo é discutir as alterações pelas quais as cidades baianas passaram, nas últimas décadas, entendendo que essas mudanças incidiram diferenciadamente nos seus espaços urbanos, configuradas pelo reconhecimento de uma complexidade maior no conteúdo da urbanização. Essa dinâmica tem como alicerce o amadurecimento das relações capitalistas na Bahia, como expressão de seus avanços no território brasileiro, o que produz e reproduz novas relações de trabalho e de produção. Tais transformações devem ser associadas a três aspectos: as ações políticas; os ditames e a mobilidade do capital; e as novas relações tempo-espaço, aliadas à constituição de um novo cotidiano. Ocorrem dois processos como consequência: a reestruturação das cidades médias e modificações na estruturação das pequenas. Em ambas, ao mesmo tempo em que se fortalece seu papel no bojo do capitalismo, evidenciam-se a precarização das condições de vida dos trabalhadores, a segregação urbana, a expansão do tecido urbano e a terciarização. Especificamente nas médias, verificamos novos conflitos entre (e inter) o centro antigo e as novas expressões da centralidade urbana, bem como dinâmicas de fragmentação socioespacial.

Palavras-chave: Urbanização. Bahia. Estruturação. Reestruturação. Cidade.

Abstract

The aim of this article is to consider the changes that have taken place over recent decades in Bahian cities, recognizing that these changes have varied in different urban spaces and have been shaped by an acknowledgement of the greater complexity within the contents of urbanisation. This dynamic is founded on the maturing of capitalist relationships in Bahia, in an expression of how they have advanced across Brazil, that produce and reproduce new relationships in work and production. These transformations are associated with three aspects: political activities; the dictates and the mobility of capital; and the new temporal-spatial relationships that are allied to the construction of a new daily life. Two processes occur as a consequence: the restructuring of medium-sized towns and the modification of the structuring of small towns. Both processes strengthen the role of the surge of capitalism as well as providing evidence for the precariousness of workers' living conditions, urban segregation, urban growth and outsourcing. In the medium-sized towns particularly we see new conflicts between (and amongst) the old centre and new expressions of urban centrality, as well as the dynamics of socio-spatial fragmentation.

Keywords: Urbanisation, Bahia, Structuring, Restructuring, City.

INTRODUÇÃO

Nas últimas décadas, observamos profundas transformações nas cidades baianas, como consequência de alterações que vêm se desdobrando em várias escalas. Além do fato de o estado da Bahia

consolidar-se como uma unidade federativa majoritariamente urbana, produto de novas relações de trabalho e de produção que foram engendradas durante todo o século XX, novos aspectos da vida e dinâmica das cidades passaram a fortalecer o que Lefebvre (1991) chamou como “sociedade urbana”.

As pesquisas geográficas vêm demonstrando que, simultaneamente à legitimação do papel das grandes metrópoles na rede urbana brasileira, nas

^A Doutor em Geografia pela Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho (Unesp); mestre em Geografia pela Universidade Federal da Bahia (UFBA); professor assistente da Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia (UESB). janiosantos@yahoo.com.br

três últimas décadas, um fenômeno importante vem ocorrendo: o crescimento das pequenas e médias cidades. Ele é provocado, por um lado, pelas políticas de planejamento que, segundo Rochefort (1998), visam “reordenar o território”, desacelerando o crescimento das grandes cidades e interiorizando o “desenvolvimento” dos espaços urbanos; por outro, pelo estágio de “saturação metropolitana” que, em função da concentração espacial das atividades econômicas, resultou num processo de massiva centralização de atividades, aspecto em si desestabilizador da metrópole como centro de comando.

Notamos que as cidades pequenas e médias também desempenham papéis importantes na rede urbana. Enquanto as primeiras possuem a função de articular os centros do capital e de comando (metrópoles globais, nacionais e regionais) aos menores núcleos urbanos, as segundas possuem uma integração maior e, possivelmente, mais complexa com o campo e com a vida nos menores aglomerados urbanos, como as vilas e os pequenos povoados.

Com base nos argumentos supramencionados, desenvolvemos estas reflexões visando analisar quais são as transformações que vêm ocorrendo no processo de produção dos espaços urbanos localizados na Bahia, especificamente nas pequenas e médias cidades, bem como nas vilas, sedes dos distritos. Para isso, também buscamos entender quais são os elementos que influenciam o conteúdo da urbanização desse estado na atualidade.

Tais indagações fazem parte das discussões desenvolvidas no Grupo Urbanização e Produção de Cidades na Bahia, constituído por pesquisas que vêm sendo realizadas sobre algumas áreas urbanas desse estado. Além de avançar nas reflexões sobre os processos e dinâmicas que ocorrem na escala intraurbana, essa sistemática tem o propósito de fortalecer o debate sobre as cidades baianas, contribuindo com novas ponderações sobre as mudanças no processo de urbanização. Essas considerações são oriundas das investigações empíricas, até porque carecemos de averiguações sobre tais questões.

A interpretação do fenômeno é desenvolvida com base nos pressupostos teóricos e metodológicos fundamentados pelo materialismo histórico e dialético, apontando que a materialidade das con-

dições exprime as relações entre os homens, ao mesmo tempo em que entre eles e a natureza. Se a dialética materialista aparece como um arcabouço metodológico, não pode ser desarticulada da teoria, pois essa é para a teoria a sua dimensão prática, e a teoria é para aquela o sustentáculo epistemológico.

A URBANIZAÇÃO NA BAHIA: QUESTÕES INICIAIS

No século XX, aconteceu um fenômeno importante na Bahia, como de resto em outras partes do Brasil e do mundo. Face às profundas mudanças que culminaram na industrialização, paulatinamente, passamos de uma sociedade essencialmente rural para uma sociedade cada vez mais urbana. Em 2007, segundo a ONU, o número de pessoas que viviam em áreas urbanas no mundo superou o das que residiam em áreas rurais (SANTOS, J., 2008b). Portanto, a cada dia reafirma-se a lógica de que a cidade é o centro de comando do mundo atual.

Se, no Brasil, essa conversão ocorreu entre as décadas de 1960 e 1970, como aponta Janio Santos (2008b), na Bahia, esse processo aconteceu mais tardiamente. Só no início da década de 1980, de acordo com os dados do IBGE, a concentração da população urbana superou a que vivia no campo (Gráfico 1). Segundo o censo de 2000, 66,12% da população vivia nas áreas urbanas, sendo que mais de 18,66% estava concentrada em Salvador e 17,61% nos municípios que possuíam, no contexto histórico, mais de 100 mil habitantes.

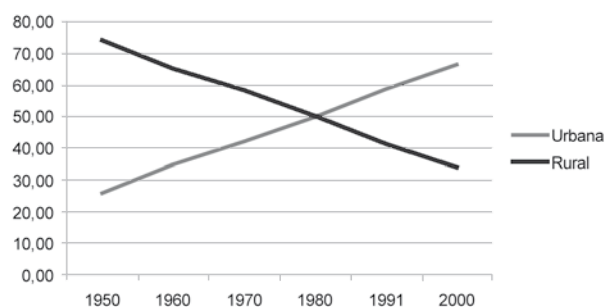


Gráfico 1
População Urbana e Rural (%)
Bahia – 1950/2000

Fonte: IBGE, Censo Demográfico.

Isso está relacionado ao fato de que o processo de urbanização contemporâneo sofreu forte influência das mudanças ocorridas a partir do século XVIII, em função da Primeira Revolução Industrial, bem como de outras mudanças decorrentes desse fenômeno, ainda no século XIX, como alterações no sistema de circulação e comunicação. O que verificamos, após esse contexto histórico, foi um contundente e paulatino amadurecimento do capitalismo no mundo, segundo Janio Santos (2008b, p. 38).

Sposito (2004), ao analisar o conceito de urbanização, deixa evidente a necessidade de apartarmos o seu uso indistinto frente às inferências de profissionais da Engenharia, Arquitetura, Economia e mesmo da Geografia, reduzindo-o, por exemplo, ao entendimento sobre as transformações que ocorrem no espaço urbano sob uma dimensão técnica ou relacionada às variabilidades na dimensão demográfica. Sua complexidade só pode ser apreendida com base na discussão sobre as múltiplas transformações que ocorreram na relação entre a sociedade e a natureza ao longo da história, pressupondo uma divisão técnica, social e territorial do trabalho.

Ainda segundo Sposito (2004, f. 34) devemos entender que

[...] a urbanização é um processo, e, como tal, deve ser lida enquanto um movimento espaço temporal [...]. Essa preocupação é retomada aqui, porque não há possibilidade de apreensão da urbanização, como processo complexo que se constitui, sem se analisarem as múltiplas conexões possíveis entre o tempo e o espaço, não apenas considerando a sucessão e a sincronia, mas também o descompasso e a arritmia que marcam o movimento que, no real, articula essas duas dimensões da existência.

Janio Santos (2008b), ao analisar os elementos que influenciam a materialização das cidades na sociedade contemporânea, argumenta que estamos sob a égide de uma urbanização cuja complexidade é maior, sem querer dizer que, anteriormente,

não obtivesse certo grau de complexidade. O referido autor afirma que, na atualidade, em função de diversos aspectos, há uma superposição de processos e dinâmicas, que, por sua vez, decorrem em alterações profundas no modo como tais espaços urbanos estão sendo estruturados.

A ascensão do modo capitalista de produção foi um registro relevante para a urbanização mundial, sendo uma das características do período moderno. A apropriação da natureza e sua

conversão em mercadoria são os indícios de que a sociedade e a natureza foram (re)configuradas e (des)configuradas em sincronia com a veicidade do processo de reprodução do capital.

No Brasil, como em outras partes do mundo, a hegemonia do capitalismo incidiu direta e visivelmente nas cidades, alterando, mormente, seu conteúdo e sua estrutura urbana já no início do século XX. O fortalecimento do papel que as cidades passaram a desempenhar na organização da sociedade, da produção e do espaço foi, sem dúvida, a maior expressão desse contexto histórico. Entretanto, foi a partir da década de 1940 que o território brasileiro passou por mudanças realmente profundas em sua urbanização que, por sua vez, influenciaram na estruturação das cidades, sobretudo, das metrópoles. Esse processo foi desencadeado, principalmente, pela instauração de uma nova conjuntura política, econômica e social, com consequências no “desenvolvimento” econômico do país.

Todas essas vicissitudes fizeram com que o processo de estruturação das cidades baianas, nas últimas quatro décadas, sofresse alterações que, aliás, não estão sendo devidamente acompanhadas pelos pesquisadores preocupados com o debate sobre a produção do espaço urbano. Assim, precisamos avançar nessas investigações para entendermos a égide sob a qual o processo de produção das cidades localizadas na Bahia vem sendo influenciado.

Notamos que, se quisermos encontrar os novos elementos que estão acarretando mudanças no processo de estruturação das pequenas e médias

idades baianas, devemos analisar, por meio de escalas diferentes, as modificações ocorridas: (1) nas ações políticas que, direta ou indiretamente, implicaram e ainda implicam o reordenamento do território baiano, pensando, nesse caso, na atuação do Estado nas esferas municipal, estadual e federal; (2) nos ditames do capital comercial, industrial, financeiro, agrário e imobiliário, cuja mobilidade em busca de novos meios de reprodução, da realização da mais-valia – que está completamente alinhavada à continuidade de seu sistema produtivo –, resulta em alterações nas dinâmicas e processos econômicos que influenciam a lógica, a forma e a estrutura urbanas; e (3) na mobilidade do trabalho, nas relações tempo-espço e na reprodução da vida cotidiana, que demonstram e reproduzem as faces atuais do urbano no mundo contemporâneo. Elas são particularizadas pelo caso que estamos analisando, desvelando hodiernas expressões dos processos de fragmentação e segregação socioespacial, precarização das condições de vida, periferização e reestruturação urbana, mediados pelos conflitos de classes.

Esse conjunto de mecanismos supramencionados, que implicam uma análise dos nexos que alicerçam as formas de organização do espaço, do território e da produção, perpassando leituras sobre os elementos políticos, econômicos e sociais, em nossa concepção, teve como consequência mais importante a constituição, no período contemporâneo, de uma urbanização cuja complexidade é maior. Concomitantemente, como aponta Jânio Santos (2008b), isso revela que, no caso da Bahia, tais modificações demonstram um amadurecimento do próprio capitalismo, como consequência do avanço de suas relações no território brasileiro.

Desse modo, para quem deseja pesquisar as cidades ou outros espaços urbanos existentes na Bahia, o grande desafio é articular as dinâmicas e processos que ocorrem no conteúdo da urbanização – o que indica pensar o que é geral – com os verificados no âmbito intra e interurbano – o que é particular. Cabe, assim, investigar as consequências de tais modificações tanto na rede urbana, ou

seja, nos mecanismos e lógicas que articulam as cidades no território, quanto no espaço intraurbano.

PENSANDO AS CIDADES MÉDIAS, PEQUENAS E AS VILAS NA BAHIA

No Brasil, a década de 1970 foi um momento marcante, na medida em que foram enfatizadas as perspectivas de planejamento territorial

A discussão sobre a importância das cidades médias e pequenas na rede urbana vem ganhando expressiva contribuição de vários pesquisadores. É uma preocupação

que possui uma trajetória vinculada, em nível global, ao planejamento territorial. No Brasil, a década de 1970 foi um momento marcante, na medida em que foram enfatizadas as perspectivas de planejamento territorial tendo como ponto de partida o papel das cidades médias na rede urbana, principalmente por meio do Plano Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (II PND), na vigência do governo militar (PONTES, 2001, p. 569).

Atualmente, o papel das cidades médias e pequenas na rede urbana brasileira tem ganhado novos significados. Os problemas decorrentes da concentração de atividades diversas nas metrópoles e os questionamentos sobre os indicadores ideais de qualidade de vida (re)significaram a discussão sobre tais categorias de áreas urbanas.

A compreensão de que os processos e as transformações que se realizam no plano político e econômico produzem o espaço urbano tendo-o como condição para sua reprodução e que esse, por sua vez, tem papel relevante no processo de reprodução da sociedade conduz o debate sobre as cidades pequenas e médias para além de uma discussão da organização do território. Ao mesmo tempo em que sua expansão territorial representa o fortalecimento de novos pontos na rede urbana, traz consigo um debate profícuo sobre planejamento territorial, involução metropolitana e condições materiais de reprodução da vida.

Nas discussões sobre as cidades pequenas e médias, uma das questões mais complexas talvez seja a precisão de seu conceito e da sua classificação no contexto da rede urbana. Salutarmente, estabelecer parâmetros e variáveis para definir o que seria uma pequena ou média cidade não é (como

outrora não foi) algo consensual, mesmo que as divergências sejam um tanto quanto sutis.

No caso das cidades médias, é um parâmetro para os diversos autores a compreensão de que elas exercem função como centro regional numa determinada rede urbana, de acordo com o potencial demográfico, a situação, o raio de ação e o nível de especialização dos serviços e atividades produtivas. Além disso, têm a capacidade de articular-se aos centros de decisões sem, necessariamente, depender das cidades dentro da sua unidade administrativa cuja ordem “hierárquica” é superior. Como os parâmetros demográficos utilizados para classificar uma cidade média devem ser definidos segundo o espaço e o tempo¹, bem como é preciso considerar todas as ressalvas atinentes a esses e outros indicadores, compreender-se-á como cidades médias aquelas que possuíam entre 50 mil e 500 mil habitantes, com base no Censo Demográfico de 2000, segundo dados do IBGE.

Com base nesses argumentos, segundo os dados do IBGE, em 2000, 18 áreas urbanas possuíam

entre 50 mil e 500 mil habitantes na Bahia (Tabela 1). Entretanto, dentre essas, Camaçari, Lauro de Freitas e Simões Filho não devem ser consideradas como cidades médias, porque estão localizadas na região metropolitana e sofrem influência de Salvador, uma metrópole regional que polariza as cidades circunvizinhas. Além dessas, Guanambi, Valença e Itapetinga – como outras cujo padrão demográfico (possuem quase 50 mil habitantes) e o papel regional são muito próximos, como Itamaraju, Senhor do Bonfim, Jacobina, Irecê, Itaberaba e Serrinha –, apesar de exercerem importantes papéis, também são casos que merecem uma análise mais acurada, se não quisermos incorrer em equívocos analíticos. Portanto, para fins de análise nestas reflexões, só estamos considerando as demais como cidades médias porque estão completamente relacionadas àqueles parâmetros que mencionamos acima, que não se limitam ao tamanho demográfico.

No caso das pequenas, talvez a questão seja mais complexa, porque parece ser mais fácil definir o que não é do que o que é uma cidade pequena.

Tabela 1
Áreas urbanas com 50.000 a 500.000 habitantes na Bahia
População da cidade, urbana, rural e municipal, valores absolutos – 2000

Anos	População absoluta			
	Cidade ¹	Urbana	Rural	Municipal
Alagoinhas	110.751	112.440	17.655	130.095
Barreiras	100.085	115.784	16.065	131.849
Camaçari	114.633	154.402	7.325	161.727
Feira de Santana	419.816	431.419	49.530	480.949
Guanambi	50.784	54.003	17.725	71.728
Ilhéus	154.624	162.277	59.850	222.127
Itabuna	191.184	191.184	5.491	196.675
Itapetinga	51.453	55.182	2.749	57.931
Jequié	126.906	130.296	16.906	147.202
Juazeiro	125.286	133.278	41.289	174.567
Lauro de Freitas	108.595	108.595	4.948	113.543
Paulo Afonso	82.584	82.584	13.915	96.499
Porto Seguro	64.295	79.619	16.102	95.721
Santo Antônio de Jesus	66.245	66.245	11.123	77.368
Simões Filho	76.905	76.905	17.161	94.066
Teixeira de Freitas	97.928	99.128	8.358	107.486
Valença	51.816	55.884	21.625	77.509
Vitória da Conquista	215.182	225.545	36.949	262.494

Fonte: IBGE, Censo Demográfico de 2000.

Nota 1: Apenas os dados da população urbana do Distrito-sede.

¹ Na década de 1970, algumas pesquisas indicavam que as cidades médias possuíam entre 50 e 250 mil habitantes.

Em nossas pesquisas, a par de todas as ressalvas feitas acima e com base apenas nos dados da população da cidade, consideramos como pequenas aquelas que possuem, no caso do estado da Bahia, população inferior a 50 mil habitantes, também segundo o Censo Demográfico de 2000, de acordo com o IBGE.

Se definir o que é uma pequena cidade no território baiano levanta questionamentos, as vilas, sedes distritais, trazem consigo nós de complexidade maiores sobre os quais, porém, pretendemos trazer algumas considerações no final das pesquisas. Talvez a maior complexidade nesse caso seja pensar o conteúdo do “urbano” encontrado nessas áreas, em função de, em algumas, haver a presença incipiente dos elementos que, comumente, caracterizariam a vida urbana. De qualquer modo, utilizaremos como definição o decreto-lei de 2 de março de 1938, que compreende como vila toda sede distrital, desconsiderando qualquer padrão demográfico.

Ainda com base nesses padrões demográficos encontrados nas áreas urbanas baianas, reconhecemos os sérios limites que a definição utilizada pelo decreto-lei de 2 de março de 1938 possui quando determina o que é cidade ou vila pela questão político-administrativa. Do mesmo modo quando o IBGE, pelos seus indicadores estruturais, define o que é urbano e o que é rural.

Todavia, se os padrões demográficos, junto com demais, servem como elementos para sistematizarmos as investigações realizadas sobre as características das áreas urbanas existentes no território baiano, nosso foco de interesse não está centrado em definir o que é ou não urbano ou rural no estado, nem em saber qual o critério mais adequado para “definir” uma cidade, preocupações levantadas por Veiga (2002). Como apontou Carlos (2003), esses debates não contribuem para desvendarmos o que deve ser central na análise da Geografia Urbana: as contradições que marcam as relações de reprodução no capitalismo contemporâneo e os rumos que o processo de produção do espaço urbano toma.

Desse modo, com base nas pesquisas que vêm sendo realizadas sobre as cidades baianas, nosso

caminho de reflexão será entender como as transformações que ocorrem no processo de urbanização redefinem os espaços internos das cidades localizadas na Bahia, dialeticamente sendo por esses redefinidos, alicerçado pelo desvendar dos conflitos de classes, num mundo que é fortemente marcado pela propriedade privada.

Talvez a maior complexidade seja pensar o conteúdo do “urbano” encontrado nessas áreas, em função de, em algumas, haver a presença incipiente dos elementos que, comumente, caracterizariam a vida urbana

A ESTRUTURAÇÃO E A REESTRUTURAÇÃO DO ESPAÇO URBANO NA BAHIA

Janio Santos (2008a) argumenta que a discussão sobre as mudanças na estrutura urbana deve considerá-la como algo dinâmico, não como um elemento estático que compõe a organização da cidade. Assim, para o autor,

Entendemos a estrutura urbana, hoje, significa pensá-la, primeiro, enquanto um produto da dialética entre produção do espaço e reprodução social, no sentido de exprimir a materialidade da reprodução da sociedade, a partir da urbanização. Por outro lado, esse processo, na escala intra-urbana, coaduna-se com as ações políticas, sociais, econômicas que engendram a trama das relações tecidas, definindo a estruturação da cidade, e sendo por essa definido (SANTOS, J., 2008a, p. 81).

Villaça (2001) e Sposito (2004) ressaltam preocupação em precisar o uso das expressões estruturação urbana e estruturação das cidades, compreendendo-as como conceitos devidamente articulados, mas que, entretanto, possuem características diferentes e desempenham papéis distintos na análise urbana.

As observações de Sposito (2004) também contribuem para essa discussão, quando a autora opta por abordar ambos os termos, respectivamente, como correlatos aos processos e às formas, o que corrobora sua discussão sobre conceito de urbanização e cidade. Contudo, destaca que se deve pensar sobre essas conceituações sem perder de vista, “[...] evidentemente, que essa distinção tem a intenção, apenas, de destacar o que se toma como prevalente, em cada momento da análise, porque

não há estruturação urbana sem estruturação da cidade e vice-versa” (SPOSITO, 2004, f. 312).

Assim sendo, vamos articular a proposta de Sposito (2004) à de Milton Santos (1996) utilizando a expressão estruturação urbana para identificar o conteúdo e as contradições, continuidades e descontinuidades, ações e reações associadas ao processo de urbanização. Essa estruturação urbana é entendida com base no sistema de ações que garante a reprodução do espaço urbano, ao mesmo tempo em que por esse passa a ser determinada. E a expressão estruturação da cidade para identificar a materialização de tais processos, continuidades e descontinuidades territoriais, ações e reações, no nível intraurbano, pensando no sistema de objetos.

A princípio, as decorrências mais importantes das mudanças no conteúdo da urbanização, aspectos que mencionamos alhures, no processo de estruturação das pequenas áreas urbanas localizadas na Bahia, conseqüentemente, na própria estrutura urbana, são: a expansão do tecido urbano, a segregação socioespacial, o aprofundamento das desigualdades entre as classes, a terciarização econômica e o crescimento das áreas centrais, a divisão territorial do trabalho na escala intraurbana e a valorização de novas áreas fora do centro.

Antes de aprofundarmos nossas considerações sobre tais alterações, é necessário destacar que, em todos os casos das pequenas áreas urbanas que analisamos na Bahia, há uma intrínseca relação entre o campo e a cidade. Ou seja, a dinâmica urbana é “alimentada”, dialeticamente alimentando a rural, o que torna inexorável a necessidade de encontrarmos novos caminhos metodológicos, objetivando superar a visão dual que separa o campo da cidade. Assim sendo, por mais que, como sistemática para as nossas reflexões, estejamos separando o que concerne à população rural, urbana, da cidade e municipal, o entendimento sobre o modo como é engendrado o processo de estruturação das pequenas cidades e das vilas no território baiano perfaz-se articulando esses contingentes demográficos. Isso se dá por meio da investigação sobre o

modo como a mobilidade do capital e da produção, intermediada pelas ações políticas, interfere e é interferida pela dinâmica da sociedade, permitindo observar relações intraurbanas integradas às relações entre essas e o seu entorno, principalmente, o que consiste ao município como um todo.

No que concerne à expansão das áreas urbanas menores, diferente do que certas concepções reducionistas e acríticas apontam, não é esse processo em si

que decorre na intensificação da segregação socioespacial, fenômeno que vem se acentuando nas pequenas cidades da Bahia, sobretudo nas que estão sob a égide de reestruturações/deseestruturações econômicas regionais, expansão do agronegócio e das políticas de incentivos fiscais. O que estamos verificando é o aprofundamento das desigualdades entre as classes, materializado na divisão territorial do trabalho, na escala intraurbana, pela constituição de novos espaços residenciais e equipamentos urbanos relativamente² mais sofisticados, fortalecendo a separação entre ricos e pobres.

Nesse mesmo sentido, cresce a mercantilização da terra na Bahia, para os casos que estudamos, mediante a conversão da terra rural em urbana, o que torna mais evidente a ação dos loteadores e dos especuladores imobiliários nas pequenas cidades. Assim, novas relações se tecem no interior dessas cidades, mediadas pela propriedade privada e pelo mercado dos espaços urbanos.

Se o “rolo compressor” é a abertura de novas possibilidades, conseqüentemente de espaço, para empresas agrícolas, comerciais e industriais – fomentadas pelo estado, nas esferas estaduais e municipais, e por interesses das elites locais –, na “esteira” do processo verifica-se o empobrecimento da classe trabalhadora, exprimindo, dentre outros aspectos, uma contemporânea e complexa mobilidade do trabalho entre campo e cidade, seja na escala do município, da região, do estado ou do país, fortemente influenciada pela mobilidade do capital. Ademais, ocorre uma precarização das condições

Essa estruturação urbana é entendida com base no sistema de ações que garante a reprodução do espaço urbano, ao mesmo tempo em que por esse passa a ser determinada

² É necessário considerar que estamos tratando de uma pequena cidade.

de trabalho, conseqüentemente da vida urbana, uma negação do direito ao ócio e uma sujeição aos interesses políticos locais.

Adicionada a esses aspectos, sob certa ótica como produto deles, verificamos uma “terciarização” (SANTOS, J., 2008b) da economia que, no caso das pequenas áreas urbanas, se revela pela expansão das áreas centrais, ratificando a massificação do consumo. Desse modo, constatamos o crescimento do tecido terciário (SANTOS, J. 2008b), a proliferação do trabalho autônomo e a presença de um setor terciário informal.

Nos núcleos urbanos baianos cuja população não ultrapassa os três mil habitantes, sejam cidades ou vilas, apesar das poucas pesquisas que realizamos e encontramos, a princípio, pode-se apontar que, aos poucos, mediante a expansão do tecido urbano, é superada a baixa divisão territorial das atividades no plano intraurbano. Aumenta-se o número de equipamentos urbanos e se engendra a lógica dos loteamentos e a decorrente conversão da terra rural em urbana.

Contudo, percebe-se que a cidade contemporânea acentuou seu papel enquanto locus da reprodução econômica, sem deixar de ser o espaço de reprodução da vida. Cada vez mais, os espaços na/cidade são alterados para atender a essa lógica, que não é nova, mas que apresenta uma roupagem nova, um simulacro hodierno. A produção do espaço urbano vem elevando a canalização de investimentos para sua reprodução no nível da economia, em detrimento de outros interesses coletivos. Isso também põe no centro do debate as trilhas e os novos rumos da urbanização, os rumos da sociedade urbana, que dá notoriedade à discussão sobre o processo de reestruturação urbana.

Essas reflexões adquiriram maior vigor, na análise geográfica, nas últimas décadas, em função de todas as transformações pelas quais vem passando a cidade. Mas, como destacou Villaça (2001), nem sempre com a devida preocupação sobre as especificidades do processo nos níveis intraurbano e interurbano.

Como foi observado acima, em nossa concepção, o termo estruturação urbana está associado às contradições, continuidades e descontinuidades, ações e reações associadas ao processo de urbanização; e a estruturação da cidade à materialização de tais processos, continuidades e descontinuidades territoriais, ações e reações, no nível intraurbano. Desse modo, os termos reestruturação urbana e reestruturação da cidade, respectivamente, correspondem ao urbano e à cidade.

Até o início do século XX, as cidades tinham como característica essencial uma estrutura urbana “mononuclear”, que era suporte e produto da divisão social, técnica e territorial do trabalho em escalas diferentes. Como expressão dessa realidade, as relações entre o centro e a periferia constituíam-se como a base da reprodução da vida cotidiana cidadina, bem como marcavam a estrutura urbana desse período.

Em função das mudanças acima mencionadas, ocorridas no processo de urbanização, percebe-se que o conteúdo das centralidades e das periferias urbanas passou por transformações que, por sua vez, influenciaram no processo de produção da estrutura urbana. No caso do Brasil, as áreas centrais adquiriram funções diferenciadas, face ao surgimento de novas centralidades urbanas; as metrópoles, em geral, reduziram percentualmente sua produção industrial e atenuou-se o crescimento populacional; e, principalmente, houve uma explosão no setor dos serviços urbanos, mormente os associados às novas tecnologias e ao capital financeiro. Vinculadas ao processo de reestruturação urbana e das cidades, tais dinâmicas devem ser consideradas de forma articulada, na medida em que são indissociáveis, mesmo que não ocorram, necessariamente, de modo correlato no tempo, como afirma Sposito (2004).

Na Bahia, verificamos o processo de reestruturação urbana e da cidade, em estágio mais avançado, em Salvador, metrópole regional, fenômeno estudado por Janio Santos (2008b) e que não é nosso interesse discutir neste artigo. Todavia, ele

A produção do espaço urbano vem elevando a canalização de investimentos para sua reprodução no nível da economia, em detrimento de outros interesses coletivos

ganha maiores contornos nas principais cidades médias, aliás, um aspecto pouco estudado pelos geógrafos³. É interessante perceber que, sob certo ângulo, as consequências desse fenômeno nessas cidades parecem ser as mesmas das verificadas nas pequenas áreas urbanas: a expansão urbana, a segregação socioespacial, o aprofundamento das desigualdades entre as classes, a terciarização econômica e o crescimento das áreas centrais, a divisão territorial do trabalho na escala intraurbana e a valorização de novas áreas fora do centro. Porém, tais decorrências ultrapassam bastante no que concerne aos contornos que o processo de reprodução do

espaço urbano adquire, sobremaneira em função da diferença no papel que as cidades médias exercem na rede urbana e no contexto regional/estadual. Isso possibilita entendermos que, se o processo de urbanização é o mesmo, o modo como as cidades são produzidas, contraditoriamente, reproduzindo o processo de urbanização, é significativamente diferente.

Também no caso das cidades médias baianas, verificamos uma relação entre o campo e a cidade que é indissociável. Contudo, prevalece a lógica de que a dinâmica intraurbana está articulada a uma área rural mais ampla e a uma sobreposição de redes que intermedeia os pequenos núcleos urbanos às metrópoles regionais, nacionais e globais, o que não quer dizer que essa articulação também não possa ocorrer numa pequena cidade. Argumenta-se, apenas, que essa lógica é prevalente nas cidades média. Assim sendo, à população da cidade, somam-se amplos contingentes demográficos regionais, que, atraídos pela mobilidade de um capital que não mais está tão circunscrito à escala regional – porque é maior a escala da produção – e por interesses políticos e das elites locais, influenciam no modo como a cidade vinha sendo estruturada, o que revela, a nosso ver, uma profunda ruptura no processo, ou seja, uma reestruturação.

³ Informações fundamentadas nas pesquisas realizadas pelo Grupo Urbanização e Produção de Cidades na Bahia.

No bojo dessas mudanças, além da expansão do tecido urbano, a análise sobre o processo de reestruturação das cidades médias revela uma profunda segregação socioespacial. No entanto, isso é majorado por dinâmicas que alteram o conteúdo

As consequências desse fenômeno nessas cidades parecem ser as mesmas das verificadas nas pequenas áreas urbanas: a expansão urbana, a segregação socioespacial, o aprofundamento das desigualdades entre as classes, a terciarização econômica e o crescimento das áreas centrais, a divisão territorial do trabalho na escala intraurbana e a valorização de novas áreas fora do centro

e a morfologia das suas periferias urbanas⁴, áreas que deixam de ser apenas associadas às classes de baixa renda, recebendo a classe média, uma elite urbana local e fortes investimentos do poder municipal e do setor imobiliário. Nesse sentido, um duplo fenômeno ocorre: a autosegregação, com a proliferação de condomínios fechados e o surgimento de dinâmicas de fragmentação

socioespacial, concomitante à expansão das áreas pobres, nesse caso indicando uma lógica que aumenta os focos de miséria e a precarização das condições de vida da classe trabalhadora.

Expandem-se, portanto, a ação dos loteadores, que não é um fenômeno novo nas cidades médias baianas, mas que passa a constituir a mercantilização das terras urbanas, sustentada pela lógica da escassez, da sua produção como raridade (CARLOS, 2001). Assim, cresce de modo inexorável a ação dos especuladores e incorporadores imobiliários nessas áreas urbanas, no contexto atual, vinculada a um capital que não está mais circunscrito à escala local e mesmo regional. Esse processo produz novos desejos e necessidades, pela produção de equipamentos urbanos, como shopping centers, ou moradias, como os condomínios horizontais fechados e as edificações. Também nas cidades médias da Bahia, a atuação desses grupos, junto com o Estado, torna-se o motor do processo de reestruturação urbana e da cidade, como aponta Janio Santos (2008b), analisando o caso de Salvador.

Em função do próprio amadurecimento das relações capitalistas em certas áreas da Bahia, bem como dos interesses das empresas em abrir novas frentes visando ampliar a margem e a esfera dos

⁴ No sentido de distantes em relação às áreas centrais.

seus lucros – haja vista as condições fiscais que o estado vem fornecendo e a ampla mão de obra barata –, as cidades médias passam a ser focos de atração de um capital comercial, agrário, industrial, imobiliário e financeiro, que, como já mencionamos, está associada a escalas que vão além da estadual. Mas ressaltamos que, em número de estabelecimentos, prevalecem as empresas cujo capital é de origem local ou regional. Apesar dos limites que os da-

dos e as informações possuem, o valor agregado de algumas empresas comerciais, industriais ou agrícolas de maior porte supera significativamente o montante de todo o município, influenciado nos dados revelados pelo PIB (Produto Interno Bruto) e “desrevelando” uma concentração do capital em mãos empresariais. De qualquer forma, isso também pode ser verificado em alguns pequenos municípios do estado.

Essa mobilidade do capital também gera a mobilidade do trabalho, produzindo novas lógicas de deslocamento de pessoas entre o campo e a cidade. Mas, se nas cidades médias tornam-se evidentes e contundentes os efeitos da precarização e desregulamentação do trabalho, expressos pelo crescimento maciço das áreas e das formas de pobreza, também nesses locais os movimentos de luta contra essa lógica ficam mais sólidos. Assim, relativamente, são mais expostos e combatidos, que nas pequenas cidades, os interesses da elite; e se tornam mais fortes as reivindicações contra os movimentos de opressão, bem como as lutas pelo direito à cidade, ao campo e a uma vida mais digna.

Outra esfera do processo de reestruturação ao qual as cidades médias baianas estão submetidas, que está inexoravelmente associada às dinâmicas anteriormente mencionadas, é a mudança na lógica da centralidade urbana. Em função do crescimento demográfico, da massificação do consumo e da própria reestruturação do capitalismo, amplia-se o número de áreas centrais nas cidades médias, constituindo uma lógica de maior competitividade tanto no interior de uma própria área central, quanto entre áreas centrais. Contudo, por mais que novas áreas terciárias estejam surgindo,

em todos os casos baianos, é clarividente que o centro principal prevalece como maior provedor de produtos, serviços e de empregos, mesmo que ainda não tenhamos dados concretos sobre a espacialidade dessas informações. É muito provável

Essa mobilidade do capital também gera a mobilidade do trabalho, produzindo novas lógicas de deslocamento de pessoas entre o campo e a cidade

que, percentualmente, em função da oferta de novos postos de trabalho e da instalação de estabelecimentos fora das áreas centrais, esteja ocorrendo uma diminuição relativa do poder que o

centro exerce sobre a cidade média.

A causa principal dessa perda relativa é, por um lado, a chegada de grandes equipamentos – como shopping centers, megaestabelecimentos de autosserviços, bem como espaços de lazer destinados à elite –, processo que só foi verificado nas cidades médias localizadas na Bahia a partir da década de 1990, período em que também cresceu a atuação do setor imobiliário. Isso porque, em geral, tais equipamentos, especialmente os shopping centers, geram forte valorização do solo. Por outro lado, também ocorrem casos em que o deslocamento de antigos serviços públicos e a instalação de novos resultam na alteração da lógica da centralidade urbana.

Nas cidades médias, observamos um crescimento territorial maior das áreas centrais que nas pequenas, também indicando uma “terciarização” da economia e uma ampliação do consumo, denotando índices maiores de proliferação do trabalho autônomo e, principalmente, da presença do setor informal. Também verificamos a formação de um novo centro, mormente no caso das áreas urbanas maiores, decorrente da ação do setor imobiliário, articulada aos empreendedores de shopping centers; e o surgimento de subcentros terciários nas áreas pobres e elitizadas da periferia urbana. Isso é produto e condição da própria lógica da centralidade urbana, que deixa de se expressar unicamente por uma relação centro e periferia, para revelar uma centralidade que é simultaneamente poli – porque é constituída por várias áreas – e multi – porque tais áreas, na realidade, revelam conflitos e interesses diferentes, que reproduzem as desigualdades entre as classes.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

É importante observarmos que, nas últimas quatro décadas, as cidades baianas passaram por importantes alterações, como produto de modificações oriundas de escalas diferentes, mas que também incidem diferenciadamente em cada espaço urbano. Isso configurou um período de maior complexidade no conteúdo da urbanização, tendo como alicerce o amadurecimento das relações capitalistas na Bahia, sobretudo como expressão do avanço de tais relações no próprio território brasileiro. Por outro lado, reproduziu e reproduz novas relações de trabalho e de produção no espaço geográfico, engendradas, mormente, no final século XX e início do século XXI, o que constitui movimentos hodiernos da vida e dinâmica da sociedade e transforma tanto o urbano quanto as cidades.

Assim, se quisermos acompanhar tais transformações nos espaços urbanos do estado da Bahia, é necessário investigar, articuladamente, três aspectos: as ações políticas, que enlaçam a atuação do poder governamental na esfera municipal, estadual e federal; os ditames e a mobilidade do capital; e os deslocamentos dos trabalhadores, as relações tempo-espaço e a própria reprodução da vida cotidiana.

Com base nessas investigações, percebemos que tais mudanças tiveram como consequência dois processos distintos e relacionáveis: a reestruturação das cidades médias e modificações na estruturação das pequenas cidades. O primeiro altera a lógica que perdurou nas cidades médias durante décadas, que foi a relação centro-periferia, sobrepondo e articulando novas dinâmicas territoriais urbanas. Por outro lado, as mudanças na estruturação das cidades de pequeno porte, dentre outros aspectos, constituem um novo conteúdo no “urbano” verificado nessas tipologias de cidades.

Desse modo, as cidades baianas, tanto as médias quanto as pequenas, ao mesmo tempo em que fortalecem seu papel no processo de reprodução das relações capitalistas – mediadas pelo avanço do processo de privatização do solo urbano e da separação entre quem controla a produção e quem vende a força de trabalho –, tornam mais evidentes as precárias condições de vida dos trabalhadores,

a segregação urbana, a expansão do tecido urbano e a terciarização, acompanhada pela terceirização. Especificamente nas cidades médias, verificamos novos conflitos inter e entre o centro antigo e as novas expressões da centralidade urbana, bem como dinâmicas de fragmentação socioespacial.

REFERÊNCIAS

- CARLOS, A. F. A. A. . Seria o Brasil “menos urbano do que se calcula?”. *Revista Geosp*, n.13, São Paulo, 2003. _____.
- Espaço-tempo na metrópole: a fragmentação da vida cotidiana*. São Paulo: Contexto, 2001.
- IBGE. Rio de Janeiro, 2009. Disponível em: <<http://www.ibge.org.br>>. Acesso em: 5 jan. 2009.
- LEFEBVRE, H. *O direito à cidade*. São Paulo: Moraes, 1991.
- PONTES, B. As cidades médias brasileiras: os desafios e a complexidade do seu papel na organização do espaço regional (década de 70). In: SPOSITO, M. E. B. (Org.). *Urbanização e cidades: perspectivas geográficas*. Presidente Prudente: [s.n.], 2001. p. 569-607.
- ROCHFORT, M. *Redes e sistemas: ensinando sobre o urbano e a região*. São Paulo: Hucitec, 1998.
- SANTOS, Janio. Estrutura e estruturação urbana: reflexões para a análise geográfica. *Revista Terra Livre*, n. 30, São Paulo, 2008a, p. 59-82.
- _____. *A cidade poli(multi)nucleada: a reestruturação do espaço urbano em Salvador*. 2008. 402 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2008b.
- SANTOS, Milton. *A natureza do espaço*. São Paulo: Hucitec, 1996.
- SPOSITO, M. E. B. *O chão em pedaços: urbanização, economia e cidades no Estado de São Paulo*, 2004. 504 f. Tese (Livre Docência) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2004.
- VEIGA, J. E. da. *Cidades imaginárias: o Brasil é menos urbano do que se calcula*. Campinas/SP: Editores Associados, 2002.
- VILLAÇA, F. *Espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel/FAPESP, 2001.

Reestruturação urbana em cidades médias e pequenas do Recôncavo a partir da instalação da Universidade Federal do Recôncavo da Bahia

Wendel Henrique^A
Elissandro Santana^B
Hiram Fernandes^C

Resumo

Constatamos uma expansão, nos últimos cinco anos, de instituições federais de ensino superior, pela criação e implementação de universidades, institutos e *campi* avançados, principalmente em cidades médias e pequenas do interior do Brasil. Esse processo tem alterado significativamente a estrutura e a morfologia urbana dessas cidades, buscando dinamizar as economias locais e regionais. Os novos objetos, funções e moradores também modificam o cotidiano dessas cidades, pois carregam consigo o urbano para lugares produzidos e preenchidos pelos conteúdos rurais. Nosso recorte está geograficamente localizado no Recôncavo baiano e vinculado à criação e instalação da Universidade Federal do Recôncavo da Bahia (UFRB) em Cachoeira, Cruz das Almas e Santo Antônio de Jesus.

Palavras-chave: Cidades médias. Cidades pequenas. Recôncavo baiano. Universidade Federal do Recôncavo da Bahia.

Abstract

This article is concerned with the expansion in federal institutions of higher education over the last five years, the creation and implementation of universities, institutions and advanced campuses, principally in small and medium-sized towns in inland Brazil. This process has significantly altered the structure and urban morphology of these towns and seeks to invigorate the local and regional economy. New objects, functions and residents also alter daily life in these towns, since they bring the urban to locations that are produced and inhabited by rural constituents. The study is located geographically in the Recôncavo Basin and connected to the creation and establishment of the Federal University of the Bahian Recôncavo (UFRB) in Cachoeira, Cruz das Almas and Santo Antônio de Jesus.

Keywords: Medium-sized towns. Small towns. Recôncavo basin. Federal University of the Bahian Recôncavo.

INTRODUÇÃO

Os últimos cinco anos são marcados por uma expansão da oferta de vagas, da criação de *campi* avançados de instituições federais de ensino superior (universidades e institutos) e instalação de

novas universidades federais, principalmente em cidades médias e pequenas do interior do país. A expansão das instituições federais possibilita maior acesso à educação, mas também tem alterado significativamente a estrutura urbana (conteúdo) e a própria morfologia das cidades (forma) que recebem esses novos *campi*. O plano morfológico, segundo Capel (2002), compreende os elementos básicos que constituem a estrutura material da cidade e são produzidos nas esferas sociais, econômicas, políticas e sociais. As transformações nesse campo têm relação direta com o que Sposito (2001)

^A Doutor e mestre em Geografia pela Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho (Unesp); professor adjunto III da Universidade Federal da Bahia (UFBA); coordenador do Grupo de Pesquisa Cidade, Território e Planejamento (Citeplan). wendelh@ufba.br wendelh@ufba.br

^B Graduando em Geografia pela Universidade Federal da Bahia (UFBA); bolsista do Programa Institucional de Bolsas de Iniciação Científica (Pibic/CNPq). etsantana@yahoo.com.br

^C Graduando em Geografia pela Universidade Federal da Bahia (UFBA); bolsista do Programa Institucional de Bolsas de Iniciação Científica (Pibic/CNPq). hiramfsf@yahoo.com.br

denomina de (re)estruturação da cidade, que compreende a expansão da mancha urbana com a abertura de novas vias de circulação e o adensamento das áreas edificadas. O plano morfológico, portanto, relaciona-se com o espaço construído. No plano dos conteúdos, são inseridas novas funções, relacionadas diretamente à educação, bem como novos comércios e serviços vinculados aos moradores que chegam a essas cidades, notadamente professores e estudantes universitários. O plano dos conteúdos constitui-se no uso e apropriação do espaço. A construção do espaço e seus usos e apropriações não estão em campos dicotômicos, hierárquicos ou complementares. São, em realidade, duas categorias sobrepostas, concomitantes e dialéticas que participam da produção do espaço.

As ações que movem a produção do espaço nessas cidades correspondem às tentativas dos agentes públicos (estado e União) de dinamização e transformação das economias urbanas locais e

regionais. Entretanto, os novos objetos, funções e moradores também modificam, em alguns casos profundamente, o cotidiano dessas cidades, muitas delas ainda fortemente atreladas ao mundo rural. Segundo Lefebvre (1973), o rural é caracterizado por uma organização social orgânica, que constitui uma forma particular de produção e uso do espaço, mais atrelada à subsistência, à cooperação e às pequenas trocas. O cotidiano é mediado pelo tempo da natureza, mais lento, e as relações sociais são familiares. O autor destaca que o rural não é um modo de produção, estando sujeito às determinações dos modos de produção vigentes e sobrepostos. Portanto, os espaços rurais não são mundos isolados, imutáveis. Estão sujeitos, no período histórico atual, às pressões das formas industriais, urbanas e capitalistas de produção agrícola. A expansão da oferta da educação superior leva consigo a expansão da urbanidade e do urbano para cidades produzidas e preenchidas pelos conteúdos rurais¹.



Figura 1
Localização da área de estudo

¹ Para Lefebvre (1973, p. 140-141), "la ciudad proyecta sobre el terreno una sociedad, una totalidad social o una sociedad considerada como totalidad, comprendida su cultura, instituciones, ética, valores, en resumen sus supraestructuras, incluyendo su base económica y las relaciones sociales que constituyen su estructura propiamente dicha. [...] en la ciudad se materializan, se encarnan en obras, obras que, como fácilmente se comprende, son los monumentos, edificios públicos y privados, en los cuales y a través de los cuales la sociedad global se presenta o se representa; muy frecuentemente constituyen símbolos".

Nesse texto, trazemos para discussão os resultados obtidos até o momento sobre a expansão do Sistema Federal de Educação Superior (SFES)², geograficamente localizado no Recôncavo baiano, vinculados à criação e instalação da Universidade Federal do Recôncavo da Bahia (UFRB) em Cachoeira, Cruz das Almas e Santo Antônio de Jesus (Figura 1)³.

Os estudos sobre as três cidades (Cachoeira, Cruz das Almas e Santo Antônio de Jesus) foram pautados na realização de inúmeros trabalhos de campo, tanto para observação direta da morfologia das cidades quanto para a aplicação de questionários e entrevistas. Também foram efetuados levantamentos bibliográficos, cartográficos e de dados estatísticos no IBGE, Ministério das Cidades (Sistema Nacional de Indicadores Urbanos – SNIU) e Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia (SEI).

Os resultados alcançados até o momento possibilitam a compreensão dos principais processos de (re)estruturação urbana e da morfologia dessas cidades, principalmente a partir da ótica dos moradores. Constituem-se em informações e ideias que podem embasar futuros processos de planejamento e gestão municipal e regional.

CONCEITUANDO E APRESENTANDO AS CIDADES ESTUDADAS

O estudo das cidades médias no Brasil vem recebendo destaque cada vez maior em virtude das especificidades que elas desenvolvem e que as caracterizam.

² O Sistema Federal de Educação Superior (SFES) é formado pelo conjunto das instituições federais, estaduais, municipais e particulares dedicadas ao ensino superior, tanto na modalidade presencial quanto no sistema à distância (EAD).

³ Destacamos o desenvolvimento de uma pesquisa mais ampla cujo objetivo geral é compreender as transformações que a expansão do Sistema Federal de Ensino Superior (SFES) traz para as cidades médias e pequenas da Bahia. Salientamos que se trata de uma pesquisa de longo prazo, onde buscaremos expandir os estudos sobre a (re)estruturação urbana e da morfologia das cidades vinculadas à expansão do ensino superior e demais localidades que receberam instalações do SFES, como Amargosa (o quarto campus da UFRB, onde ainda não iniciamos as pesquisas dessa primeira fase); Barreiras e Vitória da Conquista (campi da UFBA); e Juazeiro (campus da Univasf). Merece crédito, nesse processo, o papel das instituições vinculadas ao Governo do Estado da Bahia – como a Universidade do Estado da Bahia (Uneb) – 24 campi; a Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia (Uesb) – três campi; a Universidade Estadual de Santa Cruz (Uesc) – um campus; e a Universidade Estadual de Feira de Santana (UEFS) – um campus –, bem como as instituições particulares, na modalidade presencial e, principalmente, à distância (EAD), também desenvolvida em instituições públicas estaduais e federais, como a Universidade Aberta do Brasil (UAB). A questão da instalação dos polos de EAD nas médias e pequenas cidades do Recôncavo já está sendo trabalhada em nossas pesquisas, mas ainda em fase inicial.

Entretanto, ainda não estão difundidos os estudos sobre as pequenas cidades, espaços ainda dominados pelo cotidiano rural e que estão à margem do avanço do agronegócio e da agricultura modernizada.

Sobre as cidades médias, mais do que possuírem níveis populacionais considerados médios – o que apenas as definiriam quanto a seu porte –, podem ser caracterizadas por apresentar uma particular combinação entre o tamanho demográfico e funções que as colocam em um papel intermediário na rede urbana.

Acrescentamos a essa ideia as modificações na morfologia das próprias cidades, as quais recebem formas e objetos até então exclusivos de núcleos maiores, como os loteamentos e condomínios fechados. Essa é a situação, por exemplo, de Santo Antônio de Jesus, que conta com 21 loteamentos ou condomínios fechados. Dessa forma, cabe ressaltar que, para se definir uma cidade média, como afirma Soares (2007), é necessário analisar o contexto territorial e as diferentes realidades socioespaciais em que está inserida.

Apresentando os contextos de nossa área de estudo, o município de Cachoeira, segundo a contagem populacional realizada em 2007 pelo IBGE, possui 32.252 habitantes e, de acordo com Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil, em 2000, apresentava uma renda per capita média de R\$ 119,5. Ainda segundo o Atlas do IDH, em Cachoeira, a proporção de pobres era de 58,6%, e, em relação ao acesso a serviços básicos, 57,6% dos domicílios urbanos possuíam água encanada; 86,1%, energia elétrica; e 84,1% desses domicílios eram servidos por coleta de lixo. O Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDH-M) é 0,681 (2000). Do ponto de vista populacional, Cachoeira se configura como uma cidade de pequeno porte. Em função do acervo arquitetônico histórico urbano, o sítio da cidade foi tombado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) no início dos anos de 1970 e hoje está sendo foco de ação do Programa Monumenta (Ministério da Cultura) na recuperação do casario e de logradouros públicos. Apesar do porte e da porcentagem de população urbana ser de 50,6% (2007), a instalação da UFRB e a ação do Monumenta, bem como os projetos de turismo étnico (Ministério do Turismo),

têm dinamizado a oferta de serviços e comércio em Cachoeira, conectando-a com os espaços da economia internacionalizada. Dessa forma, apesar de ser pequena, Cachoeira apresenta algumas funções e conexões de uma cidade média.

Santo Antônio de Jesus, em 2007, possuía 86.876 habitantes, distribuídos por uma área de 259 km². O município tem 86,4% da população vivendo em área urbana. Esse núcleo é reconhecido por ser um importante centro de serviços e comércio no Recôncavo baiano. Apesar do tamanho da população não ser significativo, colocando-a no início do intervalo quantitativo de classificação de cidade de porte médio, do ponto de vista funcional, Santo Antônio de Jesus, por sua articulação regional ou por sua situação geográfica, apresenta características de uma cidade média consolidada.

A terceira cidade da área de estudo é Cruz das Almas, que, de acordo com a contagem de população de 2007, possuía 54.827 habitantes distribuídos em uma área municipal de 151 km². O Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDH-M) é 0,723, segundo o PNUD/2000, colocando o municí-

pio em posição privilegiada no estado da Bahia. A classificação de Cruz das Almas é intermediária à de Cachoeira e Santo Antônio de Jesus, tanto em relação ao seu porte quanto às funções e à articulação exercidas na rede urbana, uma vez que não concorre com as atividades comerciais de Santo Antônio de Jesus, mas apresenta outras funções de articulação regional, como no comando das ações da UFRB, com a localização da reitoria da universidade em seu espaço urbano.

Apesar da proximidade dos municípios estudados com a Região Metropolitana Salvador, bem como de Feira de Santana, duas importantes áreas de desenvolvimento industrial, Cruz das Almas e Santo Antônio de Jesus configuram-se, atualmente, como centralidades importantes na articulação regional do Recôncavo. As atividades desenvolvidas nessas duas cidades indicam ainda uma articulação complementar e não dependente com Feira de Santana ou com a Região Metropolitana de Salvador. Dessa forma, constatamos a configuração de típicas cidades médias.

Considerando apenas o elemento demográfico, os dados das Tabelas 1 e 2, para todo o contex-

Tabela 1
População dos municípios da Região Econômica do Recôncavo – 1970-2007

Municípios	1970 (Total)	1980 (Total)	1991		2000		2007		
			Total	Urbana	Total	Urbana	Total	Urbana	% Pop. Urbana
Santo Antônio de Jesus	39.726	51.583	64.331	52.855	77.368	66.245	84.256	72.799	86,4
Cruz das Almas	28.814	37.347	45.858	30.908	53.049	39.604	54.827	46.018	83,9
Santo Amaro	46.411	57.931	54.160	40.894	58.414	44.505	58.028	43.312	74,6
Nazaré	21.780	23.599	25.954	20.491	26.365	23.011	26.506	23.107	87,2
Maragogipe	41.038	41.260	38.811	20.472	40.314	21.043	42.079	22.368	53,2
Muritiba	28.133	31.122	24.534	14.709	30.644	17.905	27.212	17.151	63,0
Cachoeira	27.382	27.953	28.290	14.193	30.416	15.831	32.252	16.304	50,6
Castro Alves	46.716	50.465	26.773	13.187	25.561	14.647	24.437	13.977	57,2
Saubara	-	-	8.016	5.469	10.193	10.076	11.051	10.665	96,5
São Félix	13.253	15.243	12.182	7.420	13.699	8.748	15.302	10.080	65,9
São Felipe	19.205	18.678	20.107	6.906	20.228	8.250	20.265	8.931	44,1
Conceição do Almeida	21.854	18.407	18.542	7.659	18.912	8.318	17.684	8.243	46,6
Sapeaçu	12.629	12.939	15.192	6.347	16.450	7.524	16.518	8.090	49,0
Governador Mangabeira	12.941	17.004	17.859	5.338	17.165	6.684	19.828	7.271	36,7
Salinas da Margarida	6.366	7.766	8.891	3.902	10.377	4.611	13.090	5.713	43,6
Aratuípe	8.167	7.475	7.811	3.738	8.381	4.787	8.507	5.453	64,1
Jaguaripe	10.147	10.874	13.840	3.943	13.422	4.632	16.207	5.319	32,8
Cabaceiras do Paraguaçu	-	-	14.523	1.846	15.547	3.305	17.502	4.056	23,2
Muniz Ferreira	6.007	6.049	6.280	2.524	6.941	3.301	6.990	3.223	46,1
Varzedo	-	-	8.662	1.704	8.673	2.627	9.054	3.063	33,8

Fonte: Sistema Nacional de Indicadores Urbanos, 2000; IBGE, 2007.
Org. Santana e Henrique, 2009.

Tabela 2
Participação dos municípios na população regional

Municípios	Participação na população regional		Desempenho no período
	1970	2007	
Santo Antônio de Jesus	10,2	16,2	Aumento de 6,0%
Cabaceiras do Paraguaçu		3,4	Aumento de 3,4%
Cruz das Almas	7,4	10,5	Aumento de 3,1%
Saubara		2,1	Aumento de 2,1%
Varzedo		1,7	Aumento de 1,7%
Salinas da Margarida	1,6	2,5	Aumento de 0,9%
Governador Mangabeira	3,3	3,8	Aumento de 0,5%
Jaguaripe	2,6	3,1	Aumento de 0,5%
Sapeaçu	3,2	3,2	Estável (0,0%)
Muniz Ferreira	1,5	1,3	Decréscimo de 0,2%
Nazaré	5,6	5,1	Decréscimo de 0,5%
São Félix	3,4	2,9	Decréscimo de 0,5%
Aratuípe	2,1	1,6	Decréscimo de 0,5%
Santo Amaro	11,9	11,1	Decréscimo de 0,8%
Cachoeira	7,0	6,2	Decréscimo de 0,8%
São Felipe	4,9	3,9	Decréscimo de 1,0%
Muritiba	7,2	5,2	Decréscimo de 2,0%
Conceição do Almeida	5,6	3,4	Decréscimo de 2,2%
Maragogipe	10,5	8,1	Decréscimo de 2,4%
Castro Alves	12,0	4,7	Decréscimo de 7,3%

Fonte: Sistema Nacional de Indicadores Urbanos, 2000; IBGE, 2007.
Org. Henrique, 2009.

to regional do Recôncavo, referentes à população total de seus municípios, reforçam a ideia da centralidade de Santo Antônio de Jesus e Cruz das Almas. Com esses dados, é possível constatar que o crescimento populacional dessas duas cidades é superior ao apresentado pelos demais municípios da região, com valores de 112% e 90%, respectivamente, para o período de 1970-2007. A população de Cachoeira teve um acréscimo de 17% em 37 anos. No tocante à participação dos municípios na população regional, nos anos 70, observamos que Castro Alves, Santo Amaro e Maragogipe ocupavam os três primeiros postos. Santo Antônio, Cruz das Almas e Cachoeira ocupavam a 4ª, 5ª e 7ª posição, respectivamente. Já em 2007, Santo Antônio de Jesus aparece em primeiro lugar, no tocante à participação regional, seguido por Santo Amaro e Cruz das Almas. Cachoeira fica na 5ª posição, apesar de ter perdido participação na população regional. Os municípios de Santo Antônio de Jesus

e Cruz das Almas, juntamente com outros três, aumentaram sua participação no total da população regional. Cabe destacar que, em 1989, três municípios foram criados: Cabaceiras do Paraguaçu se emancipou de Muritiba; Saubara se desmembrou de Santo Amaro; e Varzedo compreendia áreas de Santo Antônio de Jesus e Castro Alves.

Na Figura 2, apresentamos um gráfico com a evolução da população de oito municípios, entre 1991 e 2007, para ilustrar o aumento, estabilização ou decréscimo populacional nessas localidades. Nesse período, não ocorreram desmembramentos e criação de novos municípios na região, o que poderia levar a interpretações equivocadas dos números. A evolução mais significativa está visualizada para Santo Antônio de Jesus e Cruz das Almas, ilustrando a dinâmica intra e interurbana desses municípios. Já Santo Amaro, Castro Alves e Muritiba apresentam tendência de perda de população, segundo os dados da última contagem populacional de 2007. Os demais municípios apresentam um comportamento estabilizado, com tendência de crescimento em Cachoeira e Maragogipe.

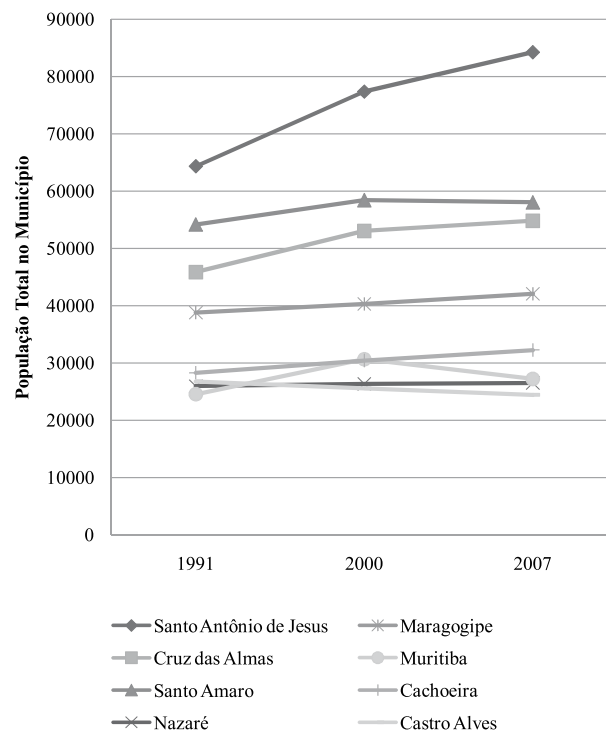


Figura 2
Evolução da população – 1991-2007

Fonte: Sistema Nacional de Indicadores Urbanos, 2000.
Org. Henrique, 2009.

Em relação à evolução da população, segundo dados da SEI⁴, a partir das informações do IBGE, as áreas urbanas de Castro Alves, Conceição do Almeida, Maragogipe, Muniz Ferreira, Muritiba, Santo Amaro e Saubara perderam população no período 2000-2007. Nazaré permaneceu estável, e as demais áreas urbanas apresentaram aumentos geométricos da população.

Na Tabela 3, os dados referentes ao IDH permitem uma visualização de informações sobre nossa área de estudo. Novamente Santo Antônio de Jesus e Cruz das Almas aparecem com dados superiores aos demais municípios, com destaque para os indicadores de renda e educação. No conjunto dos dados, observa-se que, segundo o IDH, a situação da maioria dos municípios é precária.

Tabela 3
Índice de Desenvolvimento Humano – 2000

Municípios	Índice de Desenvolvimento Humano, 2000	IDH - Renda, 2000	IDH - Educação, 2000	IDH - Longevidade, 2000
Cruz das Almas	0,723	0,679	0,845	0,645
Santo Antônio de Jesus	0,722	0,618	0,844	0,705
Santo Amaro	0,696	0,603	0,759	0,725
Cachoeira	0,693	0,591	0,785	0,701
Salinas da Margarida	0,675	0,554	0,785	0,688
Sapeaçu	0,675	0,537	0,832	0,657
Muritiba	0,672	0,554	0,738	0,725
Saubara	0,667	0,536	0,818	0,648
São Félix	0,660	0,558	0,785	0,637
Nazaré	0,657	0,579	0,748	0,645
São Felipe	0,656	0,630	0,712	0,627
Castro Alves	0,654	0,540	0,735	0,689
Governador Mangabeira	0,653	0,519	0,717	0,724
Conceição do Almeida	0,653	0,563	0,727	0,669
Maragogipe	0,650	0,492	0,762	0,696
Dom Macedo Costa	0,647	0,490	0,724	0,726
Muniz Ferreira	0,639	0,501	0,755	0,662
Varzedo	0,624	0,555	0,722	0,594
Jaguaripe	0,623	0,484	0,769	0,615
Aratuípe	0,588	0,513	0,681	0,569
Cabaceiras do Paraguaçu	0,582	0,457	0,672	0,617

Fonte: Sistema Nacional de Indicadores Urbanos, 2000.
Org. Santana, 2009.

A INSTALAÇÃO DA UFRB E A REESTRUTURAÇÃO DA REDE URBANA

A UFRB foi criada em 2005 (Lei Federal nº 11.151), a partir do *campus* de Cruz das Almas da UFBA, sendo instalada no ano de 2006, com uma constituição *multicampi*. Em Cachoeira está situado o Centro de Artes, Humanidades e Letras. O Centro de Ciências da Saúde da UFRB foi instalado

em Santo Antônio de Jesus. O Centro de Ciências Agrárias, Ambientais e Biológicas, o Centro de Ciências Exatas e Tecnológicas (substituição à antiga Escola de Agronomia da UFBA), assim como a reitoria, estão localizados em Cruz das Almas.

Nos diversos planos de análise e escalas de abordagem, observamos mudanças significativas nos papéis e funções desempenhados pelas cidades de Cachoeira, Cruz das Almas e Santo Antônio de Jesus, a partir da instalação da UFRB. Na escala interurbana, as modificações estão desenhando

⁴ Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia, disponível em: <http://www.sei.ba.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=429&Itemid=278>.

e reafirmando uma nova rede urbana no Recôncavo, a partir daquilo que Santos (1996) denominou de espaços luminosos e opacos.

Para entendermos as transformações que estão ocorrendo nas cidades de Santo Antônio de Jesus e Cruz das Almas, é necessário compreender o significado da rede urbana nesse processo. Segundo Corrêa (1997, p. 93):

[...] a rede urbana constitui-se no conjunto de centros urbanos funcionalmente articulados entre si. É, portanto, um tipo particular de rede na qual os vértices ou nós são os diferentes núcleos de povoamento dotados de funções urbanas, e os caminhos ou ligações os diversos fluxos entre esses centros.

Santos (1959) definiu o Recôncavo como a “região de cidades da Bahia”, pois o número de aglomerados urbanos nessa região sempre foi alto. Para esse autor, seriam 28 os municípios do Recôncavo: Alagoinhas, Aratuípe, Cachoeira, Camaçari, Castro Alves, Catu, Conceição de Feira, Conceição de Almeida, Coração de Maria, Cruz das Almas, Feira de Santana, Iará, Itaparica, Jaguaripe, Maragogipe, Mata de São João, Muritiba, Nazaré, Pojuca, Santo Antônio de Jesus, Santo Amaro, Santo Estevão, São Félix, São Felipe, São Francisco do Conde, São Gonçalo dos Campos, São Sebastião do Passé e Salvador. As regionalizações do Recôncavo são bastante diversas e, na atualidade, o governo do estado da Bahia trabalha com a ideia dos territórios de identidade.

No contexto histórico da rede de cidades do Recôncavo, Cachoeira sempre desempenhou funções comerciais importantes, sendo entreposto de mercadorias entre o sertão baiano e o porto de Salvador, articulando esses dois espaços tanto pelo transporte marítimo/fluviál quanto pelo ferroviário. Nesse período, a cidade de Cachoeira, segundo Santos (1959), ocupava a 5ª posição na estrutura hierárquica da rede urbana do Recôncavo e era considerada uma capital subregional. Santo Antônio de Jesus e Cruz das Almas ocupavam a 7ª e a 9ª posição, respectivamente, nessa proposta de estrutura da rede urbana de Santos (1959).

Na escala interurbana, as modificações estão desenhando e reafirmando uma nova rede urbana no Recôncavo, a partir de espaços luminosos e opacos

Com a mudança na matriz de transporte, a partir da substituição do transporte aquático e ferroviário pelo rodoviário e a consequente implantação de rodovias no Recôncavo, Santo Antônio de Jesus e Cruz das Almas passam a exercer papéis centrais na economia regional, com diversificação na oferta comercial e de serviços. Cachoeira assiste a um processo de estagnação econômica, esvaziamento populacional e ruralização, tanto da economia

quanto do cotidiano.

A primeira etapa de reestruturação, tanto no plano morfológico quanto no dos conteúdos, tem significados diferentes no conjunto das três cidades estudadas. De um lado, representam a ascensão de Santo Antônio de Jesus e Cruz das Almas na estrutura hierárquica da rede urbana. De outro, o recuo de Cachoeira. Essa situação define no Recôncavo um processo de decadência dos núcleos urbanos tradicionais baseados nas atividades comerciais mais simplificadas, no fluxo de mercadorias entre o sertão e o litoral baiano e na produção agrícola. Ao mesmo tempo, ocorre a promoção de outros núcleos vinculados aos novos sistemas de transporte que ligam toda a região centro-sul do país ao Nordeste, bem como ao comércio de produtos industrializados. Ou seja, a articulação exercida pelos novos centros (cidades médias) sai do domínio regional/estadual e alcança, nessa primeira etapa, a escala estadual/nacional. Nesse sentido, vale citar Dias (2007, p. 148), quando escreve que:

Os fluxos, de todo o tipo – das mercadorias às informações – pressupõem a existência de redes. A primeira propriedade das redes é a conectividade – qualidade de conexão –, que tem ou em que há conexão, ligação. Os nós das redes são assim lugares de conexão, lugares de poder e referência [...].

Como nós do sistema de transporte rodoviário, Santo Antônio de Jesus e Cruz das Almas ganharam relevância na rede urbana do Recôncavo, sendo que a primeira apresenta um maior destaque e um melhor desempenho econômico. Segundo a Associação Comercial e Industrial de Santo Antô-

REESTRUTURAÇÃO URBANA EM CIDADES MÉDIAS E PEQUENAS DO RECÔNCAVO A PARTIR DA
INSTALAÇÃO DA UNIVERSIDADE FEDERAL DO RECÔNCAVO DA BAHIA

nio de Jesus (ACISAJ), atualmente, existem mais de duas mil empresas na cidade atuando na atividade comercial formal, além de uma informalidade incalculável. Acrescente-se que a cidade também é conhecida popularmente como a “capital do Recôncavo”, justamente pela gama de funções que oferece às demais localidades em sua área de influência.

Para ilustrar novamente a preponderância de Santo Antônio de Jesus e Cruz das Almas na rede

urbana do Recôncavo, levantamos dados referentes ao PIB municipal (Tabela 4). Santo Antônio aparece na primeira posição, com um PIB municipal quase duas vezes maior que o do segundo colocado, Cruz das Almas. Cachoeira, em 2006, se encontrava na quarta posição em relação ao PIB municipal, mas a diferença em relação a Santo Amaro (3ª posição) vem caindo, em razão do crescimento de 62% e 43%, respectivamente, para o período de 2002 a 2006.

Tabela 4
PIB dos municípios do Recôncavo Sul⁵ – 2002-2006

Municípios	Produto Interno Bruto (R\$ milhões)				
	2002	2003	2004	2005	2006
Santo Antônio de Jesus	319,61	371,17	424,76	516,94	554,29
Cruz das Almas	196,22	182,96	203,54	252,12	282,14
Santo Amaro	151,86	175,48	184,85	209,29	216,28
Cachoeira	96,80	114,42	122,45	141,31	155,95
Maragogipe	75,14	83,30	96,86	115,43	148,62
Amargosa	74,16	87,58	96,77	105,01	119,67
Muritiba	60,92	71,04	81,86	95,47	101,93
Nazaré	56,82	63,48	69,97	86,74	96,20
Castro Alves	42,26	48,71	56,18	65,73	74,46
Governador Mangabeira	36,88	47,87	58,78	75,45	73,87
Laje	48,67	37,06	59,91	69,89	70,42
Brejões	50,68	62,17	63,18	86,29	69,68
Mutuípe	45,48	49,30	51,62	57,97	62,89
Ubaíra	40,23	45,02	47,89	53,82	60,21
São Felipe	33,63	39,85	43,31	52,31	60,15
Itatim	30,09	36,75	39,88	52,65	58,13
Sapeaçu	32,16	35,57	41,03	50,86	58,12
Conceição do Almeida	34,07	37,98	43,08	54,52	57,19
São Félix	32,56	36,03	39,74	47,38	56,98
São Miguel das Matas	31,45	50,55	51,37	42,66	56,63
Salinas da Margarida	27,17	31,56	35,07	41,27	46,48
Saubara	25,69	29,37	32,92	38,36	45,55
Jaguaripe	22,64	26,40	29,18	33,29	42,39
Cabaceiras do Paraguaçu	26,72	30,91	33,97	38,08	39,52
Jiquiriçá	21,22	24,04	25,92	32,02	35,25
Milagres	19,65	22,60	24,45	28,45	32,89
Varzedo	14,60	19,31	20,27	21,34	25,27
Elísio Medrado	14,13	17,06	18,43	19,31	25,20
Aratuípe	13,85	15,44	17,07	19,17	22,71
Santa Teresinha	14,00	15,72	21,44	19,48	21,25
Muniz Ferreira	12,88	15,34	16,66	17,13	19,29
Nova Itarana	10,32	12,11	13,02	16,44	17,09
Dom Macedo Costa	7,60	10,14	10,54	10,52	12,30

Fonte: SEI, 2009.
Org. Santana, 2009.

⁵ Mantivemos as diversas regionalizações que abrangem nossa área de estudo para ilustrar as dificuldades encontradas para a definição da região do Recôncavo.

No período atual, a rede urbana do Recôncavo está passando pela segunda etapa de reestruturação urbana e das cidades, com a instalação de novas formas e funções, bem como pela transformação nas estruturas sociais e econômicas dessa região. É possível afirmar que os municípios de Cruz das Almas e Santo Antônio de Jesus exercem o papel de centralidades na rede urbana do Recôncavo. Nesse sentido, Lefebvre (2008, p. 124) aponta:

Assim, cada época, cada período, cada modo de produção suscitou (produziu) sua própria centralidade: centro político, comercial, religioso, etc. Atualmente, a centralização se quer total. Ela concentra as riquezas, o poder, os meios do poder, a informação, o conhecimento, a informação, o conhecimento, a cultura etc.

No caso dessas cidades pequenas e médias que receberam a UFRB, os cursos diferentes levaram a uma especialização dos campi⁶. Entretanto, segundo Henrique (2008), “[...] com considerável concentração de orçamento e dos cursos em Santo Antônio de Jesus e Cruz das Almas, que no esboço da rede urbana de 1959 eram apenas os municípios posicionados no sétimo e nono lugar, respectivamente, considerados como ‘centros locais’”. Essa concentração de orçamento ocorre em função dos novos papéis desempenhados por essas cidades a partir dos anos 70 e sua afirmação dentro da seletividade dos espaços pelo capital. Ainda segundo Henrique (2008):

Estes espaços previamente selecionados passam a sofrer um grande adensamento técnico e informacional, com vistas a sua integração no sistema urbano ampliado e, em função destas condições, acabam por atrair cada vez mais investimentos, deixando excluídas as cidades e mesmo alguns espaços internos de uma cidade incluída nesse processo, como as periferias sociais.

AS TRANSFORMAÇÕES NA ESCALA INTRAURBANA

Na escala intraurbana, além das mudanças decorridas diretamente da instalação da Universidade

⁶ Não tivemos acesso aos critérios para definição dos cursos em todos os campi. Cruz das Almas já era um centro de referência na área de Ciências Agrárias; já Cachoeira, por ser uma cidade tombada, talvez justifique os cursos de História e Museologia.

Federal do Recôncavo (UFRB), outras modificações são observadas com a proliferação dos loteamentos e condomínios fechados e a mercantilização das festas juninas em espaços fechados.

Segundo Henrique (2008), a instalação dessas novas formas com novas funções – ou, como em alguns casos, a utilização de formas “antigas” para novas funções – não é planejada com a participação das comunidades locais, sendo comandada por agentes externos a essas cidades, o que se constitui numa verticalidade. Ou seja, a instalação desses novos objetos é dotada de conteúdos e finalidades exteriores às cidades que os recebem. As formas na atualidade são providas de força para criar ou determinar relacionamentos e, como afirma Santos (2003, p.188), “[...] as coisas adquiriram um tipo de poder que nunca haviam possuído anteriormente”.

Em Santo Antônio de Jesus, Cruz das Almas e Cachoeira, as vagas ofertadas no ensino superior com a instalação da UFRB, na maioria dos casos, não serão preenchidas pelas populações locais, pois elas ainda demandam melhoria na qualidade e no acesso à educação básica. Dessa forma, as vagas oferecidas na universidade, bem como as destinadas ao corpo técnico e docente, que requerem formação técnica e acadêmica qualificada, estão sendo preenchidas por populações migrantes, dotadas de maior disponibilidade econômica e que se deslocarão para as cidades em função do mercado de trabalho criado para e pela universidade.

Com a UFRB, essas cidades sofrerão um aumento demográfico, bem como das migrações cotidianas. Grande parte dos estudantes e professores universitários é oriunda de Salvador e de outras cidades próximas aos *campi*, realizando viagens diárias entre a localidade de moradia e a de estudo. De acordo com Corrêa (2007, p. 24), “[...] o desenvolvimento de novas funções urbanas, criadas por grupos locais ou regionais ou por interesses extrarregionais, suscita o aumento demográfico e a multiplicação de novas atividades não básicas ou das já existentes”.

Os novos moradores que, por possuírem maior poder aquisitivo, passarão a aquecer o mercado

local, provocam indiretamente um considerável efeito inflacionário nos preços dos bens e serviços. No mercado imobiliário, é constatado um aumento da demanda por moradia, em áreas de ofertas reduzidas, ampliando as ações especulativas que poderão “expulsar” as populações locais com menor poder aquisitivo para as áreas mais periféricas, sem infraestrutura básica. Esse fato também gera uma maior valorização das casas e terrenos no entorno da UFRB, além do surgimento de diversos serviços, como copiadoras, lanchonetes, mototáxi, pensionatos, entre outros.

Em Santo Antônio de Jesus, por exemplo, o asfaltamento das vias de acesso ao bairro onde se localiza a universidade está previsto para este ano (2009). Com isso, podemos prever o quanto a especulação imobiliária será forte nessa área. Atualmente, os preços dos aluguéis de casas e pensionatos próximos à universidade estão em torno de R\$ 300 a R\$ 500, valor considerado alto pelo porte da cidade, tanto pela localização quanto pela qualidade das residências. Em Cruz das Almas e Cachoeira, a situação referente ao aluguel e à aquisição de casas não é diferente, sendo que, em Cachoeira, o problema ainda é agravado pela impossibilidade de novas construções no sítio urbano central, em função do tombamento da cidade pelo IPHAN. Também em Cachoeira, o mercado imobiliário já se encontrava fortemente aquecido pelos recursos do Programa Monumenta, que está financiando a recuperação de imóveis privados.

Segundo Santos (2003, p. 200), é preciso estar atento para inserção de novas formas nos espaços, considerando que “[...] não mais se pode ver as formas como desprovidas da força de criar ou de determinar relacionamentos, ou ainda de que [...] todas as formas são dotadas de uma estrutura técnica que compromete o futuro. Isto se torna ainda mais intenso no presente período tecnológico”.

Portanto, é necessário que se levem em consideração as implicações quando da inserção de formas novas ou renovadas em um determinado espaço. As características da estrutura urbana e da morfologia das cidades não podem ser esquecidas,

bem como os anseios, necessidades e esperanças de suas populações, nas atividades específicas que aí se desenvolvem.

No mercado imobiliário, principalmente em Santo Antônio de Jesus, a oferta de imóveis tem tido destaque nos chamados loteamentos e condomínios fechados. Cabe fazermos uma distinção entre essas duas formas de parcelamento e ocupação do solo urbano. Segundo a Lei de Parcelamento

É necessário que se levem em consideração as implicações quando da inserção de formas novas ou renovadas em um determinado espaço

do Solo do Brasil, de 1979, os loteamentos são parcelamentos do solo urbano onde ocorre a ampliação do sistema público de circulação, com abertura de novas vias e ruas. Dessa forma, um loteamento é sempre aberto, uma vez que o espaço de circulação é público. Já os condomínios aparecem como desmembramentos de glebas onde não há abertura de vias públicas, sendo registrados como uma única parcela. Desse modo, são passíveis de fechamento, pois o sistema de circulação é privado. Está no Congresso Nacional uma alteração da Lei de Parcelamento do Solo que cria uma forma híbrida entre o condomínio e o loteamento. Essa mudança legalizaria uma prática irregular e ilegal, que já existe materializada na maioria das cidades brasileiras, que é o loteamento fechado, onde as vias públicas de circulação são obstruídas, e o acesso é privatizado.

Os loteamentos fechados apresentam uma nova forma para a satisfação de uma velha função da cidade: a moradia. Eles se constituem em uma nova “necessidade”, um símbolo de *status*, de diferenciação social e de segregação espacial. Caldeira (2003, p. 259) chama espaços desse tipo de “enclaves fortificados”.

Os enclaves fortificados conferem *status*. A construção de símbolos de *status* é um processo que elabora diferenças sociais. Os enclaves são literais na sua criação se separação. São claramente demarcados por todos os tipos de barreiras físicas e artifícios de distanciamento e sua presença no espaço da cidade é uma evidente afirmação de diferenciação social. Eles oferecem uma nova maneira de estabelecer fronteiras entre grupos

sociais, criando novas hierarquias entre eles e, portanto, organizado explicitamente as diferenças como desigualdade. O uso de meios literais de separação é complementado por uma elaboração simbólica que transforma enclausuramento, isolamento, restrição e vigilância em símbolo de status.

Tomando como ponto de partida as contribuições conceituais de Caldeira (2003), é possível constatar como essas

novas formas de moradia em Santo Antônio de Jesus representam um processo de exclusão socioespacial, pois as classes mais pobres estão fora dessa lógica e desse mercado. Essas modalidades de moradia representam um grande impacto no cotidiano da cidade média, pois as classes mais abastadas tendem a copiar essas novas formas e estilos de vida, próprios das grandes cidades e das metrópoles, buscando um prestígio simbólico por meio da segregação. Lefebvre (2006, p. 63-64) afirma que, na modernidade, muitos signos se apresentam como forma de realização da vida. “Consome-se tantos signos quantos objetos: signos da felicidade, da satisfação, do poder, da riqueza, da ciência, da técnica etc”.

Em Santo Antônio de Jesus, um novo empreendimento desse tipo chama a atenção, pois surge numa gleba em frente à universidade que até então estava sem uso. Esse loteamento fechado irá usufruir de toda a infraestrutura que os órgãos públicos estão levando ao bairro por causa da universidade. Ribeiro (1997) alerta para esse fato, muito recorrente entre os agentes da produção do espaço urbano. O rendimento da terra produz uma renda muito superior ao normal e o proprietário não faz nenhum esforço para consegui-lo, pois o lucro é obtido a partir da intervenção dos agentes externos, principalmente o poder público. É interessante notar que a estratégia de venda desse empreendimento, além do *status* de estar vinculada ao isolamento e à segurança, é a proximidade com a universidade e com um clube social de lazer. Por isso, afirma Spósito (2006, p. 186):

Tais agentes têm sido capazes de procurar localizações que, ao mesmo tempo, possibilitam fluidez e diminuição do número e da frequên-

cia dos deslocamentos intra-urbanos, visto que valorizam, em suas escolhas locacionais, a situação geográfica da gleba a ser loteada em relação as vias que propiciam maior velocidade e em relação à proximidade dos meios de consumo mais modernos. Em outras palavras, combinam alta mobilidade com proximidade e identidade nas práticas de consumo.

A segregação deixa as ruas vazias, sem circulação, sem fluxos de pessoas, agravando o perigo e não o evitando, como se pretende

Além do simbolismo do *status* e de se estar isolado dos problemas das cidades,

a “segurança total” é o fator mais destacado na venda e no consumo desses espaços. O confinamento em busca de segurança ocorre por meio de vigilância 24 horas, cercas, muros altos e câmeras, tudo para garantir a “felicidade” a “paz” e a “harmonia”. Para justificar essa segregação, cria-se uma paranoia de insegurança social.

Os altos muros, as câmeras de vigilância, os guardas em suas guaritas, ao contrário do que se imagina, não criam um clima de segurança, mas fomentam e reproduzem a insegurança social. A segregação deixa as ruas vazias, sem circulação, sem fluxos de pessoas, agravando o perigo e não o evitando, como se pretende.

Além do aumento da insegurança nas ruas da cidade, outro problema se instala. A vida nesses espaços fechados nega o enriquecimento humano com novas experiências, o encontro com as pessoas e, sobretudo, a capacidade de se questionar sobre as condições sociais e a participação ativa na vida e no cotidiano das cidades. Essas práticas resultam na negação da rua e das cidades, quer sejam médias, grandes ou pequenas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A rede urbana do Recôncavo baiano vem passando, desde a década de 1960, por transformações profundas, que, em parte, são oriundas da instalação das rodovias federais e estaduais, bem como da mudança no sistema de transporte de mercadorias. Com a implantação da rodovia BR-101, os municípios de Santo Antônio de Jesus e Cruz das Almas passaram a ter maior relevância no Recôncavo baiano, pois a rodovia margeia a

sua mancha urbana. Em Cachoeira, o processo foi inverso, com o esvaziamento da cidade e a perda de funções.

Além dessas transformações no Recôncavo, diagnosticamos a implantação de novas formas, com novas e antigas funções, nos municípios que receberam a UFRB. O aquecimento do mercado imobiliário, o aparecimento dos loteamentos e a proliferação dos condomínios fechados trazem maior destaque para essas cidades na rede urbana. O processo também contribui para possíveis conflitos, como a segregação espacial no plano morfológico, em decorrência da ausência de um eficaz planejamento ou da exclusão social no plano dos conteúdos.

Nas cidades, já está em andamento o plano de expansão dos *campi* da UFRB, com obras financiadas pelo Reestruturação e Expansão das Universidades Federais (Reuni). O processo de expansão do Sistema Federal de Ensino Superior está apenas se iniciando, mas já sinalizamos sua intensificação. Com a vinda de novos moradores, a especulação imobiliária tende a aumentar.

Não se trata de barrar o aumento da oferta de vagas no ensino superior, nem ter uma postura conservadora a respeito da concentração da educação em Salvador. Buscamos construir uma visão crítica do processo e suas repercussões no espaço urbano, principalmente de cidades médias e pequenas que não foram preparadas, tanto no plano dos conteúdos quanto no morfológico, para receber esse novo mundo. Um mundo que traz consigo a marca da modernidade e do urbano. Os novos conteúdos e morfologias podem provocar conflitos e violência na sua tentativa de coerção do tradicional e do rural. Ao invés disso, deveriam buscar a coexistência e a cooperação como formas e possibilidades de produzir o espaço nas cidades do Recôncavo, promovendo desenvolvimento econômico e social coletivo, bem como o avanço político e a justiça social e espacial.

REFERÊNCIAS

- CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. *Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo*. 2. ed. São Paulo: Edusp, 2003.
- CAPEL, Horácio. *La morfología de las ciudades*. Sociedad, cultura y paisaje urbano. Barcelona: Ediciones del Serbal, 2002. v. 1.
- CORRÊA, Roberto Lobato. *Trajetórias geográficas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.
- _____. Construindo o conceito de cidade média. In: SPOSITO, Maria Encarnação B. (Org.). *Cidades médias: espaços em transição*. São Paulo: Expressão Popular, 2007. (Coleção Geografia em Movimento).
- DIAS, Leila Christina. Redes: emergência e organização. In: CASTRO, I. E. de; GOMES, P. C. C.; CORRÊA, R. L. (Orgs.). *Geografia: conceitos e temas*. 10. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2007.
- HENRIQUE, Wendel. Horizontalidades e verticalidades na produção de formas conteúdo no Recôncavo Baiano. In: SILVA, M. A. (Org.). *Encontro com o pensamento de Milton Santos*. Salvador, 2008. No Prelo.
- LEFEBVRE, Henri. *De lo rural a lo urbano*. Barcelona: Ediciones 62, 1973. 270 p.
- _____. *O direito à cidade*. São Paulo: 4. ed. Centauro, 2006.
- _____. *Espaço e política*. Belo Horizonte: UFMG, 2008.
- RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz. *Dos cortiços aos condomínios fechados: as formas de produção da moradia na cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira: IPPUR, UFRJ: Fase, 1997.
- SANTOS, Milton. *A rede urbana do Recôncavo*. Salvador: UFBA, 1959.
- _____. *A natureza do espaço*. São Paulo: Hucitec, 1996.
- _____. *Economia espacial*. 2. ed. São Paulo: Edusp, 2003.
- SOARES, Beatriz Ribeiro. Pequenas e médias cidades: um estudo sobre as relações socioespaciais nas áreas de cerrado em Minas Gerais. In: SPOSITO, Maria Encarnação B. (Org.). *Cidades médias: espaços em transição*. São Paulo: Expressão Popular, 2007. (Coleção Geografia em Movimento).
- SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. As cidades médias e os contextos econômicos contemporâneos. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. (Org.). *Urbanização e cidades: perspectivas geográficas*. São Paulo: UNESP; FCT, 2001.
- _____. Loteamentos fechados em cidades médias paulistas. In: SPOSITO, E. S.; SPOSITO, M. E. B; SOBARZO, O. (Orgs.). *Cidades médias: produção do espaço urbano e regional*. São Paulo: Expressão Popular, 2006. (Coleção Geografia em Movimento).

Caracterização da rede urbana do estado da Bahia pelos fluxos do transporte rodoviário intermunicipal de passageiros

José Rodrigues de Souza Filho^A

Sylvio Bandeira de Mello e Silva^B

Resumo

O trabalho faz uma caracterização da organização urbana no estado da Bahia com o objetivo, do ponto de vista científico, da aplicação de uma metodologia que apresente novos elementos aos estudos da organização e regionalização no estado. Pretende também contribuir para a explicação da dinâmica da organização espacial baiana. Desta forma, foi utilizado o método de Green e Carruthers, que se baseia na verificação do total das viagens de ônibus que servem a determinado centro e a porcentagem que se destina a localidades menores. O método ainda não foi aplicado no estado, mas isso já ocorreu em outras unidades da Federação. As referidas informações passaram por uma análise estatístico-cartográfica, com base na metodologia já mencionada. Assim, o estado da Bahia aponta, na atualidade, para o papel de centros regionais de grande expressão, como Feira de Santana, Itabuna-Ilhéus, Vitória da Conquista, Barreiras, Juazeiro e Teixeira de Freitas, os três últimos recém-constituídos nos limites do território baiano.

Palavras-chave: Cidades. Fluxos. Redes. Organização espacial.

Abstract

The work is an characterization of urban organization in the state of Bahia with the objective of the scientific point of view, the application of a methodology to present new evidence to study the organization and regionalization in the state aiming to contribute to the explanation of the dynamics of spatial organization baiana. Thus, we used the method of Green and Carruthers, based on verification of all travel by bus to serve the center and a percentage of total intended to smaller localities, not yet implemented in the state, but already tested in other units of the Federation. The information passed by a statistical analysis, mapping, based on the methodology mentioned above. Thus the state of Bahia points, in actuality, the role of regional centers of great expression and Feira de Santana, Itabuna-Ilhéus, Vitória da Conquista, Barreiras, Juazeiro and Teixeira de Freitas, the three, recently formed within the limits of baiano territory.

Keywords: Cities. Flux. Networks. Spatial organization.

INTRODUÇÃO

A caracterização da rede urbana da Bahia pelos fluxos do transporte coletivo intermunicipal de

passageiros objetiva destacar o papel do sistema de transporte para a explicação da dinâmica da organização espacial baiana. Para tanto, foi escolhido um método ainda não aplicado ao estado, visando fornecer novos elementos para a análise de sua rede urbana. As informações e dados deste artigo têm como base Souza Filho (2006), que de-

^A Doutorando em Geologia e mestre em Geografia pelo Instituto de Geociências da Universidade Federal da Bahia (UFBA). jrsouza1976@gmail.com, jrsouza@ufba.br

^B Pós-Doutorado pela Universität Marburg, Alemanha; doutor em Geografia pela Université de Toulouse, França; professor do Programa de Pós-graduação em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Social da Universidade Católica do Salvador (Ucsal).

envolveu estudos sobre o transporte rodoviário de passageiros e a organização espacial no estado da Bahia ao longo dos anos de 2004 e 2005.

A organização dos espaços geográficos pelos centros urbanos afeta e é afetada, continuamente, por mudanças nas outras instâncias sociais, pelos avanços tecnológicos, pela melhoria dos sistemas de transportes, dentre outros fatores. Desta forma, o conhecimento adequado da rede urbana por meio dos fluxos de ônibus intermunicipais (relevante pela sua grande abrangência espacial neste estado) permitirá um melhor entendimento da organização espacial baiana, de suas forças de concentração e desconcentração. Possibilitará, também, avaliar as consequências de ações e políticas governamentais para o setor, podendo oferecer subsídios ao planejamento de novas ações.

Referente ao termo organização espacial, foi utilizado o conceito de Silva (1989, p. 53), que o define, de forma abrangente, como “[...] a maneira pela qual uma determinada sociedade se estrutura e funciona em um dado meio, como resultado de complexos processos sociais, econômicos, culturais e políticos”. Além disso, sugere que “[...] o espaço integra todas essas categorias, dando-lhes uma expressão material, mas também, atua sobre as mesmas de forma importante, com destaque para as questões associadas de localização e de interação espacial”. Desta forma, os principais agentes responsáveis pela organização do espaço geográfico são os detentores dos diferentes tipos de capital, juntamente com o Estado e a sociedade civil organizada.

Nesse momento, o destaque dado aos centros urbanos deriva do conhecimento de que as diversas redes geográficas que dão suporte ao meio técnico-científico-informacional (transporte, informações, serviços etc.) têm as cidades como “nós” principais.

Assim,

[...] são as economias de aglomeração que fazem reunir nos centros urbanos, ainda que diferenciadamente, as atividades vinculadas

O conhecimento adequado da rede urbana por meio dos fluxos de ônibus intermunicipais permitirá um melhor entendimento da organização espacial baiana, de suas forças de concentração e desconcentração

à gestão do território, as atividades industriais, de trânsito, de distribuição de bens e serviços, a maior parte do consumo, as decisões políticas e a parcela mais significativa dos conflitos sociais. Os centros urbanos são, assim, os focos principais das diversas interações espaciais necessárias à existência e reprodução social, interações que, de modo preponderante, originam-se neles, por eles passam e a eles se destinam (CORRÊA, 1999, p. 5).

Na análise de qualquer rede geográfica, há de se observar que esse tipo de rede é também um produto e uma condição social. Historicamente construídas, são fruto da ação humana, sendo, portanto, uma obra consciente e dotada de intencionalidade (CORRÊA, 1999, p. 3).

Para se conhecer a estruturação das redes urbanas, muitos métodos de pesquisa têm sido utilizados, sendo que alguns deles consideram fatores que são a causa ou o resultado dos traços característicos de determinada rede. Com efeito, o fluxo de transportes constitui uma das causas da organização das cidades em forma de redes e, portanto, foi escolhido como indicador para este estudo, com base em seu destaque dentre as interações materiais na Bahia.

Este estudo analisou vários métodos elaborados visando ao estudo das redes urbanas pela análise dos fluxos de ônibus intermunicipais, dentre eles, as contribuições dos geógrafos ingleses Green (1950 apud INSTITUTO DE GEOGRAFIA APLICADA, 1980) e Charruthers (1957 apud INSTITUTO DE GEOGRAFIA APLICADA, 1980), que utilizaram a circulação intermunicipal de ônibus para definir a rede de localidades centrais da Inglaterra e País de Gales, elaborando, assim, a técnica que será empregada neste trabalho.

O método de Green e Charruthers já foi aplicado, com resultados satisfatórios, para os estados de São Paulo (LANGENBUCH, 1970), Rio de Janeiro (TEIXEIRA, 1972), Espírito Santo (RUA, 1973) e Minas Gerais (INSTITUTO DE GEOGRAFIA APLICADA, 1980), dentre outras unidades da federação.

Apesar da utilização de estimativas na falta de dados precisos, a rede de transporte coletivo intermunicipal de passageiros baiana aparece como o mais importante meio de transporte dependente do

deslocamento de pessoas dentro do estado e dele com outras unidades da Federação. Demonstra-se, desta forma, a importância dos fluxos rodoviários de passageiros como indicador da quantidade e qualidade das interações espaciais entre esses centros urbanos, e mais, que tais fluxos estabelecem complementação de serviços entre as cidades.

Todavia, partimos da afirmativa de Taaffe e outros (1996) de que os pesquisadores não deveriam se interessar apenas pelos nós e ligações dos sistemas de transporte, mas também por seu impacto sobre a organização espacial de cidades, regiões e países. As áreas de influência e hierarquias são exemplos marcantes desse impacto, devido à sua íntima relação com a estrutura nó – ligação de redes específicas.

Nesse contexto, a caracterização da rede urbana do estado da Bahia, além de identificar seus centros como elementos constitutivos do espaço, também permite a avaliação das diferentes influências dessas cidades sobre as regiões que as cercam, admitindo trabalhar com a noção da zona de influência (ROCHEFORT, 1961). Da mesma forma, muitos autores têm estudado as cidades como elementos de organização das regiões onde exercem suas interações. Entretanto, a análise das modalidades dessa influência mostra que o papel de centro exercido pela cidade pode repercutir diretamente nas cidades vizinhas ou indiretamente, por meio dos diversos centros intermediários.

As relações de dependência entre as cidades de uma região se fazem por uma hierarquia desses centros. Portanto, segundo Rochefort (1961, p. 3),

[...] não se pode estudar uma cidade isoladamente, como forma de atividade: a unidade deve ser a rede urbana, definida dentro dos limites de influência de uma grande cidade, capital da região, pela existência e a localização de um certo número de tipos de cidades intermediárias, elas próprias hierarquizadas, que constituem as malhas da rede.

Dentro da proposta teórico-metodológica apresentada, ressaltam-se as possibilidades que o método de Green e Charruthres trouxe para a análise de redes espaciais, devido à segurança que o indicador

(nós e fluxos de transporte) traz para o entendimento da configuração dessas estruturas. Hodiernamente, com os avanços dos sistemas de informação e tratamento de dados, bem como a disponibilidade de bancos de dados sistematizados nas agências e órgãos oficiais, têm crescido as oportunidades de estudos da organização espacial nas diversas escalas. Nesse contexto, os custos para estudos de hierarquia urbana em escala regional e mesmo nacional tendem a diminuir, permitindo a realização sistemática dessas pesquisas não só por órgãos de planejamento, mas também por pequenos grupos de pesquisa e até mesmo por um único pesquisador.

Entretanto, é preciso ressaltar que, por esse método se basear em um indicador específico, qualquer objetivo ou aplicação mais detalhada deve abarcar outras variáveis que agem nesses sistemas, a exemplo de questões políticas e econômicas que interagem junto com os centros de serviço na modelagem dos sistemas de transporte. Assim, podem ser encontradas anomalias na análise dos indicadores de transporte, pois eles destacam algumas cidades que, na verdade, representam centros de pouca expressão. Isso porque elas reúnem um grande número de linhas por conta de questões políticas que estabelecem as concessões ou por apresentarem grandes vantagens logísticas para as empresas.

Outros estudos dessa natureza vêm sendo desenvolvidos pelo IBGE desde a década de 60. O trabalho recente Regiões de Influência das Cidades 2007 (IBGE, 2008) destaca a retomada da concepção utilizada nos estudos anteriores, que definiram os níveis da hierarquia urbana e estabeleceram a delimitação das regiões de influência das cidades brasileiras a partir de questionários que investigaram a intensidade dos fluxos de consumidores em busca de bens e serviços, nos anos de 1966, 1978 e 1993. Todavia, esses estudos não serviram como base para a pesquisa apresentada neste artigo por divergirem quanto à metodologia para coleta dos dados e o número de indicadores, já que uma amostra representativa de questionários, como a utilizada pelo IBGE, só é possível aliada a uma grande estrutura e volume de recursos.

As relações de dependência entre as cidades de uma região se fazem por uma hierarquia desses centros

HIERARQUIA URBANA DO ESTADO DA BAHIA

Baseando-se em Souza Filho (2006), nos dados levantados e no material gráfico e cartográfico produzido, apurou-se que, do total das 417 cidades baianas, apenas Barrocas e Luís Eduardo Magalhães não possuíam dados sistematizados pela Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicações da Bahia (Agerba), por serem municípios recém-emancipados. Desta forma, os dados mostraram que, das 415 cidades restantes, 289 contam com pelo menos uma linha regular de ônibus intermunicipal e que, conseqüentemente, 128 não possuem linhas regulares. Dentre as 289 que possuem linhas regulares, apenas 60 têm linhas para cidades menores, o que as qualifica como centros de serviço, de acordo com o método de Green-Carruthers.

Conforme o método em questão, dois mapas analíticos foram elaborados. O primeiro indicando o número de viagens diárias servindo cada centro e o percentual para cidades menores, e o seguinte descrevendo as ligações entre os centros. Tais mapas encontram-se disponíveis em Souza Filho (2006, p. 133-134). Com base em dados coletados da Agerba e posteriormente sistematizados, foi construído um gráfico de dispersão com a relação entre o número total de viagens e o percentual para localidades menores, o qual contribuiu para definir as categorias hierárquicas dos centros de acordo com sua posição (Figura 1). Destaca-se que Salvador foi excluída do gráfico por conta da grande di-

ferença de valores quando comparada aos outros centros estaduais, assim melhor destacando as diferenças relativas entre os demais centros.

Em relação às ligações de Salvador com as cidades baianas, elaborou-se um mapa independente para melhor visualização (SOUZA FILHO, 2006, p. 136). Essa etapa foi concluída na sistematização do quadro com o perfil dos centros de influência no território baiano para o ano de 2004, de acordo com os dados mais atualizados disponíveis (Quadro 1).

O Quadro 1 apresenta a ordem (classificação) à qual foram submetidos os diversos centros de serviço identificados em território baiano. Demonstra também as principais características definidas pelo método de Green-Carruthers para classificação e estabelece a denominação utilizada para os centros na análise das suas áreas de influência. As delimitações das áreas de influência tiveram base no Índice de Centralidade calculado pela multiplicação entre o total de cidades a que um determinado centro estava ligado e o total de viagens mensais deste centro (SOUZA FILHO, 2006).

O Índice de Centralidade tem como objetivo estabelecer em que medida um centro (cidade, município etc.) permite interações dependentes do deslocamento de pessoas com outros centros.

ORGANIZAÇÃO URBANA DO ESTADO DA BAHIA

Além de Salvador, metrópole regional, destacam-se dentre as 60 qualificadas como centros de serviço, de acordo com o método de Green-Carruthers, 40 cidades classificadas como centros de serviço efetivos e separadas em quatro ordens divididas em seis classes, considerando-se a exclusão dos 20 centros de 4ª ordem C que não subordinam nenhum outro centro. Assim, o Quadro 2 apresenta a síntese da frequência de centros baianos por categoria hierárquica, com base nos dados sobre os fluxos do transporte intermunicipal de passageiros da Bahia, consolidados pela Agerba para o ano de 2004.

Já o mapa da área de influência dos centros de serviço (Figura 2) apresenta a espacialização dos centros de serviço baianos, suas classificações hierárquicas e as respectivas áreas a que subordinam e/ou são subordinados.

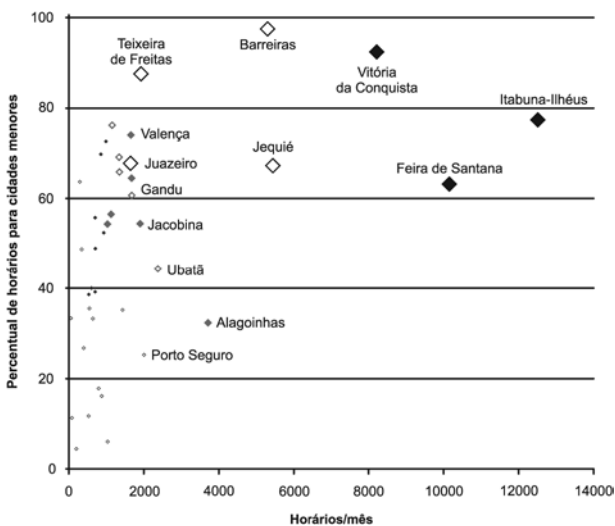


Figura 1
 Gráfico de dispersão dos centros de serviços baianos

Fonte: Souza Filho, 2006, p. 135.

Ordem	Características	Denominação	Centralidade
1ª	<ul style="list-style-type: none"> • Número de cidades menores a que é ligado – 177 • Número de viagens para cidades menores – 30.947 • Percentual de viagens para cidades menores – 100% • Constitui o maior centro da rede urbana 	Metrópole Regional	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Sua área de influência abrange todo o estado ✓ Seu índice de centralidade é mais de 10 vezes superior ao dos centros de 2ª ordem
2ª	<ul style="list-style-type: none"> • Número de cidades menores a que são ligados – acima de 10 • Número de viagens para cidades menores – 1.000 a 10.000 • Percentual de viagens para cidades menores acima de 60% • Constituem centros de apoio intermediário entre os centros de 3ª e 4ª ordens e a metrópole regional • Grande número de viagens e percentual elevado para centros menores 	Centros Regionais A	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Índice de centralidade – acima de 600.000 ✓ Número de cidades menores a que são ligados – acima de 50
		Centros Regionais B	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Índice de centralidade – acima de 100.000
3ª	<ul style="list-style-type: none"> • Número de cidades menores a que são ligados – 5 ou mais • Número de viagens mensais – acima de 1.000 • Percentual de viagens para cidades menores – acima de 40% • Geralmente subordinam-se aos centros regionais e subordinam centros de 4ª ordem 	Centros Sub-Regionais A	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Índice de centralidade – acima de 60.000
		Centros Sub-Regionais B	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Índice de centralidade – abaixo de 60.000
4ª	<ul style="list-style-type: none"> • Possuem ao menos uma ligação direta com cidades de população menor • Mantém ao menos dois horários semanais com cidades de população menor • Geralmente subordinam-se aos centros de 3ª ordem, mas podem estar subordinados diretamente a um centro de 2ª ordem 	Centros Locais A	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Percentual de viagens para cidades menores acima de 30% e número de viagens mensais para cidades menores acima de 200
		Centros Locais B	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Percentual de viagens para cidades menores abaixo de 30% e/ou número de viagens mensais para cidades menores abaixo de 200
		Centros Locais C	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Não subordinam nenhum outro centro ou localizam-se na RMS

Quadro 1
Perfil dos centros de influência – 2004

Fonte: Souza Filho, 2006, p. 140-141.

Categorias		Número de cidades
1ª Ordem	Metrópole Regional	1
2ª Ordem – A	Centros Regionais A	3
2ª Ordem – B	Centros Regionais B	4
3ª Ordem – A	Centros Sub-Regionais A	7
3ª Ordem – B	Centros Sub-Regionais B	4
4ª Ordem – A	Centros Locais A	9
4ª Ordem – B	Centros Locais B	13
4ª Ordem – C	Centros Locais C	20

Quadro 2
Frequência das cidades baianas por categoria hierárquica – 2004

Fonte: Souza Filho, 2006, p. 148.

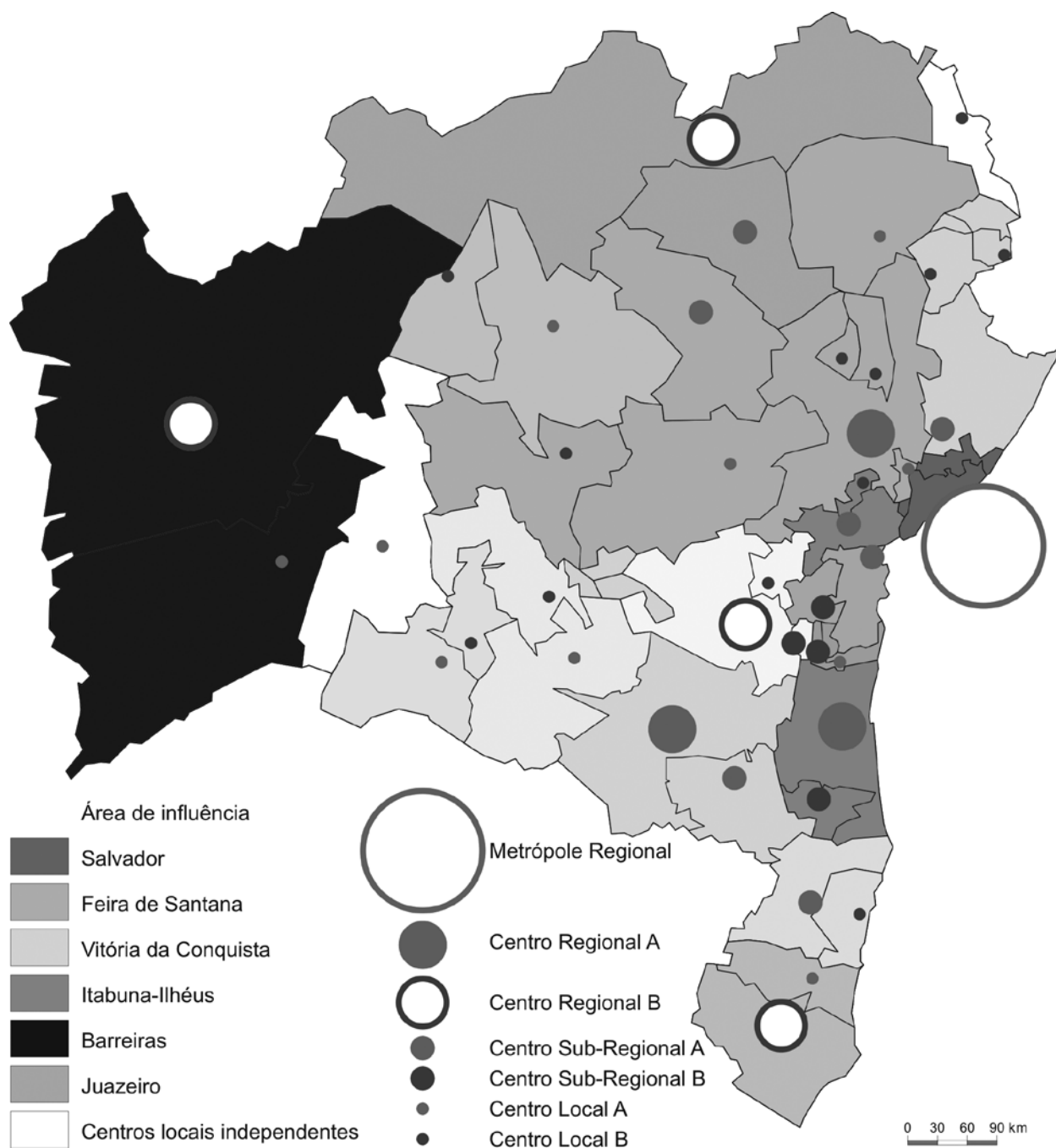


Figura 2
 Estado da Bahia
 Área de influência dos centros de serviço – 2005

Fonte: Souza Filho, 2006, p. 154.

A REGIÃO DE SALVADOR – METRÓPOLE REGIONAL

Salvador é o centro metropolitano regional, ligando-se diretamente a 177 cidades baianas. Sua

área de influência, em relação aos outros centros estaduais, abrange todo o estado da Bahia. A partir da classificação proposta pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), entendemos que os grandes centros nacionais de São Paulo,

Rio de Janeiro e Brasília, as metrópoles regionais de Belo Horizonte e Recife, assim como os centros regionais de outros estados situados próximos aos limites do território baiano, a exemplo de Nanuque (MG) e Petrolina (PE), limitam a influência de Salvador em determinadas áreas do território baiano. Assim, buscamos tratar os dados da ANTT para o transporte interestadual, a fim de observar o alcance da influência desses centros externos.

Como resultado dessa análise, destacaram-se os centros de Eunápolis e Porto Seguro, que juntos apresentaram quase o dobro de ligações diretas com a metrópole paulista em relação a Salvador, além de Porto Seguro manter também com Belo Horizonte um número superior de ligações em relação à capital do estado da Bahia. Outro exemplo é Teixeira de Freitas, que se liga a Nanuque, no estado de Minas Gerais (centro de maior população), por um número de viagens que é mais de 50% superior em relação a Salvador. As três cidades baianas referidas anteriormente estão localizadas no extremo sul da Bahia, e a influência dos centros externos sobre elas demonstra uma das áreas de alcance onde a atuação da metrópole regional Salvador é limitada por cidades situadas fora do estado.

No entanto, os dados preliminares fornecidos pela ANTT não permitem uma análise mais precisa desse alcance, pois somente as origens e os destinos das viagens foram apreciados, ocultando as passagens em importantes centros do território baiano, a exemplo de Feira de Santana, Vitória da Conquista, Barreiras e Juazeiro, das linhas originadas em outros estados.

Todavia, a capital baiana vem ampliando progressivamente sua influência metropolitana dentro do estado, embora tenha que competir nos seus limites sul e oeste com as metrópoles nacionais. A afirmação de sua função regional vem se processando de modo crescente, com a expansão das atividades industriais e da agricultura nessas regiões. Isso tem forçado o governo do estado a tomar medidas de controle sobre essa produção e a buscar melhorias para os meios de transportes que fazem o seu escoamento. Nesse intuito, o estado

A capital baiana vem ampliando progressivamente sua influência metropolitana dentro do estado, embora tenha que competir nos seus limites sul e oeste com as metrópoles nacionais.

vem construindo corredores rodoviários e de outros modais, visando colocar a capital e seu porto em contato com as diversas regiões da Bahia.

Além de desempenhar função de metrópole regional, Salvador funciona também como centro regional

A (ver Quadro 1 e Figura 2) para uma área relativamente extensa localizada no baixo sul, Recôncavo, litoral norte e uma pequena faixa no nordeste do estado. Nessa área estão as regiões de Valença, Santo Antônio de Jesus e Ala-

goinhas, todas classificadas como centros sub-regionais A. Subordinados a esses centros aparecem, sucessivamente, Gandu (centro sub-regional B), Cruz das Almas (centro local B), bem como Ribeira do Pombal e Paripiranga (centros locais B).

Além das áreas de influência desses centros, Salvador também subordina dez municípios da sua região metropolitana e as cidades de Mata de São João, Pojuca, São Sebastião do Passé e Salinas da Margarida.

Na área de influência direta de Alagoinhas estão inseridas 30 cidades, servidas diferenciadamente pelo sistema de transporte intermunicipal. Nessa sub-região, além dos centros locais B de Ribeira do Pombal e Paripiranga, destacam-se três cidades com bom número de viagens: Entre Rios, Catu e Conde, com mais de 500 viagens mensais, e seis pequenas cidades à margem do sistema, sem horários regulares de ônibus intermunicipais. Alagoinhas é um importante distrito industrial e núcleo agropecuário e se caracteriza, também, por ser o único centro intermediário entre toda sua sub-região e o centro metropolitano. Esta é uma área pobre e mal-estruturada, mas que, nos últimos anos, vem sentindo uma melhora substancial devido ao crescimento do turismo, com consequente implantação de empreendimentos hoteleiros, embora especificamente nas áreas litorâneas. Em destaque, temos o complexo Costa do Sauípe, realizado pela Construtora Norberto Odebrecht, com investimento também da Caixa de Previdência dos Funcionários do Banco do Brasil (Previ). Esse foi inaugurado em 2000 e é considerado o primeiro megaresort brasileiro, composto por cinco hotéis cinco estrelas de padrão internacional

e seis pousadas. Tem também empreendimentos de apoio, como campo de golfe, hípica e academia de esportes, à semelhança dos empreendimentos do gênero existentes em outras parte do mundo.

Tais centros apresentam entre si uma forte interação, sendo flagrante a enorme influência exercida pela metrópole baiana, notadamente ao longo da Linha Verde, eixo de comunicação de Salvador com Aracaju (capital do estado de Sergipe). Essa rodovia foi privatizada e corta a importante área turística do litoral norte. A rede de centros está disposta de forma linear ao longo das rodovias federais BR-101 e BR-110, à exceção de Paripiranga. A notada ausência de outros centros de médio porte faz realçar o papel de Alagoinhas como maior centro da sub-região, comandando uma extensa área que se delimita ao norte com o estado de Sergipe, a oeste com a região subordinada a Feira de Santana, a leste com o oceano Atlântico e ao sul com a metrópole regional. Como centros locais de apoio a Alagoinhas aparecem as cidades de Ribeira do Pombal e Paripiranga, ambas ao norte do centro sub-regional.

Mais ao sul se encontra a sub-região de Santo Antônio de Jesus, que abrange o Recôncavo sul baiano e a parte baixa do Vale do Jequiriçá, área banhada pelo rio de mesmo nome. Essa área apresenta um total de 20 cidades, incluindo um centro local B, Cruz das Almas, que subordina quatro cidades. Em relação às intraligações, outras três cidades também sobressaem-se das demais em número de horários de viagens: São Felipe, Amargosa e Maragogipe, com mais de 500 viagens mensais. Essa sub-região possui uma área relativamente pequena em comparação ao número de municípios, que apresentam uma densidade demográfica que varia entre 11 e 100 habitantes por quilômetro quadrado e uma taxa de urbanização que oscila de menos de 25% a mais de 75% no centro sub-regional Santo Antônio de Jesus. É uma área relativamente bem servida por estradas e cortada pela BR-101, principal via de ligação com Salvador e para o escoamento da produção regional, comercializada, principalmente, em Santo Antônio de Jesus, importante centro industrial e comercial

varejista no estado. Esse centro também concentra uma população muitas vezes superior à das cidades sob sua influência.

O terceiro centro sub-regional A subordinado diretamente a Salvador é Valença, importante cidade litorânea do baixo sul do estado. Esse centro subordina um total de 14 cidades, com a presença de um centro sub-regional B, a cidade de Gandu, que, por sua vez, subordina sete cidades

O centro sub-regional A Valença, além de importante polo comercial, é também a porta de entrada para uma das mais importantes regiões turísticas da Bahia

menores. Essa área é caracterizada por uma forte ligação com a sub-região de Santo Antônio de Jesus e a Região Metropolitana de Salvador. O centro sub-regional A Valença, além de importante polo comercial, é também a porta de entrada para uma das mais importantes regiões turísticas da Bahia, a chamada Costa do Dendê. Na região estão os municípios de Valença, Taperoá, Nilo Peçanha, Cairu, Ituberá, Igrapiúna e Camamu, todos com um forte crescimento do turismo e onde se destaca a localidade de Morro de São Paulo, em Cairu, como referência nacional e internacional dessa atividade econômica. Numa análise mais ampla, outra vez os centros de Valença e Gandu destacam-se no número de ligações, viagens, população e taxa de urbanização. Além disso, ambos são importantes entroncamentos rodoviários, situados, respectivamente, na BA-001 e BR-101, principais vias de circulação do sul do estado para a metrópole regional Salvador. Juntamente com a sub-região de Santo Antônio de Jesus, a sub-região de Valença apresenta as maiores concentrações de cidades por quilômetro quadrado para o estado da Bahia.

A região de Salvador como centro regional, não como metrópole baiana, tem forma alongada e recobre grande parte do litoral baiano, abrangendo o litoral do baixo sul, que é chamado de Costa do Dendê, o entorno da Baía de Todos os Santos e todo o litoral norte do estado, a chamada Costa dos Coqueiros. Salvador ocupa uma posição no centro da região, e o direcionamento nos sentidos norte e sul é explicado pela falta de centros importantes nessas áreas e pela facilidade de acesso proporcionada pelas BR-101, BA-001 e BA-099 (Linha Verde), assim como pelo terminal marítimo-rodoviário de Bom Despacho.

A REGIÃO DE FEIRA DE SANTANA – CENTRO REGIONAL A

É uma região de grande extensão e localizada no centro do território baiano, ocupando boa parte do semiárido e se estendendo ao longo da BR-116 (norte) e da BR-242, até a região do São Francisco (Figura 2).

A área sob influência de Feira de Santana apresenta um total de 128 cidades, comportando centros de categoria variada: um centro regional A (Feira de Santana), um centro sub-regional A (Jacobina), quatro centros locais A e quatro centros locais B. Os centros apresentam entre si forte interligação, com proeminência de Feira de Santana, notadamente ao longo dos seus principais eixos de comunicação: BR-242, ligação com a região oeste; BR-116, até Euclides da Cunha; ao longo da BR-324, chegando a Jacobina; e BA-052, até Xique-Xique. Feira de Santana possui a segunda maior população do estado, atrás apenas de Salvador. Esse centro regional A apresenta mais de 10 mil viagens mensais, sendo que 63% são dirigidas para cidades menores. Em relação às interligações, constata-se que, além de Feira de Santana, as cidades de Jacobina, Itaberaba e Santo Amaro se destacam das demais, com uma média acima de 1.400 viagens mensais.

É uma região pobre e com muitos problemas relacionados à seca, característica do semiárido nordestino. Dessa forma, a reprodução do sistema capitalista e seus reflexos na rede urbana aparecem em destaque na observação da existência de um único centro intermediário – Jacobina – entre as demais cidades e Feira de Santana. No eixo norte, partindo de Feira de Santana e seguindo a BR-116, as cidades de Euclides da Cunha (centro local A) e Serrinha (centro local B) sobressaem-se das demais com mais de 500 viagens mensais. Serrinha, com um percentual de viagens para centros menores de apenas 16%, possivelmente por conta da grande proximidade do centro regional, foi classificada em uma categoria inferior. Em seu eixo noroeste ao longo da Estrada do Feijão (BA-052) e da BR-324, as cidades de Irecê (centro local A) e Jacobina (centro sub-regional A) destacam-se com

mais de 700 viagens mensais e percentual para cidades menores acima de 35%. Essas cidades são importantes centros comerciais dessa região, caracterizada pelo cultivo do feijão por pequenos produtores e pela mineração. Atualmente, essa área vem conhecendo uma melhora na produtividade relacionada à mineração do ouro, em Jacobina, e a projetos de irrigação, em Irecê, com boas

perspectivas de crescimento também para o cultivo da mamona, por conta dos incentivos dados para a produção de biodiesel. Em sua vertente oeste, a região de Feira de Santana possui dois centros mais importantes: Itaberaba (centro local A) e Seabra (centro local B). Ambos valem-se das suas localizações no importante eixo de circulação entre o leste e o oeste da Bahia, a BR-242, e subordinam uma boa área do território baiano, com suas influências sobre 15 e 12 municípios, respectivamente. Muitos deles estão localizados na Chapada Diamantina, como Lençóis e Mucugê, cidades que vêm se destacando no implemento do turismo.

O alto índice de centralidade de Feira de Santana torna-se mais evidente mediante a localização do Centro Industrial do Subaé (CIS) nessa cidade e sua importância para toda rede urbana. Essa rede de centros apresenta um padrão dendrítico ao longo de várias vias de circulação (BR-116, BR-242, BR-324, BA-052 e outras) que se dirigem para o centro regional.

A REGIÃO DE VITÓRIA DA CONQUISTA – CENTRO REGIONAL A

A região sob influência de Vitória da Conquista abrange todo o sudoeste baiano, área drenada pela bacia do Rio de Contas e do Rio Pardo (Figura 2). Essa área apresenta como característica centros de todas as categorias, estando distribuídos desta forma: um centro regional A (Vitória da Conquista), um centro regional B (Jequié), um centro sub-regional A (Itapetinga), um centro sub-regional B (Ipiaú), dois centros locais A e três centros locais B. Em relação às áreas de influência, essa região é a única que possui dois centros regionais. Todavia, Vitória da Conquista (centro regional A) subordina

Jequié (centro regional B), cidade de categoria inferior. Desse centro regional A, chegam e partem mais de 8 mil viagens mensais, sendo que, dentre os centros de mesma categoria, é o que possui o maior percentual de viagens para cidades menores, totalizando 92% das viagens regulares.

A área de influência de Jequié situa-se entre a região de Feira de Santana e as áreas diretamente ligadas a Vitória da Conquista, subordinando 22 cidades, dentre elas Ipiaú (centro sub-regional B) e Jaguaquara (centro local B). Jequié é também um importante entroncamento rodoviário, situado no cruzamento da BR-116 e BA-130, que faz a ligação entre a BR-116 e a BR-101. Essa via de circulação atravessa a cidade de Ipiaú (centro sub-regional), favorecendo esse centro com o acesso a duas das principais rodovias que cortam o estado da Bahia.

Essa região apresenta uma taxa média de urbanização acima de 50%, e seu centro regional B Jequié possui um dos seis distritos industriais do estado. Em relação aos fluxos do transporte intermunicipal, Jequié apresenta alto índice de centralidade, revelando um grande número de viagens mensais (5.438), com alto percentual para cidades menores (68%), além de uma grande população (130.296 habitantes).

O segundo centro em relação à importância de interligações, subordinado a Vitória da Conquista, é Itapetinga, centro sub-regional A com mais de mil viagens mensais, sendo cerca de 56% para cidades menores. Essa cidade localiza-se a sudeste do seu centro regional Vitória da Conquista, num eixo de ligação entre essa região e a área subordinada ao centro regional de Itabuna-Ilhéus. Além dessa característica, a sub-região de Itapetinga é um importante polo de pecuária de corte para o estado da Bahia como um todo, apesar de seus municípios apresentarem uma taxa de urbanização média de 60%.

Outras duas cidades que merecem destaque quanto aos fluxos de transporte são Brumado e Guanambi, ambos centros locais A. A primeira subordina 25 cidades menores, incluindo um centro local B (Livramento de Nossa Senhora). A segunda possui em sua área de influência 12 cidades, entre

elas outro centro local B (Caetité).

Como um todo, essa rede de centros apresenta-se complexa: de um lado dois grandes centros regionais alinhados ao longo da BR-116 (Vitória da Conquista e Jequié), seguidos de dois centros sub-regionais situados em vias de ligação entre eles e o centro regional de Itabuna-Ilhéus (respectivamente, Itapetinga e Ipiaú). Há ainda outras cidades (centros locais A e B) localizadas ao longo de vias

que ligam a região oeste do estado, de onde partem fluxos convergentes para a região de maior hierarquia, o centro regional A Vitória da Conquista.

A REGIÃO DE ITABUNA-ILHÉUS – CENTRO REGIONAL A

Localiza-se ao sul da Bahia, portanto com forte vinculação com os estados do sudeste. Algumas cidades dessa região estão fortemente ligadas a centros de Minas Gerais e São Paulo, como Teixeira de Freitas em relação a Nanuque (centro mineiro) e Eunápolis em relação à cidade de São Paulo. Ocupa uma faixa relativamente estreita do território baiano, limitando-se ao norte com a sub-região de Valença, a oeste com a região de Vitória da Conquista, ao sul com o estado do Espírito Santo e a leste com o oceano Atlântico (Figura 2). Possui um extenso litoral, que abrange desde o baixo sul na Península de Maraú, passando pelo litoral sul, chamado de Costa do Cacau e chegando ao extremo sul do estado, onde se localizam as costas do Descobrimento e das Baleias.

Em sua área, apresentam-se centros de categoria variada: um centro regional A (Itabuna-Ilhéus), um centro regional B (Teixeira de Freitas), um centro sub-regional A (Eunápolis), dois centros sub-regionais B (Ubatã e Camacã), dois centros locais A e um centro local B. Neste estudo, Itabuna e Ilhéus foram tratados como um único centro devido à proximidade e complementaridade entre essas duas cidades. Assim, esse centro regional A caracteriza-se por ter, em conjunto, o maior número de viagens mensais (12.514) depois de Salvador. Em sua categoria, é também o centro que tem ligações diretas

com o maior número de cidades, 58 no total. Destas, 55 possuem população menor, o maior número entre os centros regionais A. Desta forma, se fosse utilizado somente o índice de centralidade como parâmetro de classificação dos centros baianos, Itabuna-Ilhéus estaria isolado na segunda posição, deixando Feira de Santana e Vitória da Conquista em terceiro e quarto lugares.

Ainda em relação aos fluxos do transporte de passageiros e ao índice de centralidade, observamos que duas cidades, além de Itabuna e Ilhéus, sobressaem-se das demais como focos das ligações no extremo sul da Bahia: Teixeira de Freitas e Eunápolis, que aparecem como centro regional B e sub-regional A, respectivamente. Ambos os centros situam-se ao longo da BR-101 e possuem fortes ligações regionais, marcadas por um número acima de 1.400 viagens mensais e uma média altíssima de 78,5% dessas viagens dirigindo-se para cidades menores.

Essa região caracteriza-se, também, por uma alta taxa de urbanização, decorrente tanto da antiga formação de sua rede urbana, uma das primeiras no território baiano, quanto da recente crise na lavoura cacauzeira. A produção do cacau com vistas à exportação foi o catalisador para a formação dessa rede urbana. Nesse contexto, foram abertas as primeiras estradas, que interligavam os diversos núcleos urbanos, a fim de coletar a produção para ser escoada pelo porto de Ilhéus. Contudo, a cultura do cacau manteve grande parte da população nas áreas rurais por ser intensiva em mão de obra. Já na década de 90, uma praga conhecida como vassoura-de-bruxa devastou as plantações, reduzindo a produção a menos da metade. Esse fato repercutiu diretamente na estrutura demográfica da região por conta da mão de obra que perdeu o emprego no campo e se deslocou para os centros urbanos em busca de trabalho.

Atualmente, com a tentativa do governo do estado de descentralizar a produção industrial, estão sendo atraídas mais empresas para essa região, notadamente para os distritos industriais de Itabuna e Ilhéus (informática, dentre outros) e para o extremo sul (madeira e celulose). Além do estabele-

cimento das indústrias de caráter mais tradicional, a região de Itabuna-Ilhéus vem se firmando como polo turístico. Seu litoral (como todo litoral baiano) tem recebido grandes investimentos do setor hoteleiro e de infraestrutura para o turismo, com destaque para os municípios de Itacaré, Ilhéus e Porto Seguro, referências no cenário nacional e internacional.

Essa rede de centros apresenta um padrão axial, tendo como eixo de orientação

a BR-101, em cujas margens se alinham todas as grandes cidades, à exceção de Ilhéus e Porto Seguro, distantes, respectivamente, aproximadamente 40 e 60 quilômetros desse eixo de ligação.

A área de influência de Juazeiro abrange todo o norte baiano, região drenada pelo Rio São Francisco, incluindo a barragem de Sobradinho

A REGIÃO DE JUAZEIRO – CENTRO REGIONAL B

A área de influência de Juazeiro abrange todo o norte baiano, região drenada pelo Rio São Francisco, incluindo a barragem de Sobradinho (Figura 2).

Essa área apresenta as seguintes características: um total de 23 cidades e apenas dois centros de categorias diferentes: Juazeiro (centro regional B) e Senhor do Bonfim (centro sub-regional A). As interligações entre seus centros são bem menos intensas do que nas outras regiões já analisadas. A cidade de Juazeiro não está subordinada a nenhum centro de categoria imediatamente superior, a não ser a Salvador, centro metropolitano. Apesar dessa característica, Juazeiro não possui fluxos tão elevados do transporte intermunicipal de passageiros. Desse centro, chegam e partem, mensalmente, 1.646 viagens, número bem abaixo das mais de 5 mil registradas nas cidades de Barreiras e Jequié, centros de mesma categoria. O grande número de cidades e a extensa área de influência de Juazeiro ocorrem devido a três fatores principais. Primeiramente, a grande distância de outros centros de categoria superior – Salvador (metrópole regional) encontra-se a 500 quilômetros e Feira de Santana, centro de categoria superior mais próximo, a aproximadamente 400 quilômetros. Outro fator é a barreira natural do Rio São Francisco, pois a única estrada que liga as cidades dessa região situadas

na margem esquerda do rio aos outros centros do estado e a Salvador atravessa obrigatoriamente a cidade de Juazeiro. Por fim, o menor grau de urbanização da região. Devido a esses três fatores em conjunto, a influência de Juazeiro faz-se diretamente ao longo do médio São Francisco e indiretamente sobre a sub-região de Senhor do Bonfim.

Essa área também é caracterizada por uma baixíssima densidade demográfica. A maioria dos municípios tem no máximo 10 habitantes por quilômetro quadrado. A região possui atividades econômicas caracterizadas por uma divisão entre uma economia pastoril que sofre com a seca típica do clima semiárido e uma outra agroindustrial pujante, recém-desenvolvida, e que tem como base a fruticultura irrigada voltada para a exportação, com destaque para a produção de manga e uva.

A sub-região de Senhor do Bonfim apresenta uma melhor média em relação ao número de viagens mensais da região como um todo. Esse centro sub-regional possui valores de fluxos e percentual de viagens para cidades menores semelhantes a Juazeiro (centro regional B). Todavia, Senhor do Bonfim foi inserido numa categoria inferior por estar ligado diretamente a apenas quatro cidades menores, enquanto Juazeiro liga-se a dez cidades, e também porque possui uma população quase três vezes menor, refletindo, desta forma, no seu índice de centralidade menor que Juazeiro.

Essa rede de centros apresenta um padrão dendrítico ao longo do vale são-franciscano e da BR-407. Esses são os eixos ao longo dos quais se implantaram as vias de circulação que se dirigem para o centro regional B Juazeiro.

A REGIÃO DE BARREIRAS – CENTRO REGIONAL B

Essa é uma região extensa, que abrange todo o oeste do estado da Bahia, sendo limitada ao norte pelo estado do Piauí, a oeste pelos estados do Tocantins e Goiás, a leste por municípios do médio e alto São Francisco e ao sul por Minas Gerais (Figura 2). A área é drenada por três importantes afluentes da margem esquerda do Rio São Francisco (Rio Preto, Rio Grande e Rio Corrente). Essa região apresenta as seguintes características: um

total de 27 cidades, poucos centros de serviço e fortes interligações regionais. Os dois únicos centros, definidos pelo método de Green-Carruthers, são Barreiras (centro regional B) e Santa Maria da Vitória (centro local A). De antemão, pode-se observar que faltam centros intermediários a esta rede urbana. Em relação às interligações, constata-se que Barreiras se sobressai excentricamente das demais cidades, inclusive de Santa Maria da Vitória (centro local A). Suas ligações abrangem um total de 5.297 viagens mensais de ônibus intermunicipais, com o relevante índice de 97% das viagens dirigindo-se para cidades menores. Esses números fazem de Barreiras o centro regional B de maior evidência e demonstram um padrão de interligações fortemente regionais. A cidade de Santa Maria da Vitória foi classificada como centro local A devido à presença de mais de 700 viagens mensais intermunicipais, com o elevado percentual de 56% dirigindo-se para cidades de população inferior.

Evitando transmitir a visão de uma região muito atrasada e deficiente nas ligações entre suas cidades, destaca-se que nessa área se encontram municípios com números de viagens mensais maiores que Santa Maria da Vitória, mas que, no entanto, perderam a característica de centro porque não subordinavam nenhuma cidade de menor população. Luis Eduardo Magalhães e São Desidério são um bom exemplo dessa situação. Ambos os municípios (como toda a região) vêm obtendo grandes avanços econômicos proporcionados pela produção da agricultura em suas áreas de cerrado, particularmente com as culturas da soja e do algodão. Por conta disso, suas cidades possuem um significativo número de viagens mensais de ônibus, respectivamente, 1.161 e 1.922. Entretanto, além de não possuírem ligações para cidades menores, estão localizados muito próximos de Barreiras, e a absoluta maioria desses fluxos se dirige para esse centro regional, desabilitando os municípios como centros de serviço por esse método de classificação.

Apesar de as interligações entre seus centros serem bem menos importantes se comparadas a outras áreas do estado, essa região merece destaque pelo crescimento de suas interligações, servindo sobremaneira ao capital agroindustrial, que continua se multiplicando e possibilitando o apare-

cimento de novos centros. É o caso de Barreiras, que já revela influência em âmbito estadual.

A rede de centros do oeste baiano apresenta um padrão solar de interligações, caracterizado, segundo Corrêa (1997), pela localização central de um relativamente poderoso centro, ponto focal de vias e fluxos vinculados a cidades muito menores. As vias que permitem esse padrão de interação são as BR-242 e BR-135, que cortam Barreiras nos sentidos

norte-sul e leste-oeste, respectivamente, além de outras vias estaduais de menor expressão. Fato provável, mas impossibilitado de ser estudado por falta dos dados necessários ao método utilizado nesta pesquisa, é a grande influência de Brasília sobre essa região. Essa força frente a Salvador pode ser em parte explicada pela enorme distância, de quase 900 quilômetros, que separa Barreiras da metrópole regional baiana, em contraponto às melhores condições de tráfego para Brasília, o que acaba determinando uma maior acessibilidade à capital federal.

A MICRORREGIÃO DE BOM JESUS DA LAPA – CENTRO LOCAL A

A área sob influência da cidade de Bom Jesus da Lapa é cortada pelo Rio São Francisco de norte a sul e se encontra situada entre as regiões de Vitória da Conquista e Barreiras (Figura 2). Essa área possui um total de nove cidades e um único centro de serviço, que, em relação às interligações, sobressai-se e muito das demais. Bom Jesus da Lapa apresenta 857 viagens mensais para outros municípios e um percentual de 70% dessas viagens para cidades de menor população. Diferentemente das outras áreas vinculadas a centros locais, não foi possível determinar a que centro de maior categoria essa microrregião está subordinada. As interligações desse centro local A com a cidade de Vitória da Conquista (centro regional A) e Barreiras (centro regional B), centro de categoria superior mais próximo, não foram suficientes para uma definição sobre sua subordinação, tendo em vista as fortes ligações que Bom Jesus da Lapa mantém diretamente com a metrópole regional (Salvador).

A área subordinada a Paulo Afonso situa-se em uma faixa limítrofe das regiões de Salvador (como centro regional), Feira de Santana e Juazeiro

Desta forma, preferimos individualizar essa região sem subordiná-la diretamente a nenhum outro centro de maior categoria.

Essa rede de centros urbanos apresenta um padrão axial de interações, tendo como eixo de orientação o Rio São Francisco, em cujas margens correm as rodovias BA-160 (margem direita) e BA-161 (margem esquerda). Todas as cidades dessa área se alinham ao longo desse rio.

A MICRORREGIÃO DE PAULO AFONSO – CENTRO LOCAL B

A área sob influência de Paulo Afonso está situada ao norte da Bahia, na margem direita do Rio São Francisco, fazendo divisa com os estados de Pernambuco, Alagoas e Sergipe (Figura 2). Essa área apresenta as seguintes características: um total de quatro cidades, com somente um centro de serviços (Paulo Afonso). Desta cidade chegam e partem, aproximadamente, 800 viagens mensais de ônibus intermunicipais, sendo que cerca de 18% seguem para cidades de população inferior. O baixo percentual de viagens para cidades menores demonstra um indício de fraca centralidade. Contudo, por estar localizada na divisa de quatro estados brasileiros e possuir em seu entorno seis usinas hidrelétricas, Paulo Afonso aparece como uma cidade estratégica no cenário baiano. Suas interligações com os centros dos outros estados não puderam ser mensuradas por conta da falta de informações necessárias ao método.

Quanto aos centros baianos, a área subordinada a Paulo Afonso situa-se em uma faixa limítrofe das regiões de Salvador (como centro regional), Feira de Santana e Juazeiro. Todavia, suas interligações não nos deram base para uma definição precisa sobre qual área de influência poderíamos incluí-la. Nesse contexto, como no caso de Bom Jesus da Lapa, essa área foi individualizada e subordinada, somente, a Salvador no papel de metrópole regional baiana.

Essa área apresenta uma rede de centros urbanos com padrão axial ao longo das BA-305, BA-210 e BR-110, além de interações fortemente extrarregionais.

CONCLUSÃO

Nessa apresentação da configuração espacial da rede urbana do estado da Bahia pelos fluxos de transporte coletivo intermunicipal de passageiros, definimos sua organização de acordo com o método de Green-Carruthers.

Sem embargo, Salvador foi identificada como metrópole regional, e as 288 cidades baianas também selecionadas por possuírem linhas regulares de ônibus intermunicipais foram classificadas em outras quatro ordens, subdivididas em oito categorias.

Dentre as cidades classificadas, destacamos as 40 cidades definidas como centros de serviço efetivos, considerando-se a exclusão de 20 cidades que não subordinavam os centros menores com os quais têm ligação e 228 que possuem ligações somente para centros maiores.

Por fim, a caracterização da rede urbana a partir da circulação intermunicipal de ônibus possibilitou o conhecimento de uma série de dados referentes ao grau de importância dos centros de serviço e à delimitação das suas respectivas áreas de influência, representadas por meio do inédito mapa da área de influência dos centros de serviço baianos – 2005 (Figura 2). Apesar de divergirem quanto ao número de indicadores e aos métodos de coleta dos dados, os resultados do estudo do IBGE Regiões de Influência das Cidades 2007 (IBGE, 2008) demonstram grande correlação com o trabalho aqui apresentado, reforçando, assim, a validade da proposta metodológica utilizada neste trabalho e sua eficácia nos estudos de redes geográficas em escalas estadual, regional ou mesmo nacional.

Esse resultado representa uma contribuição aos estudos da organização e regionalização baianas, objetivando contribuir para a explicação de sua dinâmica espacial e atual configuração. Assim, o estado da Bahia e sua capital expõem, novamente, a macrocefalia urbana já verificada em outros estudos, mas mudanças relativamente recentes apontam para o papel de centros regionais de grande expressão como Feira de Santana, Itabuna-Ilhéus, Vitória da Conquista, Barreiras, Juazeiro e Teixeira de Freitas, os três últimos recém-constituídos nos limites do território baiano e com forte independência da metrópole estadual.

REFERÊNCIAS

- CORRÊA, Roberto Lobato. *Redes geográficas e teoria dos grafos*. Rio de Janeiro: UFRJ, 1999.
- _____. Interações espaciais. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato. (Org.). *Explorações geográficas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997. p. 279-318.
- IBGE. *Regiões de influência das cidades*. Rio de Janeiro, 2008.
- INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS APLICADAS (MG). *A hierarquia urbana de Minas Gerais analisada através da circulação de ônibus intermunicipais*. Belo Horizonte: Secretária de Estado de Ciência e Tecnologia, 1980.
- LANGENBUCH, J. R. Organização urbana do Estado de São Paulo analisada pela circulação de ônibus intermunicipais. *Boletim Geográfico*, Rio de Janeiro, v. 29, n. 219, nov./dez. p. 26-52, 1970.
- ROCHFORT, Michel. Métodos de estudo das redes urbanas. *Boletim Geográfico*, Rio de Janeiro, v. 19, 1961.
- RUA, J. A organização urbana do Espírito Santo analisada através da circulação de ônibus intermunicipais. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro. v. 35, n. 2, abr./jun. p.103-123, 1973.
- SILVA, Sylvio Carlos Bandeira de Mello e; SOUZA, Jaimeval Caetano de. Uma medida da evolução recente da organização espacial do Estado da Bahia. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, v. 51, n. 4, out./dez. p. 53-70, 1989.
- SOUZA FILHO, José Rodrigues. *Transporte rodoviário de passageiros e a organização espacial no Estado da Bahia*. 2006. Dissertação (Mestrado)-Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal da Bahia. Salvador, 2006.
- TAAFFE, Edwards J. et al. *Geography of transportation*. 2. ed. New Jersey: Prentice-Hall, 1996.
- TEIXEIRA, M. P. V. A rede fluminense de localidades centrais. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro. v. 34, n. 3, jul./set. p. 172-190, 1972.

A rede urbana da Bahia segundo o Regic 2007

Alcides dos Santos Caldas^A
Fábio Antônio Moura Costa de Souza^B

Resumo

Os estudos sobre redes urbanas são uma tradição na produção acadêmica brasileira. No entanto, em relação aos órgãos federais e estaduais de planejamento, estatísticas e informações, somente o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) tem realizado estudos específicos sobre tal tema (1966, 1972, 1993, 2007). Nesse contexto, este artigo enfoca e procura detalhar a rede urbana do estado da Bahia identificada na versão de 2007 da pesquisa Regiões de Influência das Cidades (Regic 2007). Procura-se observar se a configuração apontada guarda semelhança com a dinâmica observada localmente. Além da introdução e das considerações finais, o artigo está estruturado em três partes: a primeira se dedica a uma contextualização do estudo, a segunda apresenta a rede de influência de cidades brasileiras e, por fim, é abordada a conformação da rede urbana da Bahia, com destaque especial para a capital baiana.

Palavras-chave: Rede Urbana. Cidades. Regiões de Influência. Bahia. Salvador.

Abstract

Studies on urban networks are a tradition in Brazilian academic production. However, in relation to Federal and State planning, statistics and information institutions, only the Brazilian Geography and Statistics Institute (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)) has carried out specific studies on the theme (1966, 1972, 1993, 2007). In this context, the article tackles and seeks to give details on the State of Bahia urban network identified in the 2007 version of the research Cities' Regions of Influence (Regiões de Influência das Cidades – Regic 2007). It is sought to observe if the configuration put forward keeps a similarity with locally noted dynamics. As well as an introduction and final considerations, the article is structured in three parts: the first is dedicated to a contextualization of the study, the second presents the network of influence of Brazilian cities and, finally, the Bahian urban network's conformation is approached, with a special highlight on the Bahian capital.

Keywords: Urban Network. Cities. Regions of Influence. Bahia. Salvador.

INTRODUÇÃO

Com o lançamento da publicação Regiões de Influência das Cidades 2007 – Regic 2007, da Diretoria de Geociências, o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) dá continuidade à sua

linha de pesquisa sobre a rede urbana brasileira, cuja primeira referência é o estudo Divisão do Brasil em Regiões Funcionais Urbanas, realizado em 1966 e publicado em 1972, com o objetivo de conhecer a conectividade entre as cidades brasileiras com base na análise dos fluxos de bens e serviços.

Visando retratar a evolução da rede urbana brasileira e permitir comparações intertemporais, também foram realizados estudos em 1987, 1993 e 2007. Eles trouxeram importantes contribuições para a compreensão das diferentes formas de organização espacial da sociedade brasileira, ao longo de 40 anos, e contribuem com conteúdos e metodologias que podem ser utilizados na redução

^A Doutor em Geografia pela Universidade de Santiago de Compostela, Espanha; mestre em Arquitetura e Urbanismo e geógrafo pela Universidade Federal da Bahia (UFBA); professor titular do Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Regional e Urbano da Universidade Salvador (Unifacs); coordenador do Grupo de Pesquisa em Organização do Território (GPOT); coordenador do Grupo de Pesquisa em Desenvolvimento de Tecnologias Sociais (LTECS); bolsista do Projeto Rede Urbana do Brasil e da América do Sul (IPEA/SEI). alcaldas@unifacs.br.

^B Mestre em Geografia pela Universidade Federal da Bahia (UFBA); especialista em Planejamento de Cidades pela Universidade Católica do Salvador (Ucsal); bacharel em Urbanismo pela Universidade do Estado da Bahia (Uneb); Atua na Coordenação Socioambiental do Instituto de Gestão das Águas e Clima (Ingá); bolsista do Projeto Rede Urbana do Brasil e da América do Sul (IPEA/SEI). fmouracosta@yahoo.com.br

das desigualdades regionais e locais do território brasileiro.

No que pese essa regularidade e abrangência da Regic, no que diz respeito à investigação da rede urbana brasileira e da área de influência dos centros urbanos ao longo dos últimos 40 anos, pode-se mencionar, pelo menos, mais dois importantes trabalhos realizados em escala nacional. Um deles é o estudo Caracterização e Tendências da Rede Urbana do Brasil (IPEA; IBGE; UNICAMP, 2001) e o outro é o Estudo da Dimensão Territorial para o Planejamento (BRASIL, 2008). Baseados em diferentes métodos, ambos apresentaram resultados que, assim como a Regic, também abordaram a rede urbana do estado da Bahia.

A Regic é uma publicação do IBGE (IBGE, 2008) que identifica e propõe, dentro de um arcabouço teórico-metodológico próprio, os principais centros urbanos brasileiros, suas regiões de influência e, por fim, a rede urbana brasileira e sua hierarquia. Segundo o IBGE (2008), a Regic pretende subsidiar o planejamento estatal e as decisões quanto à localização das atividades econômicas de produção, consumo privado e coletivo, bem como prover ferramentas para o conhecimento das relações sociais vigentes e dos padrões espaciais que delas emergem.

Mesmo a Regic sendo importante para a investigação da rede urbana brasileira, haja vista seu caráter abrangente tanto pela perspectiva espacial quanto temporal, seus resultados para a escala subnacional, ou seja, para cada unidade federativa, devem ser analisados em conjunto com estudos locais.

Nesse sentido, é oportuno também mencionar alguns estudos sobre a dinâmica urbana no estado da Bahia na virada para o século XXI. Silva e Rocha (2003), a partir da tabulação de dados do Censo Demográfico 2000, apontam (Tabela 1) a distribuição das cidades baianas por classe de habitantes. A partir dessa tabulação, as autoras chamam a atenção para o fato de que, se for considerado o grupo de cidades com população entre 100 mil e 500 mil habitantes – em geral consideradas como cidades médias –, a Bahia contava, em 2000, com nove centros urbanos: Ilhéus, Itabuna, Feira de Santana, Alagoinhas, Jequié, Juazeiro, Vitória da Conquista, Camaçari e Lauro de Freitas.

Tabela 1
Distribuição das cidades por grupos de habitantes
Bahia – 2000

Habitantes	Número de Cidades	%
Até 5.000	167	40,2
5.000 – 10.000	124	29,8
10.001 – 20.000	71	17,1
20.001 – 50.000	32	7,7
50.001 – 100.000	11	2,6
100.001 – 500.000	9	2,2
Mais de 500.000	1	0,2

Fonte: SILVA; ROCHA, 2003

Analisando a localização desses nove centros no território baiano em função da distância à metrópole – a cidade de Salvador –, Silva e Rocha (2003) encontram a seguinte distribuição espacial: cidades médias do entorno de Salvador (Camaçari, Lauro de Freitas, Feira de Santana e Alagoinhas); cidades médias não muito distantes (Ilhéus, Itabuna e Jequié); e cidade médias afastadas de Salvador (Vitória da Conquista e Juazeiro). Adicionalmente, as autoras incluíram as cidades de Barreiras e Teixeira de Freitas neste último grupo, visto que elas estavam no limiar do corte de 100 mil habitantes.

Por sua vez, dois estudos coordenados por Edgard Porto e publicados pela Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia (SEI, 1997; 2003) também procuraram identificar a rede urbana baiana. Neles, Porto chamou a atenção para a relação estabelecida entre produção e território e como essa relação age sobre o porte, a economia, a estrutura e, principalmente, sobre a função das cidades. Para o autor, os fluxos econômicos e os novos investimentos tiveram e continuam a ter um papel decisivo para que a espacialidade dos maiores centros urbanos baianos ocorra concentrada em Salvador e seu entorno e, em menor escala, nos extremos do estado.

Não por acaso, para identificar quais seriam os principais centros urbanos do estado, Porto (SUPERINTENDÊNCIA DE ESTUDOS ECONÔMICOS E SOCIAIS DA BAHIA, 1997) considerou, além da variável populacional para os anos de 1991 e 1996, critérios como Índice de Produto Municipal (IPM), consumo de energia elétrica, volume de depósitos bancários, volume de ligações telefônicas, entre outros.

A aplicação deste modelo resultou na identificação das 28 cidades baianas mais importantes. Para facilitar as análises, Porto classificou essas cidades em dois níveis hierárquicos. No primeiro, ficaram as 10 cidades consideradas como a rede urbana principal da Bahia: Salvador, Feira de Santana, Itabuna, Camaçari, Vitória da Conquista, Ilhéus, Paulo Afonso, Juazeiro, Alagoinhas e Barreiras. As cidades desse primeiro nível concentravam 94% do ensino superior e quase 50% da população urbana, 75% dos médicos e 60% dos dentistas e sediavam 90% das emissoras de televisão aberta.

Já o segundo nível hierárquico era formado por 18 cidades: Jequié, Santo Antônio de Jesus, Guanambi, Jacobina, Teixeira de Freitas, Eunápolis, Senhor do Bonfim, Itapetinga, Santo Amaro, Valença, Porto Seguro, Serrinha, Cruz das Almas, Brumado, Irecê, Itamaraju, Bom Jesus da Lapa e Itaberaba. Em contraste com o primeiro nível da rede, o conjunto desses municípios era responsável por 4% dos depósitos bancários e 5% da produção do estado da Bahia. Além disso, contavam com apenas 7% dos médicos e 8% dos dentistas.

Mesmo que a partir de diferentes abordagens, observa-se nos dois estudos locais recentes uma convergência na identificação das principais cidades que dão forma à rede urbana do estado da Bahia. As análises empreendidas revelaram um quadro de “desconcentração concentrada”, no qual as cidades mais importantes estão localizadas, historicamente, ao longo do litoral baiano e, mais recentemente, nos extremos do território do estado.

Aliás, Silva e Fonseca (2007), por entenderem que o “[...] Estado da Bahia apresenta sérios problemas relacionados à integração e ao fortalecimento dos seus centros urbanos [...]”, defendem a implementação de políticas territoriais que possam fortalecê-los, de modo que as desigualdades regionais e locais existentes entre o entorno metropolitano de Salvador e as demais regiões e cidades do interior do estado possam ser diminuídas.

Outro esforço de investigação sobre os principais centros urbanos da Bahia, e como eles polarizam cidades próximas, foram os Programas de

Desenvolvimento Regionais Sustentáveis (PDRS), elaborados pela Companhia de Ação Regional (CAR). Podem-se definir os PDRS como estudos regionais propositivos voltados ao desenvolvimento regional de longo prazo, sendo fundamentados no paradigma da sustentabilidade (COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO E AÇÃO REGIONAL, 2007). Nesses estudos, que se assemelham a planos indicativos, o método empregado para a

identificação das regiões trabalhadas foi o modelo gravitacional-potencial desenvolvido a partir dos trabalhos de Isard assim resumido:

O modelo de potencial que é uma variante do modelo gravitacional, apresentado por Isard, baseia-se no princípio do campo de forças de Newton, isto é, entre duas cidades onde se desenvolvem atividades humanas existe uma força de interação que é função direta do tamanho de suas populações e função inversa da distância que as separam (COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO E AÇÃO REGIONAL, 1997, p.101).

Tal característica faz com que os PDRS se assemelhem, metodologicamente, ao Estudo da Dimensão Territorial para o Planejamento (IBGE, 2008). A base espacial de planejamento utilizada para a elaboração dos PDRS foi a denominada Regiões Econômicas do Estado da Bahia (15 regiões). Os estudos foram realizados a partir de 1993 e o último deles foi publicado em 2007, visto que a delimitação então oficial foi substituída a partir desse ano pelos Territórios de Identidade (26 territórios). No entanto, como nem todas as regiões tiveram seus planos elaborados ou revisados, dado o intervalo temporal, a utilização desses produtos para analisar a rede e a dinâmica urbana recente do estado da Bahia ficou prejudicada.

NOTAS SOBRE O APORTE TEÓRICO E METODOLÓGICO DA REGIC 2007

As principais concepções de alguns estudiosos dos temas sistemas urbanos, redes urbanas e hierarquia urbana foram introduzidas na Regic,

As cidades mais importantes estão localizadas, historicamente, ao longo do litoral baiano e, mais recentemente, nos extremos do território do estado

estabelecendo, dessa forma, a fundamentação teórico-metodológica da pesquisa.

De Offner (2000), foi destacada sua contribuição a respeito dos dois tipos de sistemas urbanos que podem ser observados no Brasil: o de localidades centrais, com regiões formadas no entorno dos centros; e o reticular, em que a cidade funciona como nó de uma rede mundial.

As contribuições de Camagni e Salone (1993) foram utilizadas pela pesquisa para que a discussão sobre topologia das redes e dos sistemas urbanos, muito influenciada pela Teoria das Localidades Centrais de Christaller e Losch, pudesse avançar na ênfase das relações de complementaridade e cooperação. Segundo o IBGE (2008), Camagni e Salone propõem complementar a tradicional teoria de hierarquização dos centros da rede urbana com uma visão de rede de cidades definida por um sistema de relações horizontais e não hierárquicas.

Por esse sistema, fica posto na pesquisa que não só os centros urbanos menores precisam estabelecer relações com os mais desenvolvidos, a fim de satisfazer determinadas demandas dos seus agentes econômicos e atores sociais não realizáveis dentro de seus próprios limites, mas que também os centros urbanos mais desenvolvidos precisam, muitas vezes, estabelecer relações com os menores para que determinadas cadeias produtivas ou circuitos espaciais de produção sejam completados.

Na Regic 2007, também foi utilizado o estudo elaborado por Veltz (1996) para dar o próximo passo na pesquisa: explorar os padrões de relacionamento e avaliar em que medida, e onde, as relações entre os centros mantêm o padrão hierárquico característico das estruturas de localidades centrais ou, por sua vez, tendem a fortalecer as relações de horizontalidade entre centros de mesmo nível. Dessa forma, na conformação da rede urbana coexistiriam, pelo menos, dois processos:

Comando e controle: a gestão pública e a gestão empresarial mantêm relações entre centros urbanos, propagando decisões, definindo outras relações e destinando investimentos.

Essa mobilidade do capital também gera a mobilidade do trabalho, produzindo novas lógicas de deslocamento de pessoas entre o campo e a cidade

Complementaridade: as cidades mantêm também relações horizontais que podem ser definidas pela especialização produtiva, pela divisão funcional de atividades e pela oferta de serviços diferentes em locais diferentes. Coexistem no território, portanto, redes hierárquicas e não hierárquicas.

De acordo com a proposta metodológica empregada na Regic 2007, a função de gestão do território é o prisma pelo qual se deve analisar a importância dos centros urbanos que, em última instância, é que definiria suas áreas de influência. Para tanto, foi chamada a atenção na Regic 2007 para a conceituação de Corrêa (1995) sobre os centros de gestão do território.

[...] centro de gestão do território [...] é aquela cidade onde se localizam, de um lado, os diversos órgãos do Estado e, de outro, as sedes de empresas cujas decisões afetam direta ou indiretamente um dado espaço que passa a ficar sob o controle da cidade através das empresas nela sediadas (CORRÊA, 1995 apud IBGE, 2008).

Após o aporte de cunho mais teórico, mas com total rebatimento na fase de operacionalização da pesquisa, as etapas da metodologia e os seus principais passos foram:

- a) Classificação dos centros urbanos.
- b) Delimitação das áreas de atuação dos centros, ou das suas regiões de influência.
- c) Hierarquização dos centros e suas redes de influência.

Conforme a definição metodológica, a classificação dos centros de maior importância aconteceu de acordo com a função de gestão do território pela qual foram avaliadas três dimensões:

- Níveis de centralidade da gestão pública federal: buscaram-se informações de subordinação administrativa no setor público federal nos poderes Executivo e Judiciário. No Poder Executivo, foi investigada a estrutura territorial do Instituto Nacional de Seguridade Social (INSS) (agências, gerências e superintendências), da Secretaria da Receita Federal (SRF) (superintendências, delegacias, inspetorias, alfândegas e agências) e do Ministério do

Trabalho e Emprego (MTE) (delegacias, subdelegacias e agências), sendo selecionados centros que contassem com a presença de pelo menos um dos três órgãos. Já no caso do Poder Judiciário, foi investigada a existência nos centros de gestão de alguns órgãos da Justiça Federal comum e da Justiça Federal especializada.

- Níveis de centralidade da gestão empresarial: buscaram-se as localizações das sedes e filiais das maiores empresas do país. Para a definição de quais seriam as maiores organizações, foram utilizadas as metodologias da revista *Exame* e do jornal *Valor Econômico* e também dados de 2004 do Cadastro Central de Empresas (Cempre). Foram selecionados centros que tivessem pelo menos três diferentes entidades empresariais com unidades locais em outro município.

- Presença de diferentes equipamentos e serviços: foram considerados nove tipos de equipamentos e serviços: diversidade de classes de comércio e serviços; presença de instituições financeiras de porte nacional; existência de cursos presenciais de ensino superior e números de matriculados; complexidade dos serviços de saúde e volume de atendimento; quantidade de domínios registrados na internet; presença de emissoras de televisão aberta e dados sobre quantidade de vôos, passageiros e volume de carga do transporte aéreo. Foram muitas as fontes de pesquisas consultadas.

Cumprida esta primeira etapa metodológica, a pesquisa tratou de estabelecer as ligações entre cidades para, assim, delinear as regiões de influência dos centros de gestão do território e a conformação das redes no espaço brasileiro. Para tanto, foi considerada novamente a análise de três eixos: a gestão pública; a gestão empresarial e a prestação de serviços de saúde. Para cada um desses eixos, registraram-se as quatro principais ligações entre os centros:

Gestão pública: foram contadas as ligações estabelecidas pela relação de subordinação administrativa nos órgãos federais escolhidos e examinados (SRF, INSS e MTE) e nos órgãos da Justiça Federal e da Justiça do Trabalho. Somadas essas ligações, os valores foram ordenados conservando-se para cada centro os quatro maiores valores encontrados.

Gestão empresarial: foi somado o número de filiais (unidades locais) instaladas em um centro, segundo a localização da sede. Os valores também foram ordenados, conservando-se as quatro principais ligações de cada centro.

Serviços de saúde (SUS): a partir do registro de internações hospitalares, foram analisados dois grupos de procedimentos: os de alta complexidade e os definidos como os internamentos mais frequentemente realizados. Considerando cada um desses dois grupos, os volumes de internações foram contabilizados de acordo com a origem dos pacientes (local de residência). Os dois valores resultantes foram somados e ordenados, sendo conservados os quatro primeiros.

Para classificar os demais municípios e estabelecer a rede de ligação deles com os centros de gestão do território, foi contemplada na Regic a realização de pesquisa direta, via aplicação de questionários pelos agentes da Rede de Agências do IBGE, em 4.625 municípios, no último trimestre de 2007. Nesse questionário, foram investigados mais dois tipos informações: sobre mobilidade e sobre consumo de bens e serviços dos habitantes.

Dessa forma, as duas fontes de ligação entre centros urbanos investigadas – a dos centros de gestão do território e a das informações do questionário – foram combinadas para que fossem definidas as regiões de influência dos centros urbanos brasileiros. Quando, nesta junção, a aplicação dos critérios apontou a vinculação de um centro urbano a mais de um centro de gestão, examinou-se a relação de hierarquia entre os centros de gestão. Assim, considerou-se apenas a ligação do centro urbano ao centro de gestão definido como o de menor nível, pois, por transitividade, ambas as cidades estariam incluídas na região de influência do centro de gestão de maior nível.

Por fim, a terceira etapa da metodologia da Regic 2007 foi a hierarquização de todos os centros urbanos identificados. Os elementos considerados para estabelecer a hierarquia foram: (I) a classificação dos centros de gestão do território aos quais os centros urbanos se relacionavam; (II) o porte populacional da região de influência para cada centro urbano classificado; (III) a par-

tir da frequência de menções ao centro urbano no questionário aplicado pelos técnicos do IBGE, a intensidade do relacionamento (calculado como o número de vezes em que, no questionário da pesquisa, o centro foi mencionado).

HIERARQUIA DOS CENTROS URBANOS NO BRASIL E NA BAHIA

O resultado final da aplicação dos procedimentos e critérios metodológicos foi uma hierarquização, que é expressa na Regic 2007 segundo a definição de cinco grandes níveis de centros urbanos e alguns subníveis.

O primeiro nível é MetrÓpole, representado pelos 12 principais centros urbanos do país, que se

caracterizam por seu grande porte e por fortes relacionamentos entre si, além de, em geral, possuírem extensa área de influência direta.

As metrÓpoles, por sua vez, foram classificadas em três subníveis, a saber: Grande MetrÓpole Nacional: São Paulo, o maior conjunto urbano do país, com 19,5 milhões de habitantes, em 2007, e alocado no primeiro nível da gestão territorial. MetrÓpole Nacional: Rio de Janeiro e Brasília, com 11,8 milhões de habitantes e 3,2 milhões, em 2007, respectivamente, estão também no primeiro nível da gestão territorial. E MetrÓpole: Manaus, Belém, Fortaleza, Recife, Salvador, Belo Horizonte, Curitiba, Goiânia, Porto Alegre, as quais integram o segundo nível da gestão territorial. A Figura 1 aponta os centros de mais alto nível definido segundo a metodologia da

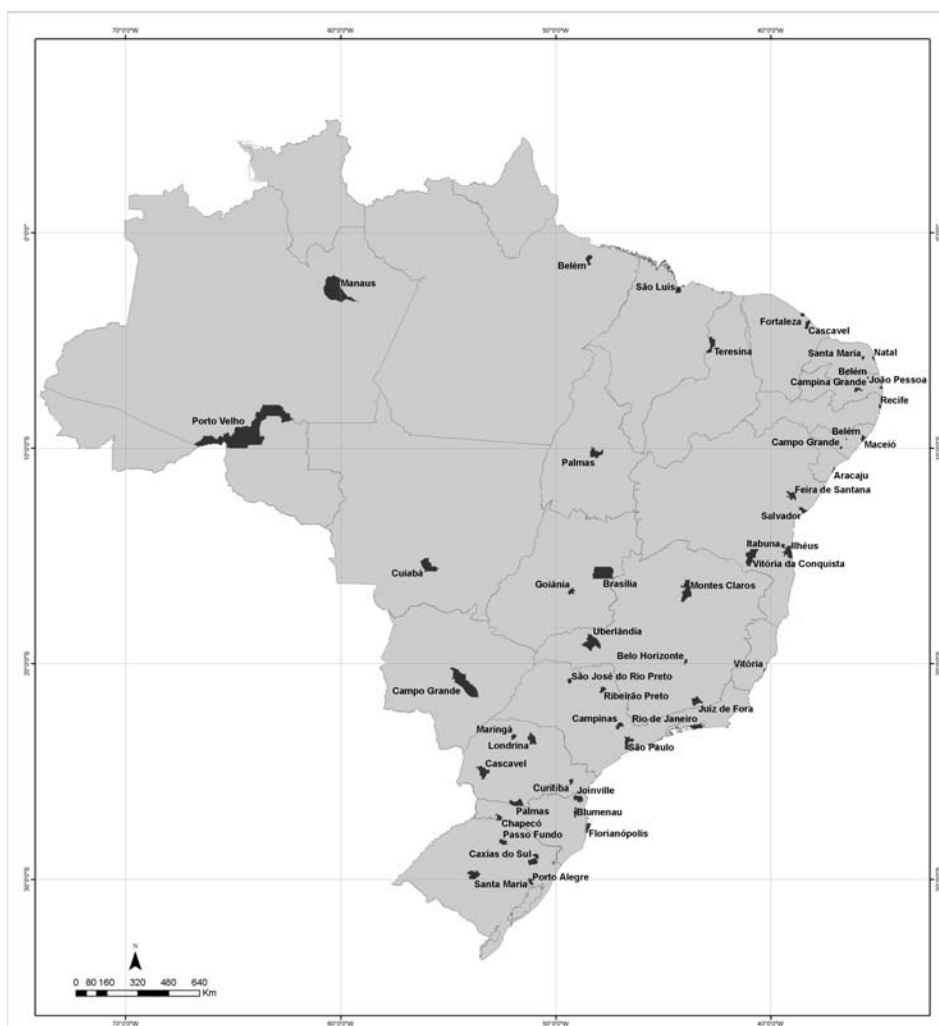


Figura 1
Centros urbanos brasileiros de mais alto nível definidos pela Regic 2007

Fonte: Elaborado pelos autores a partir do IBGE, 2008.

Hierarquia	Subdivisão	Cidades
Metrópoles (12 cidades)	Grande Metrópole Nacional	São Paulo
	Metrópoles Nacionais	Rio de Janeiro e Brasília
	Metrópoles	Manaus, Belém, Fortaleza, Recife, Salvador, Belo Horizonte, Curitiba, Goiânia, Porto Alegre
Capitais Regionais (70 cidades)	Capitais Regionais A (11 cidades)	São Luiz, Teresina, Natal, João Pessoa, Maceió, Aracaju, Vitória, Campinas, Florianópolis, Campo Grande, Cuiabá
	Capitais Regionais B (20 cidades)	Na Bahia são 4: Feira de Santana, Ilhéus-Itabuna e Vitória da Conquista
	Capitais Regionais C (39 cidades)	Na Bahia são 2: Barreiras e Juazeiro (juntamente com Petrolina/PE)
Centros Sub-Regionais (169 cidades)	Centro Sub-Regional A (85 cidades)	Na Bahia são 7: Irecê, Jacobina, Jequié, Paulo Afonso, Santo Antonio de Jesus, Guanambi, Teixeira de Freitas
	Centro Sub-Regional B (79 cidades)	Na Bahia são 9: Alagoinhas, Cruz das Almas, Itaberaba, Ribeira do Pombal, Valença, Senhor do Bonfim, Eunápolis, Brumado, Bom Jesus da Lapa
Centros de Zona (556 cidades)	Centro de Zona A (192 cidades)	Na Bahia são 12: Seabra, Xique-Xique, Ipiáú, Porto Seguro, Conceição do Coité, Serrinha, Camacan, Itamaraju, Itapetinga, Caetité, Macaúbas, Santa Maria da Vitória
	Centro de Zona B (364 cidades)	Na Bahia são 20: Ibotirama, Boquira, Santana, Barra, Serra Dourada, Capim Grosso, Nazaré, Rio Real, Euclides da Cunha, Gandu, Jaguaquara, Amargosa, Riachão do Jacuípe, Valente, Ibicarai, Poções, Livramento de Nossa Senhora, Paramirim, Caculé, Cícero Dantas
Centros locais (4.473 cidades)	Sem hierarquização	Na Bahia são 167 centros locais

Quadro 1
Hierarquização dos centros urbanos segundo a Regic 2007.

Fonte: Elaborado pelos autores a partir do IBGE 2008.

Regic 2007, e o Quadro 1 traz os quantitativos e principais cidades da hierarquização elaborada.

O segundo nível da hierarquia é Capital Regional, no qual estão 70 capitais divididas também em três subníveis: Capital Regional A: 11 cidades, com medianas de 955 mil habitantes e 487 relacionamentos; Capital Regional B: em número de 20 cidades, com medianas de 435 mil habitantes e 406 relacionamentos. Neste último nível, estão localizados na Bahia os centros urbanos de Feira de Santana, Ilhéus-Itabuna e Vitória da Conquista, que representam 15% do total dos centros urbanos do país. Por fim, Capital Regional C: 39 cidades com medianas de 250 habitantes e 162 relacionamentos. Na Bahia, apenas dois centros urbanos – Barreiras e o bipolo Juazeiro-Petrolina – foram classificados como Capital Regional C.

No terceiro nível da hierarquia, estão 169 centros urbanos definidos como Centro Sub-Regional, dos quais 85 foram classificados como Centro Sub-Regional A, com medianas de 95 mil habitantes e 112 relacionamentos. Na Bahia, estão localizados sete desses centros, o que equivale 8,2% do total do país. No caso de Centro Sub-Regional B, foram

classificados 79 centros urbanos, com medianas de 71 mil habitantes e 71 relacionamentos. Para a Bahia, nove centros urbanos se encontram nesse nível, ou seja, 11,4% dos existentes no país.

No quarto nível da hierarquia, está o Centro de Zona. São 556 centros de menor porte, com atuação restrita à sua área imediata e funções de gestão elementares. Estão estruturados em dois níveis: Centro de Zona A, composto por 192 cidades, com medianas de 45 mil habitantes e 49 relacionamentos; e Centro de Zona B, composto por 364 cidades, com medianas de 23 mil habitantes e 16 relacionamentos. No território baiano, a pesquisa apontou como Centro de Zona A e Centro de Zona B, respectivamente, 12 e 20 centros urbanos. No primeiro caso, corresponde a 6,2% do total do país e, no segundo caso, os centros baianos equivalem a 5,5% do total nacional.

No quinto e último nível está o Centro Local. São 4.473 localidades cuja centralidade e atuação não extrapolam os limites do seu município, servindo apenas aos seus próprios habitantes. Nesse nível hierárquico, a população é inferior a 10 mil habitantes. No es-

tado da Bahia, foram identificados 167 centros locais, o que equivale a 3,7% do total existente no país.

Nas relações entre as redes e entre os centros de mais alto nível na conformação da rede urbana coexistem redes hierárquicas e não hierárquicas, caracterizadas por ligações horizontais. Assim, grifa-se que as noções de integração, especialização, complementaridade e sobreposição são necessárias para compreender a hierarquia urbana proposta.

Os centros que comandam as 12 redes urbanas principais se destacam pelas relações de controle e comando sobre os centros de nível inferior, ao propagar decisões, determinar relações e destinar investimentos, especialmente pelas ligações da gestão federal e empresarial.

Em relação aos estudos anteriores do IBGE, na Regic 2007 foram apontadas algumas características diferenciadas na atual rede urbana brasileira, tais como:

a) Apresenta notável estabilidade, principalmente nos níveis hierárquicos mais altos.

b) As principais alterações evidenciadas acompanham o processo de ocupação do território no período e as mudanças mais frequentes nos níveis de hierarquia intermediária e baixa.

c) Comparando-se com os centros urbanos identificados em 1966, verifica-se que os centros que emergiram estão localizados, predominantemente, nos estados de Mato Grosso, Rondônia e Tocantins, no oeste do Amazonas e no sul do Pará e, em menor intensidade, no Maranhão e Piauí.

Foram apontadas, também, especificidades na hierarquia urbana brasileira, destacando-se:

a) A tendência estrutural à estabilidade no estrato superior da rede ao longo do tempo é comprovada pelas relações dos 12 centros identificados como metrópoles, no topo da hierarquia.

b) Registram-se apenas duas diferenças em relação ao quadro apresentado há 40 anos: as ascensões de Brasília e Manaus.

c) No estudo de 1978, Brasília é classificada como Capital Regional, mantendo-se a subordinação a Goiânia. Já em 1993, foi considerada como cabeça de rede, por seu papel político-administrati-

vo, como capital federal, por representar um centro de poder e decisão.

d) Manaus, subordinada a Belém no estudo de 1966, teve sua emergência como metrópole regional reconhecida no estudo de 1978.

e) No segundo nível, das capitais regionais, encontram-se alguns centros que, em 1966, eram classificados como sub-regionais. Entre eles, Porto Velho, Rio Branco, Barreiras, São José dos Cam-

pos, Dourados etc. Os casos mais extremos são os de Boa Vista, Araguaína, Ipatinga-Coronel Fabriciano-Timóteo e Novo Hamburgo-São Leopoldo, que saltam do quarto nível para o segundo, e o de Palmas, criada em 1989 e também no segundo nível.

f) Na direção inversa, há centros que estavam no segundo nível da classificação em 1966 e caíram para o terceiro nível em 2007. Entre eles, Florianópolis, Guarani, Jequié, Muriaé, Ourinhos, Pato Branco, Lages, Santa Rosa, Cruz Alta e Anápolis.

g) No quarto nível, nos dois períodos, a flutuação é grande: dos 556 centros de nível 4 em 2007, 238 estavam nesse patamar em 1996 e 254 não eram classificados como centro. Em relação a 1996, dos 507 centros de nível 4, 218 não se mantiveram como centros em 2007.

Foram observadas alterações no alcance da rede, e as principais mudanças devem-se ao adensamento, ou mesmo à emergência, de redes em territórios de ocupação anteriormente rarefeita e ao fortalecimento do papel das capitais estaduais, um processo já sinalizado em 1978, que tende a fazer com que as redes acompanhem os limites estaduais. O surgimento de novos centros de nível intermediário provocou subdivisão das áreas de influência dos grandes centros, no período entre 1966 e 2007.

Como decorrência dessas alterações, as grandes transformações ocorreram, principalmente, nas regiões Norte e Centro-Oeste e dizem respeito tanto ao fracionamento quanto a modificações nas articulações das redes. Manaus, que, no período anterior, já dividia a extensa área abrangida por Belém, tem sua área dividida pela ascensão de Porto Velho, que, incorporando a rede de Rio Branco,

Nas relações entre as redes e entre os centros de mais alto nível na conformação da rede urbana coexistem redes hierárquicas e não hierárquicas

passa a vincular-se não mais a Manaus, mas a São Paulo e a Brasília. A rede de Manaus perde território e novos centros consolidam-se, adensando-se as ligações pelo fracionamento municipal.

A criação do estado de Tocantins – e de sua capital – altera a estruturação da rede de Goiânia. Palmas, além de assumir a função de capital do novo estado, demonstra forte centralidade e, embora se mantenha na região de influência de Goiânia, efetivamente articula sua própria rede, na qual Araguaína divide a região de influência com Marabá, no sul do Pará, na área de Redenção, antes diretamente ligada a Belém. Balsas, no sul do Maranhão, está ligada a três centros – Imperatriz, Teresina e Araguaína –, em padrões que evidenciam a permanência de certa fluidez naquela área.

Nas redes mais consolidadas, as transformações foram mais restritas e sublinham o crescente comando das capitais estaduais.

a) Recife tem sua região de influência reduzida, perdendo a área do sul do Piauí, assumida por Teresina, e passando a dividir a rede de Natal com Fortaleza.

b) O alcance da rede de Fortaleza ampliou-se tanto a leste, pela rede de Natal, como pela expansão das redes de São Luiz e de Teresina.

c) Florianópolis assumiu total controle de quase todo o estado de Santa Catarina (excetuando-se a rede de Joinville, no norte, que continua diretamente ligada a Curitiba) e passou a ter dupla vinculação, participando da região de influência de Curitiba e da de Porto Alegre.

d) No norte do Paraná, as redes de Maringá e Londrina passaram a integrar a rede de Curitiba, não mais a de São Paulo.

e) A rede de Uberaba passou a ter dupla vinculação com São Paulo e Belo Horizonte. A rede de Juiz de Fora passou a ter vinculação com o Rio de Janeiro dividida com Belo Horizonte, que assumiu as redes de Varginha e de Passos, antes pertencentes a São Paulo, e as de São Lourenço e de Caxambu, anteriormente subordinadas ao Rio de Janeiro.

Em relação aos outros dois estudos realizados para a escala nacional, é interessante destacar seus principais resultados antes de apresentar os

A rede de Recife é mais densa e consolidada, enquanto Salvador tem a sua influência mais direcionada para o litoral

da Regic 2007. No estudo Caracterização e Tendências da Rede Urbana do Brasil (IPEA; IBGE; UNICAMP, 2001), pode-se observar que, na rede nacional, o sistema urbano de Salvador – capital baiana – foi classificado pela equipe de elaboração do estudo como Metrópole Nacional – segundo nível de gestão territorial no quadro de classificação da rede urbana brasileira, consistindo numa “aglomeração urbana metropolitana” (pontos da rede que concentram mais população).

Na Região Nordeste do Brasil, estão os sistemas urbano-regionais de Salvador, Recife, Fortaleza e Meio Norte (São Luiz e Teresina), em fase de consolidação dos seus sistemas urbano-industriais, porém que possuem características que os diferenciam. Há, em geral, elevadas taxas de incremento populacional urbano. A rede de Recife é mais densa e consolidada, enquanto Salvador tem a sua influência mais direcionada para o litoral. A rede de Fortaleza apresenta primazia urbana, apesar de a urbanização ainda estar incompleta. O Meio Norte tem uma rede ainda instável, pois sofre alterações bruscas em função de suas relações com as demais redes do Nordeste e do centro-norte.

Nesse estudo, também são destacados os impactos da disseminação e modernização do setor agropecuário e dos projetos de irrigação, a partir da década de 1970, e a importância do papel das políticas públicas, com investimentos em infraestrutura. Na Bahia, há destaque para a região de Juazeiro, juntamente com Petrolina (PE), onde se encontra um polo agroindustrial nos setores de processamento de alimentos (principalmente fruticultura), bens de capital, embalagens, fertilizantes, equipamentos para irrigação e material de construção.

Já no estudo Dimensão Territorial do Planejamento (BRASIL, 2008), realizado pela Secretaria de Planejamento e Investimentos Estratégicos do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, Salvador, juntamente com o entorno metropolitano, foi classificada como uma das 11 macrorregiões existentes no país. Nesse estudo, são apresentados seis conjuntos territoriais, para os quais foram identificados vetores estratégicos de desenvolvimento

que permitissem gerar impulsos dinâmicos para as diversas regiões brasileiras, de forma a possibilitar uma convergência dos níveis de renda per capita e de qualidade de vida da população.

Para o caso específico da rede urbana da Bahia e para os municípios que fazem parte do chamado Território 2B2, foram elencadas as seguintes estratégias:

a) Promoção de amplo acesso à água e seu uso sustentável.

b) Apoio e impulso às atividades regionais adequadas ao ambiente e à cultura regional.

c) Renovação e ampliação da logística para ampliar a acessibilidade, a integração e a revitalização dos núcleos urbanos.

d) Adensamento da base científico-tecnológica na área, com reforço ao ensino técnico profissionalizante.

e) Esforço decisivo em educação, saúde, saneamento, habitação e resgate social por mecanismos de transferência de renda que o território demanda.

Especificamente para o semiárido baiano e mineiro, Montes Claros/MG, Teófilo Otoni/MG e Vitória da Conquista/BA formariam uma rede urbana triangular com o objetivo de integrar os semiáridos do norte de Minas, do sudoeste baiano e o Vale do Jequitinhonha-Mucuri. Para o semiárido central, foram selecionados os subpolos de Juazeiro-Petrolina/BA-PE, Ceará Meridional (Crajobá – Crato,

Juazeiro do Norte e Barbalha), Souza/PB, como forma de dinamizar esse território.

Na seção seguinte, são realizadas considerações acerca da rede urbana da Bahia segundo a Regic 2007 e as principais mudanças da sua estrutura desde a publicação do estudo Divisão do Brasil em Regiões Funcionais Urbanas, realizado em 1966.

A REDE URBANA DA BAHIA E A REDE DE INFLUÊNCIA DE SALVADOR SEGUNDO A REGIC 2007

Para compreender a situação de Salvador e sua rede de influência na Regic 2007, é necessária uma abordagem considerando o contexto nacional. Nessa perspectiva, a rede de influência de São Paulo, com 20 capitais regionais A (Tabela 2), é a grande líder no comando das redes do país, seguida pela rede de Porte Alegre, que lidera 10 capitais regionais A. Em relação aos centros sub-regionais, mais uma vez a rede de influência de São Paulo exerce liderança com 33 dos 199 encontrados no país, ou seja, 16,6%, seguida de Curitiba, com 14,1%, Porto Alegre, com 12,1%, e Fortaleza, com 10,6%.

Das 83 capitais regionais A identificadas no país, 24,0% fazem parte da rede urbana de São Paulo, ao passo que as três metrópoles localizadas na Região

Tabela 2
Dimensão das redes urbanas de primeiro nível

Redes de primeiro nível	Dimensão					
	Número de capitais regionais	Número de centros sub-regionais	Número de centros de zona	Número de municípios	População estimada (2007)	Área (km ²)
São Paulo	20	33	124	1.028	51.587.582	2.279.108
Rio de Janeiro	5	15	25	264	20.750.595	137.812
Brasília	4	10	44	298	9.680.621	1.760.734
Manaus	1	2	4	72	3.480.028	1.617.428
Belém	3	11	10	161	7.686.082	1.389.659
Fortaleza	7	21	86	786	20.573.035	792.411
Recife	8	18	54	666	18.875.595	306.882
Salvador	6	16	41	486	16.335.288	589.230
Belo Horizonte	8	15	77	698	16.745.821	483.730
Curitiba	9	28	67	666	16.178.968	295.024
Porto Alegre	10	24	89	733	15.302.496	349.317
Goiânia	2	6	45	363	6.408.542	835.783

Fonte: IBGE, 2008.

Nordeste – Fortaleza, Recife e Salvador – detêm apenas 25,2%. Segundo a Regic 2007, existem no país 199 cidades classificadas como subcentros regionais. Nesse estrato, na rede de São Paulo estão localizados 16,6%, Curitiba detém 14,1% e Porto Alegre, na terceira colocação do ranking, tem 12,1%.

No que diz respeito aos centros de zona, foram identificadas 666 cidades. Mais uma vez, se destaca a liderança das redes de São Paulo, Porto Alegre e Fortaleza, com 18,6%, 13,4%, 12,9%, respectivamente. Ainda nesse quesito, pode-se observar que a rede de influência de Salvador (Figura 2) ocupa

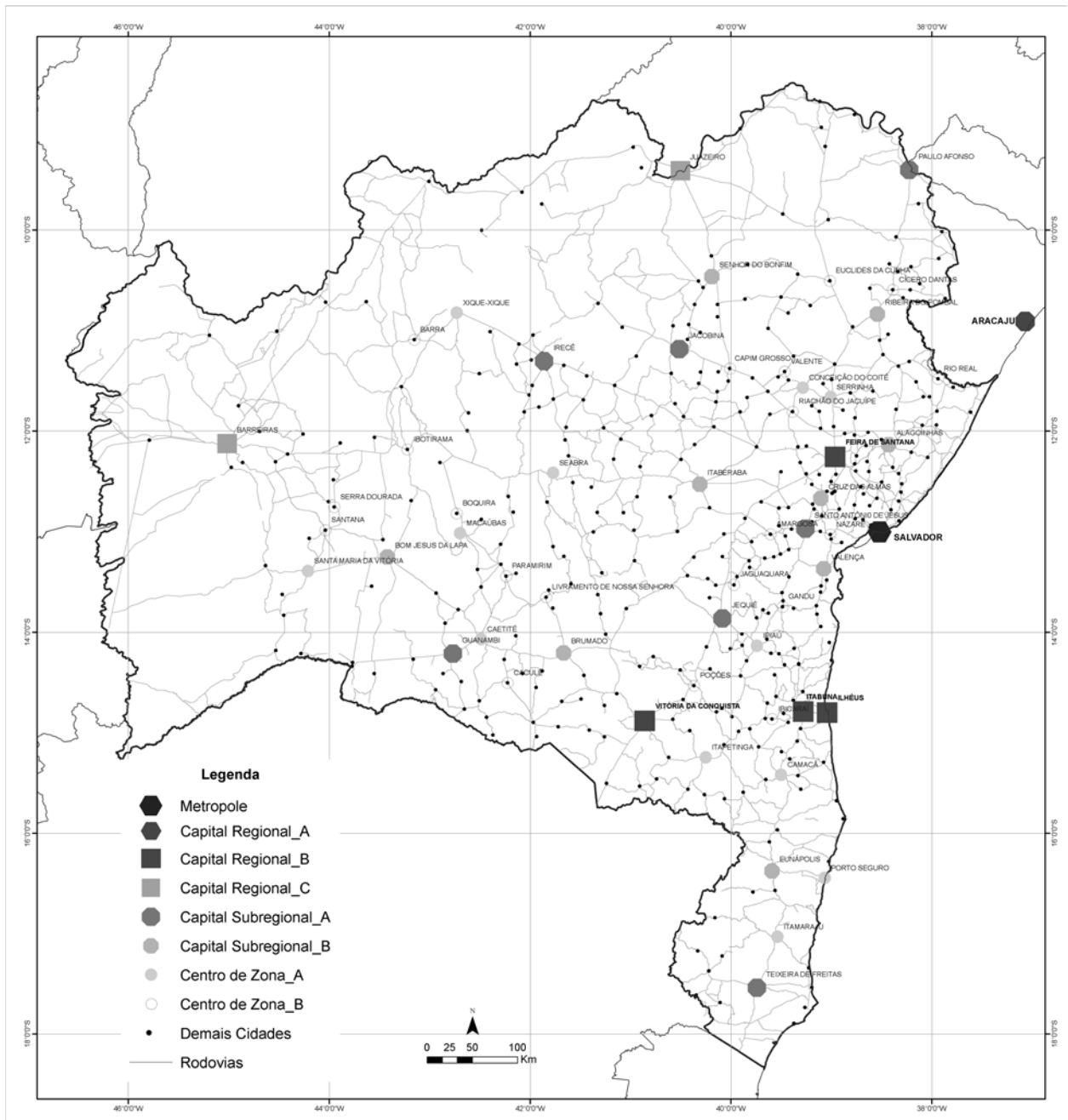


Figura 2
Cidades que formam a rede de influência de Salvador

Fonte: Elaborado pelos autores a partir do IBGE, 2008.

a nona colocação do ranking nacional, com apenas 6,2% dos centros de zona.

As metrópoles nordestinas Fortaleza, Recife e Salvador totalizam sob seus comandos 1.613 municípios, onde vivem aproximadamente 56 milhões de habitantes. Vale ressaltar o comando da rede de influência de Fortaleza, que detém 36,9% da população total, atrás apenas das redes de São Paulo e do Rio de Janeiro.

A rede de influência de Salvador, com 486 municípios (8,0% do total), ocupa a sétima posição no ranking nacional, logo atrás da rede de Fortaleza, com

10,6%, e de Recife, com 9,0% do total do país. Chama a atenção o número de centros de zona da rede de influência de Salvador, que corresponde a apenas 22,6% dos encontrados na Região Nordeste.

Salvador é uma das nove metrópoles brasileiras e comanda uma população de, aproximadamente, 16,4 milhões de habitantes numa área de 589.299,74 km², o que determina uma densidade demográfica da ordem de 27,7 hab/km². O Produto Interno Bruto (PIB), em 2005, foi de R\$ 104.996.166, e o PIB per capita, da ordem de R\$ 6.428,00, que significa apenas 55,1% do verificado para o núcleo da rede

Tabela 3
Principais características da região de influência de Salvador – 2005

Características	Rede de Influência de Salvador	Part. da Região de Influência de Salvador no Brasil	Núcleo da Rede de Salvador	Part. de Salvador em sua Região de Influência
População total	16.335.288	8,98	3.664.096	22,43
Área (km ²)	589.229,74	6,92	3.928,23	0,67
Densidade demográfica (hab/km ²)	27,72	128,30	932,76	3.364,55
Nº de municípios	486	8,73	12	2,47
Intensidade de relacionamentos	5869	-	1207	20,57
PIB (2005) (R\$ 1.000)	104.996.166	4,89	46.204.061,77	44,01
PIB per capita	6428	55,08	12.609,95	196,19

Fonte: IBGE, 2008.

de Salvador, que, para esse mesmo ano, foi de R\$ 12.609,95, como pode ser visto na Tabela 3.

Essa realidade mostra os desafios que as políticas públicas estatais devem cumprir na direção de contribuir para a redução das desigualdades so-

cioterritoriais verificadas no Brasil e principalmente nessa região, que envolve os territórios baiano, sergipano e uma insignificante parte de Minas Gerais. Isso implica a descentralização da oferta de bens e serviços, os quais devem estar territorializados nas

Hierarquização	Municípios
Capital Regional A	Aracaju (SE).
Capitais Regionais B	Feira de Santana, Ilhéus-Itabuna e Vitória da Conquista (BA).
Capitais Regionais C	Petrolina (PE)-Juazeiro (BA) e Barreiras (BA).
Centros Sub-regionais A	Guanambi, Irecê, Jacobina, Jequié, Paulo Afonso, Santo Antônio de Jesus e Teixeira de Freitas (BA).
Centros Sub-regionais B	Alagoinhas, Bom Jesus da Lapa, Brumado, Cruz das Almas, Eunápolis, Itaberaba, Ribeira do Pombal, Senhor do Bonfim e Valença (BA) e Itabaiana (SE).
Centros de Zona A	Caetitê, Camacan, Conceição do Coité, Ipiaú, Itapetinga, Macaúbas, Porto Seguro, Santa Maria da Vitória, Seabra, Serrinha e Xique-Xique (BA), Ouricuri (PE), Estância, Lagarto, Nossa Senhora da Glória e Propriá (SE).
Centros de Zona B	Amargosa, Barra, Boquira, Caculé, Capim Grosso, Cícero Dantas, Euclides da Cunha, Gandu, Ibicaraí, Ibotirama, Jaguaquara, Livramento de Nossa Senhora, Nazaré, Paramirim, Poções, Riachão do Jacuipe, Rio Real, Santana, Serra Dourada e Valente (BA), Belém de São Francisco (PE), Canindé de São Francisco, Neópolis e Nossa Senhora das Dores (SE) e Pedra Azul (MG).

Quadro 2
Municípios da rede de influência de Salvador

Fonte: IBGE, 2008.

Nota: A intensidade de relacionamento indica o número de vezes que o município foi citado.

redes de influência urbana de acordo com os seus níveis hierárquicos apresentados no Quadro 2.

A rede de influência de Salvador possui, em sua hierarquia mais alta, apenas uma Capital Regional A, a cidade de Aracaju, diferentemente da rede de influência de Recife, que possui três centros urbanos como capitais regionais A: Natal, João Pessoa e Maceió.

Por fim, a rede de Vitória da Conquista, maior das três, possui 97 municípios, e os mais significativos são Guanambi, Bom Jesus da Lapa e Brumado.

Percebe-se que a rede urbana de Vitória da Conquista, mesmo possuindo 97 municípios e 1009 relacionamentos, obteve um PIB, para 2005, superior ao apresentado pelas redes urbanas de Ilhéus-Itabuna e de Feira de Santana.

Tabela 4
Principais características das redes dos municípios hierarquicamente inferiores a Salvador na Regic 2007

Capital Regional B	População Total (2005)	Nº de municípios	Relacionamentos	PIB (2005)	PIB per capita	Hierarquia			
						Centro Sub-regional A	Centro Sub-regional B	Centro de Zona A	Centro de Zona B
Feira de Santana	1.539.959	47	533	6.204.708	4.029,00	-	-	Conceição do Coité; Serrinha	Riachão do Jacuípe; Valente
Ilhéus-Itabuna	1.480.025	53	589	7.247.405	4.897,00	-	Eunápolis	Camacan, Ipiaú, Porto Seguro	Gandu; Ibicaraí
Vitória da Conquista	2.121.638	97	1.009	7.403.460	3.490,00	Guanambi	Bom Jesus da Lapa; Brumado	Caetité, Itapetinga, Macaúbas, Santa Maria da Vitória	Boquira, Caculé, Ibotirama, Livramento, Paramirim, Poções, Santana

Fonte: Elaboração dos autores a partir do IBGE 2008.

Estão sob a liderança direta da rede de influência de Salvador as capitais regionais B – Feira de Santana, Ilhéus-Itabuna e Vitória da Conquista –, as quais apresentam especificidades que devem ser analisadas. Essas três capitais regionais B da Bahia abrigavam, em 2007, como pode ser visto na Tabela 4, uma população de pouco mais de 5 milhões de pessoas, o que corresponde a 36,0% do total da população do estado e 47,5% do total de cidades baianas.

Em contraste a este grande contingente populacional, os municípios de Feira de Santana, Vitória da Conquista, Ilhéus e Itabuna tinham em sua sede, segundo dados do Censo Demográfico 2000 (SIDRA, 2009), respectivamente, 419.610, 215.079, 154.431 e 190.888 habitantes, contabilizando, assim, aproximadamente 980 mil pessoas.

A rede Feira de Santana conta com 47 municípios em sua área de influência, sendo os principais Conceição do Coité e Serrinha. Já a rede do bipolo Ilhéus-Itabuna possui 53 municípios, e os mais significativos são Eunápolis e Porto Seguro.

No entanto, quando se observa o PIB per capita, conclui-se que a rede de Vitória da Conquista é composta por cidades que apresentam menor desempenho econômico se comparadas às das outras duas redes.

Na rede de Vitória da Conquista, as 14 cidades sob sua influência estão distribuídas em quatro níveis de hierarquia urbana, ao passo que a rede de Feira de Santana possui apenas cinco cidades classificadas como Centro de Zona A e B. Já os seis municípios da rede de Ilhéus-Itabuna estão divididos em três níveis hierárquicos.

Isso posto, pela metodologia da Regic 2007, conclui-se que Vitória da Conquista, mesmo perdendo em população para a cidade de Feira de Santana, é a segunda cidade mais importante do estado da Bahia. Como Capital Regional B, sua rede de influência apresenta a configuração mais completa na hierarquia proposta pelo IBGE.

Nessa rede, existem outros centros urbanos de menor porte dotados de órgãos públicos, bens e serviços que dão suporte às atividades econômicas da região.

Observando as informações da Regic 2007 em uma escala mais ampla, pode-se levantar uma outra linha de análise que diz respeito à penetração das redes de influência de Recife, Brasília e Rio de Janeiro no território baiano. Nessa perspectiva, a

Figura 3 ilustra a espacialidade dessas três redes urbanas no estado da Bahia.

Na porção oeste do estado, onde está localizada a agricultura moderna especializada em grãos, a rede urbana de Brasília exerce grande influência

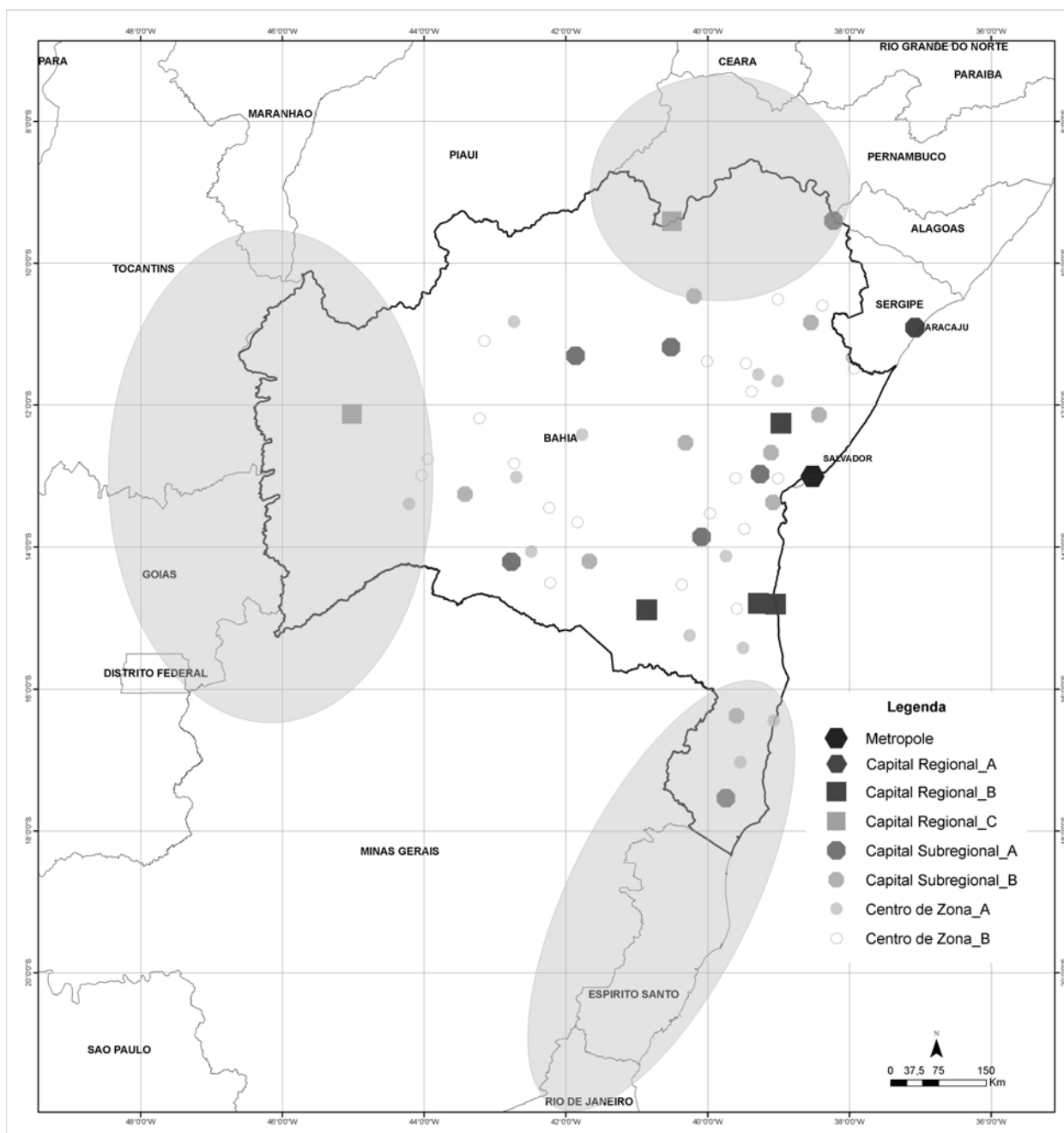


Figura 3
Rede de influência de Salvador e zonas influenciadas pelas redes de Recife, Rio de Janeiro e Brasília 2007

Fonte: Elaborado pelos autores a partir do IBGE 2008.

regional. Estão sob sua influência direta as cidades de Barreiras (Capital Regional B), Bom Jesus da Lapa (Centro Sub-Regional B), Macaúbas e Santa Maria da Vitória (centros de Zona A) e as cidades de Barra, Boquira, Ibotirama, Santana e Serra Dourada (centros de Zona B).

Outra situação ilustrada na Figura 3 se refere à região do extremo sul baiano. Não obstante essa região ser considerada uma economia dinâmica,

tendo como atividades principais a indústria da celulose, o turismo, a pecuária e a fruticultura, a rede urbana do Rio de Janeiro também exerce influência sobre as cidades de Teixeira de Freitas (Centro Sub-regional A) e Itamaraju (Centro de Zona A).

Não por acaso, na rede urbana do estado da Bahia, chama-se a atenção para dois fatos. Em primeiro lugar destaca-se a ausência de um centro urbano do tipo Capital Regional C no extremo sul baiano. Se no norte e oeste do estado Juazeiro e Barreiras, respectivamente, polarizam as demais cidades dessas regiões, no extremo sul a cidade de maior centralidade é Teixeira de Freitas, classificada apenas como Capital Sub-regional A.

Já a rede de Recife irradia sua influência no território baiano ao longo do limite norte do estado, mais especificamente a partir da região de Juazeiro-Petrolina, e polariza cidades até aproximadamente a região de Senhor do Bonfim.

Considerando os quatro estudos do IBGE publicados ao longo dos últimos 40 anos, no que diz respeito à evolução hierárquica das cidades baianas, pode-se perceber que houve uma tímida modificação na estruturação da rede de cidades da Bahia. Salvador mantém a sua posição de Metrópole em todos os estudos realizados, estendendo sua influência ao estado vizinho de Sergipe.

No estudo publicado em 1972 (IBGE, 1972), apenas a cidade de Feira de Santana e o bipolo Ilhéus-Itabuna foram classificados como centros regionais (2a), o que equivale às capitais regionais B pela Regic 2007, ou seja, Vitória da Conquista sequer aparecia como uma das quatro cidades mais importantes da Bahia. Ela estava, em 1972, no mesmo nível hierárquico de Jequié e do bipolo Juazeiro-Petrolina, denominados então como centros regionais (2b).

A rede de Recife é mais densa e consolidada, enquanto Salvador tem a sua influência mais direcionada para o litoral

Em relação ao estudo de 1972, é importante destacar a ascensão da cidade de Barreiras ao grupo das sete cidades mais importantes do estado, segundo a Regic 2007. Se antes ela foi classificada como uma cidade de quarta ordem, agora aparece como de terceira ordem. Por outro lado, destaca-se a relativa perda de importância de Jequié no período considerado, passando a ser uma cidade de quarta ordem.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Dentro dos limites deste texto, esta é a apresentação da metodologia e dos principais resultados obtidos pelo IBGE para a Regic 2007. Mesmo conservando a linha mestra de outras versões da pesquisa, tais como a identificação dos principais centros urbanos brasileiros e as inserções deles na malha urbana brasileira, podem-se grifar algumas das opções metodológicas utilizadas pelos autores e os resultados obtidos.

Ao privilegiar a existência de órgãos federais como o INSS, a SRF e o MTE e alguns tipos de serviços da Justiça para definir os centros de gestão, a pesquisa reafirma apenas a condição dos grandes centros urbanos nacionais já estabelecidos e causa distorções na organização das hierarquias subnacionais, ao ignorar que a presença de órgãos estaduais também pode atribuir a uma dada cidade uma condição de centralidade.

Merece registro o peso que os autores atribuíram na Regic 2007 à dimensão econômica, visto que a presença de sedes de grandes empresas, colocada como uma questão de comando e controle, foi uma das etapas para se definirem os centros de gestão do território. Além disso, a existência de bancos com atuação nacional e a diversidade de tipos de comércios e serviços também entraram como critérios complementares.

Some-se a isso o fato de que, entre as dimensões investigadas para compor o critério de existência de equipamentos e serviços, o item sobre a presença de emissoras ou retransmissoras de televisão aberta desperta o questionamento sobre a sua importância como medida ou fator de centralidade urbana.

Considerando que a metodologia elaborada pelos técnicos do IBGE para a Regic 2007 tenha empregado diversos critérios e procedimentos sem uma discussão ou uma justificativa mais aprofundada deles, talvez o procedimento mais frágil da metodologia tenha sido a pesquisa direta realizada nos mais de 4.500 municípios que não foram classificados como centro de gestão do território. Ao se colocarem técnicos das agências locais do IBGE para preencher os questionários que pretendiam identificar os oito principais tipos de relacionamentos entre cidades e entre elas e os centros de gestão, criou-se a possibilidade de uma subjetivização dos resultados.

No entanto, tal fato deve ser considerado com cuidado, haja vista que em estudos elaborados desde os anos de 1990 pela Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia (1997; PORTO, 2003) já era destacada a importância de cidades como Eunápolis e Teixeira de Freitas para aquela parte do território baiano e para o estado como um todo. Ambas foram classificadas, ao lado de Vitória da Conquista, Feira de Santana, Juazeiro, Barreiras, Jequié, Itabuna e Santo Antônio de Jesus, como cidades comerciais de porte interestadual (PORTO, 2003). Todas elas, portanto, posicionadas no mesmo grau de hierarquia.

Em segundo lugar, chama-se a atenção na Regic 2007 para um fato também já percebido nas duas publicações da Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia (1997; PORTO, 2003): a ausência de centros urbanos de grande porte na região denominada como miolo da Bahia. Numa área cuja extensão territorial se aproxima da delimitação do semiárido baiano, apenas as cidades de Guanambi, Irecê e Jacobina foram identificadas como detentoras de uma maior condição de centralidade extramunicipal.

Portanto, em se tratando da rede de influência de Salvador, é preciso fortalecer a ação do governo do estado da Bahia no sentido de implementar políticas de desenvolvimento territorial. Ações devem promover uma articulação na distribuição de equipamentos urbanos, bens e serviços para a rede urbana do oeste baiano, atualmente sob a influência de Brasília. O mesmo deve ser implementado para as regiões norte, extremo sul e semiárida do

estado, fortalecendo, em cada uma delas, cidades como Juazeiro e Senhor do Bonfim; Teixeira de Freitas, Eunápolis e Itamaraju; e Guanambi, Irecê e Jacobina, respectivamente.

Por fim, deve-se salientar que a metodologia construída para a Regic 2007 não chegou a delimitar, em sentido estrito, regiões de influência das cidades, nem mesmo para as metrópoles. Com efeito, os resultados apontaram, isto sim, a espacialidade da hierarquia e das ligações entre os centros de gestão do território e os demais centros urbanos classificados.

No que pese qualquer tipo de crítica ao IBGE, os resultados expostos na Regic 2007 fazem dela uma obra válida e que muito contribui para a identificação da rede urbana brasileira atual e das regiões de influência dos maiores centros urbanos. Uma das significativas contribuições que podem ser retiradas da pesquisa são informações passíveis de ser utilizadas no planejamento de ações governamentais nas três esferas da administração pública brasileira: nacional, estadual e municipal. Além disso, na medida em que os técnicos do IBGE apresentam uma proposta de hierarquização da rede urbana brasileira, a pesquisa ajuda a enriquecer o quadro teórico-metodológico sobre essa questão e pode inspirar a realização de outras, inclusive nas escalas regionais e estaduais, com a mesma finalidade.

REFERÊNCIAS

- BRASIL. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Secretaria de Planejamento e Investimentos Estratégicos. *Estudo da dimensão territorial para o planejamento*. Brasília, DF: Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, 2008.
- CAMAGNI, R. P.; SALONE, C. Network urban structures in Northern Italy: elements for a theoretical framework. *Urban Studies*, Oxfordshire, UK, v. 30, n. 6, p.1053-1064, 1993.
- COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO E AÇÃO REGIONAL (BA). *Programa de Desenvolvimento Regional Sustentável*. PDRS Sul da Bahia. Salvador: CAR 1997. 217 p.
- _____. *Programa de Desenvolvimento Regional Sustentável*. PDRS Serra Geral. Salvador: CAR, 2007. 346 p.
- CORRÊA, R. L. Identificação dos centros de gestão do território no Brasil. *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, v. 57, n. 1, p. 83-102, jan./mar. 1995.
- IBGE. *Divisão do Brasil em regiões funcionais urbanas*. Rio de Janeiro, 1972.

- IBGE. *Região de influência das cidades 2007*. Rio de Janeiro, 2008. 201 p. il. graf. mapas.
- IPEA; IBGE; UNICAMP. *Configuração atual e tendências da rede urbana*. Brasília: IPEA, 2001. 396 p. (Série caracterização e tendências da rede urbana do Brasil, v. 1).
- OFFNER, J. M. Territorial deregulation: local authorities at risk from technical networks. *International Journal of Urban and Regional Research*, Malden, MA, v. 24, n. 1, p.165-182, Mar. 2000.
- SUPERINTENDÊNCIA DE ESTUDOS ECONÔMICOS E SOCIAIS DA BAHIA. *Cidades da Bahia*. Salvador: SEI, 1997. 150 p. (Série estudos e pesquisas, 35).
- PORTO, Edgard. *Desenvolvimento e território na Bahia*. Salvador: SEI, 2003. 111 p. (Série estudos e pesquisa, 61).
- SIDRA – Sistema IBGE de Recuperação Automática. *População residente por situação do domicílio e indicativo de residência na sede municipal*. Disponível em: <<http://www.sidra.ibge.gov.br>>. Acesso em: 21 ago. 2009.
- SILVA, Bárbara-Christine N.; ROCHA, Aline P. Análise da dinâmica da urbanização no estado da Bahia – 1940/2000. In: SILVA, Sylvio C. B. de Mello; SILVA, Bárbara-Christine N. *Estudos sobre globalização, território e Bahia*. Salvador: UFBA, 2003.
- SILVA, Sylvio C. B. de Mello; FONSECA, Antonio A. M. da. Políticas territoriais de integração e fortalecimento dos centros urbanos do estado da Bahia/Brasil. In: COLÓQUIO INTERNACIONAL DE NEOCRÍTICA, 11., 2007, Porto Alegre. *Anais...* Porto Alegre: UFRS, 2007. Disponível em: <<http://www.ub.es/geocrit/9porto/sylvio.htm>>. Acesso em: 6 set. 2009.
- VELTZ, P. *Mondialisation, villes et territoires: l'économie d'archipel*. Paris: Universitaires de France, 1996. 262 p.



História das Cidades

História, cidade e natureza: apontamentos históricos sobre a cidade de Aracaju, em Sergipe

Waldefrankly Rolim de Almeida Santos⁴

Resumo

O presente artigo tem como objetivo analisar a história da cidade de Aracaju-SE, dentro de uma perspectiva ambiental. Nele, elaboraremos algumas considerações sobre o desenvolvimento urbano da cidade a partir das apropriações feitas por alguns historiadores ao construí-la teoricamente. Pretende-se, com isso, (1) visualizar as bases contemporâneas de que partem muitos dos entendimentos existentes sobre o desenvolvimento urbano atual da cidade, além de (2) contribuir para a uma maior abordagem da dicotômica relação entre sociedade-natureza na experiência urbana aracajuana. Para isso, utilizaremos concomitante com a bibliografia analisada, algumas das legislações elaboradas para a cidade de Aracaju a partir do século XIX, bem como relatórios de província do mesmo período.

Palavras-chave: História Urbana. Natureza. Historiografia. Aracaju.

Abstract

This article aims to analyse the history of the city of Aracaju, SE, from an environmental perspective. In it we formulate certain considerations about the urban development of the city, starting from the assumptions made by certain historians in its theoretical construction. We thus aim to (1) visualize the contemporary bases from which many of the existing understandings regarding current urban development of the city have been shaped, as well as (2) contribute to a broader approach to the dichotomous relationship between society-nature in the urban Aracaju experience. In order to do so, we will utilize concurrently with the analysed bibliography, certain legislation created for the city of Aracaju from the 19th century onwards, and provincial reports from the same period.

Keywords: Urban History. Nature. Historiography. Aracaju.

INTRODUÇÃO

A cidade é uma construção. Não uma construção material, apenas, mas também imaterial, iniciada primeiramente de um constructo imagético, de uma apropriação do mundo e da natureza, de uma organização desse mundo pelo conhecimento e pela técnica.

A cidade, no que já nos lembrou Leff (2005), representa uma das formas de organização do habitat

pelo homem, possível a partir de uma relação dialética que inclui a espacialidade geográfica – organização ecológica – e a significação cultural. Essa última relação perpassa pelas práticas culturais e produtivas de cada sociedade e não é representada do mesmo modo em tempos e lugares variados.

No entanto, toda a complexidade dessa relação foi cedendo lugar a um processo de simplificação, de redução estratégica. No século XIX, o acelerado ritmo que se processou com a revolução industrial impactou diretamente as cidades e as condições de vida de seus habitantes. O aumento populacional e os desníveis sociais fizeram das cidades um espaço privilegiado de reprodução dos conflitos sociais

⁴ Doutorando em História pela Universidade Federal de Pernambuco (UFPE); mestre em Desenvolvimento e Meio Ambiente pelo Programa Regional de Pós-Graduação em Desenvolvimento e Meio Ambiente (Prodema) na Universidade Federal de Sergipe (UFS); professor do curso de História da Universidade Tiradentes, professor e assessor pedagógico da Assessoria de Tecnologia da Informação (Astin) da Secretaria de Estado da Educação de Sergipe. wrolim@hotmail.com

e das lutas pela sobrevivência, ao tempo que se figuravam como pontos estratégicos dos fluxos e reprodução do capital. A forte concentração urbana nas sociedades ocidentais, favorecidas pelos acontecimentos desencadeados pela referida revolução, marcou o início de um novo entendimento sobre as cidades¹. Ao tempo que as elas cresciam, multiplicavam-se e se aglomeravam, foi surgindo um pensamento – com forte premissa científica – que as tinha como objeto².

O urbanismo se apresentou como uma espécie de ciência do planejamento e organização dos espaços urbanos. Como ponto inicial, conseguiu simplificar o complexo entendimento da cidade ao promover sua redução conceitual. A formulação da cidade-conceito, homogênea e universal, tornou-se parâmetro para as práticas sobre o habitat e expediente importante para intervenção sobre a natureza.

Assim, apropriada pelo saber técnico-científico, a cidade passou de uma construção social complexa a um conceito operatório³. Nesse sentido, sua existência tem-se construído como conceito de natureza universal-abstrato e como representações dos intelectuais e cientistas que as formularam. Como resultado, várias teorias e modelos de desenvolvimento urbano surgiram, sobre as quais a cidade deveria ser lida. Sua exportação, sob o argumento da modernidade e do progresso, teve impacto sobre a constituição de inúmeras experiências urbanas em diversas outras regiões do globo, sobretudo quando o capitalismo foi se consolidando em sua dimensão planetária.

A cidade de Paris não só se transformou em uma referência para o urbanismo moderno, como também passou a servir de indicador para construção e reconstrução de múltiplas cidades que importaram e se apropriaram de seus fundamentos

Nesse contexto, a França ocupou, durante o século XIX, um papel de destaque para o pensamento urbano mundial. Além de significar um importante centro cultural para o mundo ocidental do período, sob a tutela do governo de Napoleão III, o prefeito de Paris, Georges-Eugène Haussmann (1809-1891), conduziu uma ampla reforma urbana, com a colaboração de variados arquitetos e engenheiros. A ideia era modernizar a cidade. Para isso, demoliu as ruas sujas e superlotadas da cidade medieval e criou uma capital ordenada sobre a geometria de avenidas e bulevares: 12 avenidas amplas em volta do Arco do Triunfo.

A cidade de Paris não só se transformou em uma referência para o urbanismo moderno, para a ideia da cidade moderna, como também passou a servir de indicador, termômetro da modernidade para construção e reconstrução de múltiplas cidades que importaram e se apropriaram de seus fundamentos. “Paris representou, pois, o papel de modelo de capital cosmopolita a partir de meados do século XIX, após um longo processo de maturação da idéia de centralidade na hierarquia de aglomerações em cadeia no território francês” (SALGUEIRO, 2001, p. 25).

Sua experiência, de alguma forma, representou a necessidade de o Estado-Nação francês reorganizar o território. Também consolidou uma ideia muito recorrente no pensamento econômico urbano do período: a da capital. Acreditavam que a eficácia econômica de uma capital era decisiva para o Estado. A cidade capital adquiriu um sentido mais amplo e estratégico. Dessa maneira, ela deveria possuir uma geometria favorável e uma lógica de acumulação, não apenas de capitais, mas também de atribuições. Ao mesmo tempo, sede do poder político, do poder econômico e do saber (LEPETIT, 2001; MENEZES, 2001). De acordo com o que escreveu Ulpiano Bezerra Menezes (2001), os utopistas e o Estado acreditavam que as mudanças na arquitetura e no urbanismo eram instrumentos de reforma social. Criam que “[...] planejar a cidade (especialmente a cidade capital), [era] tanto planejar o território, quanto planejar a sociedade” (MENEZES, 2001, p. 10).

¹ Compreendemos que as cidades não possuíram, unissonamente, um mesmo padrão. Estamos tratando simplificarmente das grandes metrópoles ocidentais.

² Segundo Mellilo (2007), “[...] surgem propostas na tentativa de buscar soluções para estes problemas, com uma pretensão científica, e também se criam modelos de desenvolvimento urbano para as cidades, muitos deles utópicos a fim de se organizar os espaços da cidade, os seus territórios, suas diversas atividades. Neste contexto é que surge o urbanismo”.

³ De Certeau reconhece essa redução conceitual. Segundo ele, a cidade foi reduzida a um “conceito operatório”. Nesse sentido, “[...] a ‘cidade’, instaurada pelo discurso utópico e urbanístico é definida pela possibilidade de uma tríplice operação: 1. a produção de um espaço *próprio*: a organização. Racional deve portanto recalcar todas as poluições físicas, mentais ou políticas que a comprometeriam; 2. estabelecer um *não tempo* ou um tempo sincrônico, para substituir as resistências inapreensíveis e teimosas das tradições [...]. 3. enfim a criação de um *sujeito universal* e anônimo que é a própria cidade: como a seu modelo político [...]. Nesse lugar organizado por operações especulativas e classificatórias, combinam-se gestão e eliminação” (CERTEAU, 1994, p. 173).

O modelo de Haussmann possuía elementos, a exemplo das condições de sua flexibilidade estética, que o tornaram de absorção imediata para além da Europa. Sua existência marca o surgimento da concepção utilitária da cidade. Contudo, o modelo de Haussmann também trouxe outras questões para a composição das cidades.

Haussmann destruiu a cidade medieval, arrastando os densos e miseráveis quarteirões da região central, na Île de la Cité, e implantando a rede dos grandes bulevares, com suas perspectivas infinitas. *A tríade de artérias radiais, obras de saneamento e parques e edifícios públicos produziu um padrão de segregação espacial de tipo centro-periferia.* A reconstrução urbana representou a invenção simultânea das “rives de la Seine”, o domínio das classes abastadas, e das “banlieues”, os subúrbios populares (MAGNOLI, 2005, grifo nosso).

Entretanto, não podemos partir da ideia de que, no longo percurso entre a reforma de Haussmann e o atual desenvolvimento urbano e suas práticas, as cidades tenham caminhado pela mesma direção, dentro da linha contínua e evolutiva do progresso e da história. Rupturas consideráveis marcam os atuais modelos urbanos. Como salienta Menezes (2001, p.11), não há dúvidas de que a cidade deste milênio “[...] e a de século e meio atrás constituem objetos históricos distintos, que hoje não podem ser lidos com os mesmos parâmetros”. Desse modo, as principais categorias utilizadas para conceituar as cidades já não conseguem apreendê-las, seja na Sociologia Urbana, Antropologia Urbana ou mesmo na História Urbana. A cidade e o urbano na atualidade não se enquadram como expressão de um modo de produção específico (Marx), nem mesmo apenas como base da associação humana (Weber), ou como locus da divisão do trabalho (Durkheim) (MENEZES, 2001).

Três dificuldades podem ser apontadas para se ler contemporaneamente o modelo exportado e aplicá-lo no entendimento da cidade hoje. A primeira diz respeito ao próprio conceito de cidade: polissêmico, universal e difícil de conceituar historicamente. A segunda, às diferenças geopolíticas: existe uma porosidade das fronteiras e mobilidade do capital financeiro. Cada vez mais fragmentado e

descentralizado, o modelo de cidade capital perde seu peso no território⁴. Existe uma impossibilidade de uma teoria universal da cidade capital. A terceira trata das diferenças culturais, sobretudo nos países em desenvolvimento. Hoje, as representações sobre a cidade não a compreendem inteira. A metrópole só é possível ser vivida na fragmentação. Não existe uma ligação cultural entre a Paris de Haussmann e as metrópoles contemporâneas (MENEZES, 2001).

Em que pesem as críticas esboçadas sobre as perspectivas históricas para se entender as cidades, Menezes (2001) faz algumas ressalvas quando se trata das experiências de construção das cidades em que o modelo haussmaniano foi determinante. Nesse caso, as perspectivas históricas e a necessidade de cruzamento de experiências entre passado e presente se tornam relevantes. Segundo ele, a história urbana brasileira possui casos significativos. O autor cita como exemplo a construção da cidade de Belo Horizonte, em Minas Gerais, que nos “[...] fornece alimentação substancial para um exame dos erros e equívocos ainda hoje renovados, e problemas reiteradamente mal resolvidos, de falsas premissas, a que recorreremos” (MENEZES, 2001, p.12).

Nosso interesse, contudo, não é apresentar a experiência de Belo Horizonte. O saber técnico-científico se fez presente alterando a realidade de outras localidades no Brasil. Dedicaremos-nos, aqui, a uma experiência anterior à mineira e que marcou a realidade sergipana: a construção da cidade de Aracaju. Nosso enfoque passa pela inserção da problemática na relação sociedade e natureza, bem como das formas de apropriação exercidas para situar Aracaju no contexto de uma cidade “moderna”.

Elaboraremos algumas considerações sobre o seu desenvolvimento urbano a partir das apropriações feitas por alguns historiadores ao construí-la teoricamente. Pretende-se, com isso, (1) visualizar

⁴ Na atualidade, existe uma mobilidade do capital financeiro que não permite aprendê-lo mais dentro dos modelos da cidade capital. Ela já não pode ser lida, a priori, como elemento geopolítico estratégico. Na contemporaneidade, existe uma fragmentação geopolítica que permite que a cidade capital, ao competir com outros territórios, não figure como elemento centralizador exclusivo. Existe uma complexidade epistêmica muito maior hoje em dia nas questões que envolvem território e geopolítica, sobretudo quando se inserem conceitos como desterritorialização e os cruzam com os debates em torno das novas tecnologias. Uma análise mais elaborada sobre essas questões pode ser encontrada em Giddens (1991).

as bases contemporâneas de que partem muitos dos entendimentos existentes sobre o desenvolvimento urbano atual da cidade e (2) contribuir para a um melhor entendimento da abordagem dicotômica existente na relação entre sociedade-natureza na experiência urbana aracajuana. Para isso, utilizaremos, concomitantemente com a bibliografia analisada, algumas das legislações elaboradas para a cidade de Aracaju a partir do século XIX, bem como relatórios de província do mesmo período.

A nossa preocupação em analisar o discurso do historiador na construção da cidade de Aracaju remete-nos ao papel que os conhecimentos dominantes desempenham no entendimento e nas práticas sobre o ambiente. Nesse momento, a leitura de Leff, (2002, p. 17) nos convida a compreender que o “[...] ambiente não é ecologia, mas a complexidade do mundo; é um saber sobre as formas de apropriação do mundo e da natureza através das relações de poder que se inscrevem nas formas dominantes de conhecimento”. Não apenas os médicos, os engenheiros e arquitetos têm construído um entendimento sobre o ambiente que permite operar sobre ele, mas também o historiador. Ao explorarmos os estudos referentes à cidade de Aracaju do passado, pretendemos construir uma discussão que não se localiza estritamente no passado, mas se refere, antes de tudo, a uma compreensão um pouco mais contemporânea, muito próxima de uma nova ética na relação sociedade e natureza: a perspectiva ambiental⁵.

Múltiplas são as maneiras de apropriação do mundo e da natureza quando analisadas à luz das formas variadas de conhecimento, bem como quando cruzadas – na história dos comportamentos humanos sobre o espaço geográfico – com as representações e práticas do homem na elaboração das suas condições de habitabilidade. O que nos interessa, nesse momento, é entender que

essas condições de habitabilidade são mediadas pelas múltiplas formas de conhecimento que a engendram e pelas lutas de representação, circunscritas nas relações de poder que estabelecem entre si (GIDDENS, 1991).

A CIDADE

O município de Aracaju, atualmente, possui uma área aproximada de 181,8 quilômetros quadrados, situados na zona de litoral, entre os rios Sergipe e Vaza-Barris. O Oceano Atlântico banha-o de leste a sudeste. O município permanece⁶ limítrofe aos municípios de São Cristóvão e Nossa Senhora do Socorro (a oeste e noroeste) e ao município de Santo Amaro das Brotas (a leste), possuindo uma população total, estimada em 2005, de 460.898 habitantes. Segundo dados do Censo de 2000 do IBGE, todo o município de Aracaju é área urbana (ANUÁRIO ESTATÍSTICO, 2005; IBGE, 2006).

A maior parte do município encontra-se em área de planície flúvio-marinha e planície marinha, com poucas áreas de ondulações, “[...] aprofundamento de drenagem muito fraca e extensão de suas formas”, o que favorece inundações em períodos de chuva. Seu clima é megatérmico úmido e subúmido, possuindo uma temperatura média anual de 26°C. Existe uma predominância de vegetação higrófila (campos de várzeas e manguezais) (ANUÁRIO ESTATÍSTICO, 2005; ARACAJU, 2006).

A cidade de Aracaju surgiu em meados do século XIX como parte de um projeto de desenvolvimento econômico para Sergipe, cujo objetivo possuía um duplo sentido. O primeiro – que serviu como principal justificativa – foi o da criação de um porto capaz de concentrar a produção canavieira da maior região produtora da província – o Vale do Cotinguiba⁷ – e favorecer seu escoamento para possibilitar a

⁵ “A história ambiental se ocupa, pois, não apenas de assuntos como a forma em que o meio ambiente tem mudado (se como resultado da atividade humana ou por outras causas) e dos efeitos dessas mudanças nas sociedades humanas, senão também das idéias sobre o mundo natural e como estes foram desenvolvidos e passaram a formar parte de nosso conhecimento da história e da cultura. Comumente, o historiador se ocupa aqui de vários conjuntos de idéias e ações, que representam diferentes classes ou culturas. O que é talvez uma coisa selvagem para uma pessoa, para outra poderia ser o paraíso terrestre. Para alguns povos, os bosques tem sido lugar de satisfação, como também de conforto; para outros, eles tem sido lugar de escuridão e barbárie, úteis somente para ser interrompido pelo progresso, para prosperidade e para a ordem. O ambiente o meio tem sido não só um lugar: também é campo de batalha onde se disputam ferozmente ideologias e culturas.” (ARNOLD, 2001, p. 11, tradução livre).

⁶ De acordo com a Lei nº 554 de 6 de fevereiro de 1954-Anexo II publicada do Diário Oficial do Estado de Sergipe em 14/12/1954, o município de Aracaju mantém seus limites com os municípios de Santo Amaro das Brotas, São Cristóvão e Nossa Senhora do Socorro (ANUÁRIO ESTATÍSTICO, 2005; ARACAJU, 2006).

⁷ A região do vale do Cotinguiba compreende na atualidade 18 municípios sergipanos. No século XIX representava a região mais produtora de açúcar a exemplo de Laranjeiras, Marum, Santo Amaro e Riachuelo. Aracaju localiza-se na própria região do Cotinguiba, cujo Rio Sergipe na época, por falta de um melhor conhecimento da hidrografia local, era denominado também por rio Cotinguiba. A fundação de Aracaju e, sobretudo, sua elevação à categoria de capital é vista por muitos historiadores como resultado de um choque político e econômico, da luta entre senhores de engenho do norte e do sul da província, ou seja, entre o Vale do Vaza Barris e o Vale da Cotinguiba. Nesse sentido, a concretização de Aracaju é referenciada como a vitória desse último (SILVA, 1992; OLIVA; SANTOS, 1998).

diminuição da sua dependência dos trapicheiros da Bahia. Esse objetivo atraiu a simpatia dos produtores sergipanos⁸, sobretudo da zona do Cotinguiba. Para isso, seria necessário estabelecer um comércio direto com o exterior, o que demandou uma melhoria nas condições da barra para receber os navios. A medida adotada foi a de estimular, por meio de concessão de vantagens para quem o fizesse, a instalação de uma companhia de reboque a vapor (SILVA, 1992, p. 50; FORTES NETO, 1955, p. 15).

No plano nacional, desde a segunda metade do século XIX, várias cidades brasileiras tinham passado por profundas transformações. A difusão das ideias do liberalismo econômico e o pensamento progressista do Barão de Mauá influenciaram muitas atitudes no país e são contemporâneos ao pensamento que funda a cidade de Aracaju. Partiam do entendimento de que o desenvolvimento econômico da província seria condição primordial para sua melhoria material, para a modernização das cidades e para transformações sociais, mesmo que elas se restringissem às elites, favorecendo sua distinção em meio aos vários grupos sociais.

Inácio Barbosa era um homem evoluído para seu tempo. Da estirpe dos Mauás, estava anos adiantado à mentalidade da grande maioria. Ele sabia que o progresso de uma região estava diretamente subordinado ao escoamento de sua produção e seu aumento dependendo, em grande parte, das possibilidades e facilidades da distribuição (FORTES NETO, 1955, p. 14).

O primeiro a inserir a discussão da fundação da cidade de Aracaju na dimensão dos acontecimentos

⁸ Essa justificativa prevaleceu na historiografia sergipana. Os motivos econômicos para a criação de Aracaju não só figuram como elementos que por si só justificam a mudança da capital tanto nos relatórios provinciais, quanto na abordagem dos historiadores que deles se apropriaram. No "Relatório apresentado a Assembléia Legislativa Provincial de Sergipe na abertura de sua sessão ordinária no dia 1º de março de 1855" (p. 13-14. Biblioteca Nacional) reunida em Aracaju, o presidente da província Inácio Joaquim Barbosa tratou dos problemas dos trapicheiros da Bahia e das fraudes que praticavam na pesagem do açúcar sergipano, como também, tratou do problema da arrecadação dos impostos que essas práticas dificultavam. Segundo J. Calazans Silva, a passagem do açúcar pelos portos da Bahia encarecia a arroba do produto sergipano em 400 reis. Com exceção de Felisbelo Freire em sua história de Sergipe escrita em 1891 (1973), que viu na criação de Aracaju um ato de decadência do Império, grande parte da bibliografia sobre o tema naturaliza o processo econômico que fez parte da fundação de Aracaju, inserindo-o em uma cadeia de acontecimentos evolutiva e necessária. Além de Calazans Silva (1992), podemos destacar: Loureiro, (1983); Fortes Neto (1955); Porto (1991), Ribeiro (1989); Diniz (1987).

nacionais, especialmente ligados à figura do Barão de Mauá, ainda na década de 1940, foi J. Calazans B. Silva (1992), logo seguido por outros, como Bonifácio Fortes Neto (1955). Outras mudanças no período também foram destacadas, ainda no plano nacional, como a (1) tranquilidade política iniciada com o segundo reinado – o que favoreceu um maior diálogo entre as elites políticas locais se comparado com o período anterior (regência) – e (2) a nova concepção de cidade, que substituiu o modelo medieval de cidade-fortaleza pela de porto-comercial. Dessa maneira, altera-se a maneira de projetar o espaço das cidades, que agora se insere na lógica do capital.

O segundo sentido da fundação de Aracaju se inscreve exatamente nessa última assertiva: a nova concepção de cidade. Ela deveria obedecer a um novo projeto de desenvolvimento econômico e de modernidade. Para os que defendiam a fundação de Aracaju, não bastava a construção de uma cidade; ela deveria ser capital. Assim, o pensamento urbano que legitima o sentido da cidade soma-se com aquele que dominou o pensamento econômico urbano, sobretudo francês, desde o antigo regime: o ideário da cidade-capital, um espaço de fluxos, circulação, acessibilidade, fluidez e centralidade⁹ (SALGUEIRO, 2001; LEPETIT, 2001).

Ao contrário de muitas cidades brasileiras, Aracaju surgiu – como cidade e capital – por força de uma única resolução provincial, de nº 413, de 17 de março de 1855, em terras com predominância de manguezais, alagadiços e dunas, cuja infraestrutura mínima para comportá-la não existia. Em outras palavras, a cidade, enquanto espaço construído historicamente pelas relações travadas entre os homens, não foi uma realidade para Aracaju. Nas

⁹ De uma outra maneira, J. Calazans também escreve sobre a importância econômica de uma capital. De acordo com ele, para o pensamento do século XIX, a situação das metrópoles provinciais deveria ser estratégica. "A capital deveria exercer um forte controle sobre as diversas regiões econômicas da província. Assim aconteceu em Alagoas e no Piauí. O porto de Maceió venceu, em 1839, a velha cidade de Alagoas, e Teresina, localizada à margem direita do rio Parnaíba, o grande rio da região derrotou, em 1852, Oeiras, situada em um pequeno vale à margem do riacho Mocha". (SILVA, 1992, p. 64). Essas mesmas observações a respeito de Maceió e Teresina são apresentadas pelo jornal *Correio Sergipense* de 23 de maio de 1855, em matéria elogiando e justificando o ato do presidente Inácio Barbosa de transferir de fundar a cidade-capital Aracaju.

afirmações de Nascimento (2006, p. 3), representou “[...] em seu conjunto, a mais importante obra de Engenharia que Sergipe conheceu em toda a sua história [...]” e o início de “[...] um processo permanente de desequilíbrio ambiental que marca a história de Aracaju”.

Seu modelo, sua configuração espacial não podem ser encontrados em nenhuma cidade sergipana. Correspondem aos ideais de uma racionalidade técnica e utópica, de uma nova maneira de entender as cidades e de operar sobre o espaço, herdada, sobretudo, do pensamento europeu. Sua condução foi confiada, inicialmente, ao saber do engenheiro espanhol Sebastião José Basílio Pirro e contou com os serviços do engenheiro Francisco Pereira da Silva. No projeto de Basílio Pirro, a cidade foi traçada em estrutura urbana ortogonal bem simplificada: 32 quadras simétricas de 110 m x 110 m (55 braças de lado), separadas por vias de medidas iguais de 13,20 metros (60 palmos), prevendo uma extensão do projeto para 1.188 metros (540 braças) iguais nas direções norte, oeste e sul a partir da atual Praça Fausto Cardoso (NASCIMENTO, 2006, p. 3; NOGUEIRA, 2004, p. 158; FORTES NETO, 1955, p. 27; PORTO, 1991, p. 30).

Embora existisse uma rigidez no traçado das quadras, não houve uma definição do tamanho dos seus lotes. Essa preocupação também não vai ser encontrada no conjunto de leis que se seguiram à edificação da cidade (posturas). A rigorosidade do plano Pirro, em quadrados tal como um tabuleiro de xadrez, representou uma de suas várias apropriações do pensamento urbano moderno e significou uma das peculiaridades do desenvolvimento inicial de Aracaju, demonstrando o início complexo da relação entre desenvolvimento, natureza e sociedade.

A aplicação do plano Pirro ao sítio escolhido para a cidade, contudo, demandou um esforço muito grande. As condições do local marcaram profundamente a história da cidade e a historiografia que a contempla. A natureza se tornou uma constante nos relatos sobre a cidade, seja nos de época, seja

nos que foram reescritos contemporaneamente. Fortes Neto (1955, p. 23) a resume:

A praia do Aracaju em 1855 era uma estreita faixa de terra muito baixa e alagável entre dunas, mangues e pântanos. Sua vegetação era de cajueiros, aroeiras, cambucás, cambucás, gobirabas e alguns coqueiros. A praia do Aracaju era a água. Da água parada e da água dos riachos, do mangue e do rio ninguém escapava.

A rigorosidade do plano Pirro representou uma de suas várias apropriações do pensamento urbano moderno e significou uma das peculiaridades do desenvolvimento inicial de Aracaju

A simplicidade do traçado formulado por Pirro dava-lhe facilidade de reprodução e continuidade. Entretanto, ele não foi feito a partir das condições topográficas de todo o sítio. Diante das características da sua natureza, demandou fortemente a necessidade de aterramentos para construção das edificações e ruas, o que exigiu constante mão de obra. De acordo com Nogueira (2004, f. 156), havia parte considerável do terreno da cidade que poderia sofrer constantes inundações, dificultando o escoamento das águas das chuvas. Em muitas partes, a cota de nível era baixa ou mesmo zero¹⁰.

Teles (1913, p. 49) revela que o antigo povoado Santo Antônio do Aracaju, para onde a capital estava sendo transferida, compreendia três zonas distintas: Santo Antônio, ao norte; Olaria, ao centro; e Barra do Poxim, ao sul. O primeiro possuía uma pequena povoação e uma capela e se localizava no alto de uma colina, importante para os primeiros dias da capital. Mas não foi o norte o local escolhido para a edificação da cidade, mas o centro, uma região de planície com características diferentes da anterior.

O engenheiro Pirro lia com rigidez geométrica e, por vezes inflexível, o traçado da cidade¹¹. Nos pri-

¹⁰ No *Offício da Comissão nomeada para dar seu parecer acerca das condições hygienicas da capital do Aracaju, em 1856* (Arquivo Nacional), o tema das inundações por águas pluviais também era recorrente: “É o Aracaju como se sabe, assentado sobre uma planície de terreno pela mor parte arenoso e que apresenta muitos alagadiços e charcos já formados pelas águas pluviais, já pelas águas salgadas por ocasião das marés grandes” (p. 8).

¹¹ Pirro reclamava das dificuldades de se fazer cumprir o alinhamento da cidade dentro do plano estabelecido, visto que os proprietários se recusavam a obedecê-lo, alguns deles com bastante influência política. Pirro possuía alguns inimigos, um deles, por exemplo, foi o Dr. Leandro Ribeiro de Siqueira Maciel, cuja casa na rua de Estância se encontrava em ângulo diferente daquele estabelecido pelas quadras da planta da cidade. Pedia que se alinhasse, mas intercedia ao presidente da Província, na época: Manoel da Cunha Galvão (ofício de 30 de abril de 1859. In.: Porto, 1992, p.47-49). Alguns dos ofícios expedidos pelo engenheiro Pirro podem ser encontrados no Arquivo Público Municipal de Aracaju (APA) e no Arquivo Público do Estado de Sergipe. Silva (1992), Porto (1991) e Fortes Neto (1955). Falam da rigidez do plano e o criticam.

meios meses, após a resolução que funda Aracaju, começaram os trabalhos de roçagem, alinhamento das ruas e colocação dos marcos, concomitante com os serviços de aterramento da nova capital¹². Contudo, o plano teve que ser modificado em alguns de seus pontos. A pedido do presidente Inácio Barbosa, a linha de praia deveria seguir o curso do rio e não ser retilínea, como Pirro havia traçado. Existia o interesse em conceder aforamento da marinha. Outra modificação que fugia à rigidez do quadrilátero foi o traçado da estrada que ligaria a cidade à colina de Santo Antônio, ao antigo povoado ao norte do plano (Estrada Nova, atual Av. João Ribeiro) próprio Pirro se encarregou de traçá-la, e o fez em linha reta (FORTES NETO, 1955; SILVA, 1992).

Foram levadas em consideração ao escolher o local para criação da cidade, além de sua capacidade de conexão com outros municípios, suas possibilidades de expansão. Entretanto, o plano Pirro limitava-se a reger, inicialmente, os projetados quarteirões, bem como sua área de expansão inicial (1.188 metros, que partiam da atual Praça Fausto Cardoso), tornando-se essas terras as mais valorizadas e caras do período.

A mão de obra utilizada para dar forma à cidade a partir do ano de 1855 veio de variados locais da província. Dentre eles, muitos trabalhadores rurais, agricultores que deixaram suas funções para trabalhar nos serviços urbanos exigidos pela montagem da nova capital. A historiadora Maria da Glória Santana de Almeida (1978, 1991) revela que, só no ano de 1855, Aracaju recebeu mais de 200 homens vindos do interior, o que prejudicou, na província, o abastecimento de alimentos.

A estatística da população da província extraída do recenseamento realizado em todas as freguesias pelos delegados e subdelegados de polícia no

Surgiram fora dos quadrados projetados por Pirro arruamentos irregulares e uma periferia composta por uma população diversificada

final do ano de 1854 e oferecida ao público em 23 de maio de 1855 apresenta a população sergipana com um total de 132.640 habitantes¹³.

No caso específico de Aracaju, o mapa apresentado pela delegacia da capital não revela com precisão o número total de pessoas na cidade. Isso porque, ao apresentar os dados por quarteirão, ressalta que o inspetor do primeiro quarteirão não incluiu muitos dos trabalhadores que se achavam presentes,

por esses declararem que, ao final do contrato, retornariam para suas residências. Esse mapa¹⁴ traz uma classificação importante para entendermos as características dos primeiros habitantes de Aracaju. Ao total, entre livres, escravos e estrangeiros, temos 1.484 habitantes na cidade. Dessa população apresentada, entre outros habitantes, temos 165 agricultores, 47 empregados públicos, 45 náuticos, 28 carapinas, 16 negociantes. Ou seja, depois dos agricultores, os funcionários públicos foram, numericamente, o maior grupo na cidade. Loureiro (1983) afirma que, quatro anos mais tarde (1860), a população de Aracaju chegou a cinco mil habitantes.

É bem possível que muitos dos trabalhadores que vieram para construir a cidade não tenham retornado para seus municípios. Sem muitas opções de moradias, surgiram fora dos quadrados projetados por Pirro arruamentos irregulares e uma periferia composta por uma população diversificada¹⁵.

As terras do Aracaju já tinham valorizado bastante com a criação da cidade. Nos anos de 1870, quando já contava com repartições públicas e uma mínima estrutura administrativa se estabelecia, as disputas judiciais sobre as terras do Olaria, nas quais a cidade foi

¹² De acordo com o que comunica o jornal *Correio Sergipense* de 13 de junho de 1855, referindo-se ao expediente de 16 de maio do mesmo ano (CD-ROM, PDPH/USF). O *Correio Sergipense* foi um jornal importante do período, pois funcionava como uma espécie de diário oficial da província de Sergipe. Algumas medidas tomadas pelo presidente da província, bem como algumas resoluções, são apresentadas pelo referido periódico. Encontra-se nele o pagamento dos serviços de alinhamento, aterro e demarcação de ruas, tanto do engenheiro da província Basílio Pirro, quanto dos funcionários que trabalharam nos aterramentos e aberturas de ruas. *Correio Sergipense* de 23 de maio de 1855 (CD-ROM, PDPH/USF)

¹³ Sendo 66.561 do sexo masculino e 66.079 do sexo feminino. Desses, 100.192 eram livres e 32.448 escravos. Dos livres, 70.488 eram adultos e destes 30.630 casados e 29.704 menores. A população livre encontrou-se assim dividida: 19.623 agricultores; 940 negociantes; 836 carapinas; 744 pescadores; 570 vaqueiros; 452 alfaiates; 363 sapateiros; 217 empregados públicos; 206 criadores; 167 ferreiros; 161 náuticos; 157 caixeiros; 107 pedreiros; 99 ourives; 85 mestres de açúcar; 77 serradores; 69 oleiros; 66 curtidores; 52 purgadores de açúcar; 45 músicos; 26 fogueteiros; 25 barqueiros; 13 funileiros; 10 pintores; 464 ocupações diversas. Informação construída a partir dos dados apresentados pela estatística provincial de 1855, publicada no *Correio Sergipense* de 23 de junho de 1855 (CD-ROM/ IHGS).

¹⁴ Informações que podem ser encontradas no "Relatório com que foi aberta a sessão da undécima legislatura da Assembléia provincial de Sergipe no dia 02 de julho de 1856 pelo excellentíssimo presidente Doutor Salvador Correia de Sá e Benevides". Bahia: Tipografia de Carlos Poggetti, 1856 (Biblioteca Nacional)

¹⁵ Sobre essa população diversificada escreveu Robert Avé-Lalleman quando esteve em Aracaju, em 1859. Em seu registro, o viajante alemão se impressiona com o ritmo das obras da nova capital e com a presença da população escrava nas ruas (AVÉ-LALLEMAN, 1980).

edificada, intensificaram-se. No arquivo do Judiciário de Sergipe, vários dos processos encontrados sobre disputa de terras ou sobre sua exploração durante as primeiras décadas da nova capital referem-se às terras do Olaria. Desse modo, entendemos que:

Foi nas cidades, e nesse período, que se verificou também uma outra faceta do enraizamento acelerado do capitalismo moderno. Trata-se da emergência de um mercado urbano de terras [...]. Transações com terras e moradias tiveram lugar no Brasil desde o século XVI. O que ocorreu de novo, no final do século XIX – e nas grandes cidades – foi que ambas se transformaram rapidamente em ativo financeiro (ABREU, 2001, p. 36).

O indicativo que aponta que o segundo maior contingente de trabalhadores em Aracaju eram funcionários públicos¹⁶ revela os desdobramentos dos estímulos que o governo provincial vinha dando para a aceleração das construções na cidade, conforme nos deixa entender a Resolução nº 444 de 26 de agosto de 1856:

Art. 1º Fica aprovado o acto, pelo qual o presidente da província [Salvador Correia de Sá e Benevides] adiantou a alguns Empregados Públicos provinciaes um anno de seus ordenados para a edificação de casas para habitarem nesta capital.

Art. 2º. O mesmo presidente fica autorizado a conceder sob as mesmas clausulas e cautellas igual beneficio à todos aqueles Empregados Provinciaes que d'elle se quiserem utilizar (SERGIPE, 1856a).

Um mês antes, o mesmo presidente da província isentou do pagamento da Décima Urbana¹⁷, por um espaço de 10 anos, os prédios compreendidos na cidade do Aracaju, cuja edificação fosse concluída até o ano de 1861 (SERGIPE, 1856b). O governo justifica essa

¹⁶ Esses dados que tratam do número de funcionários públicos são os que podem ser encontrados no mapa referido na nota 15. Eles contrariam aqueles apresentados por Diniz (1987, p. 72). Diniz mostra uma quantia de 25 funcionários públicos em São Cristóvão e apenas dois em Aracaju no ano de 1872 (uma tentativa de ler uma possível resistência contra a mudança da capital pelos são-cristovenses). Contudo, embora o mapa referido pela nota 15 seja do ano de 1856 e apresente os empregados públicos como a segunda maior categoria profissional em Aracaju (47 trabalhadores), entendemos que as medidas tomadas pelo governo para incentivar as edificações e moradias na cidade, bem como o funcionamento de alguns serviços públicos, adaptação de funcionamento e edificação de outros tantos, não tenham sido capazes de reduzir consideravelmente o número de funcionários públicos no ano de 1872 em relação ao de 1856, conforme apresentado por aquele autor.

¹⁷ Imposto criado no Brasil em 1808 também denominado por "Décima dos Rendimentos dos Prédios Urbanos". Seria uma espécie de antecessor do Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU).

medida no relatório do mesmo ano (1856). Tal atitude aponta algumas dificuldades encontradas no período:

Tem cessado os embaraços de todo o gênero que tem atropelado o serviço das repartições, já pela mudança da Capital, e falta dos necessários commodos na repartição, já pelas enfermidades de que constantemente erão *accommettidos* os empregados, &c., [...]. Acho justa a idea apresentada no relatório do digno inspector de dispensar do imposto da décima por alguns annos aquelles que na Capital *edificarem, segundo o plano municipal*, sendo extensivo este beneficio somente aquelles que apresentarem os edificios promptos até o último de Dezembro de 1857¹⁸.

Foram difíceis os primeiros dias da capital. O cólera-morbus, que tinha se espelhado pelo mundo, chegou a Aracaju justamente no ano de sua fundação, o que contribuiu para a diminuição do ritmo da obras e para um acentuado número de mortes. (SANTOS NETO, 2001; CARDOSO, 2002). Além do cólera-morbus, as muitas e indefinidas febres também representaram um elemento negativo ao trabalho na nova capital (SANTANA, 2001). A política de incentivo à edificação em Aracaju, cuja isenção do imposto da Décima Urbana fazia parte, foi construída levando-se em consideração essas questões.

De acordo com o relatório de 1856, a isenção da Décima Urbana estava submetida à obediência ao plano municipal no momento de se construir, o que, em outras palavras, resumia-se em respeitar as orientações municipais quanto ao alinhamento das edificações e ao seu perfil construtivo dentro das quadras projetadas por Pirro. A política de estímulos às edificações não conseguiu resultados capazes de modificar a fisionomia urbana da cidade, mesmo quando – segundo dados encontrados em Nogueira (2004, p. 164) –, em 1890, Aracaju já contava com 16.336 habitantes.

Anos mais tarde, em 1910, para estimular as edificações e diminuir o número de terrenos baldios na área projetada da cidade, o governo do estado tomou algumas medidas semelhantes àquelas ado-

¹⁸ Relatório com que foi aberta a sessão da undécima legislatura da Assembléa provincial de Sergipe no dia 02 de julho de 1856 pelo excellentíssimo presidente Doutor Salvador Correia de Sá e Benevides". Bahia: Tipografia de Carlos Poggetti, 1856 (Arquivo Nacional – Grifo Nosso).

tadas pelo governo provincial em 1856. Concedeu isenção do pagamento de Imposto Predial, durante seis anos, para as casas construídas em terreno baldio dentro do período de 1910 e 1912, na cidade de Aracaju, desde que as plantas fossem aprovadas pelo governo¹⁹, o que entendemos como uma continuidade do problema dos terrenos baldios na cidade.

Contudo, enquanto se edificavam os prédios para as atividades administrativa, política e religiosa, ao tempo em que se intensificavam as áreas aterradas e se abriam ruas, levantaram-se residências e casas comerciais, de modo que a cidade começou a tornar-se um espaço inteligível. De Certeau (1994, p. 177) afirma que o caminhar cria mapas urbanos: “[...] é um processo de apropriação do sistema topográfico pelo pedestre”.

Nesse contexto, foram se definindo zonas de integração global na cidade, capazes de concentrar as maiores movimentações de atividades e uma maior conectividade entre elas e seus usuários, seja entre aqueles que habitavam o espaço da cidade ordenada, seja os que se estabeleceram em sua periferia, cujo processo ordenador do início de Aracaju não conseguiu modificar.

O núcleo de integração de Aracaju, neste período de 1890, não se caracteriza como uma área convexa como ocorre em outras cidades brasileiras em seu período de ordenamento inicial, como por exemplo de Recife e Porto Alegre, que apresentam uma espécie de “anel” de vias mais integradas em seu núcleo. O núcleo integrador de Aracaju é representado, única e exclusivamente, por uma via axial (rua Itabaiana – Itabaianinha – antiga rua da conciliação), a mesma que possibilita uma maior acessibilidade a todos os locais da cidade (NOGUEIRA, 2004, p. 171)

As dificuldades encontradas para se edificar a cidade foram uma constante nos relatos e documentos da época e possibilitaram a elaboração de uma representação negativa da natureza. Importante

¹⁹ SERGIPE. Lei n. 574 de 14 de novembro de 1910. Isenta de imposto predial e outros impostos as casas que forem construídas nesta cidade em terreno baldio dentro de dois anos a partir da data de promulgação desta lei. *Collecção de leis e decretos de 1910*. Aracaju: Typ. de 'O Estado de Sergipe', 1912 (Arquivo Público do Estado de Sergipe/ Fundo Diversos-Sergipe, Caixa 02, Ficha 013. Biblioteca Pública Epifâneo Dórea/ BPED). Essa lei de 1910 também isenta de outros impostos sobre material de construção para prédios importados, em outras palavras de estilo eclético.

considerarmos essas questões para entendermos algumas das possíveis formas que as noções de desenvolvimento exerceram sobre as perspectivas de futuro traçadas no percurso histórico de Aracaju.

No pensamento que se formou, o desenvolvimento da cidade deveria acontecer negando o passado e a natureza. Nas duas negativas, encontramos uma afirmação: a cidade moderna como um constante devir, para cuja arquitetura foi delegado o poder de substituir a natureza. De alguma forma, as apropriações realizadas sobre a natureza da cidade pelos diversos saberes que nela operam acabaram por naturalizar essas questões e por entendê-las como parte do processo evolutivo da cidade.

A CIDADE CONTRA A HISTÓRIA E A NATUREZA

Um dos principais escritores da história da cidade de Aracaju na década de 1940, o engenheiro Fernando Porto, escreveu em 1945, no centenário de fundação de Aracaju, sobre as características iniciais da cidade diante dos demais municípios sergipanos:

Foi mesmo uma verdadeira subversão política econômica e social: deslocou para o norte o centro da gravidade da política local; aterrou o intercâmbio das mercadorias e fez declinar núcleos até então florescentes; criou a primeira “cidade livre” de Sergipe. De fato a civilização que se desenvolveu no Aracaju não tinha, como as demais, compromissos com a terra e seus senhores. Os que aí se estabeleceram pisaram terreno neutro, não alimentaram preconceitos, todos se iguaram na luta contra o meio hostil (PORTO, 1991, p. 16).

De acordo com Certeau (1994, p. 173), a cidade, enquanto conceito operatório, instaurada pelo discurso urbanístico, estabelece como uma de suas tríplexes operações “[...] um não tempo ou um sistema sincrônico para substituir as resistências inapreensíveis e teimosas das tradições: estratégias científicas unívocas, possibilitadas pela redução

niveladora de todos os dados”, encontrando significado somente na própria ideia que a criou.

Assim, ela se constrói também por um processo de adequação de sentido às práticas de seus usuários, por um processo de normatização. Ela se insere nas representações dos

profissionais que a fundaram.

No século XIX, em particular, o pensamento sobre as grandes cidades discutiu com bastante recorrência as possibilidades de múltiplas intervenções sobre o espaço construído e sobre o papel do Estado nesse contexto. Sua operacionalização se deparou com dois tipos de pensamentos, que, inicialmente, disputaram a primazia do conhecimento sobre as cidades: o saber médico e o saber da engenharia.

No caso aracajuano, as intervenções ocorridas comportaram os dois pensamentos. No entanto, a forma como se processou sua composição espacial e o processo normatizador elaborado para seu controle e manutenção definiram-se década a década, por uma ação constante de autodestruição construtora, negando qualquer sombra de decrepitude que as marcas do tempo pudessem imprimir.

A afirmação de que Aracaju não possui os vícios de uma cidade histórica, apontados pelas palavras de Fernando Porto acima referenciadas, possui sintonia com as apresentadas pelo governo provincial de Sergipe, no Correio Sergipense de 23 de maio de 1855, ao rebater as críticas feitas pelos que foram contrários à mudança:

O exm. Presidente da província de accordo com os Escolhidos da Província fizerão transferir a Capital da Província para o Aracaju sem lamentarem a perda da Casa de mercado de São Cristóvão em que não havia que vender, sem lamentarem a perda da Cadêa, únicos edifícios públicos, que possuía esta velha Cidade, que já vergava o dorso sob o peso de seus duzentos e tantos annos com todo o aspecto da decrepitude sem ter tido jamais a gloria de ter sido cortejada como jovem e bella.

Essa amnésia histórica proposta para a cidade moderna atua como um elemento disciplinador po-

deroso e como um discurso perigoso que permeia as palavras e as práticas dos diversos saberes que atuam sobre o ambiente complexo das cidades. Além disso, prefixa outros conceitos operatórios: (1) criação de um sujeito universal e anônimo: a cidade (2) “[...]

a produção de um espaço próprio: [...] Racional deve portanto recalcar todas as poluições físicas, mentais ou políticas que a comprometeriam” (CERTEAU, 1994, p. 173).

Além da ausência de um pensamento culturalista (que mal emergia nos países europeus), todo o processo de fundação é contrário à ideia de continuidade histórica. Numa região marcada pelos estigmas do passado “espontâneo” das cidades montanhosas, “pensar o sítio” consiste, sobretudo, em fazer desaparecer seus traços. Assim, a planta da cidade moderna deve implicar a tábula rasa da aglomeração existente, a antítese com a imagem da cidade antiga que ela substituiu (SALGUEIRO, 2001, p. 158).

No caso de Aracaju, especialmente, não são as regiões montanhosas que a caracterizam, mas os manguezais, dunas e as águas estagnadas. A cidade-capital construída em planície se edifica como antítese da antiga capital sergipana, São Cristóvão.

O historiador Felisbello Freire, em 1891, na crítica mais forte desenvolvida contra a edificação de Aracaju, reconhece nos atos do presidente que a concretizou o propósito de negação da história. A fundação da cidade e sua elevação a capital são apontadas como medidas negativas e “atentatórias” para a história de Sergipe. Representa, não obstante, o primeiro e quase isolado historiador a se posicionar contrariamente à existência de Aracaju²⁰.

²⁰ De acordo com Felisbello Freire (1973), na medida de criação de Aracaju, não se tratava apenas de se construir um porto. Ele poderia ter sido feito sem grandes prejuízos aos cofres públicos, uma vez que seria menos oneroso construí-lo em cidade já existente e com aparato urbano edificado, que fazer uma cidade inteira para servi-lo. Interesses individuais falaram mais alto. A negação da história, da qual São Cristóvão era portadora, é um dos temas de suas críticas à origem de Aracaju. Felisbello fez uma leitura republicana do II Reinado no Brasil. Existe uma crítica ao regime monárquico, o qual ele adjetiva de anticívico e degenerescente. Este último atribui ao ato de negação de São Cristóvão e à fundação de Aracaju. Em suas palavras: “É incontestável que essa degeneração partia da instituição, da forma de governo. [...] E esse estado de decadência da sociedade, essa falta de patriotismo e de civismo de que se ressentia a população de Sergipe de então, revela-se claramente no fato de 1855, altamente atentatório à riqueza particular dos habitantes de S. Cristóvão e seu município, - a mudança da Capital para o Aracaju que então era uma praia inhospita e inabitada” (FREIRE, 1977, p. 303). Manuel dos Passos de Oliveira Teles também seguiu as críticas de Felisbello Freire (TELES, 1913; SILVA, 1992). Posteriormente, os escritores que se seguiram, concentraram-se no debate do mérito da mudança de Aracaju: se um ato do presidente Inácio Barbosa ou do Barão de Maruim (SEBRÃO SOBRINHO, 1955; FORTES NETO, 1955, dentre outros), mudando o foco para um viés positivo do empreendimento.

Uma outra questão importante é que, além da história, a cidade surge contra a natureza. Ela se afirma na ideia de progresso e na supremacia da técnica sobre o ambiente. Nesse sentido, a arquitetura possuiu um papel preponderante para o pensamento que guia as práticas urbanas: ela se estabelece como “a imagem urbana” capaz de corrigir as “imperfeições naturais”.

Em Aracaju, os relatos sobre a cidade nos documentos do século XIX deixam transparecer a metáfora da “luta” como recurso linguístico importante para caracterizar a situação na qual se pensava sua formação. Contudo, a metáfora, por muito tempo, assumiu uma condição diferente e se afirmou como a própria explicação da realidade. O grande inimigo, “a natureza”, precisava ser vencido para que o progresso se estabelecesse. Progresso, desenvolvimento e natureza foram, por muito tempo, considerados polos excludentes na compreensão de uma cidade moderna. A fabricação da imagem da cidade se opôs ao quadro natural aracajuano.

Uma das imagens que por excelência prefiguram o discurso modernizador de Aracaju é a do seu traçado em forma de “tabuleiro de xadrez”. Embora não represente uma novidade em termos de urbanismo, correspondeu a uma maneira de pensar os espaços que ganhou projeção, sobretudo, na segunda metade do século XIX no Brasil e no mundo. A influência das transformações em Paris e a difusão de uma nova lógica de projeção das cidades foram apropriadas por diversos engenheiros e arquitetos na sua compreensão de modernidade urbana. Contudo, suas leituras, quando transportadas para realidades como a de Aracaju, ganharam contornos próprios. Ao sítio escolhido para a cidade e a seu quadro natural, os engenheiros e administradores públicos impuseram sua compreensão da cidade moderna em suas correlações com as apropriações exercidas em torno de uma elaboração teórica e ideal.

Heliana Salgueiro, por exemplo, ao tratar do plano estabelecido para Belo Horizonte no século XIX, ressaltou as dificuldades que encontraram os engenheiros para manter uma planta rígida. As condições do terreno, ondulado e cheio de acidentes naturais, convergiam para que se não pensasse em

uma visão planejada. Nesse caso, sem prejuízo do projeto, a arquitetura de Belo Horizonte foi pensada no sentido de aproveitar os acidentes naturais para garantir “efeitos artísticos” (SALGUEIRO, 2001).

Todavia, a cidade de Aracaju não foi pensada no sentido de compor com o seu quadro natural. A leitura do Plano Pirro, seja pelo próprio engenheiro, seja pelos administradores que o interpretaram, aconteceu mantendo a horizontalidade do traçado, derrubando os areais e planejando as áreas para que se pudessem estender os traçados idealizados.

Tais atitudes revelam uma característica do desenvolvimento e expansão aracajuana que podemos encontrar nas atuais práticas urbanas da cidade. Ela inicia uma tradição de desmonte, aterramentos e desmatamento que marca o seu atual crescimento (ALMEIDA; RIBEIRO, 2006).

Os materiais provenientes dos primeiros desmontes dos morros e dunas da cidade foram utilizados para os aterramentos das áreas alagadiças²¹. Muitas das regiões elevadas da cidade cederam lugar para as ruas que se abriram ou que se estenderam, a exemplo do Alto de São Cristóvão e do Alto de Propriá. Dois dos morros demolidos mais referenciados pelos escritores da cidade compunham a oeste do centro da cidade o que o aracajuano das primeiras décadas do século XX conhecia como “rosário de dunas”. Eram eles o Alto da Areia, também chamado Alto da Borborema (PORTO, 2003; FORTES NETO, 1955), e o Morro do Bomfim.

Quanto ao último, 100 anos após a fundação de Aracaju, as mesmas práticas dos primeiros meses da cidade foram empregadas em sua derrubada. Sobre ele, o jornal *Correio de Aracaju* de 16 de março de 1955, por ocasião de sua demolição, publicou, nesses termos: “[...] o Morro do Bomfim, como maior obstáculo, era o espantinho dos urbanistas; assim como os alagados de marinha do bairro Industrial era o espantinho dos higienistas”²².

²¹ Grande parte das obras de aterro foram realizadas pelo Eng^o Francisco Pereira da Silva. Cf.: “Relatório com que foi aberta a sessão da undécima legislatura da Assembléia provincial de Sergipe no dia 02 de julho de 1856 pelo excellentíssimo presidente Doutor Salvador Correia de Sá e Benevides”. Bahia: Tipografia de Carlos Poggetti, 1856. Arquivo Nacional – Grifo Nosso).

²² *Correio de Aracaju* de 16 de março de 1955. Citado pelo jornal *Cinform*, edição 1196 comemorativa. Março de 2006. p.07.

A HISTÓRIA CONTRA A NATUREZA NA CIDADE

A história aracajuana possui seus narradores. Eles têm sido responsáveis por realizar o elo entre o passado e o presente da cidade, por transmitir os acontecimentos, tornando-os inteligíveis às pessoas a partir de linhas de raciocínio conduzidas por suas interpretações dos processos históricos. Embora recuem ao passado, sua compreensão se formula a partir de uma outra ordenação que se encontra no presente, em uma base de raciocínio extraída de concepções de mundo contemporâneas e que se esconde na própria mentalidade de quem a escreve.

A ação humana sobre o espaço físico aracajuano tem sido objeto de análise de diversos autores, seja no âmbito das ciências humanas ou sociais, como a Geografia e a Sociologia, seja no de uma história da cidade de Aracaju. Nesse sentido, contribuições valiosas colocaram a cidade no centro das atenções dos pesquisadores nesses 154 anos que se passaram desde sua fundação. Muitos deles sentiram-se atraídos pelas peculiaridades da história de Aracaju e dedicaram-se à análise de diversos aspectos da construção e crescimento da cidade. Contudo, os discursos, com algumas exceções, têm se repetido. A identificação da ausência de uma dimensão urbano-ambiental nessas pesquisas vem sendo compensada por uma forte valorização da ideia de progresso.

Uma perspectiva teleológica perpassa a concepção de progresso, sobretudo no âmbito dos teóricos da cidade. Um referencial de modernidade e/ou um modelo de civilização estão sempre intrinsecamente vinculados a essa perspectiva de progresso. Em outras palavras, muitos pesquisadores acreditaram que o desenvolvimento de Aracaju atingiria um fim civilizatório (na última das perspectivas contemporâneas) ou alcançaria a modernidade (outro fim a que se dirigia o progresso). Encontramos, portanto, na noção de desenvolvimento um ponto em comum nas diversas narrativas existentes.

Gonçalves (2004), ao reavaliar o conceito de desenvolvimento adotado no Brasil e em outros países que o reivindicam, tem lembrado que o padrão cultural que o orienta parte de modelos homogeneizantes

norte-ocidentais e norte-americanos. Tais perspectivas fazem-nos entender que as diversas leituras sobre um “real” desenvolvimento têm partido de premissas que o submetem a uma leitura ideal e o reduzem aos indicadores de crescimento econômico ou ao maior grau de recursos tecnológicos e de “modernização” das cidades.

Muitos pesquisadores acreditaram que o desenvolvimento de Aracaju atingiria um fim civilizatório ou alcançaria a modernidade

Estendendo a análise para Aracaju, perceberemos que o conjunto das primeiras leis

e procedimentos que tentaram dar condições para que ela se sustentasse como espaço urbano, como cidade e capital, apoiou-se nessa visão de desenvolvimento. O maior desafio nos seus primeiros anos foi vencer os obstáculos do terreno, das suas características ambientais, geográficas e, ao mesmo tempo, implementar o modelo de composição espacial planejado pelos cálculos da engenharia de Sebastião Pirro. Nessa maneira de entender, “[...] a natureza deveria ser conquistada e domada, e o universo, remodelado, para servir aos seres humanos” (CAIDEN; CARAVANTES, 1988, p. 20).

Na historiografia sergipana, o binômio sociedade-natureza foi constantemente apresentado em sua relação dicotômica. Assim, reflete a cristalizada relação de oposição presente nas ciências, que contrapõe a natureza ao homem. No campo epistemológico, a natureza tem-se apresentado como uma categoria de análise para pensar o homem e o mundo separadamente (COLLINGWOOD, 1976; ROSSET, 1989).

A natureza ainda não tinha alcançado o foco das atenções, não possuía o privilégio de figurar como objeto de investigação histórica, de ser entendida como elemento de reflexão social. Por muito tempo, a visão cornucopiária da natureza traduziu os seus sentidos nas explicações do papel da natureza e do ambiente no desenvolvimento de uma sociedade. Tais considerações sobre a relação sociedade, natureza e desenvolvimento não só podem ser constatadas nas construções das narrativas teóricas sobre a cidade de Aracaju, como nos permitem avaliar as perspectivas que seus estudiosos seguiram para estruturá-las.

No caso da historiografia sergipana, tais estudos, ainda que muito importantes, têm remetido a

profundidade dessa relação à condição de estudos marginais, priorizando uma abordagem das transformações históricas sob a valorização da ideia de progresso, com uma forte compreensão de desenvolvimento ligado a uma concepção evolucionista. Nessa perspectiva, sociedade e natureza aparecem como elementos distintos e opostos.

Não obstante, quando aplicadas à história das transformações e melhoramentos urbanos das cidades, tais clivagens hermenêuticas podem afastar o entendimento de que “[...] na atualidade a degradação ambiental refere-se antes de tudo a um processo social que apenas pode ser compreendido [...] como uma questão socioambiental” (LEONEL, 1998, p. 28). Também podem construir representações e influenciar nas práticas dos indivíduos sobre a natureza, favorecendo um distanciamento da parcela de responsabilidade e de participação que possuem nos problemas ambientais existentes e suas resoluções.

As apropriações exercidas pelas ciências humanas na perspectiva de compreender o ambiente sem ampliar suas dimensões e sua complexidade têm excluído a problemática da natureza das discussões sociais. Dentro da tradição histórica, essas preocupações com a relação sociedade, natureza e desenvolvimento são recentes e correspondem a demandas contemporâneas. Elas têm-se inscrito em áreas de especialidades novas, como a história ambiental²³.

A necessidade de inserir as discussões das ciências humanas e sociais na formulação de um entendimento entre sociedade, natureza e desenvolvimento como aspectos de uma única realidade está ligada a questões de demandas bem contemporâneas. A relação sociedade e natureza é um tema bastante recorrente na atualidade.

²³ A história ambiental reúne os temas mais antigos com os mais recentes na historiografia contemporânea: a evolução das epidemias e do clima, ambos os fatores sendo partes integrantes do ecossistema humano; a série de calamidades naturais agravadas por uma falta de antevisto, ou mesmo por uma absurda “disposição” dos colonizadores simplórios; a destruição da natureza, causada pelo crescimento populacional e/ou pelos predadores do hiperconsumo industrial, as mazelas urbana e industrial, que levam à poluição do ar e da água; o congestionamento humano ou os altos níveis de ruído nas áreas urbanas, num período de urbanização galopante (WORSTER, 1991, p. 200)

Dentro de uma perspectiva urbana, as indagações se voltam para a seguinte pergunta: Como se articula a questão urbana com o desenvolvimento? (TSIOMIS, 1994). Nesse sentido, a história e as demais ciências humanas e sociais têm-se visto na iminência de inserir em suas práticas essas temáticas e abordagens.

Grande parte da população que não conseguiu se estabelecer na cidade se concentrou ao seu redor, formando bairros populares onde dificilmente a legislação conseguiu ser aplicada. Constituíram, assim, uma outra face da construção do urbano

Na historiografia aracajuana, existe um consenso sobre o período em que o projeto urbano da cidade de Aracaju pôde ser consolidado, em que já não havia ameaça quanto a sua possibilidade

de sustentar a capital sergipana. Essa historiografia aponta o período a partir da implantação da República (1889), sobretudo nos anos da 1ª Guerra Mundial (1914-1918), como o momento em que a cidade adquiriu a posição de centro econômico do estado. Foi quando os efeitos da guerra se fizeram sentir positivamente sobre a economia local, favorecendo a inserção de Sergipe, destacadamente sua capital, no universo das transformações e dos serviços que em muitos pontos do país já eram sentidos. Graças a isso, grande parte do modelo urbano projetado para Aracaju foi concretizado.²⁴

A partir da década de 1910, quando Aracaju foi se tornando o município mais importante do estado, sua indústria têxtil passou a constituir a segunda principal exportadora. (DANTAS, 1999, p. 48). Não só aumentaram os serviços na capital, como também nela se concentrou o maior número de indústrias do estado, sem contar o fluxo de migrações a partir de 1920. Dantas (1999, 2004) não está sozinho. Essa mesma visão é encontrada em Campos (1949); Santos (1999); Barboza, (1992), Passos Subrinho (1987), Loureiro (1983), Ribeiro (1989), dentre outros. Podemos entender, ao lê-los, que grande parte da população que não conseguiu se estabelecer na cidade se concentrou ao seu redor, formando bairros populares onde dificilmente a legislação conseguiu ser aplicada. Constituíram, assim, uma outra face da construção do urbano.

²⁴ Sobre essa ideia de desenvolvimento econômico referente a Aracaju corroboram na historiografia sergipana Campos (1949); Fortes Neto (1955); Passos Subrinho (1987); Dantas (1999, 2004); Barboza (1992); Santos (1999).

Também nesse período o governo estadual, juntamente com a intendência municipal, aproveitou a boa situação econômica do estado para preparar sua capital adequadamente para as comemorações do centenário de emancipação política de Sergipe (1820-1920), intensificando as obras de infraestrutura na cidade. Foi justamente nesse momento que, de acordo com Fortes Neto (1955), inúmeras ruas e becos que se formaram irregularmente na cidade foram eliminados. Em mensagem presidencial de 1° de janeiro de 1921, apresentada ao Conselho Municipal de Aracaju pelo intendente Dr. Baptista Bittencourt, é possível contemplar essas questões;

Ao nosso lado a acção eficiente do Governo, cujo programma tem magna parte na remodelação desta Capital, a caminho de benefícios e condições indispensáveis a uma cidade moderna Aracaju, pelo aformoseamento de suas ruas, pela extincção dos focos pantanosos e pestilentos, pelo aterro e drenagem de lagoas e apicus, pela esthetica, já um tanto cuidada, de seus novos edificios, demonstra, evidentemente, progressos notáveis. Onde hontem se estendiam areas desertos, aflo-ram, agora, ruas novas, construções recentes, attestando, assim, o desdobramento do perímetro da cidade e o crescimento da população (MENSAGEM ..., 1921).

Na avaliação das cidades, o privilégio aos indicadores de crescimento econômico e a sua maior ou menor relação com o grau de aparelhamento da cidade desde muito tempo servem, também, ao historiador para se posicionar sobre o desenvolvimento das sociedades.

A historiografia aracajuana tem reforçado a ideia de que o maior desafio nos primeiros anos da cidade foi vencer os obstáculos do terreno, das suas características ambientais, geográficas, e implementar o modelo de composição espacial planejado pelos cálculos da engenharia de Sebastião Pirro. Grande parte dessas ideias decorre da aceitação das leituras das fontes históricas do período. Dentre elas, algumas resoluções contra a localização da nova capital apontavam, na época da transferência, a cidade de Aracaju como uma “[...] praia deserta e inabitável por suas contínuas epidemias [...] o estéril, insalubre

e arenoso Aracaju”. Correspondem às visões dos são-cristovenses contra a mudança da capital para a cidade de Aracaju. São resoluções apresentadas ao presidente da província e ao imperador pela câmara de São Cristóvão em 28 de fevereiro de 1855 (ALMEIDA, 2002). Existiram diversas narrativas com esse teor, sobre a natureza do espaço indicado para a nova capital, o que levou a entender a fundação de Aracaju como um ato de “heroísmo”. O historiador José Calazans Brandão da Silva chegou a expressar-se nesses termos:

[...] começava o combate do homem contra o riacho, contra o pântano, contra a lagoa, numa palavra, contra a água, o grande inimigo do povoador da nova cidade. Foi uma luta heróica do homem contra o meio físico, esta que se travou nas praias do Aracaju. Houve quem dissesse – e com toda a razão – que o habitante da cidade de Inácio Barbosa repetiu a façanha do holandês: conquistou sua terra, tomando-a como a dos filhos da Holanda; mas combatendo, dia a dia, palmo a palmo, contra a água parada, estagnada, traiçoeira. Água ruim, cujo descrédito os sancristovenses proclamavam (SILVA, 1992, p.81).

Um outro historiador da cidade utilizou a expressão “Sultana das Águas” e “Arenópolis” para denominar a cidade de Aracaju em seus primeiros anos, por conta das quantidades de águas e dunas que possuía no período (SEBRÃO SOBRINHO, 1955).

De fato, tais descrições sobre a natureza do espaço aracajuano em 1855 se fundamentam nos documentos da época da fundação que sobreviveram ao tempo. Não obstante, o historiador Aurélio de Vasconcelos Almeida faz uma crítica a essas visões generalizantes. Segundo ele, “[...] alguns historiadores as interpretaram no sentido absoluto do termo e entenderam que em 1855, na realidade, as praias do Aracaju eram um deserto onde ninguém ousara jamais residir” (ALMEIDA, 2002, p 181). De acordo com o autor, a própria Câmara de São Cristóvão mandou logo para o referido terreno o Arquivo Provincial. Assim, pode-se deduzir que existiu exagero na imagem que se criou da nova capital. Essas contradições não foram percebidas por muitos historiadores.

Pode-se deduzir que existiu exagero na imagem que se criou da nova capital

O engenheiro Pirro, ao tratar do sítio onde se estabeleceu a capital no ofício expedido para o presidente da província, Manoel da Cunha Galvão, em 1860, define Aracaju como um local “[...] onde somente havia mato, rôças e pequenas casinhas irregularmente disseminadas” (PORTO, 1991, p. 48).

Juntamente com os temas sobre as águas, pântanos, areais e mangues, representou uma recorrência comum tratar do cólera, das febres e da insalubridade, da higiene e das condições de moradia. Ao discurso médico-higienista competiu, inicialmente, realizar essa ligação. Contudo, outras leituras também surgiram desse pensamento:

[...] não se devia imputar o papel de vilão apenas à Natureza. Havia também “causas sociais” da insalubridade, que se evidenciavam na superlotação, na insuficiência de ventilação e na pouca insolação das habitações; na sujeira dos logradouros públicos; [...]. Como esses “fatores sociais” reforçavam a ação dos “fatores naturais” de infecção, era preciso combater tanto uns quanto outros, razão pela qual difundiu-se, a partir dessa época, um tipo de reflexão médica de caráter nitidamente “ecológico”, que buscava identificar toda a cadeia de fatores responsáveis pela insalubridade dos lugares, e que se materializou na elaboração das chamadas geografias e topografias médicas (ABREU, 1996, p. 161).

Todavia, para se construir a cidade e para que seu modelo conseguisse se sustentar, diante das muitas visões que se tinha da nova capital, o governo provincial elaborou estratégias para conseguir atrair novas construções para cidade, bem como para acelerar o ritmo dos aterramentos. Dentre as já citadas, figuram o adiantamento de salário e a isenção do Imposto Predial por 10 anos. Outras medidas também foram adotadas, como a concessão para alguns investidores da iniciativa privada de vantagens e monopólio de exploração sobre os terrenos que conseguissem planificar e aterrar com materiais extraídos dos areais da cidade, cujos limites eram definidos pelos contratos.

Na busca pelo desenvolvimento, os gestores da cidade aracajuana elaboraram uma série de instrumentos legais que tentaram dar condições para que ela se sustentasse como espaço urbano,

como cidade e capital. Dentre esses instrumentos, as posturas e os códigos de posturas foram inicialmente os que garantiram a gestão da cidade e seu uso pelos diversos grupos que se estabeleceram em Aracaju.

Dentre os trabalhos mais relevantes que guiaram a produção historiográfica sobre Aracaju, destaca-se a tese para o concurso à cadeira de História do Brasil e de Sergipe, da Escola Normal Rui Barbosa, intitulada Aracaju: Contribuição à História da Capital de Sergipe, em 1942 (1992), de autoria de José Calazans Brandão da Silva, que, ao longo dos anos, se consagrou como um dos maiores expoentes dessa historiografia. Nela, o autor construiu um enredo heróico do homem aracajuano em sua história de “luta” para vencer os “obstáculos” representados pela natureza na construção da cidade. O discurso historiográfico de Brandão foi apropriado, posteriormente, por outros historiadores²⁵, e sua narrativa deixou marcas nas representações que alguns artistas produziram sobre a natureza e a cidade de Aracaju nos anos iniciais de sua fundação²⁶. Novas publicações têm surgido próximas das comemorações do aniversário da cidade. Em sua maioria, utilizam como suporte as discussões já consagradas sobre a cidade, ao tempo em que servem como suporte para outras áreas do conhecimento, como a Geografia, a Arquitetura, o Urbanismo e a Medicina.

O comportamento contemplativo da história diante do crescimento e do processo de formação da cidade encontra um paralelo no que Berman (1986) define por modernidade pastoral. Ao apresentar os impactos do modernismo nas ruas de Paris sobre a obra poética de Baudelaire, ele o fez distinguindo duas visões distintas que aparecem e se entrecruzam nos escritos do poeta e que definem alguns dos contornos assumidos pelo modernismo.

²⁵ Vários estudos também foram publicados posteriormente a Calazans, sobretudo nos períodos próximos da comemoração do centenário da fundação da cidade (1955). Dentre esses, destacam-se os de Fernando Porto: *Aracaju 1855-1865: ensaios de evolução urbana* (1944); José Aloísio de Campos: *As contribuições de melhorias e obras de urbanismo em Aracaju* (1949); Sebrão Sobrinho: *Laudas da história do Aracaju* (1954); José Bonifácio Fortes Neto: *Evolução da paisagem humana de Aracaju* (1955). Tais obras representam a base contemporânea do discurso historiográfico sobre a cidade. Nesse aspecto, dos muitos estudos recentes, os mais citados são o do historiador José Ibarê da Costa Dantas, especialmente *O Tenentismo em Sergipe* (1974) e *a História de Sergipe República* (2004). Ambos avaliam o contexto aracajuano que antecede e permeia os conflitos políticos do Brasil republicano.

²⁶ Um exemplo clássico são as obras em porcelana e em óleo sobre madeira da pintora sergipana Rosa Moreira Faria (1917-1997) existentes no Memorial de Sergipe/UNIT e na sede da Associação Sergipana de Imprensa.

A primeira delas se caracteriza por uma atitude contemplativa diante das transformações operadas no espaço parisiense. Celebra o progresso humano sem obstáculos materializado nas transformações da cidade e o identifica com a capacidade criativa burguesa. O desejo de progresso humano como anseio universal se anuncia nos desejos de progresso material, da indústria, economia e artes. A segunda distingue-se pela atitude crítica e pela oposição à primeira. Nesse sentido, a postura contemplativa cede lugar à crítica à moderna ideia de progresso material. Respectivamente denominadas como modernidade pastoral e antipastoral, elas encerram uma compreensão das transformações na cidade de Paris no período de Haussmann, presentes nas temáticas dos vários escritos do poeta.

Por sua vez, na experiência sergipana, não será a poesia que fará esse papel, mas a prosa historiográfica. Constrói-se pela contemplação e pela atitude pastoral (à exceção de Felisbelo Freire e Manoel do Prado de Oliveira Teles). A ode à cidade na perspectiva do seu desenvolvimento e evolução material, entendida como estágio do progresso humano, encontra sentido quando cruzada com as narrativas que justificam as práticas sobre o ambiente, sobre a natureza. A atitude pastoral descortina-se por trás de uma leitura da cidade com ênfase na visualidade, aspectos das transformações do cenário urbano.

Embora os estudos de José Calazans sejam os mais citados, inclusive pelos historiadores que o sucederam, é importante entender que todos eles comungaram de uma visão dicotomizada na relação sociedade, natureza e desenvolvimento. Seja porque, possivelmente, partilharam dessas ideias em suas épocas, seja porque atribuíram às fontes históricas uma autoridade demasiada²⁷.

²⁷ Arnold (2001, p. 9) explica que "[...] muchos historiadores pertenecen a una tradición, que de muchas maneras sigue siendo la predominante, en que la naturaleza, sea como ideología, sea como realidad material, no figura, salvo quizá como el escenario donde se representa el drama real: el drama de las vidas humanas, de la acción humana, de los sucesos centrados en el humano. Lo cierto es que muchos historiadores se sentirán incómodos con la intrusión en sus relatos de algo tan abstracto o tan completo. La naturaleza, quizá argumentaran, pertenece a los que poseen calificación técnica para lidiar con ella: biólogos, climatólogos, epidemiólogos, y así sucesivamente. La materia de estudio propia de la historia es la gente".

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao nosso lado a ação eficiente do Governo, cujo programma tem magna parte na remodelação desta Capital, a caminho de beneficios e condições indispensáveis a uma cidade moderna. Aracaju, pelo aformoseamento de suas ruas, pela extincção dos focos pantanosos e pestilentos, pelo aterro e drenagem de lagoas e apicus, pela esthetica, já um tanto cuidada, de seus novos edificios, demonstra, evidentemente, progressos notáveis. Onde hontem se estendiam areas desertos, afloram, agora, ruas novas, construções recentes, attestando, assim, o desdobramento do perímetro da cidade e o crescimento da população (MENSAGEM..., 1921, p. 3)

E se não fizermos nada? [...] Aumentará o número de domicílios sem dispor de sequer um banheiro; [...] As dunas, lagoas e manguezais serão destruídos; A poluição será maior, em todas as suas vertentes: a sonora, no centro; a das águas, em toda a cidade e praias, e a do ar; [...] A lixeira se esgotará e poderá contaminar a região do entorno (ARACAJU, 2003, p. 9).

O que é indispensável para uma cidade moderna? A resposta a esse questionamento, se partida dos trechos acima selecionados, pode apontar para conteúdos diferentes. A mentalidade que os fundamenta se insere em perspectivas de desenvolvimento diferenciadas, forjadas em épocas igualmente diferenciadas.

Em ambos os trechos, a representação da natureza se apresenta dotada de sentidos distintos. No primeiro, de 1921, a ênfase aos aspectos visuais da cidade se fortalece na negação do estado do sítio na qual a cidade foi construída. Nesse caso, a celebração da cidade moderna e do progresso acontece pela contemplação de suas edificações e dos motivos arquitetônicos que a animam e pela celebração da submissão da natureza, vista como empecilho para o desenvolvimento. Nos 154 anos da fundação de Aracaju, esse pensamento animou a sua expansão urbana.

No segundo trecho, as considerações corresponderam a preocupações discutidas e esboçadas no

Plano Estratégico de Desenvolvimento Aracaju + 10 (ARACAJU, 2003), elaborado com o intuito de planejar os próximos 10 anos da cidade e que foram expostas no Congresso da Cidade no ano de 2003. O interesse pela preservação dos mangues e dunas responde a intenções bastante atuais, fundamentadas, tal qual a nota de 1921, no conhecimento dominante técnico-científico contemporâneo e nas expectativas de uma nova relação entre sociedade e natureza.

As notas de 1921²⁸ e a de 2003 acima expostas revelam preocupações distintas sobre a cidade, lembrando que a segunda decorre da execução da primeira nos anos que a antecederam. Medidas administrativas que impactaram a vida e o comportamento da cidade.

As inquietações com os ritmos atuais do crescimento aracajuano encontram suas mais profundas raízes nos processos históricos iniciais de construção e gerenciamento urbano da cidade. Dentro da relação sociedade, natureza e desenvolvimento, é importante considerá-las, uma vez que denotam a representação da natureza que movimentou as práticas que trataram do ambiente aracajuano, seja pelos técnicos que a operacionalizaram (ou a operacionalizam), seja pelos teóricos que construíram uma narrativa sobre seu passado e o seu presente (engenheiros, arquitetos, médicos, urbanistas, historiadores, geógrafos, antropólogos, sociólogos, artistas).

Fundada no século XIX como parte de um projeto de desenvolvimento para Sergipe, a cidade de Aracaju foi expandindo e subvertendo as dificuldades iniciais apresentadas pelo sítio escolhido para a sua fundação. Seus idealizadores possuíam a esperança de conciliar um projeto de crescimento econômico com o de criação de uma cidade-capital moderna capaz de comportá-lo. Tanto os interesses públicos quanto os privados foram responsáveis pelas ações de desenvolvimento desde sua origem, bem como na atualidade também estão envolvidos com o seu processo de expansão. Contudo, a relação público-privado, em muitos momentos da história da cidade, não se converteu em benefícios capazes de reverter um problema que a vem acompanhando desde sua origem: a degradação ambiental e os problemas sociais ligados às dificuldades de moradia e de sua periferização des-

truturada. Essas mazelas são reveladoras do que denominamos de problemas socioambientais.

Na atualidade, com uma população aproximada de 460.898 habitantes, os dados apresentados pela Prefeitura Municipal de Aracaju apontam, em seu diagnóstico, para a existência de 10.380 domicílios construídos em alvenaria ou taipa, que necessitam de melhorias habitacionais e urbanas. Um número igualmente alto é representado pela estimativa de déficit habitacional em Aracaju: 23.751 domicílios. Quanto a este, 1.056 estão situados em áreas de risco, 3.186 em áreas de preservação ou pública. A grande maioria desses problemas ocorre nas regiões periféricas da cidade, nas quais a necessidade de infraestrutura é maior: esgotamento sanitário deficiente ou inexistente, assim como recolhimento de lixo e abastecimento de água precários²⁹ (ANUÁRIO ESTATÍSTICO, 2005). Desse modo, entender a história da cidade de Aracaju e as mudanças que levaram ao esboço de preocupações diferentes, como as apresentadas pelas notas acima, concorre para a identificação do momento em que historicamente elas foram construídas e a forma como o desenvolvimento urbano e as questões sociais que o acompanharam convergiram para os problemas socioambientais contemporâneos.

Portanto, não podemos dispensar a ideia de que a História, tal como outras formas de conhecimento, possuiu e possui um papel importante no debate sobre a cidade de Aracaju e sobre a compreensão da problemática da natureza como um problema socioambiental. São formas de apropriação e de construção do urbano que se inscrevem nos campos dos saberes que as operacionalizam. No caso específico de Aracaju, a forma como se processou a relação natureza e desenvolvimento ganhou projeção em quase todos os escritos que referenciam sua origem, marcando não só a sua história, mas definindo um dos pontos comuns da noção de desenvolvimento. Ideia esta que se renova nas práticas contemporâneas e se firma na tradição, atuando sobre o imaginário social e reforçando a permanência/resistência de certas práticas que apontam para uma relação de conflito entre homem e natureza.

²⁸ MENSAGEM apresentada ao Conselho Municipal de Aracaju em 10 de Janeiro de 1921 pelo intendente Dr. A. Baptista Bittencourt. Aracaju: Imprensa Oficial, 1921.

²⁹ Essas informações variam entre o ano 2000 e 2004 e foram publicadas pela Secretaria de Planejamento da Prefeitura Municipal de Aracaju no Anuário Estatístico Municipal de 2005.

REFERÊNCIAS

- ABREU, Maurício de Almeida. Cidade Brasileira: 1870-1930. In.: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Org.). *Urbanização e cidades: perspectivas geográficas*. Presidente Prudente: UNESP, 2001. p. 35-44.
- _____. Pensando a cidade no Brasil do passado. IN: CASTRO, Iná Elias de Castro; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (Orgs.). *Brasil: questões atuais da organização do território*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1996. p. 145-184.
- ALMEIDA, Aurélio Vasconcelos de. *Esboço biográfico de Inácio Barbosa*. Aracaju: SERCORE, 2000. v. I.
- _____. *Esboço biográfico de Inácio Barbosa*. Aracaju: SERCORE, 2002. v. 2.
- ALMEIDA, Fernanda Cordeiro de; RIBEIRO, Adauto de Souza. Tradição versus sustentabilidade: os aterros dos ecossistemas de manguezais aracajuano – SE (1855-2005). In: ENCONTRO DE PÓS-GRADUAÇÃO, 2., 2006, São Cristóvão. *Resumos e trabalhos completos...* São Cristóvão: UFS/POSGRAP, 2006. 1 CD-ROOM.
- ALMEIDA, Maria da Glória Santana de. Estrutura de produção: a crise de alimentos da província de Sergipe (1855-1856). *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Sergipe*, n. 27, p. 15-39, 1965-1978.
- _____. Atividades produtivas. In: DINIZ, Diana Maria de Faro Leal (Org.). *Textos para a história de Sergipe*. Aracaju: UFS/BANESE, 1991. p. 61-125.
- ANUÁRIO ESTATÍSTICO. Aracaju: P.M.A./SEPLAN, 2005.
- ARACAJU aspectos geográficos. Disponível em: < <http://www.aracaju.se.gov.br/cidade/aspectos.asp>> Acesso em: 20 nov. 2006.
- ARACAJU. Secretaria Municipal de Planejamento. *Plano Estratégico de Desenvolvimento Aracaju + 10*. Aracaju: Secretaria Municipal de Planejamento/ Banco do Nordeste, 2003.
- ARNOLD, David. *La naturaleza como problema histórico: el medio, la cultura y la expansión de Europa*. Traducción de Roberto Eliezer. México: Fondo de Cultura Económica, 2001.
- AVÉ-LALLEMAN, Robert. *Viagens pelas províncias da Bahia Pernambuco e Sergipe* (1859). Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1980. p. 330-347.
- BARBOZA, Naide. *Em busca de imagens perdidas: Centro Histórico de Aracaju 1900-1940*. Aracaju: Fundação Cultural Cidade de Aracaju, 1992.
- BERMAN, Marshall. *Tudo o que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.
- CAIDEN, Gerald E.; CARAVANTES, Geraldo R. *Reconsiderações do conceito de desenvolvimento*. Caxias do Sul: EDUCS, 1988.
- CAMPOS, José Aloísio de. As contribuições de melhoria e as obras de urbanismo em Aracaju. *Revista de Aracaju*. n. 3, p. 123-143, 1949.
- CARDOSO, Amâncio. Uma geografia da morte: roteiro do cólera por Sergipe: 1855-1856. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Sergipe*. Aracaju, n. 33, p. 209-236, 2000-2002. Edição comemorativa dos 90 anos de sua fundação.
- COLLINGWOOD, R.G. *Ciência e filosofia*. Tradução de Frederico Montenegro. 2. ed. Lisboa: Presença; Rio de Janeiro: Martins Fontes, 1976. (Biblioteca de Ciências Humanas)
- DANTAS, José Ibarê Costa. *O Tenentismo em Sergipe: da revolta de 1924 à Revolução de 1930*. 2. ed. Aracaju: J. Andrade, 1999.
- _____. *História de Sergipe República: 1889-2000*. Rio de Janeiro: Tempo brasileiro, 2004.
- DE CERTEAU, Michel. *A Invenção do cotidiano: artes de fazer*. Tradução de Ephraim Ferreira Alves. 11. ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 1994. v. 1.
- DINIZ, José Alexandre Filizola. *O subsistema urbano-regional de Aracaju*. Recife: SUDENE, 1987.
- FORTES NETO, Bonifácio. *Evolução da paisagem humana da cidade do Aracaju*. Aracaju: Regina, 1955.
- FREIRE, Felisbela. *História de Sergipe*. 2. ed. Rio de Janeiro: Vozes, 1973
- GIDDENS, Anthony. *As conseqüências da modernidade*. Tradução de Raul Fiker. São Paulo: UNESP, 1991.
- GONÇALVES, Carlos Walter Porto. *Desafio ambiental*. Rio de Janeiro: Record, 2004.
- IBGE. Aracaju. Disponível em: < <http://www.ibge.gov.br/cidade-sat/xtras/perfil.php?codmun=280030&r=1> > Acesso em: 20 set. 2006.
- LEFF, Enrique. *Epistemologia ambiental*. Tradução de Sandra Valenzuela. 3. ed. São Paulo: Cortez, 2002
- _____. *Saber ambiental*. Tradução de Lúcia Mathilde Endlinch Orth. 4. ed. Petrópolis: Vozes, 2005.
- LEONEL, M. Introdução: degradação ambiental como processo social. In: _____. *A Morte social dos rios*. São Paulo: Perspectiva, 1998. p. 1-26.
- LEPETIT, Bernard. Das Capitais às praças centrais. Mobilidade e centralidade no pensamento econômico francês. In: SALGUEIRO, Heliana Angotti. (Org.). *Cidades capitais do século XIX: racionalidade, cosmopolitismo e transferências de modelos*. São Paulo: Ed. da USP, 2001. p. 41- 63.
- LOUREIRO, Kátia A.S. *A trajetória urbana de Aracaju*, em tempo de interferir. Aracaju: INEP, 1983.
- MAGNOLI, Demétrio. Contra Haussmann. Folha de São Paulo, 10 nov. 2005. Disponível em: < <http://clipping.planejamento.gov.br/Noticias.asp?NOTCod=232931> > Acesso em: 20 jul. 2006.
- MELLILO, Patrícia. Urbanismo. Disponível em: < <http://www.patriciamellilo.com.br/urbanismo.htm> > Acesso em: 30 nov. 2006.
- MENEZES, Ulpiano T. Bezerra de. Prefácio: cidade capital, hoje? In: SALGUEIRO, Heliana Angotti. (Org.). *Cidades capitais do século XIX: racionalidade, cosmopolitismo e transferências de modelos*. São Paulo: Ed. da USP, 2001 p. 9-18.

- MENSAGEM apresentada ao Conselho Municipal de Aracaju em 10 de Janeiro de 1921 pelo Intendente Dr. A. Baptista Bittencourt. Aracaju: Imprensa Oficial, 1921.
- NASCIMENTO, Jorge Carvalho do. Construindo Aracaju. *Jornal Cinform*. Aracaju, n. 1207, 29 maio - 4 jun. 2006, Caderno de Cultura e Variedades, p. 3.
- NOGUEIRA, Adriana Dantas. *Análise sintático-espacial das transformações urbanas de Aracaju: 1855-2003*. 2004. 365 f. Tese (Doutorado em Urbanismo)–Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2004.
- OLIVA, Teresinha Alves de; SANTOS, Lenalda Andrade. *Para conhecer a história de Sergipe*. Aracaju: Opção, 1998.
- PASSOS SUBRINHO, Josué Modesto dos. *História econômica de Sergipe: 1850-1930*. Aracaju: UFS, 1987.
- PORTO, Fernando. *A cidade do Aracaju: 1855-1865: ensaio de evolução urbana*. 2. ed. Aracaju: FUNDESC, 1991.
- PORTO, Fernando de Figueiredo. *Alguns nomes antigos do Aracaju*. Aracaju: J. Andrade, 2003.
- RIBEIRO, Neuza Maria Góis. *Transformações do espaço urbano: o caso de Aracaju*. Recife: FUNDAJ; Massangana, 1989.
- ROSSET, Clément. *A Antinatureza: elementos para uma filosofia trágica*. Traduzido por Getúlio Puell. Rio de Janeiro: Espaço e Tempo, 1989.
- SALGUEIRO, Heliana Angotti. Introdução: da temática, dos autores e de suas idéias. In: _____. (Org.). *Cidades capitais do século XIX*. São Paulo: EDUSP, 2001. p. 19-40.
- SANTANA, Antônio Samarone de. *As febres do Aracaju: dos miasmas aos micróbios*. Aracaju; [s.n.], 2001.
- SANTOS, Fabrícia de Oliveira. "Hygiene saúde e beleza": preocupações eugênicas nos periódicos de Aracaju 1910-1920. 1999. Monografia (Licenciatura em História)-Departamento de História, Universidade Federal de Sergipe, São Cristóvão, SE, 1999.
- SANTOS NETO, Amâncio Cardoso. Sob o Signo da Peste: Sergipe no tempo do cholera (1855-1856). 2001. 235 f. Dissertação (Mestrado em História Social)-Universidade de Campinas, Campinas, SP, 2001.
- SEBRÃO SOBRINHO. *Laudas da história do Aracaju*. Aracaju: Prefeitura Municipal, 1955.
- SERGIPE. Resolução n. 444, de 26 de agosto de 1856a. Aprovando o acto pelo qual o Presidente da Província adiantou a alguns Empregados Públicos provinciais, um ano de seus ordenados para edificarem casas nesta capital. *Collecção de leis, e resoluções da Assembléa provincial de Sergipe*. 1853-1858. Aracaju: Typ. Provincial, p. 34.
- SERGIPE. Resolução nº 430 de 31 de Julho de 1856b. Isenção de décima urbana paor espaço de dez anos. *Collecção de leis, e resoluções da Assembléa provincial de Sergipe*. 1853-1858. Aracaju: Typ. Provincial.
- SILVA, José Calazans Brandão da. *Aracaju e outros temas sergipanos*. Aracaju: FUNDEC, 1992.
- TELES, Manuel dos Passos de Oliveira. Aracaju. Suas origens. Seu provável futuro. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Sergipe*, ano 1, n.2, p. 47-5, 1913.
- TSIOMIS, Yannis. O meio ambiente e a questão urbana. In: RAYNAUT, Claude; ZANONI, Magda. (Ed.). *Cadernos de desenvolvimento e meio ambiente*. Curitiba, TI. 1, 1994. p. 131-135.
- WORSTER, Donald. Para fazer história ambiental!. *Estudos históricos, Rio de Janeiro*, v. 4, n. 8, p. 198-215, 1991.

Ordenamento, higiene e embelezamento: as ruas da cidade da Parahyba no século XIX e início do século XX

Doralice Sátyro Maia^A

Resumo

O artigo analisa as transformações da cidade da Parahyba, da sua morfologia e, particularmente, das ruas a partir das implementações dos preceitos do higienismo e da modernidade no século XIX e nas primeiras décadas do século XX. Resulta de pesquisa realizada em arquivos históricos nacionais. As fontes consultadas são primárias – documentos oficiais, posturas municipais, imagens fotográficas e jornais da época – e secundárias – livros e revista especializadas. O texto mostra as repercussões na cidade da Parahyba dos movimentos que se iniciaram nas principais cidades brasileiras – inspirados, por sua vez, nas ocorrências dos centros mundiais – e que promoveram alterações na morfologia urbana e no seu cotidiano.

Palavras-chave: Cidade. Higiene. Modernidade. Rua. Morfologia urbana.

Abstract

The article analyses transformations in the city of Parahyba, in its morphology and especially in its streets, due to the implementation of the precepts of the hygiene movement and of modernity in the 19th century and during the first decades of the 20th century. It presents the results of a research study carried out in national historical archives. The sources consulted are primary (official documents, municipal laws, photographic images and newspapers of the time) and secondary (specialized books and magazines). The text shows the repercussions of movements in the city of Parahyba that started in the principle cities of Brazil, which were in turn inspired by events in world centres and that brought about changes in urban morphology and daily life.

Keywords: City. Hygiene. Modernity. Streets. Urban morphology.

INTRODUÇÃO

Na história da cidade e do urbano, a rua apresenta-se como elemento fundador. De simples caminhos maltraçados a largas avenidas, a rua continua sendo uma expressão do espaço urbano. Na rua, a cidade manifesta-se, seja por meio do seu desenho ou da sua forma, seja enquanto lugar de realizações sociais.

Portanto, a rua é onde se materializam as transformações na trama física e na paisagem da cidade e ainda é o lugar de manifestações das relações

sociais, das diferenças e das normatizações do cotidiano em momentos históricos diversos. Assim, se a rua “[...] é um alinhado de fachadas, por onde se anda [...]”, ou “[...] caminho público ladeado à direita e à esquerda de casas, paredes ou muros no interior das povoações [...]” (MARX, 1999, p. 102), ou ainda “[...] via pública para circulação urbana, total ou parcialmente ladeada de casas [...]”¹, é também “[...] fator de vida das cidades [...]” (RIO, 1951).

No percurso histórico, a cidade sofreu profundas transformações, tanto no que diz respeito à forma e às construções existentes, como também no que representou política e socialmente.

^A Doutora em Geografia (Geografia Humana) pela Universidade de São Paulo (USP); mestre em Geografia pela Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC); professora do Programa de Pós-Graduação em Geografia e do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal da Paraíba; pesquisadora pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq). doralicemaia@hotmail.com

¹ Dicionário Aurélio – Século XXI – Aurélio Eletrônico – Versão 3.0.

No século XIX, à proporção que se caminhava para o século XX, cada vez mais se intensificaram as implementações de equipamentos de serviços comunitários e as reformas urbanas que também viabilizavam a expansão da cidade. Segundo Nuno Portas, dois modelos urbanísticos dominavam: a estratégia de renovação por substituição de Haussmann em Paris e a estratégia de nova urbanização por extensão de Cerda. A respeito da escolha das estratégias, explica Portas (2005, p. 37):

Dessa forma, Salvador, Belém, Recife, Rio de Janeiro, Santos, Florianópolis ou mesmo Porto Alegre teriam que encontrar estratégias de crescimento que ladeassem ou furassem os obstáculos das orografias complexas que antes as protegiam: aterros, ladeiras, túneis, ascensores são alguns dos artifícios pensados e realizados nas primeiras décadas de Novecentos (ou mesmo antes), para viabilizar as avenidas centrais ou os novos bairros burgueses, com os quais essas cidades de imagem prestigiosa vão defrontar as novas cidades ou os alargamentos de outras cidades menores que em poucas décadas viriam a ser as dinâmicas metrópoles mais interiorizadas, como São Paulo ou Belo Horizonte.

Vale acrescentar que as estratégias de expansão das cidades não se davam apartadas dos ideais higienistas. Ao contrário, muitas delas surgiram em função da necessidade de combate às epidemias e às soluções apontadas pelos preceitos médicos e de higiene. Dessa forma, qual a estratégia de expansão adotada na cidade da Parahyba? Quais as principais ideias que fundamentaram os planos de expansão? Para responder a essas questões, tomamos como elemento de análise a rua, componente básico da estrutura, da morfologia e também da vida urbana.

GEOGRAFIA HISTÓRICA DAS RUAS DA CIDADE DA PARAHYBA²

Nos primórdios da história das cidades brasileiras, as ruas correspondiam aos caminhos e às

ruas tortuosas, que, por sua vez, caracterizaram os desenhos dessas cidades, como também expressaram a vida social nelas existente. Nas descrições das cidades do período colonial, há unanimidade no que se refere à simplicidade desses espaços. As poucas ruas traçadas, os prédios modestos, a pequena atividade econômica, e principalmente, a ausência de uma vida social mais dinâmica eram as características gerais das cidades brasileiras, com algumas exceções.

Ao estudar o período colonial, Nelson Omegna (1961) afirma que, em matéria de planejamento urbano, havia apenas as instruções gerais contidas nas Ordenações de Filipe II, de 1573, que alinham 149 cláusulas, como um Código Geral de Posturas Municipais e que insistem na necessidade de se marcar a praça, ruas, rocios:

La plaza, siendo en costa del mar, debe hacerze al desembarcadero del puerto, y tratando de lugar mediterráneo, em medio de la población. En la plaza no se daran solares para particulares, sino para la iglesia, casa real y se idificaran tiendas (LEVENE, 1952 apud OMEGNA, 1961, p. 8).

Muito embora existissem essas indicações de ordenamento no período de regência espanhola (Filipe II), as cidades brasileiras cresceram sem atender às regras estabelecidas nas Ordenações de Filipe II. Como bem escreveu Omegna (1961): “O português timbrou por ignorar a ordem no capítulo da edificação das cidades. E muito pouco atendeu para as lições de El-Rey Filipe!” (OMEGNA, 1961, p. 9). Porém, alguns pesquisadores brasileiros, entre eles Nestor Goulart Reis (1968; 2001) e Maurício de Abreu (1996; 2001), já demonstraram que muitas das vilas e cidades brasileiras criadas no período colonial foram traçadas por engenheiros militares e apresentavam formas geométricas regulares.

Apesar disso, também já foi bastante evidenciado que, com exceção de algumas cidades, a maioria das ruas das cidades brasileiras era delineada a partir do posicionamento das construções. O lugar da praça e da matriz era o de maior expressividade. Além desse, apenas ruas tortuosas que se expandiam conforme iam sendo erguidas as edificações,

² A cidade da Parahyba corresponde à atual João Pessoa, capital do estado da Paraíba, que apresenta, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística um total de 597.934 habitantes (Censo 2000). Esta cidade teve outras denominações: Nossa Senhora das Neves, quando fundada pelos portugueses; Filipéia de Nossa Senhora das Neves ainda no final do século XVI, em homenagem ao rei espanhol Felipe II; Frederisksdadt, durante a ocupação holandesa (1635-1654), que também aparece com a grafia em português – Frederica; posteriormente Paraíba e, em 1930, recebeu a denominação de João Pessoa em homenagem ao então presidente do estado (MAIA, 2000).

sem continuidade, alternadas pela presença de sítios e chácaras. Essa característica das cidades brasileiras as diferenciava bastante das cidades coloniais da América espanhola, como tão bem explica Sérgio Buarque de Holanda (1996, p. 109):

Tudo ali era irregular, de modo que a praça principal, onde se erguia o Palácio dos Vice-Reis, parecia estar

só por acaso no seu lugar. Ainda no primeiro século da colonização, em São Vicente e Santos, ficavam as casas em tal desalinho, que o primeiro governador-geral do Brasil se queixava de não poder murar as duas vilas, pois isso acarretaria grandes trabalhos e muito dano aos moradores.

Essa afirmativa de Sérgio Buarque de Holanda embasou por muito tempo os estudos sobre a história das cidades brasileiras, levando Maurício de Abreu (1996) a afirmar que, se as comparações entre os planos das cidades fundadas pelos espanhóis e as criadas pelos portugueses na América mostram diferenças, isso não significa que “[...] as cidades brasileiras surgiram e se estruturaram avessas a qualquer preceito de ordem” (ABREU, 1996, p.152). O autor complementa a sua argumentação afirmando que a consagração dada às afirmações de Sérgio Buarque de Holanda, apesar de terem servido para explicar o padrão “[...] de crescimento de antigos arraiais e povoados, ou mesmo algumas vilas fundadas por donatários [...]”, não se aplica a todos os núcleos urbanos fundados no período colonial e muito menos às cidades reais, aquelas fundadas diretamente pela Coroa, como demonstram os mapas antigos de Salvador, Rio de Janeiro, João Pessoa, São Cristóvão e Cabo Frio (ABREU, 1996, p. 152). Abreu, utilizando-se das afirmações de Richard Morse, ainda acrescenta que as irregularidades dos planos se comparavam àquelas impostas pela topografia e pelas fortificações das cidades portuárias hispano-americanas.

Inicialmente, é verdadeiro ter havido uma certa sobrelevação das palavras de Sérgio Buarque de Holanda, o que torna legítima a afirmação de que as cidades brasileiras foram, de alguma forma, pensadas e até mesmo planejadas. Como escreveu

A maioria das ruas das cidades brasileiras era delineada a partir do posicionamento das construções

Nelson Goulart Reis, “hoje, há um consenso entre os pesquisadores portugueses e brasileiros de que a documentação disponível permite comprovar a existência de uma atividade planejadora regular no mundo luso-brasileiro” (REIS, 2001, p.11). Entretanto, o mesmo autor enfatiza a carência de consultas amplas à vasta documentação, inclusive àquela por ele reproduzida na obra supracitada.

Em um primeiro exame à estampa de 1647 de Jan van Broterhuisen (REIS, 2001, p. 114) da então cidade de Frederica, constata-se que as suas primeiras ruas – a Rua Nova e a Rua Direita – desde sua origem tinham seus traçados retilíneos, diferentemente das outras que foram surgindo ou mesmo daquela que se diz ter sido a primeira – a Ladeira de São Francisco –, que serviu de ligação da Cidade Baixa com a Cidade Alta. Nesta gravura, é visível a representação de “[...] cerca de seis quadras ocupadas de forma incompleta, indicando-se as áreas construídas e os terrenos abertos, além de dois caminhos de saída, a sudeste e a noroeste, com algumas casas isoladas” (REIS, 2001, p. 346).

Entretanto, pudemos previamente observar, a partir do levantamento documental, que datam do século XIX as normativas urbanas que implicaram grandes transformações na cidade, tanto no que se refere a sua morfologia, quanto à conduta, às festividades e à vida na cidade.

Sabe-se que as primeiras edificações da cidade, hoje denominada João Pessoa, foram erguidas aproveitando a topografia local – margens de rio e tabuleiro (planalto costeiro) ou entre o rio e a colina. No alto, surgem as primeiras ruas e as primeiras igrejas e, na parte baixa, às margens do Vale do Sanhauá, foi construído um armazém para mercadorias, vizinho ao porto e à Igreja de São Pedro Gonçalves.

Confrontando com a antiga cidade de Nossa Senhora das Neves ou Filipéia, até meados do século XIX, a cidade pouco cresceu, não ultrapassando muito os limites acima descritos. Nesse período, mudanças profundas na sociedade brasileira e as suas subseqüentes normativas marcam o ordenamento espacial: a Lei de 1835 que extingue o morgadio; a implementação da Lei de Terras de

1850, que institucionaliza a propriedade da terra, e as posturas municipais que lentamente vão sendo modificadas. Tais registros implicam graduais, mas profundas transformações no parcelamento do solo da cidade, como também na sua vida social.

Geralmente, os estudos que analisam a Lei de Terras referem-se às decisivas alterações na estrutura fundiária e ainda no espaço agrário. Contudo, a referida lei implica transformações profundas no solo urbano. Pois, conforme Marx (1999, p. 56-57),

[...] tornar absoluto o domínio sobre os prédios no sentido geral, sobre os imóveis, o direito de propriedade, alçado à condição de direito universal do homem e do cidadão, agravou ou tornou concreta essa limitação. A terra é algo finito, agora suas parcelas passam a ter um senhorio só e absoluto, não importa sua extensão e sua condição.

E ainda:

[...] a Lei de Terras, a lei nº 601 de 1850, por si estampara bem a diferença entre o sistema de venda e o sistema de concessão para as terras devolutas. Porém, excluíra da transição, que inaugurava, as terras incorporadas do mundo urbano em todo o império, por três de seus artigos: Art 3º São terras devolutas [...], Art. 5º Serão legitimadas as posses... guardadas as regras seguintes... [...] Art. 12. O Governo reservará das terras devolutas as que julgar necessária [...] (MARX, 1999, p. 58).

Realmente, na Lei de Terras não há nenhum artigo ou mesmo referência explícita à terra urbana, o que demonstra a não-existência de uma preocupação especial com a cidade. Isso porque ela estava agregada ao campo, uma vez que não havia uma nítida divisão campo-cidade. Todavia, é fato que essa lei implementa a propriedade da terra, tanto rural quanto urbana. Foi a partir do final do século XIX que ocorreu “[...] a emergência de um mercado urbano de terras, que se estruturou primeiramente nas cidades que sofriam forte pressão imigratória (notadamente Rio de Janeiro e São Paulo), difundindo-se depois pelo restante das áreas urbanas.” (ABREU, 2001, p 36). Sobre o surgimento de um mercado urbano de terras, Maurício de Abreu chama atenção para o fato de que o novo no final do século XIX é a transformação das transações com

terras e moradias em “ativo financeiro” (ABREU, 2001, p. 36). Explica o referido autor:

Na esteira da redução da fricção do espaço, que bondes e trens proporcionavam, e do aumento da demanda por habitação, que o crescimento demográfico impunha, o retalhamento de terras se acelerou e a desconcentração urbana reapidamente se resalizou, só que sob novas bases: transações com chácaras e lotes, antes realizadas principalmente em função de seu valor de uso, passaram a ser determinadas sobretudo pelo valor de troca. E algo mais ocorreu: o retalhamento deixou de ser produto da ação isolada de um proprietário fundiário que dividia sua chácara em poucos lotes urbanos. Surgiu a promoção fundiária em grande escala, representada por empresas capitalistas dedicadas à produção e comercialização de lotes urbanos, em muitos casos em estreita associação com o capital bancário (ABREU, 2001, p. 36).

Esse conjunto de transformações econômico-sociais implicou a elaboração de normativas e, por sua vez, intervenções urbanas. Na cidade da Parahyba, datam de meados do século XIX os primeiros registros de ordenamento das ruas, como também a primeira medida no sentido de se elaborar uma planta da cidade.³ Essa alteração integra a modificação no âmbito conceitual da questão espacial que se dava desde os anos oitocentos em todo o mundo. No entanto, nas cidades brasileiras, tal alteração teve maior impacto, uma vez que, até então, não se tinha delimitação dos terrenos e nenhum outro tipo de planificação, como já era comum na América espanhola (MARX, 1991, p. 123).

No ano de 1831, são aprovadas algumas posturas da cidade da Parahyba. Entre as determinações expressas, estão a proibição em soltar fogos de artifício nas ruas da cidade, o correr ou galopar em cavalo, fazer vozeiras das 10 horas até o toque da alvorada pelas ruas. Essas proibições impõem um certo uso das ruas e estabelecem uma ordem no cotidiano da cidade. No mesmo sentido, as posturas também determinam as formas que vão se expressar nas transformações da paisagem urbana. Na postura nº 13 de 1831, ordena-se que “[...] só po-

³ Vide Teixeira, 1996, p. 99-100.

derão conservar cercas, ou de pedra e de cal ou de taipa que se possa rebocar e cair”, proibindo-se as cercas de madeira. Já em uma correspondência da Câmara Municipal da Paraíba para o presidente da província da Paraíba, Bento Correia Lima, datada de 4 de agosto de 1834, identifica-se uma necessidade em se realizar um plano para regulamentar a edificação de prédios na cidade:

[...] tendo chegado a esta capital um oficial de engenho, esta mesma Câmara a bem do serviço nacional e dos habitantes desta cidade, roga a Vossa Excelência para que se digne de encarregar ao referido oficial de levantar e de apresentar um plano pelo qual se possa esta câmara dirigir na edificação e reedificação de edifícios nesta cidade, tendo em vistas os existentes, devendo fincar-se postes que assinalem não só o comprimento, e largura das ruas, e praças, como também os palmos

que devem ter as casas e becos, e isto com a brevidade que for possível (Correspondência da Câmara Municipal da Paraíba para o presidente da província da Paraíba Bento Correia Lima, datada de 4 de agosto de 1834).

Dessa forma, na cidade da Parahyba no início do século XIX, constata-se a implicação do movimento geral de modificação no tratamento espacial, especialmente em relação à cidade. A respeito do traçado urbano e do parcelamento do solo, vários são os termos que os nomeiam: alinhamento, demarcação, desincorporação, arruamento, as datas ou dadas de chão, e, por fim, os lotes e os loteamentos que surgem tão somente com o sistema de compra e venda da terra. Tais designações refletem o conjunto de mudanças ocorridas na cidade e, particularmente, nas suas ruas.

A Figura 1 mostra, além das duas porções clássicas da cidade – a Cidade Alta e a Cidade Baixa

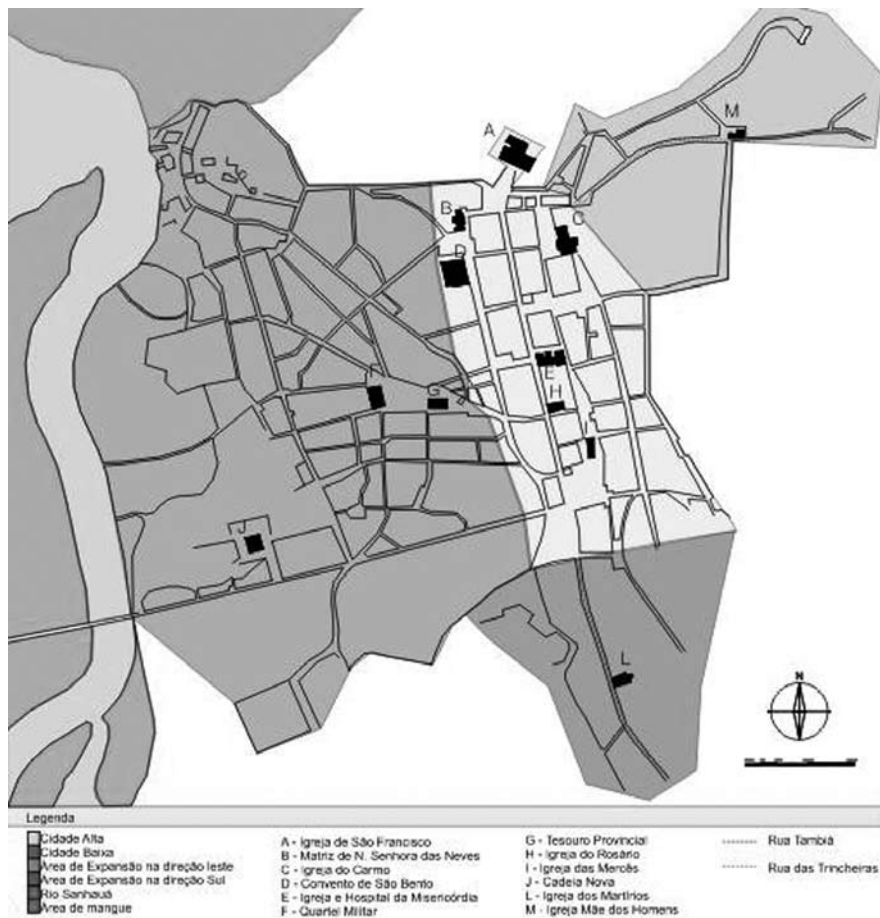


Figura 1
Cidade da Parahyba – 1855

Fonte: Mapa feito sobre base levantada por Alfredo de Barros e Vasconcelos, 1855.
Editoração: Maria Simone Moraes Soares.

–, duas áreas de expansão que irão se configurar a partir do século XIX, depois da abertura de duas ruas: a Rua Tambiá e a Rua das Trincheiras.

Embora já no século XVII as imagens iconográficas apresentem caminhos nas direções acima citadas, a ocupação efetiva da área só veio ocorrer no século XIX. Nessa época, a Rua Tambiá e a Rua das Trincheiras foram os dois principais “braços” de expansão da cidade. Como a cidade não podia se expandir para oeste, pois era impedida pelo Rio Sanhauá, e para leste, devido à Lagoa dos Irecês, se estendeu para sul, em direção às Trincheiras, e para nordeste, em direção a Tambiá.

Um dos fatos que possibilitaram a ocupação efetiva da Rua Tambiá, que até então se configurava a partir de sítios enormes e residências bucólicas (CAVALCANTI, 1972, p. 38), foi a construção da Igreja Mãe dos Homens, no início do século XIX (localizada conforme a letra M da Figura 1). No seu entorno, foi se instalando o primeiro casario da rua. A sua demolição, no início do século XX, devido ao intenso processo de modernização da cidade, foi um fato que alterou bastante a configuração espacial da rua, pois ocasionou a abertura da atual Praça Antonio Pessoa (Foto 1).

Na história das cidades brasileiras, o século XIX é caracterizado pelas modificações e implementações que vão ocorrer nos centros urbanos tradicionais. Nesse momento, já não são os edifi-

cios religiosos que terão maior destaque, mas sim prédios públicos, como um teatro, uma escola, uma biblioteca, além dos passeios públicos e da abertura dos famosos *boulevards* inspirados nas obras do Barão de Haussman, em Paris, entre 1850 e 1870. Por conseguinte, é preciso também sanear e embelezar nossas vias. E, como afirma Marx (1991), esses traços mais regulares, áreas públicas mais definidas e amplas, revelam não só uma racionalidade, mas também “[...] uma lógica partilha do solo, tendo em vista a comercialização”. A partilha do solo é, portanto, a principal responsável pela abertura de novos bairros, pelos parcelamentos de glebas feitos por empreendimentos imobiliários (MARX, 1991, p. 123-127). Essa concepção, mesmo que lentamente, vai se expandido aos diversos centros urbanos brasileiros, inicialmente Rio de Janeiro, Salvador, São Paulo, Manaus, Curitiba, Porto Alegre⁴, Fortaleza e também João Pessoa.

Outro importante marco para a compreensão da cidade, da vida urbana e, portanto, da rua, é a implementação da energia elétrica. Desde os lampiões, com os seus famosos acendedores, até as luzes que funcionavam a partir de uma central elétrica, esses incrementos determinaram usos diferenciados das ruas da cidade, como também alteraram a sua paisagem. Sobre a iluminação pública da cidade da Paraíba, Horácio de Almeida refere-se aos lampiões de azeite, colocados na cidade em 1829, como primeira iluminação pública, acrescentando que a iluminação particular era feita por candeeiros de sebo (ALMEIDA, 1978). Em outra nota, encontramos o registro referente à instalação de 40 lampiões de óleo de mamona na Cidade Alta, na década de 20 do século XIX. Tal incremento só foi estendido ao Varadouro (Cidade Baixa) sete anos depois, como atesta Flávio Teixeira (1996): “A cidade passou a contar, desde então, com 50 combustores de uma luz amarelenta e pálida a quebrar-lhe o pretume das noites sem lua” (TEIXEIRA, 1996, p.103). E ainda, na Lei Provincial de 1869, aprova-se um contrato com o engenheiro Antonio Gonçalves da Justa Araújo e seus sócios para a iluminação a gás corrente e fornecimento d’água potável por canalização e chafarizes na cidade da Parahyba.



Foto 1
Vista da antiga Igreja Mãe dos Homens, localizada onde hoje é a Praça Antonio Pessoa

Fonte: VIDAL FILHO, F. Nossa capital em 1850. *Revista Instituto Histórico e Geográfico da Paraíba*, v. 13, p.33, 1958.

⁴ Vide Marx (1991, p.126).

No final do século XIX, chega à cidade a iluminação a querosene. E por volta de 1902, utilizando-nos dos escritos de Teixeira, “[...] não passava de 250 o número de combustores a gás líquido (querosene); de outra parte, a essa altura, a iluminação elétrica era o que realmente seduzia a elite local, sequiosa de poder exibir este que era um inequívoco signo da modernidade” (TEIXEIRA, 1996, p. 104). Assim, a partir de março de 1912, a cidade passou a utilizar o fornecimento da energia elétrica gerada pela Usina de Luz Elétrica, localizada em Tambiá (TEIXEIRA, 1996, p. 104). É também desse mesmo período a utilização dos bondes elétricos com as linhas Tambiá, Trincheiras e Varadouro. A Foto 2 ilustra as implementações para a energia elétrica, quando a rua



1928 — Rua das Trincheiras, vendo-se a velha Igreja de Nossa Senhora de Lourdes e dois antigos bondes elétricos.

Foto 2

Rua das Trincheiras

Fonte: Acervo Walfredo Rodrigues/ Arquivo Grupo de Pesquisa Ciência, Educação e Sociedade.

recebe os postes, como também os trilhos e os bondes que ligavam a Rua das Trincheiras, na Cidade Alta, à Cidade Baixa e a Tambiá.

Energia elétrica, abastecimento d'água, saneamento e utilização de transportes públicos (bondes) imprimem grandes alterações nas ruas da cidade no que diz respeito à sua forma e também ao seu cotidiano. A série de implementações de incrementos, que, por muitos anos, são exclusivos ao meio urbano, pertencem ao imaginário da elite que passara a ter a cidade como *locus* de moradia e que necessitava, como afirma Flávio Teixeira (1996), de um lugar limpo, higiênico e iluminado para então chegar à imagem da cidade moderna.

Dessa forma, o conjunto de normativas e de incrementos criados mais intensamente no século XIX, que implicaram diretamente a forma e a vida urbana, provocaram, por sua vez, transformações no cotidiano da rua e da cidade.

HIGIENE, ORDEM E EMBELEZAMENTO NAS NORMATIVAS DA CIDADE DA PARAHYBA NO SÉCULO XIX

Apesar da larga distância entre a realidade da cidade da Parahyba e a das europeias ou mesmo das principais cidades brasileiras, como Rio de Janeiro, Recife e Salvador, não se pode negar que os grandes movimentos que marcaram o século XIX, como a modernidade e o higienismo, também se fizeram presentes nesta cidade e imprimiram alterações na sua morfologia urbana, bem como no seu cotidiano. É o que se verifica a partir da análise dos documentos encontrados referentes ao período.

Inicialmente, vale lembrar o que já anteriormente afirmamos, que é no século XIX que são estabelecidas as primeiras posturas dessa cidade. Sobre as posturas urbanas, é necessário entender a sua importância. Trata-se de um conjunto de normas e preceitos estabelecido pela Câmara Municipal “[...] que obriga os municípios a cumprirem certos deveres de ordem pública, especialmente aqueles ligados à organização, ao disciplinamento e à construção do espaço da cidade” (SOUZA, 2002, p. 2). Essas normativas representam a necessidade que os governantes da época tinham de disciplinar a expansão da cidade, bem como a conduta dos seus habitantes.

As primeiras posturas da cidade da Parahyba datam de 1830. Essa documentação revela a preocupação em disciplinar os usos da cidade, a conduta das pessoas, enfim, a sua vida social. Nas posturas de 1830, já se pode constatar a preocupação com a aparência da cidade e com o seu ordenamento. Na postura nº 13, ordena-se que “[...] só poderão conservar cercas, ou de pedra e de cal ou de taipa que se possa rebocar e cair [...]”,

⁵ A pesquisa realizada no Arquivo Histórico do Estado da Paraíba, onde estão arquivados os documentos oficiais do estado, reuniu os papéis referentes à cidade da Parahyba desde o ano de 1775, data do primeiro registro encontrado. As primeiras posturas encontradas foram as de 1830, não se tendo, portanto, registro de outras anteriores.

proibindo-se as cercas de madeira. Nessa mesma postura (Artigo 2), estabelece-se um recuo das edificações em relação ao alinhamento da rua, de “[...] vinte e quatro palmos craveiros para sua largura, tanto na frente, como no fundo”. Ainda neste mesmo conjunto de posturas, determina-se que as ruínas ou edificações bastante deterioradas sejam destruídas (Posturas n. 12, 13 e 14, Câmara Municipal, 1830, Arquivo Histórico do Estado da Paraíba).

Além das posturas, outros documentos, como cartas e leis, também expressam a ideia de que a cidade precisava ser ordenada e higienizada. Em ofício redigido à presidência da província, a Câmara Municipal expõe as dificuldades encontradas para “[...] prover sobre limpeza, desempachamento e alinhamento das ruas [...]”, uma vez que se verifica a cada dia novas edificações na cidade “[...] sem nenhuma regularidade e isto a falta de um plano geral pelo qual se possa dirigir o fiscal e o coordenador”. Tal requisito deveria ser imediatamente atendido, já que

[...] tendo chegado a esta capital um oficial de engenho, que deveria levantar e apresentar um plano pelo qual se possa esta câmara dirigir na edificação e reedificação de edifícios nesta cidade, tendo em vistas os existentes, devendo fincar-se postes que assinalem não só o comprimento, e largura das ruas, e praças, como também os palmos que devem ter as casas e becos, e isto com a brevidade que for possível (Correspondência da Câmara Municipal da Paraíba, 1834. Arquivo Histórico do Estado da Paraíba).

Há, portanto, desde a década de 1830, início do governo imperial, uma explícita preocupação com o ordenamento e com a estética da cidade. Essa inquietação manifesta pelos governantes transformava-se em leis, decretos e normativas. Fica evidente que as ideias reveladas pelos então senhores da Câmara Municipal e da presidência da província compunham aquele ideário da época expresso nas linhas anteriores. Muitas dessas ideias eram trazidas pela elite após visitar

as cidades europeias ou mesmo a Corte, que era, para muitos, “o espelho de Paris no Brasil”⁶. Dessa forma, cair as casas após o período chuvoso significava manter a cidade com boa aparência e também limpa.

Além das posturas, outros documentos, como cartas e leis, também expressam a ideia de que a cidade precisava ser ordenada e higienizada

Várias são as determinações que tratam da limpeza das ruas, das casas e da cidade de modo geral. Para se tornarem efetivas, elas prescreviam penalidades que correspondiam, na maioria das vezes, a paga-

mento à Câmara, mas que, em alguns casos, significavam a prisão.

Remoção do lixo, limpeza das ruas, dos terrenos e das fontes foram insistentes determinações da Câmara Municipal e também da presidência da província. Todas as ordenações e os princípios adotados condizem com os preceitos do saber médico e do pensamento higienista do século XIX, que fundamentavam as ações da Junta Central de Higiene, que, por sua vez, exigiam a adoção e o cumprimento de normas rígidas de higiene pública (ABREU, 1997, p. 45).

Na Paraíba, a Junta Central de Higiene foi criada no ano de 1856 exigindo novas posturas municipais. De acordo com Irineo Pinto (1910), as novas posturas seguiram os preceitos da Junta Central de Higiene que determinaram uma série de alterações nas edificações, na morfologia e também na dinâmica da cidade. Como exemplo, proibiram a venda de gêneros alimentícios “em mau estado” e exigiram a mudança do local do matadouro, julgado inconveniente e prejudicial à saúde pública, sendo transferido para além da ponte do Rio Sanhauá.

A limpeza da cidade, de acordo com os princípios de higiene, deveria ser conduzida de forma mais ampla possível. Tanto é que não tratavam apenas dos incrementos urbanos, mas também disciplinavam a comercialização dos alimentos. Nesse sentido, foram determinados os locais e os horários adequados para a comercialização dos gêneros alimentícios na cidade. Na mesma comunicação da Câmara Municipal citada acima,

⁶ O personagem principal da obra *Casa de Pensão*, Aloísio de Azevedo, ao sair de São Luis, na província do Maranhão, e se mudar para a cidade do Rio de Janeiro, a Corte, diz ansiar por lá encontrar a cidade de Paris.

ordena-se que “[...] ninguém poderá atacar farinha, ou outro gênero alimentício antes das três horas da tarde”. Todas as pessoas que conduzissem gêneros alimentícios para essa cidade deveriam dirigir-se ao mercado público. Os açougues deveriam ser limpos e varridos diariamente, além de caiados e espanados. Para aqueles que descumprissem essas ordenações, eram cobradas multas que variavam de dois a 10 mil réis (jornal *A Regeneração*, 10 de março de 1862). Essas exigências implicavam, todavia, a necessidade de se dispor de um mercado público condizente com os princípios de higiene, bem como a determinação dos lugares para o abate das reses, já expressos na postura nº 12 de 1831 e que reaparece em documentos de 1864.⁷

Sobre as condições do mercado público, encontram-se vários registros a respeito das reformas na sua construção. Em 1864, determina-se que as madeiras utilizadas para o conserto desse edifício deveriam ser de “[...] sycopira e não de mangue como foi construída no princípio.” (Ofício da Câmara Municipal, 1864). Essa obra prolonga-se pelo ano de 1865, provocando insatisfações e levantando suspeitas sobre o engenheiro responsável, que estaria desviando a madeira para a construção de uma residência particular.

Se o mercado público passa por várias restaurações e adaptações aos preceitos de higiene e saúde pública, outras edificações públicas também são reparadas, notadamente a partir de meados do século. É o caso de igrejas e mosteiros – da Matriz, de Nossa Senhora do Carmo, Nossa Senhora Mãe dos Homens e São Bento –, da casa da Assembleia Provincial, do edifício do palácio, da casa do tesouro – com varanda de ferro –, do edifício da alfândega (1874) e da escola na rua Marquês do Herval, para instalação da Escola Normal (1874). Além dessas obras, outras vão se fazer necessárias: a construção de uma casa de prisão em 1837 e de uma cadeia “[...] que preste não só a indispensável para garantia da justiça e

com ella da segurança individual e da propriedade, como também se conforme mais com os princípios da humanidade [...]”⁸. Também foram construídas as pontes do Mandacaru, Gramame (1864) e Sanhauá (1864); estradas da ponte do Sanhauá ao Varadouro (1864) e do Tanque (1874); prolongamento do cais do porto e armazéns de arrecadação (1864); instalação de fábrica de gás para canalização e iluminação “[...] com columnas, braços, lampeões e competentes

combustores” (Carta do presidente da província, 09 de março de 1869. Arquivo Histórico do Estado da Paraíba). Entre essas obras, vale destacar a da ponte sobre o Rio Sanhauá, que foi matéria de vários documentos oficiais e de jornais. Essa construção gerou muita polêmica, exigindo a vinda de engenheiro do Ministério da Marinha para emitir parecer e resultando em desconstrução do então engenheiro responsável. Mesmo após a sua construção, a ponte do Sanhauá permaneceu provocando controvérsias e o seu precário estado foi observado pelo então imperador do Brasil, quando esteve na Paraíba (ALMEIDA, 1978).

Se em meados do século exigia-se a construção de uma casa de prisão, ela deveria ser realizada em lugar afastado. Da mesma forma, os hospitais e os cemitérios também seriam transferidos para fora da cidade. O remanejamento da cadeia, que se situava na Cidade Alta, passando para a Cidade Baixa, provocou a reconstrução do antigo edifício para abrigar a Câmara Municipal. Os hospitais para tratamento dos variolosos também foram remanejados para áreas distantes. Foi assim com a Santa Casa da Misericórdia, que se situava na Rua da Baixa na Cidade Alta e passou a funcionar em prédio construído nos arrabaldes da cidade, em lugar conhecido como Cruz do Peixe. Toda essa recondução disciplinar dessas edificações pode ser explicada a partir da leitura de Foucault. Esse autor esclarece que “[...] a disciplina procede em primeiro lugar à distribuição dos indivíduos no espaço [...]” e para isso utiliza diversas

⁷ Referimo-nos ao documento da Capitania dos Portos de 5 de setembro 1864 que define “dois lugares excelentes” para servir de matadouro público, ambos localizados à margem do Rio Tambiá Grande no sítio São Bento pertencente ao Mosteiro de São Bento.

⁸ Ofício do Ministério dos Negócios do Império em resposta a ofício da presidência da província, em 25 de outubro de 1852. Arquivo Histórico do Estado da Paraíba.

regras, entre elas, destaca-se a das “localizações funcionais” que

[...] vai pouco a pouco, nas instituições disciplinares, codificar um espaço que a arquitetura deixava geralmente livre e pronto para vários usos. Lugares determinados se definem para satisfazer não só à necessidade de vigiar, de romper as comunicações perigosas, mas também de criar um espaço útil. O processo aparece claramente nos hospitais, principalmente nos hospitais militares e marítimos (FOUCAULT, 1979, p.132).

Nesse sentido, publica-se no *O Liberal Parahybano* nota oficial comunicando que o Hospital Cruz do Peixe “[...] é destinado ao tratamento dos variolosos, e como seja tal moléstia eminentemente contagiosa, foi elle estabelecido fora da cidade, no prédio que outrora servia de azilo dos educandos artifices” (jornal *O Liberal Parahybano*, 14 de agosto de 1879. Arquivo do NDIHR/UFPB).

A construção de um hospital nos arrabaldes da cidade conduz uma alteração na morfologia urbana: um antigo caminho vai criando forma de rua. A antiga Rua Monsenhor Walfredo, em Tambiá, que se estendia da lateral do complexo dos Carmelitas à Igreja das Mercês, é então prolongada, estendendo-se até o novo hospital. Rua esta ainda na forma tortuosa, ou rua caminho, como bem classifica Meyer (1993) para falar das ruas que ainda se enquadravam como longas e acidentadas e caracterizavam o desenho da cidade, além de expressar a vida social existente. Assim, tem-se um primeiro prolongamento da malha urbana da cidade no sentido nordeste.

Se para o sentido nordeste é deslocado o hospital da Santa Casa da Misericórdia, um outro prolongamento da cidade já havia se principiado também a partir do alongamento das ruas da Cidade Baixa e da abertura de vias de ligação, como a Rua da Imperatriz. Vias estas impulsionadas pela construção do primeiro cemitério da cidade, também no século XIX. A sua construção foi ordenada em 24 de janei-

ro de 1855, tendo principiado e acabado no mesmo ano. Em 1860, foi assim descrito: “Ele é cercado de um muro de tijollo d’altura de 13 pés pelo qual correm as catacumbas d’algumas irmandades e confrarias, temos a capela no fundo e fachada com portas de ferro; e afora algum aceio e tracto de que precise, de nada mais me parece carecer para sua conclusão” (Ofício encaminhado à presidência da província, em 1860).

A construção de um hospital nos arrabaldes da cidade conduz uma alteração na morfologia urbana: um antigo caminho vai criando forma de rua

A presença de cemitérios nas cidades passa a ser mais exigida com a ocorrência das epidemias do século. Foi assim também na cidade da Parahyba. Em 1879, o jornal *A Regeneração* publica relatório do vice-presidente da província em exercício, comunicando que “[...] as inhumações n’esta cidade se fazem em dous cemitérios. A área do antigo cemitério denominado do Senhor da Boa Sentença, acha-se quasi toda ocupada pelo grande numero de enteramentos que n’elle se tem feito durante a crise epidêmica”. Informa também que se encontrava ainda em construção o cemitério Cruz do Peixe, localizado por trás do Hospital do mesmo nome e que se destinava aos variolosos. No que diz respeito ao cumprimento das normas de salubridade pública, o então vice-presidente da província afirma que foi nomeada uma comissão “[...] composta por todos os médicos da capital, afim de emittirem juízo sobre a conveniência do local em que, de preferência, devesse ser construído um terceiro cemitério” (jornal *O Liberal Parahybano*, 28 de agosto de 1879).

No conjunto das alterações e das exigências construtivas, proíbe-se, pelo Artigo 53 do código de postura de 20 de setembro de 1859, a construção de casas de palha, bem como se exige a demolição das existentes. Interessante destacar que, em 1860, alguns habitantes da cidade apelam para a revisão dessa determinação, o que acontece em setembro de 1861, quando a Assembléia Provincial prorroga por três anos o prazo para a destruição das casas de palha já existentes e se reforça a proibição de novas construções (Cf. Lei n. 28 de 13 de setembro de 1861). Ressalte-se que as casas de palha eram as habitações da classe trabalhadora, dos pobres da cidade, e que se faziam presentes

em quase todas as ruas, excetuando-se as principais vias da Cidade Alta, onde se encontravam as melhores edificações e os melhores sobrados. O maior número de casas de palha estava concentrado em “três ruas sem denominação”, com 86 casas de palha, na Rua Mãe dos Homens e na Rua do Tanque, que tinham, respectivamente, 56 e 42 habitações de palha, de acordo com a descrição de Vicente Gomes Jardim, agrimensor dos terrenos de marinha da província da Parahyba (Relatório publicado no jornal *Gazeta da Parahyba* em 1889).

Constata-se, então, a grande presença desse tipo de edificação na capital da Paraíba, a despeito das leis promulgadas que determinaram a sua extinção. Essa medida pode ser entendida a partir da interpretação de Chalhoub (1996) sobre a ideologia da higiene, quando diz que, nos fins do século XIX, os pobres passaram a ser vistos como classes perigosas, não somente porque poderiam oferecer perigo à organização do trabalho e à ordem pública, mas também porque ofereciam risco de contágio, no seu sentido literal. Esse entendimento foi respaldado pelo diagnóstico “[...] de que os hábitos de moradia dos pobres eram nocivos à sociedade” (Chalhoub, 1996, p. 29). Nesse sentido, à proporção que a cidade da Parahyba vai se expandindo, as casas de palha vão sendo destruídas nas artérias principais e construídas nas vias consideradas peri-



Foto 3

Rua do Melão, atual Rua Bearepaire Rohan, na Cidade Baixa

Fonte: Acervo Walfredo Rodrigues/Arquivo Grupo de Pesquisa Ciência, Educação e Sociedade.

féricas ou fora do ciclo da cidade. É o que se denota ao observar a imagem do final do século da Rua do Melão, situada na Cidade Baixa, e que assim permaneceu até o início do século XX (Foto 3).

Todo esse montante de obras – construções, restaurações e demolições – sobre as edificações da cidade foi acompanhado de uma reestruturação urbana: alargamento, alinhamento e calçamento das ruas já existentes; abertura de outras vias e construção de praças e jardim público. Higiene e embelezamento eram parâmetros para uma nova civilização urbana, conforme os preceitos da modernidade.

O alargamento das ruas e a construção de praças exigiam a desapropriação de terras e, por conseguinte, o remanejamento de algumas residências. Alguns documentos expressam a ordem de desapropriação, como a que ocorreu sobre duas casas situadas na Rua da Areia (que ligava a Cidade Baixa à Cidade Alta), para “[...] a feitura e prolongamento da Rua da Viração, e formosamento da Cidade” (Lei da Assembléia Legislativa Provincial da Parahyba do Norte em 3 de outubro de 1866. Arquivo Histórico do Estado da Paraíba).

Se a cidade precisava de ruas mais largas e pavimentadas, por sua vez, a modernidade também exigia a presença de praças e jardins. Assim é que se verifica a contínua transformação dos antigos largos coloniais em praças e a construção do jardim público, também erguido no antigo largo da igreja do complexo dos jesuítas. No ano de 1879, o jornal *O Liberal Parahybano* publica a seguinte nota:

Primeira pedra – a 1 hora da tarde de hoje deve ter lugar com toda a solenidade a collocação da primeira pedra do jardim no largo do palácio. [...] Deve ser um acto muito concurrido porque essa obra era uma das que o nosso público esperava ver com mais anciã realizada, e contava que não seria esquecido pelo distincto cidadão, que se acha a frente da administração da província (jornal *O Liberal Parahybano*, 24 de maio de 1879).

De fato, a construção de um jardim público concretizava uma forte aspiração daqueles que sonhavam com a cidade moderna. Como escreveu Murilo Marx (1999), os jardins “[...] pode-se dizer que são mesmo recente em nossa paisagem citadina – e, laicos modernamente, testemunham com seu apa-

recimento o aumento do circuito das terras voltadas ao gozo público” (MARX, 1999, p. 132).

Assim, se por um lado a inspiração de cidade moderna e o cumprimento dos preceitos da salubridade pública e da higiene conduziram à construção de praças e do jardim público, ao alargamento e ao calçamento das ruas e ainda ao alinhamento das edificações e às outras obras acima mencionadas, por outro lado, provocaram medidas que tinham como princípio a varredura daquilo que representava o atraso, o feio ou anti-higiênico. Por conseguinte, tornam-se evidentes as tentativas de implementação dos princípios do movimento higienista na cidade da Parahyba no decorrer do século XIX, que ganham força a partir dos anos de 1850 e se estendem até os princípios do século XX. À medida que o século avança, aumenta substancialmente o número de documentações oficiais, bem como de matérias jornalísticas que revelam os ideais de cidade moderna, ordenada, bela, civilizada e higiênica.

REFERÊNCIAS

- ABREU, Maurício de Almeida. Pensando a cidade no Brasil do passado. In: CASTRO, Iná Elias; GOMES, Paulo Cesar da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (Orgs.). *Brasil: questões atuais da reorganização do território*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1996.
- _____. Pensando a cidade no Brasil do passado. In: SILVA, José Borzachiello; COSTA, Maria Clélisa Lustosa; DANTAS, Eustógio Wanderley C. (Org.). *A cidade e o urbano*. Fortaleza: Universidade Federal do Ceará, 1997.
- _____. Cidade brasileira: 1870 – 1930. In: SPÓSITO, Maria Encarnação Beltrão. (Org.). *Urbanização e cidades: perspectivas geográficas*. Presidente Prudente: UNESP/GAsPERR, 2001.
- ALMEIDA, Horácio de. *História da Paraíba*. João Pessoa: Imprensa Universitária, 1978. Tomo 2.
- CAVALCANTI, Archimedes. *A cidade da Parahyba na época da independência*. Edição comemorativa do sesquicentenário. João Pessoa: Imprensa Universitária, 1972.
- CHALHOUB, Sidney. *Cidade febril. cortiços e epidemias na corte imperial*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.
- FOUCAULT, Michel. *Microfísica do poder*. Organização e tradução de Roberto Machado. 9. ed. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1979.
- HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Raízes do Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.
- MAIA, Doralice Sátyro. *Tempos lentos na cidade: permanências e transformações dos costumes rurais na cidade de João Pessoa-PB*. 2000. Tese (Doutorado em Geografia)- Universidade de São Paulo, São Paulo, 2000.
- MARX, Murilo. *Cidade no Brasil: terra de quem?* São Paulo: Nobel/Edusp, 1991.
- _____. *Cidade no Brasil em que termos?* São Paulo: Studio Nobel, 1999.
- MEYER, Regina Maria Prosperi. O papel da rua na urbanização paulistana. *Cadernos de História de São Paulo: a cidade e a rua*. São Paulo, n. 2, p. 13-25, jan./dez. 1993.
- OMEGNA, Nelson. *A cidade colonial*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1961.
- PINTO, Irineu. O Cholera Morbus na Parahyba. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico da Paraíba*, João Pessoa, n. 2, 1910.
- PORTAS, Nuno. *Os tempos das formas: a cidade feita e refeita*. Guimarães: Universidade do Minho, 2005. v. 1.
- REIS, Nestor Goulart. *Evolução urbana no Brasil*. São Paulo: Livraria Pioneira; Editora da Universidade de São Paulo, 1968.
- _____. *Imagens de vilas e cidades do Brasil Colonial*. São Paulo: EDUSP, 2001.
- RICARDO LEVENE, Investigaciones acerca de la Historia Económica del Virreynato del Plata. Libreria “El Ateneo” Editorial, 2ª ed. vol. I, 1952.
- RIO, João do. *A alma encantadora das ruas*. Rio de Janeiro: Simões, 1951.
- SOUZA, Maria Ângela de Almeida. *Posturas do Recife Imperial*. 2002. Tese. (Doutorado em História)-Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2002.
- TEIXEIRA, Flávio Weinstein. Imagens de um cotidiano. *Saeculum: Revista de História*. João Pessoa, jul./dez. 1996.
- VIDAL FILHO, F. Nossa capital em 1850. *Revista Instituto Histórico e Geográfico da Paraíba*, v. 13, 1958.

Das luzes de Nossa Senhora ao negrume do petróleo: a produção do espaço intraurbano de Candeias, na Bahia

Anderson Gomes da Epifania^A

Resumo

O presente artigo busca refletir sobre a (re)produção do espaço urbano da cidade de Candeias, na Bahia, durante os seus últimos 50 anos, período em que o município foi emancipado. A reflexão contextualiza as múltiplas funções presentes nesse espaço urbano. Assim, a religiosidade católica e a função industrial são apresentadas como polos produtores e diversificadores de outras atividades, a exemplo do comércio e do papel de Candeias como cidade-dormitório, produto, justamente, da ação dos diversos agentes sociais que convergiram para esse espaço urbano durante o seu processo de (re)produção. A sequência cronológica que se segue contextualiza os principais fatos ocorridos no período destacado, que culminaram na consolidação do espaço intraurbano em destaque.

Palavras-chave: Candeias. (Re)produção. Espaço intraurbano. Cotidiano.

Abstract

This article seeks to reflect on the (re) production of the urban space of the town of Candeias, in Bahia, over the last 50 years, the period in which the municipality was politically enfranchised. The reflection puts into context the multiple functions present in this urban space. Catholic doctrine and the industrial role are thus presented as pole producers and diversifiers of other functions, such as commerce and in Candeias' role as a dormitory town, a specific product of the activity of the diverse stakeholders who converged on this urban space during its (re) production process. The chronological sequence that is developed contextualizes the principal events that took place during the period studied, which culminated in the consolidation of the intra-urban space under discussion.

Keywords: Candeias. (Re) production. Intra-urban space. Daily life.

INTRODUÇÃO

O artigo apresentado parte da análise intraurbana, na busca do entendimento dos processos ocorridos na (re)produção e consolidação do espaço urbano do distrito-sede de Candeias (Bahia) e sua (re)funcionalização. Leva-se em consideração o cotidiano (LEFEBVRE, 1973, 1991; CARLOS, 2004) dos diversos agentes que aí vivem, transitam,

constroem e usam esse espaço, e os diferentes períodos históricos que ocasionaram a formação da cidade (EPIFANIA, 2008).

Utilizou-se a metodologia do Instituto de Sociologia Urbana, apresentada por Henri Lefebvre no capítulo *Introducción al estudio del habitat de pabellón* do seu livro *De lo rural a lo urbano* (1973), que tem por base a tríade: entrevistas¹ – observação/descrição – registro ilustrativo (fotografia).

Para a análise dos dados colhidos no campo, Lefebvre (1973) não aponta um método preciso, mas pontua que este é necessário, ficando essa escolha

^A Mestre em Geografia pela Universidade Federal da Bahia (UFBA); professor substituto do Departamento de Geografia da UFBA; professor associado no curso de licenciatura em Geografia da FTC; integrante do Laboratório de Geografia Urbana e Regional (Geur) e do grupo Citeplan (UFBA). androgomess@gmail.com

livre para o pesquisador. Nessa análise, a linguística tem muito a contribuir. Trabalhando com o que é tratado também como prática social (HARVEY, 1996): a observação do discurso crítico, produto da heterogeneidade que faz com que esses discursos se interpenetrem (interdiscursos) (FAIRCLOUGH, 2001, RESENDE, et al, 2006).

Considera-se a cidade a partir da vivência dos diversos agentes sociais que (re)produzem o espaço urbano de Candeias e enquanto *locus* da reprodução dos bens de produção do sistema vigente. Nesse sentido, é de extrema importância o cotidiano como categoria de análise para entender a dinâmica existente.

SENVOLVIMENTO DA REGIÃO METROPOLITANA DE SALVADOR, 1977) limitando-se ao norte com o município de São Sebastião do Passé, ao sul com a baía de Aratu, a oeste com São Francisco do Conde e a leste com os municípios de Dias D’Ávila e Simões Filho, localizando-se entre a latitude 12°40’04” sul e a longitude 38°33’02” oeste (Figura 1).

A formação socioespacial da cidade em estudo está intimamente ligada à produção e diferenciação dos espaços do Recôncavo Baiano e da Região Metropolitana de Salvador.

O acesso principal à cidade se dá pela BR-324 e BA-522, distando da capital baiana 43 quilôme-

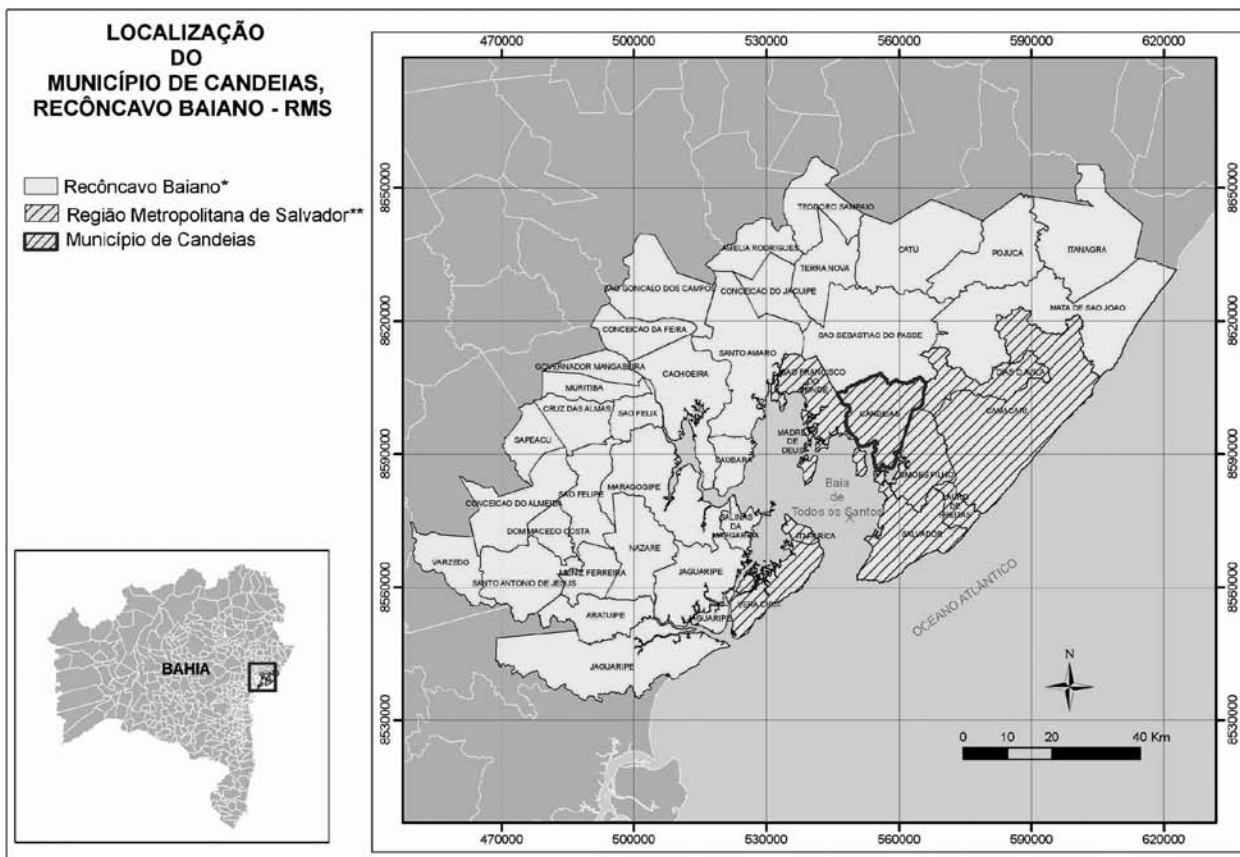


Figura 1
Localização do município de Candeias, Recôncavo Baiano – RMS

FONTE: INFORMS, 1999.

ELABORAÇÃO: SOUZA, P. T.; EPIFANIA, A. G., 2008.

*Regionalização transcrita do artigo de Brandão (1998).

** Criada pela Lei Complementar 14/73.

A área municipal de 233 km² representa 10,5% de toda superfície da RMS (COMPANHIA DE DE-

tos. A área onde está localizada grande parte da sede, com forte presença de construções para fins

residenciais, possui uma morfologia irregular, em função da declividade intensa, e é submetida a condições de clima tropical úmido.

O PRINCÍPIO DAS OCUPAÇÕES EM CANDEIAS

Antes ocupados pelos povos indígenas tupinambás, os espaços pertencentes atualmente ao município de Candeias foram colonizados por padres jesuítas em meados do século XVI. Foram originados das terras de Matoim – onde estavam localizados os engenhos Freguesia e Caboto, terras do Engenho Pitanga, pertencentes à Freguesia de Nossa Senhora da Encarnação do Passé (OTT, 1996).

Em 1587, o sertanista Gabriel Soares fazia referência à pequena ermida dedicada a Nossa Senhora da Candelária localizada nas proximidades do Engenho Pitanga. Em 1641, com a invasão holandesa no Brasil, o engenho foi destruído parcialmente, junto com outros 15 engenhos do Recôncavo Baiano, sendo reconstruído posteriormente pelo seu proprietário, dom Felipe de Almeida.

No ano de 1643, o Engenho Pitanga foi vendido ao Colégio dos Jesuítas de Salvador e, no local da antiga ermida, foi erguido o Santuário de Nossa Senhora da Candelária (CANDEIAS..., 1980). Com a expulsão dos padres jesuítas, em 1760, pelo Marquês de Pombal, as terras pertencentes aos religiosos foram vendidas em leilão para o coronel Jerônimo Queiroz.

Durante esse período histórico, a atividade canavieira com a utilização da mão de obra escrava predominava em toda a região do Recôncavo Baiano. A população livre, composta principalmente por negros libertos, trabalhadores avulsos e índios, não tinha praticamente nenhuma autonomia em relação aos senhores de engenho, que concentravam em suas mãos o poder e os benefícios gerados pela cultura canavieira.

O escoamento da produção canavieira e o transporte de pessoas, até então, eram feitos pela ligação das diversas áreas da região do Recôncavo com a cidade de Salvador. O meio utilizado era a navegação na Baía de Todos os Santos, com o uso, principalmente, de saveiros.

A partir desse período, com o fortalecimento da lavoura açucareira, outros povoados surgiram em torno dos engenhos. Isso porque a localização dos núcleos de povoamento, como afirma Santos (1998), estava condicionada à atividade agrícola implementada. O enfraquecimento dos engenhos no Recôncavo Baiano ocorreu na segunda metade do século XIX, decorrente da abolição da escravidão e de investimentos na cultura cafeeira como principal cultivo para exportação.

Posteriormente, com a utilização da máquina a vapor nas usinas recém-criadas (1890), houve uma maior diferenciação da formação socioespacial da área em estudo, elevando o povoado de Nossa Senhora das Candeias à condição de vila. Isso se deu pela importância econômica proporcionada pela atividade das usinas São Paulo e Pitanga.

Decorre desta transformação, segundo Santos (1998, p.79), a produção de novas funcionalidades:

Isso também importou numa reorganização do habitat, que se tornou mais concentrado, de modo que as usinas passaram a ter uma função para-urbana, enquanto os engenhos decaíam de sua função de povoado rural, mera fazenda, quando não eram abandonados, por falta de função dentro do novo sistema.

As principais atividades comerciais, principalmente nos engenhos, se baseavam na produção canavieira e em negócios complementares, como o comércio agrícola, a pesca e pequenas olarias para a construção civil, dado a disponibilidade do solo argiloso propício a essa atividade. Essa situação foi modificada, no século seguinte, com a apropriação dos espaços da igreja e seus arredores por parte dos romeiros e os serviços então gerados pela atividade religiosa.

A HIEROFANIA E A PRODUÇÃO DO ESPAÇO SAGRADO DE NOSSA SENHORA DAS CANDEIAS

Segundo uma lenda local, em meados do século XVIII, ocorreu a aparição da Virgem Maria para uma menina cega vinda do Piauí, que foi guiada

para uma fonte nas proximidades da Igreja de Nossa Senhora da Candelária. A Virgem, então, teria solicitado que a menina banhasse os olhos nas águas da fonte. A menina voltou a enxergar, encontrando uma imagem da Virgem Maria no paredão da fonte.

Inicialmente, uma ermida foi construída nas proximidades da fonte. Porém, com o crescimento das romarias em honra a Nossa Senhora das Candeias e do povoado ao redor do espaço sagrado, um templo maior foi construído a aproximadamente 50 metros da fonte dos milagres.

As atividades comerciais se diversificaram e se intensificaram na Vila de Nossa Senhora das Candeias com a vinda de romeiros de todo o Recôncavo. As romarias se diferenciavam de acordo com a proveniência dos romeiros, os meios de transporte utilizados e os períodos de visita. Segundo o senhor Antonio, os romeiros da beira mar constituíam a população ribeirinha da Baía de Todos os Santos. Tinham como meio de transporte as embarcações que aportavam em portos próximos, deslocando-se a partir daí a pé até Candeias. Já as romarias do sertão ocorriam em lombo de animais e a pé. Parte dos romeiros utilizava hospedarias à beira dos caminhos ou montava acampamento. Antonio relata: “Então, naquele tempo em Candeias quando eu era garoto vinha romeiros de todo esse interior baiano aí, inclusive da Beira Mar. O pessoal vinha do interior de Serrinha, Conceição de Feira, Tanquinho de Feira, vinham a cavalo e muitos a pé para Candeias; e tinha o pessoal que vinha de Maragujipe, Maragujipinho, São Felipe, Ilha de Itaparica. Vinham de barco e ancoravam no porto São Paulinho e São Paulo Grande, então eles vinham até ali e dali iam de pé até Candeias, em lombo de burro; que ali anteriormente era uma usina de açúcar onde os canaviais era de Sr. José Ferreira ali era a casa da fazenda, ele morava junto da igreja onde tem um terreno vago ele morava ali... lá pela Pitinga o porto era ali... Porque o pessoal quando vinha de setembro até janeiro por causa da lavoura, eles plantavam a lavoura e quando a lavoura começava realmente a dar frutos aí eles vinham aqui pra Can-

deias do sertão. E do beira mar era festeiro como sempre, fazer festa, tinha samba, muito samba”... (Entrevista realizada na pesquisa de campo, março de 2007).

Segundo Fraga Filho (2000), as romarias de Nossa Senhora das Candeias eram tão importantes que, até meados do século XX, eram consideradas a segunda festa religiosa mais importante do estado da Bahia. A primeira era a festa dedicada ao Nosso Senhor do Bonfim, na capital baiana. Nesse período, os principais agentes do espaço foram o Estado, a Igreja Católica, moradores locais, romeiros e donos de terras.

As demonstrações de fé dos romeiros, os objetivos, a procedência, a distância percorrida nas romarias e a crença na hierofania (ELIADE, 1992; ROSENDAHL, 1996; TUAN, 1980), com a manifestação do sagrado nas águas da fonte milagrosa, são evidenciados nas ladainhas entoadas antigamente pelos romeiros. Como revela o trecho a seguir, resgatado por Veloso (2000) em seu livro sobre as romarias:

‘Em romaria aqui vimos
Uma promessa pagar
A vós rainha do céu
A vós rainha do mar
De longe somos chegados
Transpondo terra e mar
Somente para os vossos pés
Postados hoje beijar.’

‘A vossa água é tão santa
Que a nossa vida clareia
Lavando-nos toda culpa
Ó mãe de Deus das Candeias
Ó mãe de Deus das Candeias
Aceitai a romaria
Que os romeiros são de longe
Não podem vir todo dia.’

A religiosidade promoveu uma forte atração para as populações próximas, sendo uma oportunidade diferenciada em relação à atividade econômica até então vigente. Vários serviços foram criados, como os aluguéis de casas, o que deve

ter aumentado a concentração de construções da vila nos arredores da igreja. Muitos dessesromeiros passavam duas semanas ou até um mês veraneando ou descansando do longo percurso percorrido. Hospedarias também foram criadas, oferecendo aos visitantes refeições e descanso. Em algumas casas, havia o pagamento para o uso dos banheiros.

Os fluxos das romarias aumentavam sempre no período do novenário, no mês de janeiro, a partir do dia 24, tendo o seu auge no dia da festa dedicada a Nossa Senhora das Candeias, em 2 de fevereiro.

Em torno da igreja, havia uma forte concentração de comércio de artigos religiosos, dentre os quais se destacavam as imagens, fogos, velas, o “arrelique” (pedaço de solo da cidade que, para os romeiros, teria efeitos milagrosos depois de abençoado), garrafas de água da fonte dos milagres. Havia também a presença das rezadeiras, que eram pagas para entoar as canções de romaria, e dos aguadeiros, que comercializavam a água carregada em barris no lombo de animais.

Ao regressar, os romeiros, em suas ladainhas, agradeciam as graças alcançadas e entoavam honrarias a Nossa Senhora, sendo apresentada também a localização, com menções ao nome do antigo engenho ao qual a igreja pertencia: o Pitanga (VELOSO, 2000).

‘Baixou do céu Pitanga
Para remédio nos dar
A mãe de Deus das Candeias
Virgem bela e singular
Cumprimos nossa promessa
Voltamos de retirada,
Louvando a Virgem Maria, santa,
pura e imaculada
Bendita e louvada seja quem de
glória a nós desceu

A mãe de Deus das Candeias
Que em Pitanga apareceu.’
‘Adeus minha mãe, adeus!
Adeus, senhora da luz!
Adeus, virgem das Candeias!
Adeus mãe de Jesus.
Não há cristão que não chore
Na hora da despedida
Ao deixar tão boa Mãe
Consolo da nossa vida.’

O crescimento do povoado foi acelerado com a instalação da estrada de ferro, no século XIX (SANTANA, 2004), facilitando a locomoção para a capital baiana e cidades do interior. Isso possibilitou um maior escoamento da produção das usinas São Paulo e Pitanga, bem como uma maior mobilidade dos visitantes e moradores da vila.

CANDEIAS ENQUANTO DISTRITO DE SALVADOR

Com a primeira divisão administrativa do Brasil, em 1933, Candeias, pela primeira vez, aparece como distrito do município de Salvador. Nesse período, havia o predomínio da atividade agrícola e religiosa. A concentração da população no distrito se dava principalmente nas proximidades da Igreja de Nossa Senhora das Candeias. Ali se configuravam os principais pontos da cidade: o Largo da Igreja na Rua Direta (atual Rua Sete de Setembro), o Largo da Feira e a Rua da Estação.

O relatório elaborado pelo Produr (CANDEIAS, 2000) aponta que essas localidades já eram importantes no cotidiano da população desde a década de 20 do século passado. Destacavam-se suas funcionalidades, tanto pela apropriação dos espaços quanto pela influência de seus residentes.

Predominava, neste período, a política dos coronéis: os moradores do Largo da Igreja eram liderados pelo Coronel José Ferreira, aliado do Coronel Horácio Pinto, ambos ligados a Juracy Magalhães, e conhecidos como povo da política de cima. Os moradores do Largo da Feira eram, na sua maioria, comerciantes, liderados pelo Coronel Antonio Martins dos Santos, ligados a família de Luís Viana e a Adriano Gordilho e conhecidos como povo da política de baixo. A feira realizada nos sábados passou a constituir-se num fator de integração, pois os chefes políticos locais e dos distritos tinham no dia da feira o dia ideal para contatos e reuniões (CANDEIAS, 2000, p. 13).

O Largo da Igreja era o principal ponto de encontro, onde a população local podia interagir com os visitantes, comercializar seus produtos e participar dos ritos religiosos. Ali se encontravam, também, o cemitério e a fonte dos milagres. O Largo

da Igreja era o local do lazer, do trabalho e ponto de encontros.

Outro ponto importante era o Largo da Feira, nas décadas de 40 e 50, descrito pelos entrevistados como um grande barracão de lona e zinco no centro da cidade, atual Praça Dr. Gualberto Dantas Fontes. Pode-se considerar que esse espaço, além de entreposto comercial, era também o local dos encontros de pessoas de outras localidades, como Passé, fazendas afastadas da igreja e trabalhadores das usinas¹⁷.

O ponto mais apreciado entre os entrevistados no que diz respeito às novidades da cidade – “onde tudo acontecia” – era a estação ferroviária. Inaugurada no início do século XX, para o escoamento da produção das usinas Pitanga e São Paulo, era utilizada também como meio de transporte para a capital e logo se tornou um dos importantes pontos de encontro em Candeias.

Grande parte da população do distrito-sede percorria os caminhos da Rua da Estação para esperar amigos e familiares que vinham de Salvador, ou simplesmente para ver as pessoas que chegavam. Fraga Filho (2000, p. 93-94) descreve o itinerário entre Salvador e o seu subúrbio da seguinte forma:

Para os padrões das comunicações da época, o local não era de fácil acesso. Partindo de Salvador, a viagem de trem com destino ao povoado não durava menos de quatro horas. Da estação da Calçada, o trem fazia diversas paradas, deixando gente em várias localidades, como Água Comprida, Passagem dos Teixeiras, Pasto de Fora, até alcançar o arraial. Não é difícil imaginar o itinerário do viajante que chegava ao remoto subúrbio na década de 1950: saltando do trem, seguia pela Rua da Estação (Rua 02 de Fevereiro) e, ao alcançar o Largo da Feira (atual Dr. Gualberto Dantas Fontes), a única opção era seguir pela Rua Direta (atual Sete de Setembro), onde poderia hospedar-se em algum hotel ou pousada com certa facilidade, se não fosse em período de romaria.

Com a produção do espaço sagrado e ascensão da atividade religiosa, o cotidiano da Vila de Nossa

Senhora das Candeias, no início do século XX, foi completamente modificado, consolidando esta área como importante centro religioso. Isso deu uma nova configuração à localidade que, no século seguinte, iria se desmembrar de Salvador e se tornar a cidade de Candeias.

Como decorrência principal da industrialização, em meados do século XX, e com a introdução de novos agentes sociais, foram modificadas completamente a configuração espacial e as relações existentes nesta hierópolis (ROSENDAHL, 1999).

Com a produção do espaço sagrado e ascensão da atividade religiosa, o cotidiano da Vila de Nossa Senhora das Candeias, no início do século XX, foi completamente modificado

A PROSPECÇÃO DO OURO NEGRO E AS TRANSFORMAÇÕES EM CANDEIAS

A busca por jazidas petrolíferas no estado da Bahia foi iniciada na década de 30, inicialmente com ação do topógrafo Manoel Inácio Cordeiro e do engenheiro civil Oscar Cordeiro. Esses pesquisadores encontraram petróleo, em 1939, no Lobato, localizado no subúrbio de Salvador (FRAGA FILHO, 2000).

O Conselho Nacional de Petróleo foi responsável pela regulamentação e nacionalização do petróleo brasileiro. Por meio do mapeamento geológico e com o uso de novas tecnologias, o órgão do governo, posteriormente, perfurou 17 poços, sendo que em apenas sete foi encontrado petróleo, ainda assim com um nível de reservas subcomercial.

Em 1941, foi encontrado o poço no campo de Candeias, de alto valor comercial. Em 1942, foi descoberto o poço no campo de Itaparica e uma importante reserva de gás no campo de Aratu, viabilizando, assim, a produtividade da atividade petrolífera no estado da Bahia. Em 1943, devido à importância estratégica dessa atividade, foi criada a Petrobras.

As ocupações das áreas nas diferentes fases para a exploração de petróleo criavam sérios problemas entre os técnicos do Conselho Nacional de Petróleo e os proprietários de terra. As reclamações constantes diziam respeito à derrubada de cercas para a livre circulação das equipes técnicas em seus jipes. Pinto (1998) relata problemas como o medo

da população local com a explosão das bananas de dinamite usadas na fase inicial das pesquisas.

Segundo Oliviere (1979), o campo de Candeias era tão importante que, apenas um ano após ser descoberto, o petróleo retirado nesta zona correspondia ao fornecimento de 30,5% da produção do país. Essa situação contrastava, segundo relatório elaborado pelo Conselho Nacional de Petróleo, com a deficiência dos equipamentos que eram utilizados para a prospecção e com as condições de trabalho dos empregados.

Nesse período, iniciaram-se as migrações para o ainda distrito de Candeias em busca de emprego na atividade petrolífera. Em sua maior parte, era mão de obra desqualificada que, inicialmente, foi acolhida na criação de vias de acesso para os poços de petróleo. Esses trabalhadores foram empregados nas obras de construção da Refinaria Nacional do Petróleo (RNP) durante o governo do general Dutra (1957), denominada de Refinaria Landulpho Alves e inaugurada em 1950. Essa mão de obra foi usada também na construção do Porto de Madre de Deus e em suas vias de acesso.

É importante ressaltar que a localização da refinaria decorreu, principalmente, da proximidade do campo de Candeias. Assim, ao distrito foi proporcionado um maior acesso à infraestrutura criada para a instalação da RLAM.

Os primeiros empregados não se diferenciavam muito da população local, pois ainda não existia um fardamento. O que distinguia os petroleiros da população local eram as vestes sujas de óleo e o fato de andarem sempre em grupo. Só em 1954 os trabalhadores da Petrobras passaram a usar macacão azul e capacetes de alumínio. Acrescente-se que, como se apresenta na Figura 2, a condição de trabalho da população empregada nas obras de construção da Refinaria Landulpho Alves não era adequada, não se usava, por exemplo, equipamentos de segurança. Além disso, a maioria exercia os serviços menos qualificados, como a construção civil, e era proveniente da atividade agrícola ou pesqueira do Recôncavo Baiano.

Em sua entrevista, Manoel descreve a população que foi atraída com a atividade da Petrobras: “[...] eram homens que saíam desses canaviais, homens que saíam da beira mar, pescadores, ma-

risqueiros, vaqueiros todos esses ingressaram na Petrobras que pegava todo mundo porque necessitava da mão de obra desse povo. Apesar de ter uma tecnologia muito avançada, necessitava de uma orientação dos americanos, mais o homem menor na sua simplicidade e ignorância, mas, sobretudo na sua bravura conseguiram erguer esse templo que se chama Refinaria de Mataripe, foram os pioneiros na industrialização do petróleo no Bra-



Figura 2
Trabalhadores na construção da RLAM

Fonte: Matos, et al, 2000.

sil” (Entrevista realizada na pesquisa de campo, fevereiro de 2007).

A estrutura socioespacial do distrito de Candeias começava a ser modificada com a atividade petrolífera. Havia a coexistência das atividades agrícolas, que entravam em declínio, e da atividade religiosa com a prospecção de petróleo.

Aumentava o número de conflitos com a inserção de novos agentes, devido à não absorção de parte dessa população nos trabalhos gerados pela atividade petrolífera. Houve crescimento da prostituição na localidade, ao mesmo tempo em que ocorria a ascensão social dos empregados da Petrobras em relação à população local, formando uma nova camada social.

Azevedo (1998), baseado em sua pesquisa de campo, faz considerações sobre as transformações socioespaciais ocorridas no Recôncavo do petróleo, apresentando, no trecho a seguir, os processos que ocorriam em Candeias:

[...] a tecnologia especialíssima, o número e tipos de trabalhadores empregados, a extensão das áreas ocupadas ou trabalhadas, o ritmo de ação, a natureza dos produtos manipulados e produzidos são de todos novos para a região, e isto basta para constituir fa-

tor de fortes repercussões sobre a estrutura, organização e a dinâmica social e cultural da sociedade tradicional. O capacete de alumínio, usado pelos empregados da Petrobras, como que substituiu o chapéu de palha do roceiro; as torres do petróleo já constituem um símbolo da região, incorporadas inclusive ao grande painel da virgem, pintado no teto do santuário das Candeias e às estampas religiosas veneradas pelos romeiros que ali afluem anualmente. Um fazendeiro da zona afirmou, muito expressivamente, que desde alguns anos “a Petrobras domina social e economicamente o ambiente” (AZEVEDO, 1998; p. 193).

Pela facilidade de transporte para a capital baiana e outras cidades do interior via linha férrea, Candeias passou a constituir um importante local de morada dos trabalhadores. Mesmo os que moravam na vila operária da refinaria buscavam residência em Candeias pela facilidade de locomoção, nos períodos de folga, para outras localidades.

Pesava, também, a disponibilidade de lazer nos cabarés e clubes da localidade, além do Cine Rex. Os petroleiros, nesse período, eram amados e odiados pela população local, pois eram bons partidos para casamentos, mas muitas vezes se aproveitavam das “moças de família”, como relata Renata: “As indústrias trouxeram pra Candeias progresso, mas também, ao mesmo tempo trouxe prostituição. Muitos homens vinham pra Candeias pra trabalhar e aconteceu que moças vinham namorar com eles e eles iam embora e deixaram muitas moças grávidas. Trouxeram também drogas, todos os tipos de coisas ruins vieram com essas pessoas que vinham de outras cidades e de outros estados pra aqui morar nas repúblicas. Ficavam aqui um bom espaço de tempo aí faziam débitos e não pagavam, acontecia assim muito de comprar nas mãos das pessoas, e depois iam embora e também deixavam muitas meninas grávidas e traziam má formação de outra cidade, drogas, vícios ruins. Ao mesmo tempo em que trouxeram o progresso também trouxeram destruição. Mudou um pouquinho o ritmo de vida” (Entrevista na pesquisa de campo, fevereiro de 2007).

Dada a quantidade de trabalhadores que residiam em Candeias, em 1950, os homens eram transportados em caminhões, apelidados de gaiolas, por causa

das proteções laterais, e gaiolinhas, que transportavam as mulheres que trabalhavam na RLAM.

Na década de 50, localizava-se em Candeias o Sindicato dos Trabalhadores de Petróleo (Sindipetro), onde eram realizadas grandes manifestações políticas. Foi fechado em 1964, pelo regime militar.

A partir dessa década, aparecem consequências das mudanças estruturais impulsionadas em Candeias, tais como o aumento da população assalariada, o crescimento do núcleo urbano para áreas mais afastadas do centro religioso e a criação de infraestrutura para facilitar os transportes de trabalhadores e equipamentos para a refinaria. Surge uma classe média que possibilita a criação de um movimento de emancipação de Candeias, processo que foi efetivado em agosto de 1958.

Depois de emancipada, e em função da atividade petrolífera, a cidade ficou conhecida nacionalmente, com visitas, entre as décadas 50 e 60, de três presidentes: Getúlio Vargas, Juscelino Kubitschek e Castelo Branco. Vale ressaltar que, na década de 40, no início da atividade de prospecção, Candeias foi também visitada pelo presidente Gaspar Dutra.

Concorda-se com a leitura de Fraga Filho (2000), que apresenta três visões complementares sobre a cidade: Candeias como cidade dormitório, cidade diversão e cidade religiosa.

A observação em relação à cidade dormitório diz respeito à temporalidade das indústrias nos fluxos de pessoas na cidade. Ocorria naquele período, pelos movimentos cotidianos da população empregada nas indústrias, um tráfego intenso de caminhões e de pessoas, das 6 às 7 horas da manhã, no Largo da Matriz, com retorno ao término da jornada de trabalho, às 18 horas.

Na década de 60, foi constatado um aumento considerável da mobilidade dos transportes que saíam de Salvador e se dirigiam para Mataripe e que, conseqüentemente, passavam por Candeias, onde, em média, trafegavam cerca de 60 veículos diariamente (CASTRO, 1971).

A cidade diversão acontecia nos muitos espaços de lazer, como as peladas nos campos improvisados, os bailes promovidos pelos clubes da cidade, as sessões de cinema no Cine Rex, as festas profanas e religiosas, como o novenário e a lavagem no dia 2 de fevereiro. Havia também o bloco de criou-

las com samba-de-roda, as paqueras entre trabalhadores, moradores locais eromeiros nos largos e praças da cidade, e as visitas constantes, principalmente dos trabalhadores, aos estabelecimentos de prostituição que proliferaram após a década de 50. Esses locais cresceram, em sua maioria, no bairro Pitanga, que era separado da cidade pela via principal (atual BA-522), concentrados, justamente, na via de acesso à refinaria.

A religiosidade se fazia presente na Igreja Matriz de Nossa Senhora das Candeias, na fonte dos milagres, com o culto à Virgem, e nas missas aos domingos. A devoção abrangia os fiéis locais, osromeiros que convergiam para a cidade e um novo agente social: os trabalhadores das indústrias. A igreja era um dos pontos de parada das diversas excursões para Mataripe.

Assim, religiosidade, atividade industrial, lazer e comércio se apresentavam na cidade de Candeias. Essas diferenciações se dão justamente pelas diversas temporalidades de uso e apropriações dos espaços da cidade pelos agentes sociais.

É claro que, com a inserção de novos agentes no espaço urbano, o cotidiano da cidade foi modificado. Um exemplo é a diminuição de residências para veraneio – agora alugadas ou compradas por um público permanente – e o crescimento das atividades desvinculadas do espaço sagrado – como o comércio em geral e o lazer –, sem necessariamente extinguir as outras funções.

A EMANCIPAÇÃO DE CANDEIAS E A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO

A emancipação ocorreu em função de uma disputa entre lideranças políticas locais e de Salvador. O problema se dava em torno das indicações para os cargos de juiz de paz, professora e subdelegado do distrito. O grupo local solicitou ao então governador Antonio Balbino, por meio de um abaixo-assinado, o desmembramento de Candeias de Salvador, o que foi acatado posteriormente.

O primeiro prefeito da cidade foi o médico sanitarrista Gualberto Dantas Fontes. Quando entrevistado, o senhor Gualberto considerou que, apesar dos

poucos recursos, conseguiu realizar algumas mudanças na cidade. Em sua gestão, o Largo da Feira foi transformado na praça central da cidade (atual Praça Dr. Gualberto Dantas Fontes). Foi construído o prédio que abrigava a antiga prefeitura do município, os poderes legislativo e judiciário, bem como o centro de abastecimento municipal.

Essa modificação criou uma nova funcionalidade para o espaço apropriado pelo novo prédio. Posteriormente, com o crescimento do comércio local, a feira extrapolou os espaços do centro de abastecimento, consolidando-se ao longo da Rua Treze de Maio.

O primeiro prefeito credita o crescimento da cidade ao fator religioso, à atividade industrial – no que tange ao arranjo das casas no morro em torno da igreja – e ao espraiamento da cidade decorrente do crescimento econômico do setor petrolero. Ele diz que esta é uma cidade de romaria (hierópolis).

Na década de 60, foi implantada na cidade a rede de energia elétrica e a primeira escola, o Colégio Nossa Senhora das Candeias e, posteriormente, o Educandário Santa Lúcia.

O comércio se expandiu da área da nova praça (antigo Largo da Feira) até as imediações do Largo do Triângulo. Isso ocorreu, principalmente, pelo crescimento e diversificação dos produtos comercializados, bem como pela importância de Candeias em relação às cidades vizinhas.

Nesse período, as políticas públicas estavam voltadas, principalmente, para os problemas estruturais. A atuação dos gestores se concentrava na contenção de encostas, onde grande parte da população começou a se instalar, e na criação de vias de acesso ao centro da cidade. Isso por conta dos novos bairros que se formavam, dado o aumento considerável da população, em razão da intensa migração.

Entre os anos de 1967 e 1970, as vias dos distritos foram melhoradas com a abertura de novas ruas e avenidas calçadas com paralelepípedos. Nesse mesmo período, implantou-se, no distrito-sede, o serviço de água encanada.

Os investimentos nas festividades, a exemplo da festa da padroeira e da micareta, eram bastante altos,

com utilização de recursos provenientes do município e da Petrobras, que patrocinava as festas da cidade.

O último prefeito desse período atuou entre os anos de 1970 e 1971 e construiu a Praça Milton Bulcão Lemos, localizada no bairro do Malembá, sendo bastante citado pelos entrevistados desse bairro. O seu mandato foi interrompido devido ao enquadramento do município como Área de Segurança Nacional pelo governo militar, impossibilitando as eleições livres dos candidatos à prefeitura da cidade.

O MUNICÍPIO DE CANDEIAS E O PERÍODO MILITAR

A década de 70 foi o período em que os problemas sociais aumentaram em Candeias. O crescimento populacional se deu de forma muito rápida com a atividade petrolífera. Antigas fazendas se tornaram bairros da cidade, como a fazenda Santo Antonio (bairro com a mesma toponímia), que se tornou contínua ao bairro da Areia, o Malembá e o Sarandi. Essas localidades cresceram de forma intensa e irregular, com a ocupação de diversas áreas de risco.

Nessa década, surgiu também o primeiro bairro planejado em Candeias: Nova Brasília. Foi criado a partir de uma fazenda que foi loteada com ruas paralelas, calçadas e arborizadas, com área dedicada ao comércio e clube recreativo – o Bola Verde. Nesse bairro, concentrava-se grande parte das residências dos trabalhadores das indústrias, o que aumentava o seu *status*, considerado como nobre. Entretanto, foi praticamente abandonado por causa da poluição causada pela Companhia de Carbono Coloidais, vizinha ao bairro. A fuligem lançada pelas chaminés da empresa causava constantes problemas respiratórios, principalmente nas crianças, sendo a causa das vendas das residências no período.

Nesse período (entre 1967 e 1970), em uma área contígua de 5.300 hectares, entre os municípios de Candeias e Simões Filho, foi criado o Centro Industrial de Aratu (CIA). Entre os equipamentos do CIA, foi construído o Porto de Aratu, localizado

no município de Candeias, na área sul, próximo ao distrito de Caboto. O porto era utilizado na importação e exportação de matérias-primas, insumos e mercadorias produzidas localmente. São também dessa época a construção de ramais ferroviários e rodoviários, implantação de rede energética, de sistemas de telecomunicações e de água, serviços de terraplenagem e loteamento dos terrenos (BRITO, 2004).

O papel preponderante dessa localização foi a proximidade da Refinaria Landulpho Alves. A infraestrutura criada no município proporcionou a instalação de novas empresas no complexo industrial, ao mesmo tempo em que atraía mais migrantes para Candeias.

Justamente a partir da década de 70, com a instalação do CIA, indústrias do setor químico (como a Metacril, a Dow Química, a Brasquímica, a Alcan, entre outras), de fertilizantes (Agrofértil, Cargil, Bunge etc.) e de outros setores instalaram-se em Candeias.

O controle das ocupações da área urbana por parte do poder público praticamente não existia. E para complicar a situação da cidade, Candeias foi “elevada” à condição de Área de Segurança Nacional, passando a ocorrer a nomeação dos gestores da cidade.

Segundo Neto (2003), a cidade de Candeias, nesse período, ficou submetida duplamente à instância estadual: por meio da política de gestão executada pelo estado e na questão técnica espacial. Isso porque todos os prefeitos do período eram indicados a partir do consenso entre as esferas do poder público (nacional e estadual). Eles assumiam o cargo sem liberdade alguma para aplicar as verbas municipais em obras públicas, necessitando, para isso, do aval do estado.

Os prefeitos “biônicos”, como chamados na literatura sobre a cidade, não necessariamente precisariam estar vinculados à cidade, a exemplo do primeiro prefeito (1972-1973), que chegou a rejeitar o cargo após conhecer a cidade. Acabou permanecendo por insistência do governador, sendo que, em sua gestão, pouco visitou a cidade.

A infraestrutura criada no município proporcionou a instalação de novas empresas no complexo industrial, ao mesmo tempo em que atraía mais migrantes para Candeias

A ação da prefeitura municipal, nesse período, era limitada, pois as ordens de como e quando investir eram sempre advindas dos seus superiores. Cabia aos prefeitos manter a cidade limpa e estabelecer o pagamento do funcionalismo público. Mesmo havendo o acúmulo de verbas com a arrecadação de impostos, os investimentos públicos só poderiam ocorrer mediante consulta ao governo do estado da Bahia, o que ocasionou, em diversos momentos, conflitos entre os prefeitos “biônicos” e empreiteiros locais. Foi o que ocorreu com Mathews Faiensten (1975), que foi deposto do cargo por pressão desses empreiteiros junto ao governo do estado.

Em 1976, com a substituição do antigo prefeito, o dinheiro em caixa foi utilizado para construção da nova sede da prefeitura, no bairro do Ouro Negro, e uma nova via de acesso para o bairro do Sarandi.

No ano de 1979, a Petrobras, influenciando a política local, indicou um dos seus operários para gerir a cidade, tendo o apoio tanto das lideranças locais quanto dos militares.

Nessa gestão, foram criados o terminal rodoviário, importantes vias de ligação da cidade e o estádio de futebol. Apesar dos avanços da administração, a população local buscava, com lideranças nacionais, a reemancipação de Candeias, resultando no movimento de retirada do município da classificação de Área de Segurança Nacional. A ação das lideranças locais deu visibilidade a figuras da política nacional que as apoiaram, como os ex-deputados Dante de Oliveira e Ulisses Guimarães.

Em 1980, Candeias foi o único município do Norte-Nordeste que enviou representantes para a fundação do Conselho Nacional de Autonomia Municipal (Conam), elegendo como membros os vereadores da cidade Eliodoro de Jesus, Manoel Amorim e Ezequiel de Santos Souza. Com a constituição do Conam, outros municípios baianos passaram a apoiar a causa, entre eles se encontravam as lideranças políticas de Simões Filho, Camaçari, Lauro de Freitas e São Francisco do Conde.

O período em que a cidade de Candeias foi considerada como estratégica para a União foi muito prejudicial à consolidação do espaço urbano, principalmente no que tange aos aspectos socioespaciais

Decorrente do processo de contestação, em 1985, o presidente José Sarney sancionou a lei que liberava o município de Candeias da categoria de Área de Segurança Nacional. Assim, no final da década de 80, os candeenses voltaram a exercer os seus direitos políticos, podendo eleger os seus representantes para gerirem a cidade.

O período em que a cidade de Candeias foi considerada como estratégica para a União foi muito prejudicial à consolidação do espaço urbano, principalmente no que tange aos aspectos socioespaciais. As primeiras gestões foram marcadas pela ingerência dos prefeitos “biônicos”, aumentando o crescimento irregular da cidade e das ocupações de áreas de risco.

A REDEMOCRATIZAÇÃO E AS AÇÕES SOBRE O ESPAÇO URBANO DE CANDEIAS

Com a redemocratização, as ações relacionadas à produção de infraestrutura e equipamentos urbanos em Candeias se ampliaram na década de 80, mas não foi possível conter os graves problemas sociais decorrentes do crescimento intenso da cidade e da não intervenção do poder público nos anos anteriores.

Nessa década, consolidaram-se os bairros criados pela política habitacional do estado, que tem como toponímia o nome do programa habitacional: Urbis I e Urbis II.

Localizados na área norte da cidade, junto à prefeitura, foram construídos o Centro Administrativo e o Hospital Municipal de Candeias, na busca da expansão para essa área, dado o favorecimento do relevo para a ocupação. Decorreu dessa decisão o distanciamento da população dos poderes públicos. A maior parte das ocupações continuou a ocorrer nas proximidades do centro da cidade, então já consolidado.

Nas gestões posteriores à década de 90, priorizaram-se as obras em infraestrutura, havendo também a realização de importantes projetos. É o caso da criação do centro de abastecimento, deslocando

a antiga feira da Rua Treze de Maio para as proximidades da estação rodoviária, e a integração da Câmara de Vereadores ao Centro Administrativo da cidade, no ano de 2006.

Novas escolas foram construídas e realizadas reformas do posto médico Luís Viana Filho, das praças Milton Bulcão Lemos (bairro do Malembá) e Dr. Gualberto Dantas Fontes (centro da cidade).

Na década de 90, implantou-se a iluminação pública do trecho onde a BA-522 corta a área urbana. Ocorreram novos investimentos no serviço de abastecimento de água nos distritos de Candeias e em alguns bairros da sede e intervenções urbanísticas feitas em bairros como Santa Clara e São Paulo.

Foi criada a Praça Irmã Dulce, ao lado da rodoviária, e houve intervenções no trânsito da cidade, com a construção de passarelas e a introdução de semáforos e asfaltamento das vias nos distritos. Ocorreram também ações infraestruturais dos bairros.

No ano de 2006, foi aprovado o plano diretor municipal, trazendo como responsabilidade para os futuros gestores a manutenção e a continuidade das obras e serviços criados pelos antigos governantes. Isso, entretanto, não é observado até as gestões atuais.

A configuração atual do espaço urbano de Candeias é decorrente das ações ou da inatividade de alguns gestores e dos diversos agentes sociais sobre o espaço urbano.

Podem-se tirar as seguintes conclusões parciais com os dados aqui apresentados. O núcleo urbano surgiu no entorno da Igreja de Nossa Senhora das Candeias, importante geosímbolo (BONNEIMASON, 2002; CORRÊA, 2004) da cidade. Posteriormente, com a introdução da atividade industrial, a ocupação urbana foi expandida para as antigas fazendas, onde ocorreram os loteamentos e a ocupação irregular das áreas.

O planejamento das ocupações só foi feito de forma autônoma no bairro Nova Candeias e, pelo governo do estado e prefeitura, nos bairros da Urbis I, Urbis II e no atual Centro Administrativo. É importante ressaltar que todas essas intervenções dos poderes públicos ocorreram, principalmente, após a década de 80, diferentemente do planejamento do bairro da Nova Candeias, que foi produzi-

do pela intervenção, entre outros, de trabalhadores da RLAM, na década de 70.

Outro fator relevante a ser explicitado é a presença constante da ação da Petrobras em Candeias, tanto com as intervenções na construção e asfaltamento de vias de ligação dos poços de petróleo espalhados na área do município, como, também, pela presença nas festas locais, a exemplo do novenário.

Sobre o histórico de Candeias e sua visão no presente, Neto (2003, p. 145 -146) pontuou:

Apesar do histórico religioso em sua origem, Candeias aparenta condição profana; com a tradição de militância, a desorganização social e urbana indica perspectiva oposta; com o domínio técnico e político mantido até 1985 pelos organismos estaduais, o que menos se vê é qualquer forma de disposição física, seja no ordenamento viário ou no uso do solo, seja na qualidade e na tipologia das habitações ou nas relações de complementaridade entre lugares centrais e periféricos, que configuram uma estrutura urbana. A impressão que salta aos olhos é a de ser um acampamento de caráter provisório ou ponto de passagem, com obstáculos, entre os que estão de dentro e os que estão de fora de Candeias e, por alguma razão imperativa, necessitam cruzá-lo, utilizando-se das rodovias BA-522 e BA-523.

A partir da observação deste autor e análise do plano diretor de Candeias, pode-se refletir sobre a falta de planejamento na produção desse espaço urbano, onde algumas diretrizes foram traçadas, tais como a construção de uma malha viária para saída de veículos afastada da malha urbana da cidade (por conta dos constantes atropelamentos e dos veículos que carregam materiais tóxicos e inflamáveis), a ação da Companhia de Desenvolvimento do Estado da Bahia (Conder) e do governo do estado (nos setores de saúde, educação e habitação), a intervenção urbanística, sobretudo nas áreas de risco, e a regularização da condição fundiária.

Obviamente, as primeiras ações não irão dar conta de todos os problemas de Candeias, mas, ao menos, há um diagnóstico sobre o município e um planejamento a ser seguido pelas gestões posteriores.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Na (re)produção do espaço urbano de Candeias, observa-se que as funções religiosas, comercial e industrial da cidade tiveram uma importante participação na constituição do espaço urbano nos diversos períodos históricos .

O conteúdo sagrado estabelecido desde os primórdios da ocupação das terras de Candeias configurou-se como um testemunho de fé de quase três séculos, atraindo romeiros de diversas áreas e diferenciando a hierópolis dos demais municípios da RMS.

A intensidade de fluxos cotidianos entre os municípios da Região Metropolitana de Salvador, bem como a saída de trabalhadores de Candeias para as indústrias instaladas no CIA, Copec e Refinaria Landulpho Alves, caracterizam esse espaço urbano como local de passagem e como cidade dormitório, fruto da sua funcionalidade industrial.

O fortalecimento do comércio ocorreu junto com as duas funções anteriores. O advento da industrialização resultou no aumento da população e nos fluxos diários entre as cidades da Região Metropolitana de Salvador, o que promoveu uma maior diversificação dos serviços oferecidos.

Devido à importância dessas funcionalidades, faz-se necessário pensar a cidade integrando os conteúdos presentes. É preciso estabelecer um diálogo com os agentes que ocupam, produzem e que transformaram o espaço urbano analisado durante os 50 anos de existência do município, integrando atualmente o conteúdo religioso, de serviços e industrial.

Assim, observou-se na pesquisa que, no caso de Candeias, em um mesmo limite territorial, vários fenômenos podem ser analisados paralelamente: a cidade de Candeias é uma hierópolis, é metropolitana, cidade comercial e cidade industrial.

O estudo sobre Candeias, levando em consideração o cotidiano da cidade, demonstrou-se relevante no que tange ao entendimento dos usos e apropriações dos diversos lugares da cidade.

Essa análise só foi possível com o entendimento das práticas sociais que foram estudadas a partir da

oralidade e dos documentos textuais. Eles demonstraram a heterogeneidade de discursos que convergem para as próprias práticas realizadas no espaço intraurbano, bem como a sua (re)produção.

Evidenciou-se que o processo de produção do espaço urbano resultou justamente da ação-vivência, uso-apropriação promovida pelos agentes sociais que de certa forma contribuíram e contribuem para a formação dessa cidade. Ou de sua omissão,

a exemplo do estado, no que tange à debilidade dos planejamentos urbanos, contribuindo, nos dias atuais, para o agravamento dos problemas. Privilegiou-se a produção de infraestrutura para a instalação das indústrias em detrimento de melhores condições do espaço urbano nas áreas destinadas à ocupação populacional.

O advento da industrialização resultou no aumento da população e nos fluxos diários entre as cidades da Região Metropolitana de Salvador

REFERÊNCIAS

- AZEVEDO, T. de. O advento da Petrobrás no Recôncavo. In: BRANDÃO, M. de A. (Org.). *Recôncavo da Bahia: sociedade e economia em transição*. Salvador: Fundação Casa de Jorge Amado, 1998. p. 185-239.
- BONNEMAISON, J. Viagem em torno dos territórios. In: CORRÊA, R. L. et al. (Orgs.). *Geografia cultural: um século* (3). Rio de Janeiro: Eduerj, 2002.
- BRANDÃO, M. de A. Introdução: cidade e Recôncavo da Bahia. In: BRANDÃO, M. de A. (Org.). *Recôncavo da Bahia: sociedade e economia em transição*. Salvador: Fundação Casa de Jorge Amado, 1998. p. 27-58.
- BRITO, C. de C. de T. de. *A Petrobrás e a gestão do território no Recôncavo Baiano*. 2004. Tese (Doutorado em Geografia)– Centro de Filosofia e Ciências Humanas, UFSC, Florianópolis, 2004.
- CANDEIAS, "cidade das luzes", comemora 22 anos de emancipação com festividades. *Correio da Bahia*, Salvador, 14 ago. 1980.
- CANDEIAS. Prefeitura . *Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano CETEAD– PRODUR*. Candeias, 2000.
- CARLOS, A. F. A. *O espaço urbano: novos escritos sobre a cidade*. São Paulo: Contexto, 2004.
- CASTRO, M. G. *Mudança, mobilidade e valores* (uma experiência no Recôncavo da Baiano: São Francisco do Conde). 1971. Dissertação (Mestrado)-UFBA, Salvador, 1971.
- COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO METROPOLITANA DE SALVADOR. *Relatório preliminar do município de Candeias*. Salvador: CONDER, 1977.

- CORRÊA, A. de M. *Irmandade da Boa Morte como manifestação cultural afro-brasileira: de cultura alternativa à inserção global*. 2004. Tese (Doutorado em Geografia)–Instituto de Geociências, UFRJ, Rio de Janeiro, 2004.
- ELIADE, Mircea. *O sagrado e o profano*. São Paulo: Martins Fontes, 1992.
- EPIFANIA, A. G. da. *Encontros e desencontros entre o sagrado e o urbano no cotidiano de Candeias – Bahia*. 2008. Dissertação (Programa de Pós Graduação em Geografia)–Instituto de Geociências, UFBA, Salvador, 2008.
- FAIRCLOUGH, N. *Discurso e mudança social*. Brasília: Editora UnB, 2001.
- FRAGA FILHO, W. Capital do petróleo. In: MATTOS, W. R. de et. al. *Uma luz na noite do Brasil: 50 anos de história da Refinaria Landulpho Alves*. Salvador: Solisluna, 2000. p. 90-125.
- HARVEY, D. *Nature and the Geography of a Difference*. London: Blackwell, 1996.
- LEFEBVRE, H. *De lo rural a lo urbano*. Barcelona: Península, 1973.
- _____. *A vida cotidiana do mundo moderno*. São Paulo: Ática, 1991.
- MATTOS, W. R. de et al. *Uma luz na noite do Brasil: 50 anos de história da Refinaria Landulpho Alves*. Salvador: Solisluna, 2000.
- NETO, Isaias. Questão urbana como questão política: ensaio sobre a experiência de planejamento urbano em Candeias e Senhor do Bonfim. In: ESTEVES JUNIOR, M. et al. *Panoramas urbanos: reflexões sobre a cidade*. Salvador: EDUFBA, 2003. p. 141-161.
- OLIVIERE, A. F. de C. *Candeias une petite ville dans la Region Metropolitaine de Salvador*. Université de Toulouse Le Mirail, Toulouse, France, 1979.
- OTT, C. *Povoamento do Recôncavo baiano pelos engenhos 1536 – 1888*. Salvador: Bigraf, 1996.
- PINTO, L. A. Costa. Recôncavo: laboratório de uma experiência humana. In: BRANDÃO, M. de A. (Org.). *Recôncavo da Bahia: sociedade e economia em transição*. Salvador: Fundação Casa de Jorge Amado, 1998. p. 101-183.
- RESENDE, V. et al. *Análise de discurso crítico*. São Paulo: Contexto, 2006.
- ROSENDAHL, Z. *Espaço e religião: uma abordagem geográfica*. Rio de Janeiro: EDUERJ, 1996.
- _____. *Hierópolis: o sagrado e o urbano*. Rio de Janeiro: EDUERJ, 1999.
- SANTANA, M. de. *O legado ancestral africano na diáspora e o trabalho docente: desaficanizando para cristianizar*. 2004. 223 f.. Tese. (Doutorado em Ciências Sociais – Antropologia)– PUC, São Paulo, 2004.
- SANTOS, M. A rede urbana do Recôncavo. In: BRANDÃO, Maria de Azevedo (Org.). *Recôncavo da Bahia: sociedade e economia em transição*. Salvador: Fundação Casa de Jorge Amado, 1998. p. 59-100.
- TUAN, Y. F. *Topofilia: um estudo da percepção, atitudes e valores do meio ambiente*. São Paulo: Difel, 1980.
- VELOSO, Mabel. *Candeias: milagres, romaria*. [Salvador]: Fundação Casa de Jorge Amado, 2000.

A cidade de Salvador e a modernidade da máquina no período de 1935 a 1945*

Jorge Almeida Uzêda^A

Resumo

Dentro da tradição da História nova, o presente artigo procurou aliar a História problema, sempre desejada por Lucien Febvre e Marc Bloch, com a factualidade das fontes documentais, quantitativas e visuais. O objetivo é proporcionar ao leitor a compreensão da ação dos poderes públicos tendo como princípio urbanizar a cidade de Salvador, na Era Vargas (1930-1945), a partir do automóvel e para o automóvel. Essa compreensão urbanizadora afetou o comportamento social e político do soteropolitano, pois a urbanização da máquina era acompanhada da racionalidade da lei penal e da criação de uma série de obstáculos às formas do viver da antiga cidade. A moradia, o trabalho, o tempo, o andar nas ruas foram transfigurados com essa ação urbanizadora.

Palavras-chave: Cidade. Urbanização. Automóvel. Modernidade Cultura.

Abstract

This article seeks, in the tradition of New History, to reconcile the problem of History with the factuality of documentary, quantitative and visual sources, in the same way that Lucien Febvre and Marc Bloch sought to do. The aim is to provide the reader with an understanding of government activities focusing on the urbanization of the city of Salvador during the Vargas Era (1930-1945) from the automobile and for the automobile. This understanding of urbanization affected the social and political behaviour of the residents of Salvador, since the urbanization of the machine was accompanied by a rationalization of the penal law and the creation of a series of obstacles to ways of living in the old city. Housing, work, time and walking in the streets were all transformed by this act of urbanization.

Keywords: City. Urbanization. Automobile. Modernity. Culture.

A implantação da república em 1889, por meio de um golpe militar, derrubou a monarquia de Pedro II (1840-1889) e significou a mudança de espaços de poder do meio rural para o urbano. A cidade passou a ser o centro da organização política brasileira, não de forma imediata e nem sem conflitos. Ao mesmo tempo, exigiam-se novos comportamentos no trato social e político no espaço urbano, em razão do dinamismo próprio da cidade, como a moradia, a moda, a educação formal, o domínio da fala, da escrita, o refinamento social e a difusão das

ideias pelos impressos. Assim sendo, os sujeitos políticos tiveram que manipular novos instrumentos para manter e organizar os seus interesses.

A cidade brasileira se modificou por vários motivos, principalmente pelo impacto da máquina e todo o seu desdobramento técnico. As cidades não eram mais as mesmas, após o convívio com a formação do proletariado, a fábrica, o telefone, o telégrafo, o bonde elétrico, as embarcações, os transatlânticos e os automóveis.

A velocidade com que os seus habitantes passaram a se locomover, em função do desenvolvimento do sistema de transporte urbano motorizado, e a rapidez das informações por meio dos jornais, revistas e almanaques alteravam as atitudes e os comportamentos sociais. A máquina também modificou a sociabilidade no meio urbano, primeiro facilitando os

* Esse artigo é parte de um capítulo (modificado) da tese de doutorado O Aguaceiro da Modernidade Salvador 1935-1945, defendida na Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, no programa de pós-graduação em História, em janeiro de 2007.

^A Doutor em História Social pela Universidade Federal da Bahia (UFBA); mestre em Ciências Sociais pela UFBA; professor titular da Universidade Salvador (Unifacs); professor do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia da Bahia (IFBA). jorge.uzeda@unifacs.br

contatos sociais e depois ampliando as mudanças dos costumes, no vestuário e na habitação, aspectos da transfiguração da cidade e também dos instrumentos de poder. Para Le Corbusier, a cidade moderna incorporou a nova técnica com base na máquina, que possibilitou a conquista da altura e a solução de vários problemas urbanos, como o sol, a vegetação, a separação do pedestre do automóvel e, finalmente, o prolongamento do lar (LE CORBUSIER, 2000, p. 31).

O objetivo desse artigo é apresentar e discutir como a “Cidade da Bahia” foi urbanizada a partir do automóvel, que se impôs à cidade e a transfigurou tanto nos seus aspectos físicos e arquitetônicos, como sociais e culturais. No limite deste artigo, pretendemos apresentar como as ruas e avenidas foram alteradas na sua extensão e largura para sua excelência o automóvel. Pretendemos, igualmente, analisar como Salvador foi modificada por essas transformações advindas da modernidade da máquina. Observamos, ainda, que sendo a sociedade soteropolitana desigual em todos os planos (social, econômico, político, religioso, cultural e intelectual), essas mudanças tiveram níveis distintos sobre as classes sociais que constituíam essa cidade.

Para guiar nossa investigação, começaremos com uma catástrofe que ocorreu na cidade ao alvorecer da república na Bahia – o incêndio do Taboão –, que pode revelar muito bem o que era a estrutura urbana da cidade herdeira do império.

No dia 4 de março de 1890, nas primeiras horas da manhã, na Rua do Passo, prédios e casas ardiavam em chamas. Havia alvoroço nas imediações, acompanhado de um corre-corre e combinado com um forte cheiro de pólvora no local. Nessa tragédia, 48 pessoas morreram devido ao incêndio, às explosões e aos desmoronamentos, 11 prédios foram arrasados e nove parcialmente destruídos. O incêndio do Taboão revelava uma cidade completamente indefesa às catástrofes naturais e humanas. Não havia estrutura física para fazer frente ao drama humano e social causado pelos incêndios, pelas chuvas, pelos alagamentos e outras catástrofes naturais (UZÊDA, 2002, p. 205). Cabe a pergunta: Onde estava o Corpo de Bombeiros? O Instituto Mé-

No início da república brasileira, na cidade de Salvador, a estrutura urbana era de uma concepção pré-moderna

dico Legal para identificação dos mortos? Um plano de zoneamento da cidade que distinguisse as áreas comerciais, industriais e residenciais? Os hospitais públicos e enfermarias destinadas aos feridos? A descrição da tragédia, pelos jornais da época, não apresentava esses elementos. Esses serviços, como o Corpo de Bombeiros, Instituto Médico Legal, zoneamento para evitar a confusão entre zonas industriais, comerciais e residenciais, hidrantes, entre outros, não existiam em Salvador no início da república, ainda que já estivessem presentes em outras cidades, inclusive brasileiras no final do século XIX.

O incêndio do Taboão, em 4 de março de 1890, revelou uma cidade que fazia pouca ou nenhuma distinção dos espaços. Dessa forma, onde se trabalhava, habitava-se e se definiam as suas relações sociais. Nessa cidade aglomerada, não havia ou eram mínimos os espaços de sociabilidades. Foi mais adiante, com a república, que certas áreas de sociabilidade foram constituindo uma ação do poder público para dinamizar essa sociabilidade urbana, como as praças para passeios e encontros, os belvederes, os passeios públicos e mesmo as ruas. Com a república, foi ampliado o cuidado com as vias urbanas e os seus serviços de saneamento, zoneamento e iluminação pública. É importante ressaltar que, desde a segunda metade do século XIX, Salvador, então importante província do império, foi constituindo os serviços públicos como pena d'água, de transporte, iluminação e de embelezamento da cidade (SAMPAIO, 2005, p. 26-108).

Assim, no início da república brasileira, na cidade de Salvador, a estrutura urbana era de uma concepção pré-moderna. Salvador, recém-saída da escravidão e dominada pelo capital mercantil, era um empecilho ao desenvolvimento urbano, caso mantivesse a sua concepção liberal de ausência de intervenção do poder público na organização do espaço coletivo. Foi dessa forma que a república brasileira trouxe uma nova concepção de cidade, mas isso não significa dizer que essa nova concepção não tenha enfrentado todo tipo de questionamentos econômicos, políticos e culturais.

No primeiro momento, tenta-se se livrar da cidade antiga e se criar uma cidade moderna. Essa

foi a proposta da Constituição estadual de 1891. O governador e médico Rodrigues Lima (1892-1896) procurou tornar efetivo o dispositivo legal, criando uma nova cidade para ser a capital da Bahia. Dessa maneira, seria abandonada a cidade de Salvador que era concebida como infecta. Não era fato estranho no Brasil, já que Belo Horizonte foi uma invenção republicana em Minas Gerais, o que significou abandonar a cidade colonial de Ouro Preto, também por razões sanitárias, e criar a planejada cidade de Belo Horizonte em 1897.

No caso da Bahia, não se chegou a essa radicalidade da mudança da capital do estado, ainda que fosse um dispositivo legal constitucional. O projeto de inserção da Bahia na modernidade teve, no seu primeiro momento, o desejo de abandonar a antiga capital do estado. Em um segundo momento, a cidade de Salvador enfrentou esse conflito de viver a sua cotidianidade de cidade antiga e, ao mesmo tempo, abraçar a modernidade e as modernizações advindas do capitalismo.

A reforma urbana de Salvador, no modelo Hausmann, promovida pelo primeiro governo de Seabra (1912-1916), foi uma tentativa do poder público de intervenção no espaço urbano para criar uma nova imagem para a cidade de Salvador. Rasgar ruas e avenidas, como também higienizar a habitação cidadina, foi uma ação no sentido de mudar a cidade sem sair do espaço original. Uma imagem de cidade europeia era o desejo daqueles que tentaram a transfiguração da cidade antiga, dominada por casarões e seus longos quintais, sobrados, solares, fortes militares, ruas estreitas e igrejas coloniais.

A aventura urbanizadora/saneadora de Seabra marcou uma imagem europeia e, sobretudo, francesa da cidade de Salvador, como já salientamos (UZÊDA, 1992, p. 120-121). A ação intensificada por Seabra, em Salvador, já era uma marca da república desde os seus primeiros governos. Por exemplo, em 1905, a Prefeitura de Salvador procurou organizar os serviços de água e esgoto, um velho sonho dos higienistas da Faculdade de Medicina da Bahia. Promoveu também, em anos posteriores, a urbanização do bairro comercial e, principalmente,

tentou interferir na construção da cidade por meio do controle da edificação e das suas reformas, por meio do discurso da medicina urbana.

É possível, então, transitar para um novo conceito de cidade – pós-liberal – pelo qual, de acordo com Benévolo, ela assume as seguintes características:

A reforma urbana de Salvador foi uma tentativa do poder público de intervenção no espaço urbano para criar uma nova imagem para a cidade de Salvador

[...] administração pública assegura para si um espaço que o mínimo necessário para fazer funcionar o conjunto da cidade: o exigido para rede dos percursos (estradas, praças, ferrovias, depois auto-estradas etc.) e a rede das instalações (aquedutos, esgotos, depois gás, eletricidade, telefone etc.). A propriedade imobiliária administra o resto do território, ou seja, os terrenos servidos por estas várias redes (que se chama de urbanizadas); a própria administração, se de um lado deve realizar outros serviços públicos não diretamente ligados ao uso dos terrenos privados (escolas, hospitais, prisões, quartéis, mercados etc.) deve também, de outro, comportar-se como particular em concorrência com outros, daí nasce a distinção entre serviços primários e secundários” (BENÉVOLO, 2001, p. 36).

A “cidade da Bahia”, entre 1889 e 1945, conheceu os conflitos dessa mudança, de liberal para pós-liberal. Esses modelos/imagens eram definidos ora pela racionalidade da lei penal, ora pelo alargamento das ruas; ora pelo desembarque de vários turistas, ora pela rebeldia dos trabalhadores, jovens e estudantes ou pelo trânsito. Mas, independentemente da correlação das forças que disputavam o controle e a construção da imagem da cidade de Salvador, ela conheceu a modernidade com a máquina, no período da Era Vargas (1930-1945). No conceito de Benévolo, o poder público, ao assegurar a “rede de percurso”, garantia, principalmente ao automóvel, o meio de modernização da cidade. Dessa maneira, as vias de circulação passaram a ser o centro da modificação da “cidade da Bahia”, que deveria perder o traçado das mulas e ganhar a reta e a largura, como ensinava Le Corbusier¹ (1992, p. 10-11).

¹ Para Le Corbusier, a máquina impõe mudanças na cidade, entre outras, no traçado da rua. “A rua curva é o caminho das mulas, a rua reta o caminho dos homens. A rua curva é o resultado da vontade arbitrária, da indolência, do relaxamento, da descontração, da animalidade. A reta é uma reação, uma ação, uma atuação, o resultado de um domínio de si. É sadio e nobre”.

A RUA PARA O TRÁFEGO: MEIO DA MODERNIDADE DA MÁQUINA

Com o discurso do urbanismo progressista de Le Corbusier, a rua vai ser um instrumento de circulação, principalmente dos automóveis e de outros meios de transportes automotores.

No Brasil, a capital da República, em 1904, conheceu a ação do prefeito Pereira Passos, que rasgou a avenida beira-mar exatamente para garantir a amplificação e a boa cubagem dos ventos e, conseqüentemente, a desinfecção urbana (CARVALHO, 1987, p. 40).

Em Salvador, a mudança da cidade nas décadas de 30 e 40, foi dada em função da combinação da rua com o trânsito. Na primeira república (1889-1930), a rua era um espaço de desinfecção da cidade. Na Era Vargas (1930-1945), a rua era para o trânsito dos automóveis e dos novos meios de transporte coletivo, como o ônibus e ônibus elétrico.

A rua, na concepção do urbanismo, ao menos do urbanismo progressista de Le Corbusier, é uma máquina de circular. Dessa maneira, a imagem projetada era de uma fábrica que deveria garantir, por meio de suas ferramentas, a circulação. A máquina alterou a cidade e a rua e implantou a velocidade na vida das pessoas, principalmente na vida urbana, seja a máquina da comunicação, da produção ou da locomoção. Assim, a rua moderna “[...] é um órgão novo. Urge criar tipos de ruas que sejam equipadas como é equipada uma fábrica” (LE CORBUSIER, 1992, p. 10-11).

Esse brado do urbanista Le Corbusier foi em 1924, mas continuou a ecoar nos anos seguintes. A crise do capitalismo liberal, a ascensão do nazifascismo, a guerra no continente europeu e depois nos outros continentes criaram dificuldades para uma nova concepção de arquitetura e de um novo pensamento da cidade levando em consideração o apogeu da máquina.

Nessa compreensão da máquina como agente transformador da cidade, destacam-se as obras do arquiteto Le Corbusier em seus livros combatentes: *Por uma Arquitetura e Urbanismo*. Para o progressista arquiteto, o concreto armado, inventado na França

em 1900, o aço e o vidro se constituíram em instrumentos revolucionários da cidade. E é por meio dessa revolução da técnica “[...] que se abre a renascença arquitetônica do tempo presente, capaz de levar, logo a um estatuto homogêneo do terreno construído” (LE CORBUSIER, 2000, p. 31). Mas os elementos definidores da transformação urbana, para Le Corbusier, foram o automóvel, o transatlântico e o avião.

Ainda que Le Corbusier não tenha vindo a Salvador, as suas concepções urbanísticas e de arquitetura têm influência na “cidade da Bahia” (PINHEIRO, 2002, p. 282). A marca de Le Corbusier, no Brasil, está presente na segunda metade da década de 30, na cidade do Rio de Janeiro, então distrito federal, onde “[...] um grupo do Ciam, muito ativo, constrói o Ministério da Educação Nacional e da Saúde Pública, faz projeto da Cidade Universitária e de muitos Edifícios Públicos” (LE CORBUSIER, 2000, p. 43).

Le Corbusier defendeu, no Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM) de 1928 e no Congresso de Atenas de 1933, seus princípios do urbanismo moderno. Entre eles, podemos salientar a modificação da cidade a partir da máquina e a organização da cidade para a circulação, o trabalho, o lazer e a moradia.

Em 1943, com a Carta de Atenas, mais uma vez a rua foi discutida e pensada a necessidade de sua reformulação. Le Corbusier separava a rua de velocidade e do pedestre, da rua ou via de velocidade mecânica, que seria própria dos automóveis ou ônibus. Na primeira, a velocidade seria de aproximadamente 4 km/h; na segunda, seria entre 50 a 100 km/h. Além desse aspecto, é importante observar que havia uma teorização geral sobre a cidade, desde o CIAM de 1928, do qual a Carta de Atenas foi resultado direto (LE CORBUSIER, 1979, p. 60-61). Na Bahia, a teorização mais organizada sobre a rua e a cidade era herdeira da I Semana de Urbanismo de 1935 (SIMAS, 1937, p. 118-119).

A cidade no Brasil depois do movimento de 1930 e com o rápido desenvolvimento industrial no país passou a ser um centro de preocupação para o poder político. A rua, que já era prestigiada desde o

início da república, em 1889, com grandes obras de demolição, agora conheceu uma nova expansão com base no automóvel e auto-ônibus. Nas décadas de 30 e 40, os debates foram centrados na ampliação da rua para a máquina.

É bem verdade que no final da década de 30, com boa parte do mundo em guerra, houve limitações às importações e dificuldades para a expansão das construções, como também do conjunto do segmento imobiliário. Ocorreu ainda uma sensível limitação das receitas da Prefeitura de Salvador, o que dificultou a ampliação de obras modernizadoras. A guerra, além de aumentar a carestia, trouxe o racionamento de vários gêneros, como a carne, o pão e a gasolina, que era importada.

Com a crise da década de 30 e primeira metade da década de 40, o poder público municipal de Salvador, apoiado pelo então interventor e depois governador Juracy Magalhães e, posteriormente, pelos interventores do Estado Novo (1937-1945), decidiu intervir na cidade, principalmente na circulação. Na análise dos relatórios municipais, evidenciou que as prioridades traçadas pelos prefeitos José Americano da Costa (1932-1937), Durval Neves da Rocha (1938-1942) e Elísio Carvalho Lisboa (1942-1945) estavam relacionadas à circulação na cidade, ou seja, calçamento, alargamento de ruas, construção de novas artérias, melhoramento das vias de acesso aos bairros proletários, reforma e construção de antigos jardins e novos jardins públicos.

Em 1933, a principal demolição para alargamento das ruas da cidade foi a da Igreja da Sé. Essa destruição vinha sendo acalentada desde o final da década de 10. Porém, só em 1923, no segundo governo de Seabra (1920-1924), houve uma ação mais concreta por parte do governo para derrubar a Sé. Contudo, a venda da antiga Sé pela Cúria Metropolitana à Companhia de Carris Urbano da Bahia só chegou a bom termo no ano de 1933, quando, finalmente, se concretizou o negócio, e a demolição foi efetivada (PERES, 1974, p. 97-101).

No entendimento de José Americano da Costa (1932-1937), prefeito da época, foi um exagero dos

intelectuais e dos jornais a posição contra a demolição, que, segundo ele, “[...] tomou proporções de um acontecimento excepcional a deliberação de demolir o velho pardieiro cognominado a Sé” (RELATÓRIO..., 1932-1935, p. 103). Para o prefeito,

É fácil concluir que, na concepção de urbanismo progressista, a história tinha pouco valor

“[...] comentários de toda ordem despertaram interesse ainda do mais indiferente. Nas conversas familiares, constituía-se esse assunto o

tema indispensável de desperdício de erudição e dialética em que se apraziam partidários da questão” (RELATÓRIO..., 1932-1935, p. 103). É fácil concluir que, na concepção de urbanismo progressista, a história tinha pouco valor.

A demolição da Sé foi sofrida e durou de agosto de 1933 a julho de 1934. E um dos motivos para pôr abaixo o “trambolho” foi o alargamento da rua para facilitar a circulação dos bondes e melhorar o trânsito carregado na área mais importante da cidade até então. Como lembrou o prefeito José Americano da Costa, “[...] o melhor desta cidade [...]”, pois era nesse espaço que as principais instituições do poder público estavam presentes, como a sede do governo da Bahia, o Palácio Rio Branco, a Câmara Municipal, a prefeitura, a Igreja da Misericórdia, a Imprensa Oficial, a Biblioteca Pública do Estado e o Tribunal de Justiça (RELATÓRIO..., 1932-1935, p. 119). Era também o local de chegada e saída dos bondes para diversos bairros da cidade e para aqueles que desejassem ir para a Cidade Baixa pelo Elevador Lacerda (Foto 1) – que havia sido completamente reformado e reinaugurado em 1930 – ou pelas ladeiras da Conceição, da Montanha e pelo Taboão.

Na década de 30, o coração da cidade era o distrito da Sé e era por ele que havia de recomeçar a modernização da cidade. No relato do prefeito Americano da Costa, ficava patente a sua vergonha pelas condições das vias e praças públicas da cidade. Tanto assim que a sua justificativa para a reforma necessária do paço municipal era a proximidade do Congresso Eucarístico “[...] a realizar-se nesta Capital, de sorte que cumpria que se evitasse a tantos e tantos olhos estranhos a feição comprometedora que atestava o nosso mais importante sitio urbano” (RELATÓRIO..., 1932-1935, p. 77).



Foto 1
Praça Municipal remodelada e elevador Lacerda ao fundo

Fonte: Relatório do prefeito José Americano da Costa, 1932-1935.

O olhar de fora sobre a cidade foi, durante o período de estudo, uma justificativa para as demolições, alargamentos de ruas e artérias, destruição dos mocambos e criação dos hábitos urbanos. Nesse contexto, no discurso do poder público, havia um constante sentimento de inferioridade dos baianos em relação a outras cidades brasileiras. O aspecto colonial era um incômodo para o governo do estado, o prefeito da cidade de Salvador bem como para boa parte dos profissionais liberais, comerciantes, trabalhadores e intelectuais.

Em 1935, quando se realizou a I Semana do Urbanismo na Bahia, o doutor José Lourenço de A. Costa, que proferiu a palestra sobre Propaganda de Urbanismo, expressou o sentimento de inferioridade que a intelectualidade da cidade nutria em relação às outras cidades brasileiras:

[...] há bem pouco tempo ocupávamos o primeiro lugar dentre as cidades do Brasil. O Rio nos tomou a frente. Passou-nos em seguida S. Paulo e agora Recife quer disputar-nos o terceiro lugar. Porto Alegre, Belo Horizonte, Curitiba e Santos, cidades que se desenvolvem a passos rápidos, oportunamente nos tomarão a dianteira...e o que as sombras dos nossos antepassados; daqueles que nos fizeram os primeiros na cultura; os primeiros na administração; os primeiros nas iniciativas; os primeiros na defesa da Pátria? (COSTA, 1937, p. 100).

É importante perceber que a ação do poder público no sentido de modernizar ou embelezar a cidade afetava sobretudo os habitantes mais pobres e aqueles que não viviam nas áreas privilegiadas da cidade, quer pelo efeito da desapropriação dos seus imóveis, chamados de mocambos, quer criando obstáculos jurídicos a certas práticas sociais que eram meios de obter o sustento das classes populares. Outro aspecto a considerar é que a urbanização era também uma ação policial que procurava criar novos costumes na cidade. A racionalidade da lei penal buscava constituir novas condutas para o habitante da comuna, visando à criação de uma cidade moderna. Dessa maneira, o ordenamento penal criava medidas coercitivas e punitivas para os que vagavam nas vias, jogavam baralho ou até mesmo trabalhavam nas ruas com algum biscate.

Clandestinos. A Cidade vai cada vez mais, apresentando um aspecto que não a recomenda bem, deprimindo-a ao particular da vendagem de frutas, doces, amendoins e bugigangas (por determinada classe de pequenos comerciantes). A cada passo e a qualquer momento pelas esquinas de ruas movimentadas, vêem-se principalmente, mulheres, e estas, às vezes, em trapos a mercadejar em grandes tabuleiros, atravancando o trânsito, no exercício de uma prática que deveria estar inteiramente, fora de época. Por isso mesmo, desabamos para uma situação não muito decente, as visitas de forasteiros atraídos pela propaganda do turismo (*Diário de Notícias*. Clandestinos. Julho de 1941).

A urbanização da cidade (LEFEBVRE, 1999, p. 28-29) cumpria um duplo sentido: o funcional, garantindo a circulação dos automóveis, e o de “embelezamento” social, na medida em que disciplinava as classes populares no espaço público. A conjugação do discurso urbanista com o aparato policial foi frequente na intervenção do poder público entre 1935 e 1945. Nesse sentido, observa-se que várias ruas passaram pelo “saneamento” policial para conter ou regular o “mercado do sexo”, entre elas a Rua Silva Jardim, antiga Taboão. Porém, a cidade continuava animada:

Na rua do Tijolo, no baile da negra Clélia, ali chegava às raias da alucinação e às vezes

dançarinos e dançarinas desciam as escadas correndo e pulando janelas, quando surgia no meio de tudo o brilho de uma faca ou de um cano de revolver policial. O Belvedere instalou-se na Sé como um ponto de ligação entre o mangue e o centro da cidade. Sempre agradável, mesmo para os que não eram farristas, mas tomavam uma cerveja, vendo a Cidade Baixa com seus bancos e casas atacadistas, a península de Itapagipe pontilhada de luzes, o porto e o mercado. No Terreiro e na rua das Laranjeiras, nos dias de sábado, há a maior concentração noturna da Bahia. Na rua das Laranjeiras, no mangue, o ambiente é tétrico. Na rua se apinham homens e mulheres que falam, gritam e xingam gesticulando. As gafeiras sórdidas se sucedem como a de Zazá (LEAL, 2002, p. 161).

A condição de cidade não industrial teve efeitos sobre o comportamento social e político dos habitantes

A urbanização se conjugava com a ação repressiva policial, no sentido de instituir condutas urbanas desejadas pelo poder público com o objetivo de disciplinar as classes populares, como já salientamos. Havia uma ação político-ideológica de natureza disciplinar/modernizadora no projeto urbanístico pensado para Salvador. Cada ação de abertura e alargamento das ruas, demolição e construção de praças era também uma ação de disciplina e controle sobre os habitantes da “cidade da Bahia”.

O turismo, o embelezamento, a erradicação da prostituição e dos mocambos, o controle da criminalidade, a rivalidade entre as cidades eram objetivos impulsionadores das mudanças na cidade de Salvador. Porém, nenhum desses superou o interesse da modificação da cidade para os automóveis. Era para eles que a cidade deveria ser modificada e urbanizada. O carro de passeio e o auto-ônibus, como se chamavam na época, vão reclamar os seus espaços. Esse aspecto da máquina como modificador da cidade constitui uma das nossas hipóteses sobre a absorção da cultura da modernidade na cidade de Salvador. O navio, o avião, o automóvel, o bonde, o ônibus, o cinema e a energia elétrica foram agentes transfiguradores da estrutura econômica, social e cultural da Bahia, cada um da sua forma.

A cidade de Salvador, ainda que tivesse uma longa tradição da indústria de tecido, não foi um espaço que sofreu o impacto da indústria moderna. Nesse sentido, a formação social advinda da indústria de transformação e da sua organização de trabalho não foi um fator preponderante das mudanças na cidade de Thomé de Souza, como ocorreu, por exemplo, no Rio de Janeiro, São Paulo e Santos.

Para se ter uma ideia da ausência da indústria moderna em Salvador, o grande geógrafo baiano Milton Santos, mais de 20 anos depois do nosso período de estudo, em sua tese de doutorado de 1958, constatou a ausência de grandes empreendimentos industriais e um número reduzido de operários por estabelecimentos, chegando à seguinte conclusão:

Na realidade, somente 159 estabelecimentos contavam mais de 5 operários (414 para a cidade inteira), sendo que a maior parte dos estabelecimentos empregavam entre 5 a 25 pessoas. Todavia, alguns têm, excepcionalmente, efetivo superior a 100 operários. São três: dois moinhos e uma mercenária escola – o Liceu de Artes e Ofício (SANTOS, 1959, p. 90).

A condição de cidade não industrial teve efeitos sobre o comportamento social e político dos habitantes. Na ausência de meios formais de produção de massa ou aparelhos ideológicos como a escola, a fábrica poderia se constituir em um instrumento disciplinar de massa, “educando” o trabalhador para viver na cidade moderna. No caso de Salvador, a pouca presença de indústrias acarretou a não disciplina industrial. Coube, então, ao poder público, por meio de seus instrumentos, a formação de uma cultura disciplinar pela lei e pela coerção policial. A disciplina dos moradores da cidade ficou a cargo quase que exclusivamente da “sociedade política”, a qual se responsabiliza pela mudança da fisionomia da cidade.

Na prefeitura de José Americano da Costa (1932-1937), a rua cedeu passagem ao carro e livrou o distrito da Sé dos “congestionamentos” que tanto incomodavam o poder público. Na Rua

Thomé de Souza (Foto 2), antiga Rua da Ajuda, no centro da cidade, a prefeitura decidiu desapropriar três prédios para o alargamento da estreita via. Buscou, assim, evitar os congestionamentos, não pelo número de automóveis, mas sim pela largura da via, pois era “[...] imperioso o alargamento do trecho para facilidade da circulação, transformando, ao mesmo tempo, a fisionomia local, porque a construção dos edifícios em projeto moderno, seria obrigatória” (RELATÓRIO..., 1932-1935, p. 88).



Foto 2
Rua Thomé de Souza (antiga Rua da Ajuda)

Fonte: Relatório do prefeito José Americano da Costa, 1932-1935.

Ainda com relação às ruas e avenidas do centro da cidade da Bahia, outra artéria que foi modificada para o automóvel e seu trânsito foi a Avenida Joana Angélica. Essa via, que era a antiga Rua da Lapa, constituía-se em uma importante artéria da cidade, pois ligava o distrito de Nazaré – que era um bairro de formação urbana recente, eminentemente de classes médias – ao centro, a partir de Praça da Piedade. Na Avenida Joana Angélica, estavam localizados a Faculdade de Direito, o Convento da Lapa e o Ginásio da Bahia, local de referência escolar para os bem nascidos (VASCONCELOS, 2002, p. 298-299).

Esta avenida na parte correspondente a lateral do edifício da escola de Direito e ao antigo Beco do Senado, não comportava a circulação no seu percurso duplo, pelo estrangulamento que sofria. Todo veículo que vindo pela avenida Joana Angélica, demandavam

Mercês, Campo Grande, Vitória, Barra e lugares correspondentes, teria necessariamente, obrigatoriamente, que atravessar por S. Pedro, no local do relógio, o que forçava a notável perda de tempo por desenvolver o caminho e pelo cruzamento que se operava em lugar de intenso trafego (RELATÓRIO... 1932-1935, p. 89).

Para a prefeitura alargar a avenida, foi preciso desapropriar vários prédios. O objetivo de tal empreitada era garantir o trânsito de veículos nos dois sentidos, o que foi alcançado em parte pela ligação entre Nazaré, pela Avenida Joana Angélica, e o Barbalho, pela Rua Botelho Benjamin, antiga Água Brusca.

A circulação rápida era uma exigência da época; tinha-se pressa. Não que a cidade possuísse muitos automóveis em relação a sua população. Pelo levantamento realizado pelo Serviço Rodoviário do Estado da Bahia, em razão do 5º Congresso Nacional de Estradas e Rodagens, a cidade de Salvador possuía 780 automóveis de passeio, 305 autocaminhões, 112 auto-ônibus e seis ambulâncias em 1932². Na sinopse do censo de 1940, nos dados dos últimos anos da década de 30, foi detectado um maior crescimento do número de automóveis nos anos de 1937 e 1939, como pode ser percebido pelo Quadro 1 abaixo:

Automóveis	1937	1938	1939
Automóveis comum	1.355	1.506	1.645
Auto-ônibus	112	62	70
Autoambulância	6	6	6
Motociclos 2 e 3 rodas	30	106	94

Quadro 1
Número de automóveis no município de Salvador 1937-1939

Fonte: IBGE. Censo de 1940.

Nos boletins da Associação Comercial da Bahia, há extratos de importação de vários bens pelo estado da Bahia. Entre eles, havia o registro dos automóveis, ainda que não tenhamos a série completa, e também não podemos afirmar que esses automóveis ficaram na cidade de Salvador. Porém,

² Serviço Rodoviário no Estado da Bahia. Salvador, Imprensa Oficial do Estado, 1933.

esses dados são importantes para percebermos a quantidade de carros importados e movimentados na cidade. A partir de agosto de 1942, a Associação Comercial da Bahia ficou proibida de fornecer o quantitativo de importação de bens, em decorrência da declaração de guerra feita pelo governo brasileiro aos países do Eixo. Pelo Quadro 2 abaixo, podemos perceber a quantidade de carros importados.

Ano	Número de automóveis
1932	1
1933	100
1934	95
1935	86
1936	41
1937	67
1938	97
1939	62
1940	39
1941	24
1942	10
Total	622

Quadro 2
Quantidade de carros importados pelo estado da Bahia – 1932-1942

Fonte: Boletins mensais da Associação Comercial da Bahia de 1932-1942 (Importação de Longo Curso).

Dos automóveis importados para a Bahia e desembarcados na cidade de Salvador, 544 eram provenientes dos Estados Unidos da América, o que evidencia a dependência econômica brasileira daquele país em relação a máquinas e equipamentos. Esse caráter dependente do Brasil em relação àquele país não era algo novo, pois, desde o início da república, foi condição determinante da economia brasileira.

Em porcentagem, o número de 544 automóveis importados pela Bahia dos Estados Unidos representava 87,43% dos carros importados pelo estado no espaço de 10 anos. Consequentemente, somente 12,56% dos automóveis importados tiveram outra origem que não fosse os Estados Unidos. Desse último universo, 49 automóveis foram importados da França; da Inglaterra, 10; da Alemanha, 10; da Bélgica, oito; e de S. J. Terra Nova, um carro, o que totaliza 78 automóveis.

Se não era tão expressivo o número de automóveis, o que ocorria para que houvesse constantes

congestionamentos em certas áreas da cidade? Algumas hipóteses podem ser apresentadas, como a própria dimensão das ruas, fruto de uma cidade erigida antes do advento do automóvel e do transporte coletivo como bondes e ônibus. Outra hipótese, combinada com a primeira, era a ausência de áreas livres para estacionamento. Além do mais, havia uma concorrência entre o automóvel e outros meios de transporte –, como o bonde, a carroça, o cavalo e a bicicleta – e entre novas e antigas formas de transporte, o que determinou um elevado número de atropelos na cidade, como já analisamos (UZÊDA, 2007, p. 227-232). E, finalmente, uma terceira hipótese seria a própria supervalorização dos tais congestionamentos por parte do poder público. Até porque a dimensão do tempo da cidade comportava uma série de camaradagens que relativizavam os rigores do tempo institucionalizado pelo relógio.

O que não se podia esperar na cidade de Salvador entre 1935 a 1945? Uma cidade que parava para o almoço, para o sono da tarde, para as conversas na porta da rua, para a vida alheia, não tinha tempo para se perder no trânsito? Essas perguntas devem ser esclarecidas no decorrer do trabalho, já que a dimensão temporal requer, também, uma compreensão das mentalidades expressas no cotidiano urbano.

Durval Neves da Rocha, engenheiro, nomeado prefeito em 1938, governou os destinos da cidade até 1942. A sua prefeitura ocorreu sob a condição de mudar a cidade para o automóvel. Nos relatórios de 1938-1940 e de 1940-1941, o prefeito estava determinado quanto à importância da rua como condição modificadora da cidade de Salvador.

Como já dissemos no nosso relatório anterior, na impossibilidade do empreendimento de obras de grande vulto, pela pequenez de verbas, não nos descuramos, no entanto, de levar avante o programa de realização traçado e em boa hora iniciado, referente a: a) Calçamento; b) Alargamento de ruas; c) Construção de novas artérias para descongestionamento do tráfego; d) Melhoramento das vias de acesso aos bairros proletários; e) Reforma dos antigos e construção de novos jardins públicos; f) Reforma e ampliação da iluminação da cidade (RELATÓRIO... 1940-1941, p. 57).

Pelo exposto acima, fica evidenciado que as principais obras urbanas obedeciam à organização das ruas e avenidas para garantir a fluidez dos automóveis. Das obras da gestão de Durval Neves da Rocha, duas se destacaram. A primeira, a remodelação do bairro da Sé.

As obras que aí se realizam não tem objeto senão, dar ao bairro uma artéria mais larga que assegure as condições indispensáveis já aludidas. O trabalho considerado urgente era o alargamento das ruas Thomé de Souza, José Gonçalves e Rui Barbosa. Ultimando o projeto e conseguidos os recursos financeiros para o empreendimento, deu-se o início à obra com a desapropriação total ou parcial de velhos edifícios, na sua maioria de construção mais fraca e mal divididos. Realizou-se, para isso, entendimento com os proprietários, da qual resultou cederem eles gratuitamente a área indispensável ao alargamento, mediante isenção do imposto predial por certo número de anos, em função da área cedida e sob a condição de serem construídas novos prédios de linhas modernas. Foi um acordo que se pode considerar altamente vantajoso para a Prefeitura, tendo-se despendido, nas desapropriações de 20, desses prédios, em 1939, a importância de 158:196\$000, apenas (ESTADO DA BAHIA, 1941, p. 30-31).

A gestão Neves da Rocha (1938-1942) fez do bairro da Sé o epicentro demolidor e reformador/modernizador da cidade de Salvador. Na Sé estava o centro político da cidade, área de convergência de trânsito, como os bondes, ônibus e automóveis, além de transeuntes. A Sé era o espaço de comunicação com a elegante Rua Chile, palco de encontro de intelectuais da cidade, turistas, jovens à procura de diversão e de um bom partido. Era na Sé que se encontrava a Faculdade de Medicina, o Instituto Médico Legal, a Catedral, a Igreja de São Francisco, o Tribunal de Justiça. Dali se descia o Taboão, podendo-se ir à Cidade Baixa pelo Caminho Novo do Taboão, ou descer a outra rua famosa da cidade, a Baixa dos Sapateiros, batizada de J. J Seabra.

A Rua J. J. Seabra, conhecida e imortalizada no Brasil pela música de Ary Barroso, era um centro palpitante da atividade comercial da cidade, principalmente da Cidade Alta. Essa artéria, ponto de chegada e saída de muitos bondes, era diferente das demais da Cidade Alta pelo seu intenso comércio e, de certa forma, concorria com o bairro comercial, na

Cidade Baixa. Além do comércio varejista, a Baixa dos Sapateiros era uma via cultural, com a presença dos cinemas Pax e Jandaia, que gozavam de prestígio na cidade. Na Foto 3, é possível perceber as lojas, com as suas lonas abaixadas, os trilhos dos bondes e, ao fundo, a presença de automóveis.



Foto 3
Rua J. J. Seabra (antiga Baixa dos Sapateiros)

Fonte: Relatório de José Americano da Costa, 1932-1935.

A Sé era o encontro dos dois transportes mais modernos ligando a Cidade Alta à Cidade Baixa: o Elevador Lacerda, que havia sido completamente reformado em 1930, e o Plano Inclinado Gonçalves. Na visão do poder público, era imperioso para a nova imagem da cidade de Salvador dar ao bairro da Sé “uma artéria mais larga”. Para isso, era importante desapropriar os antigos quarteirões de forma urgente, para o alargamento das ruas Thomé de Souza, José Gonçalves e Rui Barbosa. A seguir, vamos apresentar uma sequência de fotografias desse distrito, como amostra da modificação dessa área da cidade para o automóvel (Fotos 4, 5 e 6).



Foto 4
Praça da Sé em obras

Fonte: Relatório do prefeito Durval Neves da Rocha de 1940-1941.

Na imagem anterior, estão presentes as obras da Praça da Sé (que de praça não tinha nada), local onde foi demolida a Igreja da Sé, centro da cidade da época. A imagem seguinte é a da remodelação da praça e nela podemos observar sempre o destaque da presença do automóvel, o que acreditamos não ser por acaso. Além do que, a amplidão e a luz deram uma nova imagem ao local.



Foto 5
Praça da Sé remodelada

Fonte: Relatório do prefeito Durval Neves da Rocha de 1940-1941.

Na Foto 6, também a imagem é da Praça da Sé, porém a fotografia foi tirada do lado oposto, ou seja, da Catedral da Sé para a Igreja da Misericórdia. Além dos automóveis estacionados, percebemos a iluminação elétrica, com bonitas luminárias e, à direita, os prédios da Companhia de Energia Elétrica da Bahia e, ao seu lado, o cinema Excelsior. No lado direito, é possível enxergar o bonde, que, antes do automóvel, era o senhor da cidade. Dessa forma, os elementos modernos estavam presentes na Praça da Sé.



Foto 6
Praça da Sé remodelada

Fonte: Relatório do prefeito Durval Neves da Rocha de 1940-1941.

Uma ação do poder público foi o calçamento e alargamento do miolo central de Salvador para constituir, nessa, uma imagem progressista. Ao mesmo tempo, clarificava a cidade para o automóvel, que, cada vez mais, chegava aos baianos como elemento de distinção social e requinte.

A segunda grande ação de Neves da Rocha foi o alargamento da Rua Carlos Gomes, onde foram feitas várias desapropriações no início da década de 40, para garantir o espaço aos automóveis e ao sistema de transporte coletivo. A história do alargamento da Rua Carlos Gomes, antiga Rua de Baixo, é uma síntese de como era imperioso para os poderes públicos municipal e estadual a mudança da cidade pela rua.

Le Corbusier, no seu brado mudancista da cidade – *Por uma Arquitetura*, de 1923, e *Urbanismo*, de 1924 –, abre um grande debate sobre a cidade e a arquitetura produzida naquele momento. Nas duas obras, o autor deseja matar a rua como área de sociabilidade urbana. Nesse sentido, na obra *Urbanismo*, defende que a rua “[...] atual é antiga ‘trilha de vacas’, sobre a qual se colocou pavimentação, sob a qual se escavaram alguns metros.” E continua Le Corbusier, na sua defesa de morte à rua para o pedestre: assim, a rua moderna “[...] deve ser uma obra-prima de engenharia civil e não mais um trabalho de cavouqueiros. A rua corredor deve deixar de ser tolerada já que envenena as casas que ladeiam e provoca a construção de pátios fechados” (LE CORBUSIER, 1992, p. 158).

No primeiro governo Seabra (1912-1916), a Avenida Sete de Setembro, paralela à Rua Carlos Gomes, foi a grande ação modernizadora na Bahia. E na década de 40, a Rua Carlos Gomes renovada foi a maior ação do poder público para o automóvel. E foi dessa forma avaliada pela prefeitura de Salvador quanto à sua importância. Conforme o Relatório do prefeito Durval Neves da Rocha, de 1940-1941.

Merece especial menção o projeto de alargamento e prolongamento da Rua Carlos Gomes. Com cerca de mil metros de extensão criando, da Praça Castro Alves à da Aclamação uma nova artéria, paralela à Av. Sete de Setembro destinada especialmente ao tráfego automotor. Aberta e pavimentada, melhorará consideravelmente a circulação do trecho compreendido entre aqueles dois logradouros, já bastante congestionado.

A Rua Carlos Gomes foi um espaço de criação modernizadora para garantir a “organização” da cidade tendo como agente os meios de transporte, em especial o automóvel. As casas antigas, desalinhadas e de aparência colonial, deveriam ceder espaço para a rua moderna. Há, nessa ação, o interesse de conquistar a cidade das classes populares, dos cortiços e das “avenidas” que faziam parte da Rua Carlos Gomes.

A Rua Carlos Gomes era uma artéria fundamental para o modelo de cidade rápida e moderna que se desejava produzir. Construída de forma paralela com a Avenida Sete de Setembro, era a outra via de ligação entre o bairro da Sé, que era uma área administrativa da cidade, e os bairros residenciais da Cidade Alta, como São Pedro, Mercês, Campo Grande, Vitória, Graça e o arrabalde da Barra. Além do que, a Rua Carlos Gomes era um ponto de chegada para aqueles que subiam pela Preguiça e Conceição da Praia, ligação entre a Cidade Alta e a Cidade Baixa.

A ação do poder público foi inclemente no sentido da urbanização/modernização, sendo que vários prédios e casas foram demolidos na Rua Carlos Gomes. Na nossa pesquisa, não encontramos uma documentação confiável quanto ao total das demolições. Os relatórios, ainda que divulguem o total das desapropriações e demolições na cidade, são questionáveis por outros documentos da própria prefeitura, como a resposta do diretor Gustavo Maia, da Diretoria de Máquinas e Construções, enviada ao secretário municipal, como segue: “Cidade do Salvador 1º de março de 1941. Ilmo. Sr. Dr. Secretário. De referência ao memorandum de V. S. número 122, datado de 17 do corrente, esta Diretoria tem a informar o seguinte: a) Não possuímos elementos para fornecer uma relação de casas desapropriadas”³.

A Rua Carlos Gomes, no relatório de 1938-1940 do prefeito Durval Neves da Rocha, indica as casas ou estabelecimentos pela numeração 2, 4, 6 e 19 para efeito de desapropriações e que, conseqüentemente, deveriam ser demolidas para o alargamento e alinhamento da rua. A casa de número 1 teve a sua desapropriação parcial, geralmente para recuo

e alinhamento.

No relatório de 1943, na prefeitura de Elísio Carvalho Lisboa, que também era engenheiro e foi participante da I Semana do Urbanismo em 1935, o número de casas e prédios para desapropriação e demolição se amplia e os imóveis de número 7, 9, 19, 26, 31, 38 e 64 aparecem como desapropriados para o alargamento da Rua Carlos Gomes. Finalmente, no último relatório de que dispomos, o de 1944, a numeração dos prédios ou casas desapropriados era: 11, 15, 91 a 94. Admitindo-se que cada número equivale a um prédio ou casa, de 1940 a 1944, as obras de alargamento e alinhamento na Rua Carlos Gomes determinaram que 16 estabelecimentos fossem desapropriados e demolidos na área central da cidade.

Marshall Berman (1986) analisa como esse poder modernizador urbano organizou a cidade de São Petersburgo, na Rússia do século XIX, criando o projeto Nevski para inserir aquela cidade e a Rússia na modernidade. Como Berman descreveu o caso de Petersburgo, poderia tranquilamente expor o caso do Rio de Janeiro ou mesmo de Salvador. A modernidade das ruas de Baudelaire, própria do século XIX, perdeu-se no século XX para a modernidade da máquina, que teve em Le Corbusier o seu teórico mais expressivo. A cidade e a rua deixam de ser um espaço de conhecimento e interação entre os homens e passam a ser o domínio do tráfego e do automóvel⁴.

REFERÊNCIAS

- BENÉVOLO, Leonardo. *A cidade e o arquiteto*. São Paulo: Perspectiva, 2001.
- BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar*. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.
- CARVALHO, José Murilo. *Os bestializados*. São Paulo: Cia das Letras, 1987.
- COSTA, José Lourenço. *Propaganda do urbanismo*. In: COMISSÃO DO PLANO DA CIDADE DO SALVADOR. “*Semana de Urbanismo*”. Conferências. Bahia: Graphica da Bahia, 1937.
- ESTADO DA BAHIA. Imprensa Oficial, Bahia, 1941. *Atividade da Administração Pública no Biênio 1938-1939*. Relatório apresentado ao excelentíssimo senhor presidente Getúlio Vargas, pelo interventor Landolfo Alves de Almeida. p. 30-31.

³ Arquivo Histórico Municipal. Caixas. Máquinas e Construções. As caixas do Arquivo Municipal não possuem, ainda, numeração e os documentos são organizados por Diretoria.

⁴ Esse inspirador trabalho evidencia as múltiplas facetas da modernidade e a sua transformação ao longo do tempo. Nessa crise de modernidades, Marshall, ensina: “O homem moderno arquétipo, como vimos aqui, é o pedestre lançado no turbilhão do tráfego da cidade moderna, lutando contra um aglomerado de massa energia pesada, velozes e mortíferas” (BERMAN, 1986, p. 181).

LEAL, Geraldo da Costa. *Perfis urbanos da Bahia*. Salvador: Gráfica Santa Helena, 2002.

LE CORBUSIER. *Planejamento urbano*. São Paulo: Perspectiva, 2000.

_____. *Urbanismo*. São Paulo: Martins Fontes, 1992.

_____. *Princípios de urbanismo (Carta de Atenas)*. Barcelona; Caracas, México, Editorial Ariel. 1979.

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

PERES, Fernando da Rocha. *Memória da Sé*. Salvador: Macunaíma, 1974.

PINHEIRO, Eloisa Petti. *Europa, França e Bahia*. Salvador: Edufba. 2002.

PINTO, Nelson de Almeida. Segurança pública e incêndios. In: COMISSÃO DO PLANO DA CIDADE DO SALVADOR. "*Semana de Urbanismo*". Conferências. Bahia: Graphica da Bahia, 1937.

SAMPAIO, Consuelo Novais. *50 anos de Urbanização: Salvador da Bahia no século XIX*. Rio de Janeiro: Versal, 2005.

SANTOS, Milton. *O Centro da cidade do Salvador*. Salvador: Progresso, 1959.

SIMAS, Américo Furtado de. Sugestões para o Plano diretor da Cidade do Salvador. In: COMISSÃO DO PLANO DA CIDADE DO SALVADOR. "*Semana de Urbanismo*". Conferências. Bahia: Graphica da Bahia, 1937.

UZÊDA, Jorge Almeida. A cidade do Salvador diante da tragédia: o caso do Taboão. In: LIMA, Paulo Costa (Org.). *Quem Faz Salvador*. Salvador: UFBA, 2002.

UZÊDA, Jorge Almeida. *O aguaceiro da modernidade na cidade do Salvador (1935-1945)*. 2007. Tese (Doutorado em História)-Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2007.

_____. *A morte vigiada: a cidade do Salvador diante da prática da medicina urbana 1890-1930*. Dissertação (Mestrado)-FFCH-UFBA, Salvador, 1992.

VASCONCELOS, Pedro de Almeida. *Salvador: transformações e permanências (1549-1999)*. Ilhéus: Editus, 2002.

FONTES DOCUMENTAIS:

Comissão do Plano da Cidade do Salvador. Conferências. Salvador, Cia Editora e Gráfica da Bahia, 1935.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Sinopse Estatística do Estado da Bahia. N. 4. Rio de Janeiro, Serviço Gráfico do IBGE, 1942.

Relatório da Associação Comercial da Bahia de 1930 a 1945.

Boletins da Associação Comercial da Bahia 1932 a 1944.

Relatório do Engenheiro Civil José Americano da Costa. Prefeito Municipal de Salvador Exercício 1932-1935. Bahia, 1938.

Relatório Apresentado ao Dr. Landulfo Alves de Almeida, Interventor Federal na Bahia, Pelo Eng. Civil Durval Neves da Rocha. (1938-1940). Bahia, 1940.

Relatório Apresentado ao Dr. Landulfo Alves de Almeida, Interventor Federal na Bahia, Pelo Eng. Civil Durval Neves da Rocha. (1940-1941). Bahia, 1942.

Relatório Apresentado Exmo Sr. General Renato Onofre Pinto Aleixo, pelo Eng. Civil Elísio de Carvalho Lisboa. (1943). Bahia Imprensa Vitória, 1944.

Relatório Apresentado Exmo Sr. General Renato Onofre Pinto Aleixo, pelo Eng. Civil Elísio de Carvalho Lisboa. (1944). Bahia Imprensa Vitória, 1945.

Relatório Apresentado ao Sr. Presidente da República Getúlio Dorneles Vargas por Landulfo Alves de Almeida. Interventor Federal no Estado da Bahia. Bahia Imprensa Oficial, 1943.

Relatório Apresentado ao Sr. Presidente da República Getúlio Dorneles Vargas pelo Serviço Rodoviários No Estado da Bahia. No 5º Congresso Nacional de Estradas e Rodagens. Bahia Imprensa Oficial do Estado, 1933.

JORNAIS:

Diário de Notícias. Janeiro a Dezembro de 1941.

Panorama trans-histórico da relação cidade-transporte

Fagner Dantas^A

Resumo

O artigo procura encadear uma série de progressões concernentes às formas de deslocamento do homem, de ordem tecnológica ou comportamental, e como essas formas deram origem à paisagem urbana, também em evolução. Suas conclusões, apesar de não adentrarem propositadamente as novas discussões trazidas pelo advento do automóvel, intencionam pôr em perspectiva a trajetória dos deslocamentos humanos ao longo da história. A intenção é possibilitar aos interessados na construção do espaço urbano não só uma melhor visualização das consequências da era automobilística como também prever as formas urbanas assumidas em outras circunstâncias de deslocamento.

Palavras-chave: Transporte Urbano. Morfologia das Cidades. História Urbana. Urbanismo. Tecnologias de Deslocamento.

Abstract

The article seeks to link together a series of progressions concerning different forms of human transportation, technological or behavioural, and to consider how these forms gave origin to the urban landscape, which is also in evolution. Its conclusions, although not intended to enter into the new discourse brought about by the advent of the automobile, are aimed at putting the trajectory of human transportation throughout history into perspective. The intention is to allow those interested in the construction of the urban space not only to better visualize the consequences of the automobile era but also to foresee the urban forms that occur under other transportation situations.

Keywords: Urban transport. City morphology. Urban history. Urbanism. Transportation technology.

Os sistemas de transportes são vitais na modelagem das cidades, a ponto delas serem classificadas e periodizadas em função desses sistemas: cidades da caminhada a pé (até a Idade Média), cidades das carruagens (cidade barroca, quando aparece a avenida), cidades do trem, do metrô, do bonde, do ônibus e do automóvel (VILLAÇA, 1986).

INTRODUÇÃO

Ao longo da história do homem, podem-se imaginar as diferentes condições enfrentadas no que

concerne à composição do seu local de convívio. Quais as suas condições de descanso e trabalho? Eram realizadas num mesmo local? Em que ponto houve a ruptura dessas duas atividades humanas primordiais? E como se deu então a comunicação entre esses dois polos? E como a realização desse transporte proporcionou um novo desenho a esse mesmo local?

Para entender a relação existente entre o transporte e a cidade, mais precisamente no aspecto do seu desenho e da construção do seu espaço como realização social, é necessário perceber as modificações ocorridas nos padrões de deslocamento do homem quando ele deixou de vagar em busca de alimento. Pois, apesar de ser difícil imaginar aos olhos de hoje, houve um tempo sem cidades.

^A Bacharel em Urbanismo pela Universidade do Estado da Bahia (Uneb) e em Direito pela Universidade Federal da Bahia (UFBA); chefe do Setor de Aplicação de Instrumentos de Política Urbana da Secretaria de Desenvolvimento Urbano, Habitação e Meio Ambiente de Salvador; professor de Direito Urbanístico e Ambiental da Universidade Salvador (Unifacs/EAD). fagner.cordeiro@pro.unifacs.br.

O transporte prescindia da cidade e pertencia à própria existência, tendo um papel muito mais vital que funcional, como o que tem nos dias atuais. Quando o nomadismo era a única forma de manutenção da espécie, o transporte não era um meio; era o modo: o *modus vivendis* do homem primitivo.

O presente artigo busca traçar um panorama sobre a evolução dessa relação entre transporte e formação do espaço urbano. Pretende também abrir caminho para algumas ponderações sobre como o entendimento dos padrões e tecnologias de deslocamento do homem dentro do espaço podem proporcionar uma visão mais completa da complexidade da formação social do espaço. Ressalte-se que esse não é um texto historiográfico, ainda que busque manter uma abordagem cronológica do fenômeno estudado. O maior esforço aqui, no entanto, será no sentido de extrapolar o campo da mera descrição factual para entrelaçar algumas linhas de raciocínio sobre até que ponto a dialética entre movimento e repouso é pródiga na composição do mosaico dos assentamentos humanos.

O TRANSPORTE PRÉ-MEDIEVAL

Os agrupamentos, desde muito cedo na história do homem, tornaram-se uma necessidade para a sobrevivência. A espécie humana é essencialmente gregária, assim como muitas outras espécies animais. No entanto, a vida em grupo trazia também algumas novas prioridades. Nesse sentido, o homem, precocemente, se viu às voltas com a demanda de um provimento maior do que o da sua necessidade individual; era preciso fornecer alimento para toda uma coletividade. A atividade extrativa garantiu esse provimento até uma certa medida. Quando o tamanho da aglomeração primitiva passou a exceder a quantidade de alimentos coletados – ou quando o ambiente de coleta esgotava-se –, o homem percebeu a importância do deslocamento para a manutenção do seu grupo de convivência. Não que a espécie humana fosse, até então, avessa ao movimento. O exercício da caça comprova essa negativa. Só que tanto a caça quanto a coleta

não suportaram o crescimento das comunidades humanas. É o que afirma Lewis Mumford, importante sociólogo norte-americano que empreendeu estudo clássico sobre a cidade. Escreve ele:

A caça e a coleta de alimentos sustentam menos de quatro pessoas por metro quadrado; para assegurar a própria existência, o homem paleolítico precisava ter um amplo raio de ação e grande liberdade de movimento. O acaso e a sorte competem com a esperteza e a perícia na economia do homem de então: ora se banque-teia, ora passa fome; e, enquanto não aprender a defumar e salgar sua carne, é obrigado a viver dia a dia, mantendo-se em pequenos grupos móveis, sem pesados objetos que o embarquem, sem se prender a uma habitação fixa (MUMFORD, 1991, p. 17).

Desse modo, a primeira necessidade que se associa aos deslocamentos dos contingentes humanos foi a busca de alimentos. As agruras do meio ambiente também tornavam a procura por abrigo motivação para novas viagens. Eram, portanto, de duas naturezas as forças que impulsionavam o homem ao deslocamento: sua sobrevivência só se daria caso pudesse suprir sua necessidade interna de alimentos – o que o levava à busca de locais que propiciassem caça farta – e caso pudesse suprir sua necessidade externa de abrigo para as intempéries do clima – o que o levava à busca de áreas que propiciassem alguma proteção. Tal prioridade externa certamente perdia espaço para a necessidade de alimento. Isso fazia os homens, uma vez esgotada a região em termos de caça e coleta, abandonarem qualquer tipo de alojamento precário para o suprimento da sua necessidade primordial. No entanto, enquanto essas duas forças mobilizavam o homem no sentido do seu deslocamento, a precariedade dos meios para a sua locomoção obrigava-o a diminuir, muitas vezes, o ritmo de sua caminhada. O modo a pé era sua única alternativa. A domesticação de animais como o cavalo, por exemplo, só ocorreu de 3.000 a 5.000 anos após a Revolução Agrícola (há cerca de 12.000 anos). Portanto, as distâncias percorridas eram modestas em comparação com o que foi possível realizar após o uso do animal como meio de transporte.

Por fim, a habitação nômade comprova a necessidade de rápido e menos penoso deslocamento. A noção de habitação tida hoje em nada encontra paralelo àquela da cultura pré-histórica. O que nos é hoje um bem caro, no qual depositamos muitos dos nossos investimentos pessoais (e aqui, obviamente, não falamos apenas em termos monetários), para o homem do paleo-neolítico era uma conveniência altamente dispensável, ou melhor, necessariamente dispensável, uma vez que a sua sobrevivência estava condicionada à sua mobilidade. O acampamento nômade constituía-se de não mais que abrigos criados a partir de materiais disponíveis – como madeira, barro, ramos de árvores, folhas e arbustos –, que seriam imediatamente abandonados quando da partida, ou preexistentes, na forma de acidentes geológicos, como cavernas. Como visto anteriormente, as benesses do abrigo sólido já eram percebidas, ficando, no entanto, em segundo plano diante da necessidade da busca de alimento. Faltava-lhe, portanto, a fixação do alimento para que pudesse concretizar a consolidação do abrigo e satisfazer as suas duas necessidades básicas num mesmo espaço. É então que, a partir da consciência do abrigo como benefício à vivência humana no sentido de protegê-la das agruras do clima e inibir o ataque dos inimigos, que a predisposição em se fixar ganha novo impulso. Esse novo impulso é o advento da Revolução Agrícola.

A Revolução Agrícola foi o processo pelo qual o homem passou a desenvolver técnicas de cultivo de vegetais, ultrapassando os limites da coleta extrativa. Mais tarde, com a domesticação de animais, possibilitou uma certa independência com relação à disponibilidade natural da caça. No contexto a que nos prendemos, a importância da Revolução Agrícola confere viabilidade à permanência do agrupamento humano em determinado local, o que resulta do uso das supracitadas inovações técnicas.¹ Nesse sentido, poderia se falar numa espécie de 1ª Revolução Urbana, uma vez que esses agrupamentos

Poderia se falar numa espécie de 1ª Revolução Urbana, uma vez que esses agrupamentos baseados na permanência a partir do cultivo são os embriões das primeiras cidades

baseados na permanência a partir do cultivo são os embriões das primeiras cidades. Philip Hauser, que realizou estudos aprofundados sobre o tema, assim fundamenta esta assertiva, informando também o período e o local de formação desses embriões: “Levou pelo menos 1.500 anos, de 5.000 a 3.500 A.C., para a cidade desenvolver-se, partindo da aldeia agrícola neolítica, a qual apareceu pela primeira vez na região da antiga Mesopotâmia, por volta de meados do 4º milênio A.C.” (HAUSER; SCHNORE, 1975, p. 6). Gideon Sjoberg, outro estudioso de renome internacional, citado por José Afonso da Silva, patrono do Direito Urbanístico no Brasil, também corrobora essa linha de percepção evolutiva dos agregados agrícolas para as cidades, acrescentando os nomes dos diferentes grupos constitutivos dessa evolução. Segundo ele, os grupos nômades seriam os clãs ou *gentes*

[...] cujo processo evolutivo provocaria o aparecimento de agrupamentos mais complexos como as frátrias, as tribos e as confederações de tribos, que, situando-se permanentemente num mesmo espaço físico, gerando excedente da produção de alimentos e condicionando, mais tarde, a especialização do trabalho com o surgimento da propriedade privada e de uma classe dirigente, dão origem à cidade... (SJOBORG, 1972 apud SILVA, 1995. p. 16).

Aí é retomada a questão do transporte no momento em que é suscitada a especialização diferenciada dos espaços como fator de geração das cidades. Afinal, os agrupamentos só podiam estabelecer uma homogeneidade da sua produção, especializando-se, portanto, no momento em que suas outras necessidades de consumo pudessem ser providas por outros agrupamentos. Estes, também especializados, confiavam que os produtos necessários à sua sobrevivência, não mais produzidos internamente, poderiam advir de localidades próximas, e assim por diante. Nesse sentido, uma importante alteração na organização social do homem estava processando-se. A autonomia dos agrupamentos estava sendo trocada pela sua inter-

¹ “O próprio tempo exigido para o crescimento de árvores frutíferas denota uma contínua ocupação e persistente cuidado” (MUMFORD, 1991, p. 17).

dependência. Era a substituição, dentro da forma de organização social humana, das comunidades mecânicas pelas orgânicas, se usarmos a terminologia de Émile Durkheim, um dos pais da Sociologia. Esse processo de substituição, ao longo do tempo, só se intensificou.

Nas entrelinhas desse fenômeno, estava ainda inscrita uma outra modificação: começava a perda de espaço, dentro das atividades humanas, da produção em favor da circulação. Entende-se a circulação aqui como todo processo de deslocamento de bens, ideias e/ou pessoas (B.I.P.s) de forma motivada. O deslocamento de um elemento flutuante nas águas de um rio não será, dentro dessa conceituação, entendido como circulação, pois não há nenhuma intencionalidade no seu movimento. No entanto, se esse objeto flutuante fosse um navio português a caminho da costa americana no século XVI, certamente incluiríamos o seu percurso como um movimento de circulação. É essa circulação, portanto, que ganha ênfase no decorrer da história. Essa mudança, que hoje está muito presente, sofreu sucessivos retrocessos. Isso ocorreu com destaque na Revolução Industrial, quando a produção retomou o núcleo das atividades desenvolvidas pelo homem, ainda que a circulação também aí fosse de extrema importância. No entanto, naquele momento histórico, essa ascensão da atividade de circulação serviu para intensificar a relação cada vez mais próxima entre a formação urbana e os transportes.

No dizer de Harold Mayer, geógrafo norte-americano: “Sem transporte não existiriam as cidades, visto ser ele que torna possível a especialização da área e, em conseqüência, o crescimento e a existência das cidades” (HAUSER; SCHNORE, 1975, p. 93). O transporte pode, inclusive, segundo Mumford, ter definido o local de surgimento das primeiras cidades, nos vales dos rios Tigre e Eufrates, na região da antiga Mesopotâmia, atual Iraque. Escreve ele: “Não foi por acaso que o primeiro crescimento das cidades teve lugar em vales de rios; e o aparecimento da cidade é contemporâneo dos aperfeiçoamentos das navegações, desde o feixe

flutuante de juncos ou de troncos, até o barco impedido por remos ou velas” (MUMFORD, 1991, p. 84).

A partir daí, o que se vê é a sucessão dos efeitos dos diferentes meios de transportes no desenho das cidades. As possibilidades de trocas entre as cidades permitiram, também, a especialização dos espaços intraurbanos, proporcionando o desenvolvimento de uma rica variedade de deslocamentos internos à própria aglomeração. A evolução da cidade fez com que surgisse, inclusive, as primeiras regulamentações no sentido de ordenar esses fluxos que materializavam as trocas necessárias ao seu cotidiano. No século I a.C., o governo de Roma já tomava medidas para conter a desordem causada pelo intenso uso de veículos de toda espécie no centro da cidade. Ordenou, portanto, que os veículos particulares só poderiam por ali passar durante a noite, quando o movimento de pessoas era menor (MELLO, 1981, p. 23).

A necessidade de proteção, que já havia sido assinalada como fator de impulso ao agrupamento em território fixo, também compõe a paisagem urbana no momento em que justifica a construção de muros ao redor da cidade. Tal restrição ao avanço em direção à cidade, premente numa época de disputas sangrentas, não resistia ao aumento demográfico daquelas comunidades. Assim, precocemente, o espaço interno às muralhas deixava de atender aos padrões de deslocamento, que aumentavam com a intensificação do comércio. Por outro lado, o crescimento da ocupação das áreas extramuros pela população não urbana que buscava proteção – ainda que na face externa das muralhas – tornava periódico o empreendimento pelo qual era abandonada a antiga muralha e construída uma nova, mais à frente, numa formação em círculos concêntricos. Com relação ao transporte, o interessante é notar que o espaço intraurbano ocupado por essas muralhas, quando derrubadas, era transformado em vias de tráfego, sendo até hoje mantidas em cidades de origem medieval como Paris (GEORGE, 1983, p. 64).

Desse modo, podemos descrever sucintamente o sistema viário das primeiras cidades como sendo

As possibilidades de trocas entre as cidades permitiram, também, a especialização dos espaços intraurbanos, proporcionando o desenvolvimento de uma rica variedade de deslocamentos internos à própria aglomeração

essencialmente para pedestres (padrão que irá se repetir para o período medieval), contando já, no entanto, com os transtornos causados pelas primeiras formas rudimentares de deslocamento por outros meios, como os cavalos e mesmo as bigas (uma espécie de carroça puxada por cavalos, típica da Idade Antiga). Cabe sustentar que o termo transporte urbano já cabia nesse contexto no momento em que o regime de trocas, a especialização dos espaços, a espacialização da organização social num território fixo e a complexidade das atividades desenvolvidas dentro desse território já colocavam a questão do transporte em um outro patamar. O transporte nas suas diferentes modalidades não poderia mais ser tomado apenas como efetivador dos deslocamentos individuais. Ele agora fazia parte do conjunto de fatores que pertenciam à coletividade, sendo sua melhoria um interesse compartilhado por todos que com ele tinham algum contato.

O TRANSPORTE NA IDADE MÉDIA

Com a queda do Império Romano, no século V, o processo de urbanização sofreu grave retrocesso. Os bárbaros invasores que decretaram o fim do império promoveram saques às cidades e levaram à fuga de seus habitantes para o campo. Uma vez no campo, todos os traços que caracterizavam a vida urbana até então foram sendo, pouco a pouco, esquecidos. Uma das principais perdas nesse sentido foi a da capacidade de troca entre as diversas localidades. Marcantes no período predecessor, haja vista o intenso movimento nas águas do Mar Mediterrâneo, as trocas foram substituídas pela subsistência. J. John Palen, também realizador de estudo basilar sobre o desenvolvimento das cidades, descreve da seguinte forma o retrocesso das atividades urbanas no período chamado de Alta Idade Média (séc. V ao séc. X):

O que é importante é que a base política do sistema feudal, ao contrário da do Império Romano, era rural, e não urbana. Seu centro não é uma cidade, mas um castelo rural,

O amontoado de casas que seguiam a lógica da hierarquia locacional repercutia numa intrincada rede de ruas, vielas e becos pelos quais se davam os deslocamentos mais contínuos

do qual os camponeses locais eram controlados. A economia era uma agricultura de subsistência baseada apenas no que podia ser produzido na região; o transporte de bens de uma região para outra era virtualmente impossível. A falta de comunicação, a ausência de uma moeda aceita por todos e um sistema de propriedade que prendiam os servos à terra contribuíram para um isolamento extremo (PALEN, 1975, p. 43).

Estando o transporte externo inviabilizado pela falta de segurança das viagens e

pelo suprimento interno das necessidades, os deslocamentos restringiam-se ao espaço do feudo, amplas extensões de terra voltadas para a agricultura. A proximidade dos destinos e a irregularidade com que se davam tais deslocamentos favoreciam um sistema viário eminentemente para pedestres. Nas áreas mais afastadas, isso não trazia incômodos à família medieval, cujos principais trajetos eram ir até a zona de cultivo, para o moinho do senhor feudal e para as eventuais cerimônias como o casamento ou sepultamento dos membros estimados da comunidade. Nas áreas mais intensamente ocupadas pelos abastados da sociedade medieval, ou seja, no entorno do castelo do senhor feudal, a vida era um pouco diferente. O amontoado de casas que seguiam a lógica da hierarquia locacional – pela qual a proximidade com o senhor feudal podia trazer recompensas como o favorecimento na distribuição de títulos e terras – repercutia numa intrincada rede de ruas, vielas e becos pelos quais se davam os deslocamentos mais contínuos. Era nestas vielas que se acumulava o lixo e, muitas vezes, elas eram os focos das doenças que assolavam a época.

Desse ponto de vista, a facilidade do deslocamento dos servos que viviam nas áreas rurais era sensivelmente melhor que a comodidade do deslocamento dos nobres, que viviam nas áreas mais densamente ocupadas em torno dos palácios. Afinal, enquanto as dificuldades do deslocamento dos servos remetiam exclusivamente às distâncias percorridas, na localidade dos nobres reinava a balbúrdia e a conseqüente falta de condições de higiene. Faltavam também boas condições de deslocamento pela própria disposição do sistema viário, muitas

vezes uma intrincada rede de becos e vielas.

Pierre George, geógrafo francês que se debruçou sobre o tema, associa o sistema de vias do período medieval como sendo de disposição desordenada, apresentando-se “[...] sob a forma de uma rede de ruas tortuosas e sem diretrizes, às quais se associam ruas sem saída e pátios internos” (GEORGE, 1983, p. 64).

Nesse sentido, vale a pena lembrar que, no período medieval, se processou o abandono da ordenação teológica do sistema viário. Tal ordenação era característica dos romanos. Por orientação inicial de Hipódamo de Mileto, o seu sistema viário quadricular buscava associar o cruzamento das duas principais avenidas da cidade, chamadas *cardo* e *decumanus*, com o melhor posicionamento segundo os deuses. As vantagens desse ordenamento iam desde as mais corriqueiras, como a eficaz movimentação dentro da cidade, até as mais místicas, como garantir a proteção de Zeus e demais divindades àquela localidade. No período medieval, em que a Igreja Católica determinou todos os aspectos da vida do homem. A governança pública deixou completamente de fora de suas preocupações tal orientação pagã. Suas vias eram dimensionadas de acordo com as necessidades imediatas dos seus habitantes, como veremos adiante.

Uma característica extremamente importante para a questão dos transportes tem, na Idade Média, o seu paradigma. A habitação medieval era raramente composta de muitos cômodos. No entanto, na divisão das suas áreas internas, estava sempre preservado um espaço para a prática dos trabalhos artesanais, que não tinham ligação direta com a atividade agrícola. Era o local onde se faziam roupas dos membros da família, seus utensílios domésticos, seus móveis. A importância desse fato para a questão dos transportes é que a autonomia dos feudos – que restringia os deslocamentos mais longos, na medida em que cada um produzia internamente o que precisava – também se aplicava, em escala miniaturizada, por assim dizer, dentro da família medieval. Cada família procurava autonomizar-se, em algumas de suas necessidades, diante da comunidade. Sendo assim, os deslocamentos intraur-

banos eram também reduzidos, na medida em que não era necessário realizar o percurso casa/trabalho, maior responsável pelo deslocamento nas nossas cidades contemporâneas.

Dois aspectos poderiam, por fim, ser examinados no que concerne ao sistema viário do período medieval: suas condições quanto à salubridade e o avanço ocorrido nesse período com

o calçamento das ruas. Inicialmente, cabe colocar que os princípios do urbanismo medieval, se é que podemos chamar assim, estavam essencialmente ligados à vida cotidiana do homem. Portanto, a população, seus caminhos e suas atividades dirigiam a vida na Idade Média. Fatores como o frio europeu e o calor mediterrâneo eram pontos de destaque no encaminhamento das construções. Os construtores das cidades, por se aterem muito mais aos benefícios diretos das suas moradias do que a motivações de cunho imobiliário-especulativo, acabavam por produzir uma cidade apta a dar-lhes conforto ambiental. Nesse sentido, ilustra Mumford:

Não era por acaso que o morador urbano medieval, procurando proteger-se contra o vento do inverno, evitava criar cruéis túneis de vento tais como a rua reta e larga. A própria estreiteza das ruas medievais tornava suas atividades ao ar livre mais confortáveis no inverno. Contudo, de igual forma, no sul, a rua estreita com amplos beirais protegia o pedestre contra a chuva e os raios diretos do sol (MUMFORD, 1991, p. 335-6).

Podemos ver o destaque que tem o pedestre nessa concepção de ruas. É interessante reconhecer que esses padrões de conforto ainda são colocados como objetivos quando do planejamento do tráfego de pedestres nos nossos dias, sendo preferível trafegar por ruas que ofereçam sombreamento. No entanto, na prática, esses objetivos são postos de lado, haja vista a total desconsideração do pedestre quando da ascensão da lógica de engenharia de tráfego. Essa é a que predomina quando o assunto é planejamento urbano na maioria das cidades contemporâneas. Segundo essa lógica, o que se procura em primeira instância é garantir o fluxo favorável aos veículos, ainda que isso pres-

suponha dificultar o trânsito de pedestres, pelo estreitamento de calçadas, redução de espaços para o plantio de árvores dentro da cidade e aumento da temperatura urbana média (pela absorção do calor devido à pavimentação das vias, intensificada pela coloração escura do asfalto).

São exemplos conhecidos dos habitantes de Salvador (Bahia-Brasil) a Av. Luís Vianna Filho (Av. Paralela) e a circulação interna do Centro Administrativo da Bahia

(CAB). Em ambos os casos, não há nenhuma prerrogativa de favorecimento do fluxo de pedestres; a lógica é a do deslocamento automotivo.

Retornando ao período medieval, outro aspecto de destaque na questão viária é o surgimento do calçamento das ruas. Essa prática foi introduzida três séculos antes que os veículos de rodas se tornassem comuns², sendo, portanto, destinada muito mais ao conforto do pedestre, do homem comum, que não dispunha de alternativas ao seu deslocamento que não o modo a pé. Nesse sentido, o calçamento nas cidades medievais era provido por particulares e não pela governança pública. A partir daí, nota-se que à instituição pública cabia muito mais o controle e a fiscalização das funções e atividades urbanas – tais como regulamentar as corporações de ofícios e as guildas de comerciantes –, enquanto à iniciativa privada recaía todo o âmbito da organização física das cidades. Aqui é possível ver a distinção do papel do governo com relação à constituição do espaço material das cidades. Enquanto na cidade antiga o planejamento institucional do espaço citadino era de praxe, na cidade medieval, como se vê, não existia uma atuação sistemática nesse sentido, cabendo aos próprios habitantes desempenhar o papel de construtores da paisagem urbana.³

O século XIII foi crucial no processo de recrudescimento da urbanização e, conseqüentemente, das mudanças nas circunstâncias que davam sustentação ao regime medieval. Novamente aí tem

Pode-se entender a recuperação da possibilidade do transporte como fator preponderante na reconstrução do caráter urbano da Europa medieval

importância singular a questão transporte. Senão vejamos. Até o século XIII, o comércio era proibido dentro dos muros das chamadas cidades episcopais, remanescentes das invasões bárbaras e comandadas por religiosos. Sob os olhos da Igreja

Católica, pelo menos até então, as atividades comerciais não eram benquistas em um local protegido por Deus. Essa noção será uma das mais combatidas pelos reformistas protestantes (Lutero,

Calvino), que entendiam a prosperidade econômica como bênção divina, o que originou a relação weberiana entre a ética protestante e o espírito do capitalismo nascente. De qualquer modo, a ausência da atividade de mercancia reduzia bastante a necessidade de deslocamento. Foi com a sua aceitação dentro das cidades episcopais, no século XIII, e com o fortalecimento dos burgos – fortificações internas aos feudos, ocupadas principalmente por comerciantes e artesãos – que o comércio refloresceu. Antes mesmo disso, as condições que impediam o comércio extramuros, como o risco de pilhagens nas estradas e os altos impostos pagos para atravessar o território de um feudo, foram aos poucos sendo superadas, até porque o comércio extramuros era a única modalidade de comércio permitida até o século XIII.

Esse processo foi iniciado ainda no século XI, com o surgimento de algumas cidades como subprodutos das caravanas dos mercadores que iam de um burgo a outro. No caminho, alguns sítios favoreciam o descanso e passavam a ser frequentados sempre que se utilizava aquela rota. Aos poucos, o local passava a ser identificado como de acesso a mercadorias diversas daquelas que a região dispunha, atraindo moradores de burgos próximos. Grupos de comércio começaram a se formar e dar origem a aglomerados populacionais que seriam futuramente cidades, tendo como sítios mais decorrentes as confluências de vias naturais de comércio e comunicações. Desse modo, pode-se entender a recuperação da possibilidade do transporte como fator preponderante na reconstrução do caráter urbano da Europa medieval.

Outro fator que intensificou o comércio e que tem

² Século XII, mais precisamente 1185, em Paris (MUMFORD, 1991, p. 336).

³ De forma alguma, está se negando o papel de conformador da paisagem urbana ao homem comum. No entanto, ao longo da história, ele divide, com maior ou menor proporção, este papel com o poder público.

ampla ligação com as possibilidades de locomoção foi o sucesso das cruzadas religiosas. Esse processo, que marcou a retomada do Mar Mediterrâneo pelos europeus, teve como consequência paralela o conhecimento e interesse por produtos outros, além dos já conhecidos, vindos das distantes terras do Oriente. Com a reabertura do Mediterrâneo, as cidades que, antes do seu fechamento, tinham o papel de entrepostos marítimos – como é o caso de Veneza e Gênova, na Itália – restabeleceram o status pré-medieval e alcançaram um novo apogeu com o fluxo dessas novas mercadorias. A atividade comercial para essas cidades que detinham posição estratégica na rota das especiarias representava o motor de toda uma dinâmica urbana, caracterizada justamente pela diversidade de pessoas e ideias num constante ir e vir. Foi, sem dúvida, essa diversidade que proporcionou um brilho peculiar, do ponto de vista intelectual, à retomada do desenvolvimento dessas cidades. Florença, uma das que mais se beneficiaram dessa intensidade comercial, pela sua vocação de centro financeiro, foi a principal cidade europeia do século XIII ao século XVI. Notabilizou-se pela sua arte e pela rica atividade intelectual que caracterizou esse novo momento histórico chamado Renascimento.

Por fim, o fator que até certo ponto precipitou a superação da Idade Média foi o crescimento da população e a inadequação do espaço do burgo para os novos contingentes populacionais. Com a estabilidade proporcionada pela autonomia que cada burgo tinha com respeito ao seu suprimento alimentar, a taxa de mortalidade começou a decair, ao tempo em que mais crianças vinham ao mundo. Com o acréscimo da população, o regime de contenção tornou-se a ser um problema, pois as adaptações feitas aos limites das cidades em épocas anteriores passaram a ser demandadas agora com maior frequência e menor intervalo. A vida urbana foi se tornando mais penosa. Enquanto os limites eram definidos apenas por paliçadas de madeira ou muros de alvenaria, esse empreendimento era simples. No entanto, com o aperfeiçoamento do poder de fogo ao qual os burgos estavam sujeitos,

por volta do século XV, o sistema de fortificação tornou-se mais rígido, com a construção de pesadas muralhas. Isso tornava o seu reposicionamento um empreendimento extremamente dispendioso.

É interessante notar, no entanto, que o avanço horizontal do burgo era mais detido pelas condições naturais e sociais da vida citadina do que efetivamente pela muralha

horizontal do burgo era mais detido pelas condições naturais e sociais da vida citadina do que efetivamente pela muralha. Mumford enumera as seguintes limitações ao crescimento horizontal da cidade medieval:

O avanço horizontal do burgo era mais detido pelas condições naturais e sociais da vida citadina do que efetivamente pela muralha

Limitações do suprimento de água e de produtos alimentícios locais; limitações provocadas pelas ordenações municipais e pelos regulamentos das guildas, que impediam a fixação descontrolada de forasteiros; limitações em matéria de transportes e comunicações, que só foram vencidas nas cidades adiantadas, como as dos Países Baixos, que tinham vias aquáticas em vez de vias terrestres para o tráfego pesado (MUMFORD, 1991, p. 402).

Ainda que não se possa desmerecer a influência física da muralha medieval como desmotivadora de maiores expansões urbanas, a aglomeração populacional em si já ganhava proporções que tornavam a sua própria consistência dependente de uma série de articulações entre estruturas preestabelecidas que demandavam tempo para assumir novas configurações, fruto da ocupação de espaços além-muros.

Essas mesmas limitações, cujas observâncias reduziram o índice de mortalidade nos burgos, fizeram com que sua população crescesse. Com isso, as condições de insalubridade – favorecidas pela ausência de redes de esgotos, coleta regular de lixo, noções de higiene, sanitários nas casas etc. – faziam com que o sistema de ruas estreitas e sinuosas – tão adaptadas ao clima, mas cuja higiene era duvidosa – tornasse cada vez mais insuportável a vida dentro do burgo. As omissões com relação à canalização de esgotos e à disposição do lixo faziam com que uma grande parte dos espaços intramuros fosse infecta. A mistura de pessoas e animais tornava ainda maiores os riscos de doenças. A população mais velha era a primeira a cair enferma e a morrer. As crianças, por sua vez, eram

também vítimas preferenciais das epidemias. Apesar da constatação cada vez mais clara da dificuldade de manutenção da vida dentro dos burgos, muitas famílias ali permaneciam por relutância e por acreditar na intervenção divina para livrá-los do mal. Até que veio o golpe final: a epidemia da peste negra.

As condições da cidade medieval corroboravam para o rápido alastramento da doença, que dizimou grande parte da população da Europa. Os efeitos dessa hecatombe iam desde levantes populares contra a omissão da governança pública até o desaquecimento da economia europeia por estrita falta de mão de obra e consumidores, que morriam às centenas. A epidemia teve um outro efeito desestruturante do sistema feudal no momento em que trouxe ainda mais danos para a zona rural. Os camponeses, para fugir da doença, abandonavam os campos e, conseqüentemente, inviabilizavam o abastecimento da população urbana, que, faminta, caía mais rapidamente sob os efeitos da peste. As conseqüências dessas transformações na vida europeia certamente serviram para sacramentar o fim da Idade Média. Em suma, a epidemia de peste tratou de derrubar um sistema institucional já em ruínas, cujas bases de sustentação haviam sido, gradativa e definitivamente, postas abaixo ao longo de cinco séculos.

O TRANSPORTE NO RENASCIMENTO

Enquanto no campo e nos burgos distantes o declínio generalizado era evidente, nas cidades – que então refloresciam com a retomada do comércio e com a reabertura das condições de transporte –, um novo tempo de esplendor se anunciava. A classe comerciante, os burgueses, cujos lucros evoluíam continuamente e a nobreza restante, que governava algumas dessas áreas de prosperidade, financiavam a edificação das cidades. A retomada dos valores humanísticos da civilização greco-romana impulsionava as artes de todo o gênero, com os mecenas (patrocinadores das artes) da época fazendo florescer pelas ruas e praças das cidades renascentistas obras que emolduravam um novo tempo. Também fruto dessa retomada dos valores

clássicos, ganha destaque aqui a função do planejamento urbano, contrastando com o desleixo medieval. Novamente, a função de circulação é observada com destaque. Planejadores urbanos da época, entre eles Leonardo da Vinci, procuravam, por meio de ruas retas e largas e praças regulares, dar à dinâmica urbana de então um terreno fértil para desenvolver-se.

A evolução do transporte urbano vai aqui ganhar expressividade sintomática não só pelo novo planejamento urbano e pelo seu paradigma, a avenida, mas, principalmente, pela causa de tudo isso: o advento do veículo rodoviário no século XVI. A evolução de que temos conta foi no sentido da substituição da roda sólida pela constituída de partes separadas – como cubos, raios e arcos –, acrescentando ainda uma quinta roda para facilitar as curvas. Um dos marcos dessa nova tecnologia rodoviária, que surge mais tarde, é o coche, mais confortável que os veículos de tração animal de então. O coche era uma carruagem que acomodava confortavelmente oito passageiros, tendo, portanto, uma grande capacidade de transporte aliada a uma comodidade fora dos padrões da época. Essa qualidade viria a ser ainda mais aprimorada com a popularização desse novo veículo na França. Inclusive, o nome “coche” vem do afrancesamento do nome inicial, *Koczi szetér*, que significa “vagão de Kocs”, associação com a cidade de Kocs, na Hungria, onde o veículo foi inventado. Do sucesso na Europa, os americanos deram a esse tipo de carroça o nome de *stage-coach* (diligência) (GEHRINGER, 2000, p.146).

Inicialmente, como qualquer mudança significativa, o uso do veículo rodoviário enfrentou resistências. Na Inglaterra, foram feitos protestos vigorosos por parte da população, enquanto na França, o Parlamento chegou a solicitar do rei, em 1563, que proibisse a entrada de veículos nas ruas de Paris. No entanto, algo mais estava por trás do impulso tomado pelo veículo rodoviário que tornava inexorável a sua ascensão. Algo mais do que o deslocamento rápido, que favorecia o comércio. Pela primeira vez desde a Idade Média, uma clara divisão entre ricos e pobres estava novamente estabelecendo-se, ten-

do por instrumento a posse do veículo rodoviário como símbolo de status. Essa posição social era conferida pela liberdade que o coche dava às famílias mais abastadas de morarem longe do centro da cidade, podendo percorrer longas distâncias com rapidez e conforto. Pode-se, inclusive, afirmar que a utilização do coche se consolidou, em primeiro lugar, por ele ter sido incorporado como símbolo de status pela burguesia da época, e, em segundo lugar apenas, pelo seu conforto e demais vantagens operacionais. A distinção social possibilitada pelo veículo rodoviário, ou seja, um evento de cunho eminentemente subjetivo, pode ser colocada como a verdadeira condição para o seu sucesso inicial.

No período medieval, possuir e andar a cavalo tinha um efeito demonstração que diferenciava o rico do pobre. No entanto, ambos conviviam amontoados, não só no mesmo espaço, mas notadamente no mesmo tempo de deslocamento. Isso porque, ainda que o cavalo fosse potencialmente mais rápido, o nobre tinha que, no meio do tumulto das ruas estreitas e sinuosas, esperar que mendigos, camponeses e vendedores ambulantes abrissem espaço para sua passagem. A distinção hierárquica perdia-se naquela espera, naquela mistura. O veículo rodoviário e a grande avenida reta romperam com esse padrão. A espera pertence aos pobres/pedestres. O dinheiro compra o tempo, ágil como nunca sobre o avanço da carruagem. O veloz trotar que o nobre só exercia em campo aberto, longe do olhar do povo, agora era apresentado com todo o vigor perante os aturdidos transeuntes, que reconheciam naquele fluxo fora do tempo, fora do seu tempo que cabia na caminhada, a super-humanidade da classe abastada da cidade. A funcionalidade dos transportes, ao longo da sua evolução, nunca esteve tão próxima do caráter de coerção social e constatação psicológica do estigma da pobreza, que tanto serve à manutenção do *status quo*. Mumford ilustra ricamente esse aspecto na seguinte passagem:

Os ricos conduzem-se; os pobres caminham. Os ricos rolam pelo eixo da grande avenida; os pobres estão afastados do centro, na sarjeta; e, finalmente, uma faixa especial é desti-

nada ao pedestre comum, a calçada. Os ricos olham; os pobres admiram: a insolência esmagada o servilismo (MUMFORD, 1991, p. 406).

A funcionalidade dos transportes nunca esteve tão próxima do caráter de coerção social e constatação psicológica do estigma da pobreza

Afora esse aspecto sociopsicológico, a evolução figurada no veículo rodoviário também provoca modificações na estética da cidade. A monumentalidade das peças urbanas (dos edifícios, jardins, boulevares, templos e monumentos) na cidade medieval, expressa principalmente no castelo e na igreja, fazia com que o seu padrão construtivo único não fosse abalado por nenhuma edificação semelhante em seu entorno. Na concepção do urbanismo medieval, a construção urbana é um monumento permanentemente exposto à coletividade, devendo, por isso, conter algo mais além do formal atendimento às necessidades cotidianas. Deve ser símbolo e ter vida; ser significante sim, mas, principalmente, ter significado. Enfim, a construção urbana deve ser espiritualizável. Com o veículo rodoviário, toda essa lógica precisa ser revista, perdendo a força com que se expressava na Idade Média. A ordenação do espaço público, por meio das avenidas, favorecia o veículo rodoviário, em especial o coche puxado a cavalo, que conduzia a classe abastada, que, por sua vez, conduzia a conformação da paisagem urbana. E qual é a estética da velocidade? A repetição. A fim de que a forma seja passível de decodificação em pleno movimento, é necessário que sua captação não seja momentânea, mas sim contínua, o que faz com que sua apresentação se dê repetidas vezes ao longo do trajeto. Não importa que a repetição de formas e fachadas seja monótona ao transeunte que passe lentamente numa caminhada, pois se busca o gosto dos privilegiados que passam velozmente em suas carruagens.

Um último aspecto a ser observado na cidade renascentista com relação ao caráter morfogenético dos transportes é a transformação no que concerne às nucleações de populações locais nos centros de comércio. Com a intensa movimentação nas avenidas – muitas vezes porque a sua implantação obstruiu os outros possíveis caminhos –, os comerciantes passaram a ver naquele corredor de

tráfego um local de maior exposição da sua mercadoria, passando a ali se instalar. Tal atitude levou ao contínuo esvaziamento das nucleações locais, lugares de comércio que favoreciam o contato entre os moradores do seu entorno, intensificando os laços de identificação comunitária surgidos naquele contexto. Assim, a disposição descentralizada dos centros comerciais fora substituída pelo enfileiramento linearizado das avenidas comerciais. O enfraquecimento da identidade comunitária construída dentro das localidades intraurbanas corroborou para a desarticulação da cidade como organismo social, uma vez que as suas unidades básicas estavam também se desarticulando. Mais uma vez, a questão transporte tem rebatimentos sobre a organização, não só do território urbano ou do espaço das cidades, mas também da própria organização social dos habitantes deste espaço.

CONCLUSÃO

Foi possível observar que a abrangência das modificações, adaptações e modelagens advindas das inovações em transporte ultrapassa o substrato físico das cidades. Incorpora desde os esforços legislativos da Roma congestionada, passando pelo ressurgimento das cidades nas convergências viárias medievais e pelo instrumento de internalização do estigma da pobreza nas cidades renascentistas, até chegar aos novos processos energéticos que substituíram a força animal e introduziram questões como o domínio da possibilidade de deslocamentos qualificados (por meio dos mais modernos sistemas de locomoção). A introdução de uma nova tecnologia vai intensificar ainda mais esses rebatimentos, por um lado, e maximizar os reflexos sobre o espaço urbano, por outro. Trata-se do motor a gasolina, desenvolvido na Áustria, por Siegfried Markus. Tal advento, em 1875, dará origem a uma série de modificações, cuja epítome será a popularização do carro individual por meio do processo produtivo fordista.

Tal é a dimensão desse impacto que o seu estudo remete a um aprofundamento específico de questões como as consequências da intensificação do deslocamento individual, suas repercussões sociais, geográficas e ambientais; a repartição que segrega os *com-carro* e os *sem-carro*; o automóvel

enquanto fetiche consumista e símbolo da ideologia rodoviária; a opção que alguns países fizeram por essa modalidade e como essa opção repercutiu na conformação física do seu território. Um outro tema de crucial importância são as experiências mundiais no combate aos efeitos deletérios do advento do automóvel. Desse modo, o estudo do impacto que o surgimento do automóvel provocou no ambiente urbano deve ser alvo de análise à parte. Ela destacará o progressivo encaminhamento a uma condição de extrema complexidade na realidade das metrópoles, a partir dos usos e abusos que o automóvel e a população condutora dos automóveis – bem como as governanças municipais responsáveis pelo seu trato – proporcionam.

REFERÊNCIAS

- GEORGE, Pierre. *Geografia urbana*. São Paulo: DIFEL, 1983.
- HAUSER, Philip; SCHNORE, Leo. *Estudos de urbanização*. São Paulo: Pioneira, 1975.
- GEHRINGER, Max. "Coluna Mister Max". *Revista Você*, São Paulo, n. 27. p. 146, set. 2000.
- GEORGE, Pierre. *Geografia econômica*. São Paulo: Difel, 1983.
- MELLO, José Carlos. *Planejamento dos transportes urbanos*. Rio de Janeiro: Campus, 1981.
- MUMFORD, Lewis. *A cidade na história: suas origens, transformações e perspectivas*. São Paulo: Martins Fontes, 1991.
- PALEN, J. John. *O mundo urbano*. Rio de Janeiro: Zahar, 1975.
- SILVA, José Afonso da. *Direito urbanístico brasileiro*. São Paulo: Malheiros, 1995.
- VILLAÇA, Flávio. *O que todo cidadão precisa saber sobre habitação*. São Paulo: Global, 1986. p. 87

RESENHA

O centro da cidade do Salvador: estudo de geografia urbana, de Milton Santos

Claudemiro Ferreira da Cruz Neto^A

A imagem de uma cidade resulta do produto dos olhares que sobre ela incidem, e Salvador não foge a essa regra. Objeto de leitura nos mais diferentes campos do conhecimento, esta cidade encontrou raros intérpretes capazes de captar e revelar o sentido intrincado da trama de espaços e tempos que compõe suas múltiplas paisagens. Dentre eles, Milton Santos, geógrafo baiano e cidadão do mundo, foi o que mais se destacou.

Por iniciativa da Editora da Universidade de São Paulo (Edusp), da Editora da Universidade Federal da Bahia (Edufba) e da Assembleia Legislativa do Estado da Bahia, foi reeditado recentemente o livro *O Centro da Cidade do Salvador*. Elaborado como tese de doutoramento em Geografia Humana para a Universidade de Strasbourg, com primeira edição em português lançada em conjunto pela Universidade da Bahia e Livraria Progresso Editora, em 1959, o trabalho mencionado constitui o esforço de Milton Santos para apreender o dinamismo que envolve o desenvolvimento da Cidade do Salvador ao final da década de 50.

Em relação a essa metrópole, que se organiza sobre e por entre seu passado, Milton Santos elabora uma análise de caráter eminentemente histórico-geográfico, no melhor estilo dos grandes mestres franceses dos quais foi discípulo ou contemporâneo. Na sua narrativa, quase literária, as paisagens de Salvador desfilam pela história como se dessem formas ao tempo.

O autor introduz *O Centro da Cidade do Salvador* reportando o dinamismo desta paisagem como fenômeno urbano à dialética entre as “forças de transformação”, decorrentes da evolução das funções urbanas e da articulação histórica da cidade com seu entorno, e as “forças de resistência”, representadas por quadros urbanos que permanecem para além dos seus tempos de origem.

^A Mestre em Geografia pela Universidade Federal de Sergipe (UFS); especialista em Geografia Humana pela Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais (PUC Minas); professor do Departamento de Geografia do Instituto de Geociências da Universidade Federal da Bahia (UFBA). cruzneto@ufba.br

O centro de Salvador se destaca na medida em que sintetiza e potencializa peculiarmente aquele confronto, pelas características do seu sítio e pela predominância da função portuária. O sítio de Salvador é gerador de dois planos de embate entre as forças de mudança e as de permanência, a “Cidade Alta” e a “Cidade Baixa”, dispostos ao longo da escarpa da falha e limitados pelo vale e pelo mar. A função portuária, nascida nos primórdios da exploração do território, permanece ao longo do tempo, modificando-se e adaptando-se às novas exigências, mas polarizando sempre, ao final, as demais funções.

Ao longo do primeiro capítulo, o autor elabora a moldura de espaços e tempos da qual se servirá, posteriormente, para pintar, com suas cores, o quadro do centro de Salvador. Para tanto, desenvolve uma periodização que permite o enquadramento no tempo das relações entre a cidade e a região e o rebatimento no espaço das suas repercussões. As funções da cidade surgem então como decorrência da evolução histórica dessas relações, concentradas no centro como “formas adaptadas ao sítio”.

A função de defesa é a primeira a ser apresentada e, condizente com o momento inicial da ocupação, justifica a escolha do sítio – “uma península em dois andares, ladeada por praias e colinas com vales intercalados” – como ideal à proteção contra os inimigos internos e externos.

A função portuária vem a seguir, atribuída pelo autor à evolução da economia das áreas periféricas à cidade. Dela decorre a elevação da cidade ao *status* de “metrópole regional”, à medida que se torna a capital econômica do Recôncavo. Essa função marca o desdobramento do período inicial proposto, que se estende da conquista ao final do século XVI.

A função comercial afirma-se ao longo dos séculos XVII e XVIII com a interiorização da economia e a conseqüente ampliação da área de influência da cidade, estagnando-se posteriormente com a transferência da capital para o Rio de Janeiro.

O renascimento da exploração do ouro e do diamante no século XIX, somado ao desenvolvimen-

to da cultura do cacau e das ferrovias, é chamado para explicar a nova onda de dinamismo que envolve a cidade.

Nesse ponto, o autor se preocupa em apresentar as novas formas que remodelam a cidade: os viadutos que interligam bairros de cumeadas; o elevador hidráulico que liga a Cidade Alta à Cidade Baixa; os primeiros aterros junto ao porto, que originam as ruas Conselheiro Dantas, Portugal e Miguel Calmon; o surgimento dos primeiros transportes coletivos; o nascimento do bairro da Vitória e o aumento do número de migrantes, que passam a constituir uma “população parasitária urbana”.

É então que a redação do autor se acelera, e o conjunto de transformações por ele descrito proporciona ao leitor uma sensação de vertigem semelhante à narrativa das obras do Fausto, de Goethe, citada por Marshall Berman (1986) em *Tudo o que é Sólido Desmancha no Ar*. Na obra, o autor descreve como a aventura da modernidade invade, paralisa e explode as paisagens europeias rumo à construção do novo, justificando-se e impondo-se pela negação do passado. À sua semelhança, Milton Santos envereda pelo século XX no mesmo ritmo frenético, narrando a chegada do automóvel, do bonde elétrico, dos novos espaços de circulação, dos arranha-céus das cidades Alta e Baixa, do comércio de luxo das ruas Chile e Sete de Setembro, do comércio retalhista pobre da Baixa dos Sapateiros, do comércio a granel da Calçada etc. Revela, assim, com a propriedade do seu olhar, a modernidade da cidade.

A partir de 1940, o cacau e as culturas industriais se tornam responsáveis pelo desenvolvimento da função financeira da cidade, em decorrência da sua prevalência nas operações bancárias de câmbio e de crédito comercial e agrícola. A função residencial então se fortalece com o afluxo dos proprietários rurais absenteístas e por conta da pressão demográfica, resultantes das modificações da estrutura agrária. Esse fenômeno se reflete na paisagem urbana como “palacetes de ricos” e “invasões de pobres”.

A função portuária, nascida nos primórdios da exploração do território, permanece ao longo do tempo, modificando-se e adaptando-se às novas exigências

A dinâmica da ocupação do sítio é tratada a seguir, a partir das relações entre a cidade e a região em sua evolução temporal. No primeiro período, que vai do momento inicial da conquista ao século XVI, a cidade se limita à plataforma do topo do escarpamento. No segundo, entre os séculos XVII e XVIII, estende-se sobre as colinas do rebordo da esplanada, atravessa o vale do Rio das Tripas (atual Baixa dos Sapateiros) e coloniza uma segunda linha de cumeada. No terceiro período, no século XIX, são formados vários bairros ao longo das linhas de transportes coletivos, nas direções norte e sul, sobre as dorsais, que se somam a uma ocupação mais densa da Península de Itapagipe. No quarto período, do início do século XX até 1940, a cidade não cresce como anteriormente, mas são feitos grandes aterros na área do porto que permitem a verticalização de parte do centro. De 1940 até 1957, finalmente, o centro se desenvolve mais ativamente e bairros ricos são construídos, invasões são formadas, vales começam a ser ocupados por construções e as praias valorizam-se com luxuosas casas de morada.

Impressiona como é possível entrever nesse texto, como num túnel do tempo às avessas, o Milton Santos dos futuros *Espaço e Sociedade*, de 1982, *Espaço e Método*, de 1985, *Técnica, Espaço e Tempo*, de 1994, e *A Natureza do Espaço*, de 1996. Falta-lhe ainda, à época, a sistematização teórico-metodológica que viria a ser a tônica maior da sua contribuição à análise espacial e que hoje se encontra, em parte, reunida nos livros citados. Mas isso, em vez de roubar-lhe o mérito, o antecipa e acentua.

O Capítulo II é dedicado às funções do centro de Salvador e ao seu papel na articulação da cidade com a sua região, que o autor descreve como sendo “[...] uma grande cabeça sustentada por um corpo frágil”. As funções ali identificadas são a portuária, a administrativa, a comercial, a bancária e a industrial. Todas favorecidas no seu desenvolvimento pela história econômica regional e conduzidas à concentração no centro pela história urbana.

Partindo da localização e da distribuição dessas atividades, ele descreve as suas configurações na paisagem urbana.

A função portuária se organiza em torno das tarefas de exportação de produtos regionais, importação de alimentos e manufaturados e recepção de produtos de subsistência. Dessa forma, gera paisagens próprias, a saber os armazéns e os prédios de escritório.

A função administrativa, de importância que remonta à fundação da cidade, abrange os níveis nacional, estadual e municipal, além do eclesiástico, e molda uma paisagem própria com os prédios públicos e as igrejas concentrados na Cidade Alta.

A função comercial tem sua concentração identificada por um comércio grossista de exportação e importação, ligado ao porto e à atividade bancária e localizado na Cidade Baixa. Também por um comércio varejista, subdividido em varejo “rico” e “pobre”, localizado, respectivamente, na Cidade Alta e na Cidade Baixa. Ainda por um comércio de alimentos e um comércio de rua ambulante, dispersos pela cidade.

A função bancária é destacada, particularmente, como produto da estrutura econômica regional e da estrutura bancária brasileira, “[...] responsáveis pela impossibilidade de um exercício bancário mais criador”. Em decorrência, Salvador abriga bancos estrangeiros, nacionais e regionais ou locais, os quais, face às suas estruturas e interesses próprios, ligam-se, respectivamente, ao comércio de importação e exportação, à agricultura comercial, à atividade comercial e (ou) à especulação imobiliária. Concentra suas matrizes na Cidade Baixa, deslocando apenas suas agências secundárias para a Cidade Alta.

As funções artesanal e industrial são identificadas pela presença de 192 estabelecimentos considerados industriais ou fabris, localizados no centro. Destes, 159 contavam com mais de cinco operários e três – o Moinho da Bahia, o Moinho Salvador e o Liceu de Artes e Ofício – apresentavam-se com mais de 100 operários. Tanta concentração de

O centro se desenvolve mais ativamente e bairros ricos são construídos, invasões são formadas, vales começam a ser ocupados por construções e as praias valorizam-se com luxuosas casas de morada

atividades industriais é atribuída à permanência de um quadro antigo, resultante da impossibilidade da economia regional gerar um quadro próprio.

Ao concluir esse capítulo, Milton Santos afirma que a importância do centro de Salvador decorre da concentração de recursos financeiros, técnicos e sociais da região na capital e da acumulação das funções urbanas nos distritos centrais da cidade. As antigas funções transformadas (administrativa, comercial e religiosa) são de importância crescente, vez que se associam a elas, de maneira dependente, as funções novas (bancária e industrial), todas ancoradas pela função portuária.

O Capítulo III vem a seguir, constituindo o núcleo dinâmico da pesquisa, na medida em que procura dar conta do conteúdo do centro. É composto pela articulação da paisagem com a vida urbana, numa desordem apenas aparente. Na visão do autor, a variedade de traçados e as gerações de construções constituem “[...] pedaços de tempo cristalizados [...]” e configuram um “[...] mosaico dos séculos [...]” no qual “[...] a sucessão das técnicas, toda a evolução da vida urbana, a soma do passado e dos modernos modos de ser [...]” estão presentes.

O autor identifica os espaços construídos no centro a partir de dois conjuntos regulares dispostos em xadrez e distintos tanto nas formas quanto nas idades. São circundados por dois outros, compostos por construções dispostas irregularmente.

Os primeiros correspondem à cidade velha da parte alta e à cidade nova da parte baixa. Um composto de ruas estreitas, sinuosas, enladeiradas e mal pavimentadas, por onde se distribuem casas deterioradas. Outro, de avenidas largas, retilíneas e bem pavimentadas, ocupadas por construções recentes, belas e bem cuidadas. Ambos resultantes de uma vontade predeterminada.

Os seguintes, circundantes aos primeiros, são constituídos por emaranhados de velhas casas acomodadas bem ou mal às condições do sítio. A esses conjuntos é atribuída a “[...] excentricidade do centro [...]”, que, a partir do crescimento urbano, permanece mais como o vértice de uma cidade que

se espalha ao longo da costa da baía, da fachada litorânea e, para além da escarpa da falha, pelos vales e pelas cumeadas do mar de morros que o sucede. Segundo o autor, uma “[...] encruzilhada em dois andares de toda a circulação urbana”.

Milton Santos afirma que a importância do centro de Salvador decorre da concentração de recursos financeiros, técnicos e sociais da região na capital e da acumulação das funções urbanas nos distritos centrais da cidade

A partir dessa identificação, o autor elabora uma tipologia das construções encontradas no centro para, em seguida, relacioná-las à configuração dos arranjos de paisagem nos quais se inserem: os arranha-céus e armazéns fazem parte de atividades capazes de criar um quadro próprio; os trapiches do porto destroem ou acabam de destruir o quadro preexistente; e as casas de meia-idade e os cortiços, que não têm força para criar um quadro próprio, se alojam em um quadro já existente.

Os espaços vazios também merecem atenção e são classificados como terrenos resultantes de demolições, da escarpa da falha e das roças dos conventos.

Os espaços vazios também merecem atenção e são classificados como terrenos resultantes de demolições, da escarpa da falha e das roças dos conventos.

A vida da cidade vem a seguir, investigada a partir da circulação e da distribuição da população.

No primeiro caso, são identificados quatro grandes sistemas de transporte coletivo em Salvador: na Cidade Baixa, os veículos que partem da Praça Cairu em direção à Península de Itapagipe e bairros que acompanham a rodovia Bahia–Feira de Santana–Rio de Janeiro. Na Cidade Alta, outros dois sistemas servem aos bairros do sul e do norte. Os elevadores verticais e em plano inclinado formam o quarto sistema, ligando a Cidade Alta à Cidade Baixa. São então discutidos seus problemas e as várias e sucessivas tentativas de solucioná-los. Apresentam-se os principais pontos de estrangulamento da circulação no centro, principalmente nas suas horas de pico. São analisadas as diferentes densidades dessa circulação no transcurso do dia, bem como os conflitos entre o quadro preexistente, herdado da colonização, e as exigências de modernização e aceleração da circulação. Fixos herdados de um tempo antigo a impedir a aceleração dos fluxos modernos. Prováveis “rugosidades”¹.

¹ Rugosidades, conceito elaborado posteriormente por Milton Santos, tratam-se das heranças físico-territoriais, que restam do passado como forma em espaço construído ou paisagem, e que constituem o que restou dos processos de supressão, acumulação, superposição, da maneira como as coisas se substituem e se acumulam em todos os lugares.

No segundo, o autor distingue quatro tipos de ruas: aquelas sem população, as que perderam população entre 1940 e 1950, as que se despovoaram e aquelas nas quais a população aumentou. Em seguida, investiga a dinâmica de cada um desses tipos, identificando seus agentes e as ações por eles desenvolvidas.

Dessas observações e análises, resulta uma periodização particular do processo de formação dos bairros centrais que abrange três momentos sucessivos e articulados às suas anterioridades. O primeiro e o terceiro, produtos de diferentes e explícitas racionalidades; o segundo, mais espontâneo.

No primeiro, de curta duração, que vai do descobrimento até o fim do século XVI, confrontam-se uma “vontade criadora” – baseada em planos pre-estabelecidos pela metrópole – e um sítio de difícil ocupação, do que resulta a deformação dos contornos de uma cidade em xadrez cujas linhas ainda são nítidas no velho centro da Cidade Alta.

No segundo, de longa duração, do século XVII até a década de 40 do século XX, sem plano de conjunto, o crescimento decorre do compromisso entre o sítio e as condições sociais e econômicas e resulta na extensão linear da cidade sobre as dorsais e numa certa “dissociação de funções”.

O terceiro período, mais curto, de 1940 a 1957, coincide com a ampliação das funções urbanas e a introdução dos transportes modernos. Indica que a cidade começa a dispor de meios financeiros e técnicos capazes de possibilitar, ao lado da “adaptação consciente” ao sítio, a modificação total ou parcial das condições topográficas existentes.

Na conclusão desse capítulo, Milton Santos esgrime sua capacidade de teorizar sobre o novo quando alerta para a complexidade que envolve a análise das relações entre população, paisagens e funções. Ele argumenta que a função pode criar sua paisagem ou aproveitar-se de uma preexistente; a mesma paisagem pode servir a funções diferentes – associadas ou não no mesmo período – e, ainda, que “[...] esse modo de aproveitamento não é sempre o mesmo e nem é sempre feito integralmente”.

Santos esgrime sua capacidade de teorizar sobre o novo quando alerta para a complexidade que envolve a análise das relações entre população, paisagens e funções

O Capítulo IV é dedicado à análise das articulações entre formas e funções que ao longo de sua evolução logram dar conta do conteúdo da área central da cidade. Nessa etapa, o autor destaca, a partir dos arranha-céus, o papel dos bancos na “revolução arquitetural” da Cidade Baixa. Inicialmente instalados em grandes e velhas casas da Rua Conselheiro Dantas, ou nos velhos sobrados das ruas Portugal e Santos Dumont, os bancos passam a ocupar sede próprias, de construção

moderna, confortáveis, funcionais, que, ao tempo que atraem os clientes, lhes dão também um testemunho da sua força. Construções que se erguem sobre os aterros do porto, beneficiando-se das largas avenidas nas quais são inteiramente satisfeitas suas exigências de livre circulação.

As demais formas, identificadas como armazéns e trapiches do porto, casas de meia-idade e cortiços, são examinadas com igual cuidado.

Nos trechos em que se refere ao Pelourinho e à Baixa dos Sapateiros, Milton Santos logra escrever quase como um Jorge Amado.

O escritor, em consagradas passagens literárias de *Mar Morto*, *Quincas Berro D'água* ou *Capitães de Areia*, carrega seu leitor por entre as paisagens da Cidade do Salvador e impregna sua imaginação com a descrição detalhada da sua geografia. São avenidas, ruas e becos, pelos quais, entre odores, sabores, suores e sentimentos, caminham suas personagens, de forma tal que não dá para concebê-las fora deste cenário.

Milton Santos, ao traduzir em palavras seu olhar sobre o cotidiano desta cidade, ainda que ancorado numa lógica mais científica, consegue revelar-lhe a “alma”. Assim, em trechos de *O Centro da Cidade do Salvador*, quase dá pra sentir o cheiro dos bolinhos de acarajé fritando nos tabuleiros das baianas da Rua Chile, ou o perfume barato das “mulheres da vida” circulando na ladeira da Conceição da Praia.

O autor encerra esse trabalho concluindo que a Cidade do Salvador é um tipo “autêntico” de organização urbana decorrente de uma economia especulativa própria e, portanto, não se enquadra em nenhum grande esquema de classificação urbana existente.

No conjunto, e em seus detalhes, *O Centro da Cidade do Salvador* é uma obra clássica do urbanismo, dedicada à análise e entendimento de uma cidade particular, tipicamente colonial, que resiste na sua singularidade aos rótulos que lhe impõem, mas não se recusa a buscar uma inserção autônoma na universalidade do seu contexto.

A um olhar mais contemporâneo pode parecer faltarem os conceitos e as categorias que viriam constituir, mais à frente, o núcleo “duro” da obra do autor e lhe renderiam reconhecimento mundial como teórico do espaço. Nada pode ser mais equivocado, já que a linguagem é filha do seu tempo, e as palavras usadas foram as que bastaram à tarefa daquela hora.

A geografia de Milton Santos sempre foi aquela na qual a forma e o conteúdo se encaixam para expressar aquilo que se vê, diferente da maioria dos trabalhos geográficos de hoje. Estes se parecem mais com economia, antropologia, geologia, ou ainda biologia, mas cada vez menos com aquilo que a sociedade aprendeu a reconhecer como geografia.

Isso se deve, em parte, à “aceleração contemporânea”, que comprime o espaço e o tempo e exige que o olhar sobre as paisagens se reorienta dos “fixos” para os “fluxos”. Some-se a isso uma linguagem cartográfica defasada, porque orientada para a localização, que não dá conta de representar adequadamente o movimento daquilo que se vê, e tem-se então uma ideia de onde começa a crise do pensamento atual sobre o espaço.

Paralelamente, assiste-se a uma apropriação apressada de conceitos, categorias e noções, transplantados de outros contextos ou campos de conhecimento, que faz com que muitos autores, no afã de parecerem contemporâneos e agradarem às agências de fomento à pesquisa, se esqueçam de reler (se é que já leram...) os próprios clássicos. Se assim fizessem, veriam que muito do que tem sido apresentado como novidade já se encontrava lá, à espera de ressignificação e apropriação adequada.

Para Moreira (2007), a passagem entre o visto (a imagem) e o dito (a fala), que constitui a forma da produção do conhecimento em ciência, na geografia implica partir da paisagem (a imagem) para

o espaço (a fala) por meio da ação estruturante do território, e então retornar à paisagem para reconhecê-la como uma “forma-conteúdo”. É exatamente isso que Milton Santos realiza em *O Centro da Cidade do Salvador*.

Assim, o livro se apresenta como leitura obrigatória para quem queira retomar o contato com um discurso geográfico em que a fala sobre o mundo se confundia com

aquilo que se via, fazendo com que as pessoas, no seu estar no mundo, se sentissem parte dele, lembrando-se a todo instante das aulas do seu professor de Geografia.

A geografia de Milton Santos sempre foi aquela na qual a forma e o conteúdo se encaixam para expressar aquilo que se vê

REFERÊNCIAS

- BERMAN, Marshall. *Tudo o que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.
- MOREIRA, Ruy. *Pensar e ser em geografia*. São Paulo: Contexto, 2007.
- SANTOS, Milton. *O centro da cidade do Salvador: estudo de geografia urbana*. São Paulo: EDUSP; Salvador: EDUFBA e Assembléia Legislativa do Estado da Bahia, 2008.