

**Eduardo de Lara Cardozo
(Organizador)**

**A SOCIEDADE E O ESPAÇO GEOGRÁFICO
BRASILEIRO**

Atena Editora
Curitiba – Brasil
2017

2017 by Eduardo de Lara Cardozo

Copyright © da Atena Editora

Editora Chefe: Profª Drª Antonella Carvalho de Oliveira

Edição de Arte e Capa: *Geraldo Alves*

Revisão: *Os autores*

Conselho Editorial

Prof. Dr. Antonio Isidro-Filho (UnB)

Prof. Dr. Valdemar Antonio Paffaro Junior (UFAL)

Prof. Dr. Álvaro Augusto de Borba Barreto (UFPEL)

Profª Drª Deusilene Souza Vieira Dall'Acqua (UNIR)

Prof. Dr. Antonio Carlos Frasson (UTFPR)

Prof. Dr. Constantino Ribeiro de Oliveira Junior (UEPG)

Profª Drª Lina Maria Gonçalves (UFT)

Prof. Dr. Takeshy Tachizawa (FACCAMP)

Profª Drª Ivone Goulart Lopes (Istituto Internazionale delle Figlie de Maria Ausiliatric)

Prof. Dr. Carlos Javier Mosquera Suárez (UDISTRITAL/Bogotá-Colombia)

Prof. Dr. Gilmei Francisco Fleck (UNIOESTE)

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

(eDOC BRASIL, Belo Horizonte/MG)

S678

A sociedade e o espaço geográfico brasileiro / Organizador Eduardo de Lara Cardozo. – Curitiba (PR): Atena, 2017.

394 p. ; 3.460 kbytes

Formato: PDF

ISBN 978-85-93243-21-9

DOI 10.22533/at.ed.2192803

1. Condições sociais – Brasil. 2. Geografia. I. Cardozo, Eduardo de Lara. II. Título.

CDD-918.1

O conteúdo dos artigos e seus dados em sua forma, correção e confiabilidade são de responsabilidade exclusiva dos seus respectivos autores.

2017

Proibida a reprodução parcial ou total desta obra sem autorização da Atena Editora

www.atenaeditora.com.br

E-mail: contato@atenaeditora.com.br

Apresentação

A leitura do espaço geográfico e a sociedade que a compõem são necessárias para compreender a história e as relações presentes em nosso dia-a-dia. É com vistas neste desafio, que a coletânea aqui apresentada, aborda questões atinentes às relações humanas, econômicas e políticas, mostrando-nos um pouco do que hoje o espaço geográfico brasileiro vivência. Do norte ao sul, podemos neste livro, observar algumas características presentes na relação espaço e sociedade, construída ao longo do tempo e da qual fazemos parte.

Na Região Norte, são abordados temas que trabalham a violência e a criminalidade, a questão de patrimônio e paisagem também são destacadas, bem como é apresentado um artigo que trata do impacto da construção de usinas hidrelétricas.

Sobre a Região Nordeste, são apresentados temas como o espaço urbano, transporte público, o processo de mecanização das salinas, especulação imobiliária, a dinâmica do comércio local, preservação do centro histórico e mobilidade do capital e da força do trabalho. Apresentamos também um artigo que trata sobre o ensino superior público e privado e fechando essa região o tema geografia e a espacialização da morte.

Os artigos que versam sobre a Região Sudeste, apresentam temas que envolvem a reestruturação socioeconômica e segregação residencial, a cultura como isca da gentrificação, a expansão horizontal urbana, as transformações espaciais e a alteração da paisagem urbana após a implantação de uma instituição de ensino.

Na Região Centro-Oeste, é abordado o tema a paisagem e percepção da cidade de Goiânia- Goiás e o estudo das formas e estruturas socioespaciais ocorridas em dois bairros na cidade de Três Lagoas/MS.

Para a Região Sul, questões sobre a imigração haitiana e o programa de aceleração do crescimento em Santa Catarina foram tratados pelos respectivos autores com sutileza.

Quase finalizando o livro é abordado o IDH, o tema que trata a interpretação geográfica do espaço rural e urbano a partir da legislação brasileira.

Em que pese que o último artigo apresentado “Panorama geográfico sobre o porto de Algeciras – Espanha” não tenha relação direta com o Brasil, podemos explorá-lo como uma possibilidade de extrapolar os resultados encontrados no que diz respeito a importância da localização geográfica para a influência portuária no mercado internacional, bem como a força dos portos no desenvolvimento de um país.

Diferentes e atuais temas, que trazem um pouco mais desta relação entre a sociedade e o espaço por nós ocupados.

Desejo a todos uma excelente leitura!

Eduardo de Lara Cardozo

SUMÁRIO

Apresentação.....03

Capítulo I

USINAS HIDRELÉTRICAS NA AMAZÔNIA: A RELAÇÃO DE AFETIVIDADE DOS ATINGIDOS COM OS LUGARES IMPACTADOS PELA UHE BELO MONTE NA CIDADE DE ALTAMIRA/PA

Bruno Alves dos Santos e Patrícia Barbosa Nunes.....07

Capítulo II

VIOLÊNCIA E CRIMINALIDADE: A DINÂMICA DO TERRITÓRIO E A ANÁLISE DOS HOMICÍDIOS NO BAIRRO DO CURUÇAMBÁ, ANANINDEUA-PA.

Robson Patrick Brito do Nascimento, Rafael Henrique Maia Borges e Clay Anderson Nunes Chagas.....16

Capítulo III

TERRITÓRIO, VIOLÊNCIA E CRIMINALIDADE: UMA ANÁLISE GEOGRÁFICA SOBRE O ÍNDICE DE HOMICÍDIOS NO BAIRRO DO PAAR EM ANANINDEUA-PA.

Rafael Henrique Maia Borges, Robson Patrick Brito do Nascimento, Clay Anderson Nunes Chagas e Denise Carla Melo Vieira.....30

Capítulo IV

PATRIMÔNIO E PAISAGEM NO CENTRO HISTÓRICO DE BELÉM ATRAVÉS DOS GRAFFITIS DO PROJETO R.U.A.

Benison Alberto Melo Oliveira.....41

Capítulo V

O ESPAÇO URBANO DE TERESINA: QUEM TROCA E DESTROCA

Eliethe Gonçalves de Sousa.....53

Capítulo VI

TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO EM SÃO LUÍS DO MARANHÃO: PROBLEMAS E POSSIBILIDADES DE REVERSÃO

Juan Guilherme Costa Siqueira e Antonio José de Araújo Ferreira.....66

Capítulo VII

UMA ANÁLISE DA MECANIZAÇÃO DAS SALINAS E O DECRÉSCIMO DA POPULAÇÃO TOTAL E URBANA DE MACAU/RN ENTRE 1970 E 2000

Iapony Rodrigues Galvão.....77

Capítulo VIII

URBANIZAÇÃO E ESPECULAÇÃO IMOBILIÁRIA: UMA REFLEXÃO SOBRE TAIS PROCESSOS EM LAGOA SECA-PB

Carla Ramona Vieira Sales, Valmir Bruno de Souza Aguiar e Mateus Araújo de Medeiros.....87

Capítulo IX

A DINÂMICA DO COMÉRCIO LOCAL: A FEIRA LIVRE DE AREIA-PB

Daniel de Souza Andrade, Sílvio César Lopes da Silva, Janaína Barbosa da Silva, Hiago Antonio Oliveira da Silva, Andréia Alves de Oliveira e Bruno Ferreira da Silva.....97

Capítulo X

A IMPORTÂNCIA DA PRESERVAÇÃO DO CENTRO HISTÓRICO DE SÃO LUÍS DO MARANHÃO COMO PATRIMÔNIO CULTURAL DA HUMANIDADE

Igor Breno Barbosa de Sousa e Jéssica Neves Mendes.....111

Capítulo XI

ENSINO SUPERIOR PÚBLICO E PRIVADO E SUAS IMPLICAÇÕES NA REESTRUTURAÇÃO DO ESPAÇO URBANO DE CAJAZEIRAS – PB

Joaquim Alves da Costa Filho e Josias de Castro Galvão.....124

Capítulo XII

MOBILIDADE DO CAPITAL E DA FORÇA DE TRABALHO E OS PROCESSOS TERRITORIAIS NA CIDADE DE VITÓRIA DA CONQUISTA – BA

Miriam Cléa Coelho Almeida e Ana Elizabeth Santos Alves.....144

Capítulo XIII

GEOGRAFIA E ESPACIALIZAÇÃO DA MORTE

Ivanaíla de Jesus Sousa e Francisco Gomes Ribeiro Filho.....155

Capítulo XIV

REESTRUTURAÇÃO SOCIOECONÔMICA E SEGREGAÇÃO RESIDENCIAL NA ÁREA CENTRAL DE NOVA IGUAÇU

Gabrielle de Souza Frade.....175

Capítulo XV

ZONA CULTURAL PRAÇA DA ESTAÇÃO - CULTURA COMO ISCA DA GENTRIFICAÇÃO: DESAFIOS PARA UMA GESTÃO PÚBLICA DA CIDADE PARA O CIDADÃO

Caroline Craveiro.....190

Capítulo XVI

MAPEAMENTO E ANÁLISE DA EXPANSÃO URBANA: UM ESTUDO SOBRE A REGIÃO METROPOLITANA DE CAMPINAS (SP)

Ederson Nascimento.....200

Capítulo XVII

NOTAS SOBRE OS IMPACTOS DA CONSTRUÇÃO DA RODOVIA FERNÃO DIAS NO ESPAÇO INTRAURBANO DE ALFENAS (MG), EM MEADOS DO SÉCULO XX

Gil Carlos Silveira Porto.....222

Capítulo XVIII

A IMPLANTAÇÃO DO IFNMG NO MUNICÍPIO DE ARINOS (MG):

A CONSTRUÇÃO DE UMA “NOVA” PAISAGEM URBANA.

Juliana Lopes Lelis de Moraes e Eduardo Henrique Modesto de Moraes.....233

Capítulo XIX

FRONTEIRA URBANA: A ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL E AS DISCREPÂNCIAS SÓCIOESPACIAIS EM TRÊS LAGOAS/MS.

José Antonio Dias Cavalcante, Luana Fernanda Luiz e Edima Aranha Silva.....247

Capítulo XX

PAISAGEM E PERCEPÇÃO DA CIDADE DE GOIÂNIA: UM ESTUDO DO IMAGINÁRIO URBANO A PARTIR DE PROCESSOS SOCIOSEMIÓTICOS

Gabriela Leles Amaral.....258

Capítulo XXI

A IMIGRAÇÃO HAITIANA PARA SANTA CATARINA: CONSIDERAÇÕES GERAIS

Yuri Lima Perotto, Fábio Napoleão e Lucas dos Santos Ferreira.....274

Capítulo XXII

CONSIDERAÇÕES SOBRE O PROGRAMA DE ACELERAÇÃO DO CRESCIMENTO EM SANTA CATARINA

Julia Silva, Lucas dos Santos Ferreira e Fabio Napoleão.....283

Capítulo XXIII

INTERPRETAÇÕES GEOGRÁFICAS DO ESPAÇO RURAL E URBANO A PARTIR DA LEGISLAÇÃO BRASILEIRA

Gabriel Bias Fortes, André Lopes de Souza e Fernando Souza Damasco.....296

Capítulo XXIV

PANORAMA GEOGRÁFICO SOBRE O PORTO DE ALGECIRAS - ESPANHA

Larissa Marchesan, Lucas dos Santos Ferreira e Livia de Souza Carvalho Selhane.....311

Sobre o organizador.....321

Sobre os autores.....322

**USINAS HIDRELÉTRICAS NA AMAZÔNIA: A RELAÇÃO DE
AFETIVIDADE DOS ATINGIDOS COM OS LUGARES
IMPACTADOS PELA UHE BELO MONTE NA CIDADE DE
ALTAMIRA/PA**

Bruno Alves dos Santos
Patrícia Barbosa Nunes

USINAS HIDRELÉTRICAS NA AMAZÔNIA: A RELAÇÃO DE AFETIVIDADE DOS ATINGIDOS COM OS LUGARES IMPACTADOS PELA UHE BELO MONTE NA CIDADE DE ALTAMIRA/PA

Bruno Alves dos Santos

Universidade Federal do Pará

Altamira – PA

Patrícia Barbosa Nunes

Universidade Federal do Pará

Altamira – PA

Resumo: Os atingidos por construções de usinas hidrelétricas tendem a carregar um sentimento de perda de parte de sua história por toda a sua existência, visto que, a implantação de uma hidrelétrica, geralmente provoca alterações no meio ambiente físico, econômico, sociocultural e socioespacial e que nenhuma indenização ou remanejamento reconstituirá. Sendo assim, não é diferente com os atingidos pela construção da UHE Belo Monte. Dessa forma, este trabalho trata das relações de afetividade dos atingidos com os lugares impactados em razão da construção da Usina hidrelétrica de Belo Monte no rio Xingu, sobre tudo, os impactados da área diretamente afetada no núcleo urbano da cidade de Altamira/PA. O objetivo deste trabalho foi estudar a relação dos envolvidos com os lugares impactados em consequências da UHE Belo Monte. Os resultados mostra que, as pessoas atingidas tendem a carregar um sentimento de perda de parte de sua história, sendo que, as lembranças do outrora virarão memórias, pois, passarão a ser um mecanismo de se recontar histórias do que não se vive mais, haja vista que, os laços afetivos com o lugar são muito valiosos em uma comunidade e que a perda de seu lugar de moradia, de suas relações sociais são características evidenciadas com a realidade dos entrevistados.

Palavras-chave: Hidrelétrica, Atingidos, Lugar.

1. INTRODUÇÃO

Atualmente, dentre as muitas fontes energéticas exploradas, a hidroeletricidade se destaca por ser resultante da força da água, um recurso em abundância e de grande disponibilidade na Amazônia, principalmente no rio Xingu, o que permite sua utilização à jusante.

Embora seja uma das mais econômicas e promissoras fontes de energia, entre as alternativas energéticas, a implantação de uma hidrelétrica, geralmente provoca alterações e transformações no meio ambiente físico, sociocultural, socioespacial e econômico, e nenhuma indenização ou remanejamento reconstituirá.

Para Silva e Silva (2012), as usinas hidrelétricas são projetos que visam à apropriação e à reprodução do espaço sob uma ótica lucrativa e exploratória dos

recursos naturais, os quais ignoram as populações que ali vivem e possuem vínculo imaterial com a área a ser impactada.

Dentre os impactos sociais ocasionados pela construção de um empreendimento hidrelétrico está o deslocamento compulsório da população da área a ser impactada, que se caracteriza pela fragmentação das relações de pertencimento dos atingidos com o seu lugar de moradia e com os elementos que fazem parte do seu modo de vida.

Neste contexto, a cidade de Altamira-PA, está passando por transformações ambientais e sociais drásticas. Grande parte dessas transformações deve-se a construção da UHE Belo Monte, afetando diretamente a população local, no que diz respeito à relação de afetividade com o lugar de vivência, visto que, as mesmas foram remanejadas ou realocadas para outros locais da cidade, sejam os reassentamentos urbanos coletivos (RUC's) ou outros lugares. Novas relações se estabelecerão no novo lugar a migrar e as lembranças do outrora virarão memórias, pois, passarão a ser um mecanismo de se recontar histórias do que não se vive mais (Borges; Silva, 2011).

Portanto, é importante valorizar o papel do lugar, conforme Relph (1979) destaca, o lugar está intrinsecamente ligado a dois aspectos: identidade e pertencimento aos ambientes. Neste caso lugar não se refere a objetos e atributos das localizações e sim ao tipo de experiência e envolvimento com o mundo, a necessidade de raízes e de segurança.

Neste sentido, Tuan (1980) afirma que:

o conceito de lugar é entendido como o elo afetivo entre a pessoa e o lugar ou ambiente físico que inclui os laços afetivos dos seres humanos com o ambiente material, percebidos através de experiências e percepções. Portanto, o lugar pode ser definido como o espaço dotado de função e valor.

Cada sociedade e indivíduo pode estabelecer, para com o espaço vivido, uma relação que envolve funções práticas, criando lugares como de trabalho, de moradia, de lazer ou de descanso, e também uma relação valorativa envolvendo questões subjetivas e afetivas, nascendo assim, os lugares de memória, lugares queridos e também lugares de repulsa e ressentimento.

Dessa forma, este trabalho trata das relações de afetividade dos atingidos com os lugares impactados em razão da construção da Usina Hidrelétrica de Belo Monte no rio Xingu, sobre tudo, os impactados da área diretamente afetada no núcleo urbano da cidade de Altamira/PA.

2. OBJETIVO

As pessoas atingidas por construções de hidrelétricas tendem a carregar um sentimento de perda de parte de sua história por toda a sua existência, assim sendo,

não é diferente com os atingidos pela construção da UHE Belo Monte na cidade de Altamira/PA.

Diante do disposto, o objetivo deste trabalho foi estudar através de pesquisas em bibliografias pertinentes e de trabalho de campo, a relação de afetividade dos atingidos com os lugares impactados em consequências da construção da UHE Belo Monte.

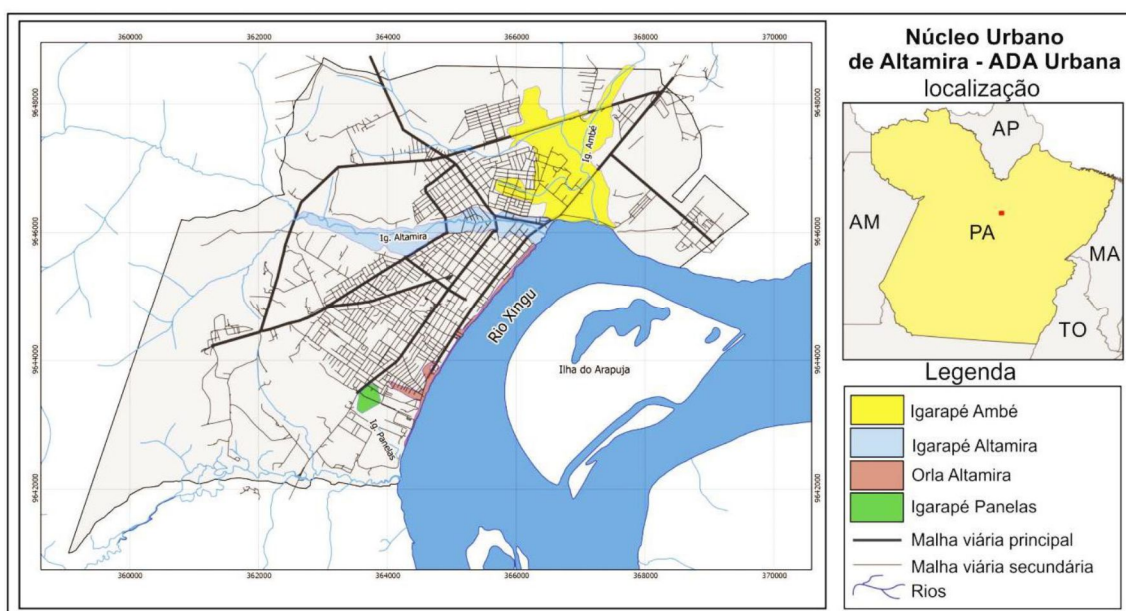
3. METODOLOGIA

A metodologia consistiu de pesquisa e leituras de bibliografias pertinentes sobre o tema em questão, para embasamento teórico-metodológico e através de trabalho de campo com realização de entrevistas a partir de um roteiro de questões semiestruturadas desenvolvido com 28 pessoas que foram atingidas pela construção da UHE Belo Monte na cidade de Altamira-PA. Os dados foram processados em planilha do Excel 2010 e analisados em tabela e gráficos, apresentando assim os principais resultados.

A área de estudo deste trabalho, localiza-se na área diretamente afetada do núcleo urbano da cidade de Altamira, Estado do Pará e que está compreendida na região fisiográfica do vale do Xingu. Sua área, segundo o IBGE, é de 159.533,401 Km², um dos maiores municípios do mundo, com uma população segundo o Censo Demográfico do IBGE de 2010 de 99.075 habitantes e estimada em 2016 de 103.938 habitantes (IBGE Cidades).

Abaixo mapa de localização da área diretamente afetada na cidade de Altamira/PA de onde os atingidos deste estudo foram remanejados ou realocados para outros lugares da cidade.

Figura 1: Mapa da Área diretamente afetada-ADA



Fonte: Base cartográfica do IBGE (2011) e Norte Energia S.A (2012)

4. RESULTADOS E DISCUSSÕES

A relação de afetividade que os sujeitos desta pesquisa desenvolvem com o lugar, ocorre em virtude de esses voltarem para ele munidos de interesses predeterminados, ou melhor, dotados de uma intencionalidade.

Os lugares só adquirem identidade e significado através da intenção humana e da relação existente entre aquelas intenções e os atributos objetivos do lugar, ou seja, o cenário físico e as atividades ali desenvolvidas (RELPH, 1979).

Como conceitua Tuan (1980, p. 110), os sentimentos que um ser social ou cultural pode ter em relação aos lugares são os de topofilia e seu oposto o de topofobia. O sentimento topofílico pode ser definido como “[...] o elo afetivo entre a pessoa e o lugar ou ambiente físico. Difuso como conceito, vivido e concreto como experiência pessoal”, já o conceito de topofobia seria o sentimento de aversão a determinados ambientes.

Diante do disposto, o presente trabalho procurou saber os lugares onde os sujeitos entrevistados moravam antes do início da construção da UHE Belo monte. A tabela 1 mostra os lugares (bairros) aos quais os 28 entrevistados residiam antes da construção da UHE Belo Monte, sendo que, 18 moravam no Baixão do Tufi, 5 no Açaizal, 3 nas Olarias e 2 na rua da Peixaria, locais esses que foram afetados pelo empreendimento da UHE Belo Monte, portanto, sendo remanejados ou realocados para outros lugares da cidade.

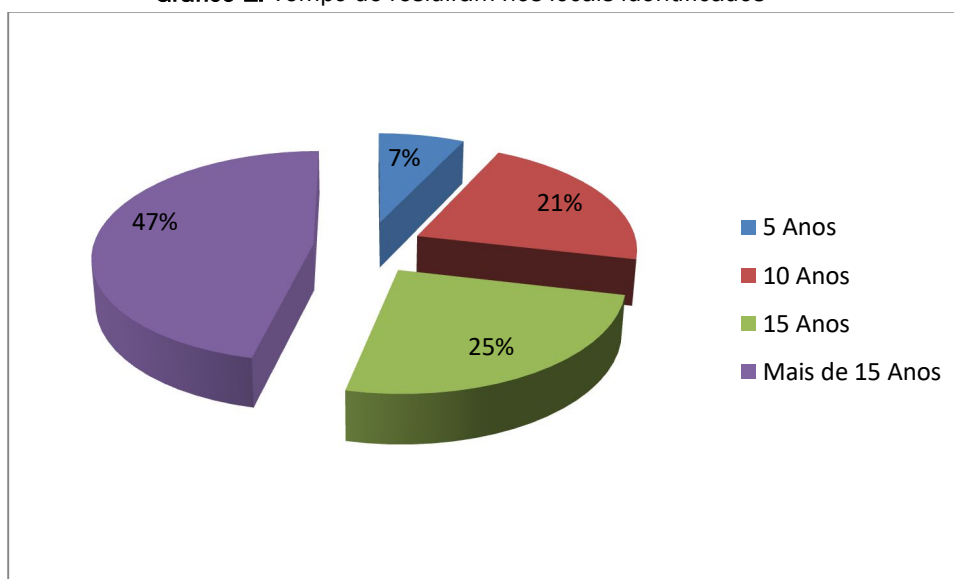
Tabela 1: Lugares onde os entrevistados residiam antes da UHE Belo Monte

<i>Lugares</i>	<i>Quantidade</i>
Baixão do Tufi	18
Açaizal	5
Olaria	3
Peixaria	2

Fonte: Pesquisa de campo, 2016.

Identificados os lugares onde os sujeitos da pesquisa moravam, procurou-se saber então, quanto tempo os mesmos residiram nesses lugares. Na análise do gráfico 1, observa-se que, a maioria dos entrevistados residiram a mais de 10 anos nos lugares afetados pela construção da UHE, sendo que, 47% dos sujeitos da pesquisa moravam a mais de 15 anos nesses locais.

Gráfico 1: Tempo de residiram nos locais identificados



Fonte: Pesquisa de Campo, 2016.

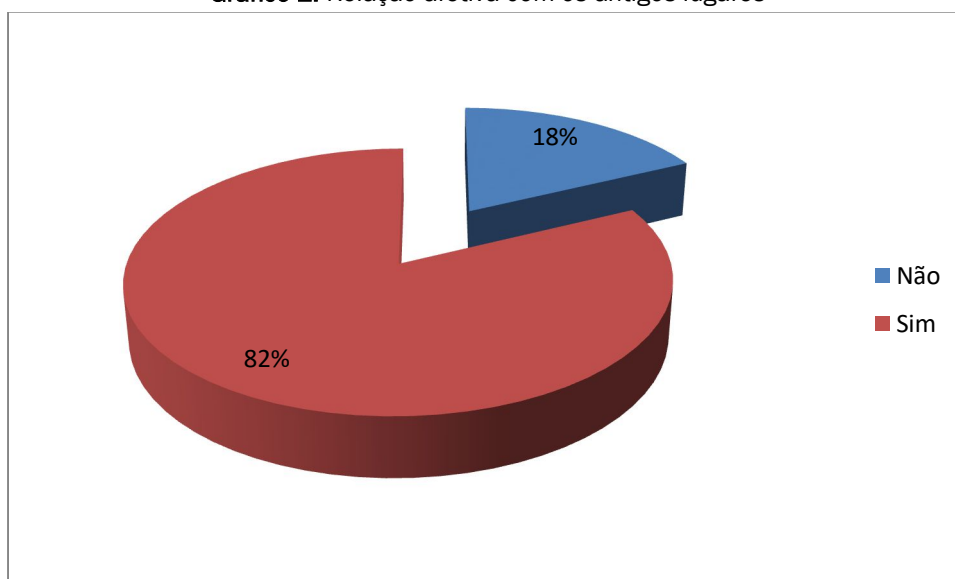
Assim, houve a perda de um lugar onde se construía uma identidade, não podendo ser revertida em uma nova estruturação identitária a partir do momento em que esse grupo tem consciência dos efeitos negativos dos impactos gerados com construção da UHE Belo Monte sobre as suas vidas.

A perda de seu lugar de moradia, de suas relações sociais são características evidenciadas com a realidade dos entrevistados. Portanto, trata-se na realidade de, referencias afetivas as quais desenvolveram ao longo de suas vidas a partir da convivência com o lugar e com o outro e que as perdas jamais serão recompensadas.

A pesquisa também procurou saber se os entrevistados possuem relação afetiva com o antigo lugar. Muitos disseram que tem boas lembranças, visto que, sempre viveram ali, e ali criaram seus filhos, tendo uma história de vida com o lugar outrora afetado.

Nas palavras de Buttimer (1985, p. 228), “lugar é a somatória das dimensões simbólicas, emocionais, culturais, políticas e biológicas”. Neste caso, as falas dos entrevistados estão carregadas de sensações emotivas principalmente porque eles se sentiam seguros e protegidos onde residiam.

Gráfico 2: Relação afetiva com os antigos lugares



Fonte: Pesquisa de campo, 2016.

O resultado analisado no gráfico 2 evidencia-se que, 82% dos sujeitos desta pesquisa possuem uma relação afetiva com os lugares impactados pela UHE Belo Monte, relação essa que nenhuma indenização ou remanejamento reconstituirá o cotidiano da população atingida, mesmo com as novas relações que se estabelecerão no novo lugar ao qual migraram, sendo que, as lembranças do outrora virarão memórias, histórias do que não se vive mais no cotidiano.

Rezende (2002) afirma que, os aspectos simbólicos dos indivíduos que são atingidos por um empreendimento hidrelétrico são caracterizados como um dano imaterial, que afeta bens incorpóreos das pessoas, como seus sentimentos, afetividade e seu psíquico.

Neste sentido, trata-se de uma identidade que se constrói em face do sentimento relativo a uma situação de expropriação, mas que se define também enquanto perda da história construída em um determinado lugar, sendo ela de pertencimento e afetividade, visto que, os sujeitos entrevistados têm nas memórias de uma existência que não existirá mais nesses antigos lugares.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com base nas atividades desenvolvidas e executadas neste trabalho, chega-se a conclusões relevantes para a compreensão da complexidade dos fatos do ponto de vista perceptivo, relacionados ao estudo de caso da implantação da usina hidrelétrica de Belo Monte com remanejamento ou relocação da população afetada.

Nesta perspectiva, o resultado mostra que as pessoas atingidas tendem a carregar um sentimento de perda de parte de sua história por toda a sua existência. Embora, o novo lugar e toda a sua estrutura possa oferecer mais confortos e vantagens no que se refere à qualidade de vida, os laços afetivos com o lugar são

muito valiosos em uma comunidade e, no entanto, as perdas se fazem irreparáveis, sem mecanismos de compensação, tornando-se problemas que às vezes passam sem a devida análise pela sociedade, mas que podem gerar problemas por várias gerações.

Como sugestão em projetos dessa natureza, devem ser desenvolvidos recursos ainda inexistentes para amenizar a geração de impactos, uma delas, indispensável é a criação de atrativos para que a população não se disperse na fase de transição e remanejamento.

Portanto, diante do que discutimos neste trabalho, não é difícil concluir que ao se construir uma hidrelétrica, em especial ao impactar uma cidade, como o caso de Altamira/PA, de alguma maneira se está apagando uma parte do passado da população local.

REFERÊNCIAS

BORGES, R. S.; SILVA, V. P. **USINAS HIDRELÉTRICAS NO BRASIL: a relação de afetividades dos atingidos com os lugares inundados pelos reservatórios.** Revista Caminhos da Geografia, Uberlândia: v. 12, n. 40. 2011, p. 222 - 231.

BUTTNER, A. **Aprendendo o dinamismo do mundo vivido.** In: CHRISTOFOLETTI, Antônio Carlos (Org.). *Perspectivas da Geografia.* São Paulo: Difel, 1985. p. 165-193.

IBGE. INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICAS. Disponível em: <<http://www.cidades.ibge.gov.br>>. Acesso em 28/02/2017.

RELPH, E. C. **As Bases Fenomenológicas da Geografia.** Geografia, v. 4, n. 7, p. 1-25, 1979.

Rezende, L. P. *Dano moral e licenciamento ambiental de barragens hidrelétricas.* Curitiba: Juruá, 2002.

SILVA, R. G. S.; SILVA, V. de P. **Os atingidos por barragens: reflexões e discussões teóricas e os atingidos do Assentamento Olhos D'Água em Uberlândia-MG.** *Sociedade & Natureza*, 23(3), 397-408, 2012.

TUAN, Y. **Topofilia: um estudo da percepção, atitudes e valores do meio ambiente.** São Paulo: DIFEL. 1980.

Abstract: Those affected by hydroelectric power plant constructions tend to carry a sense of loss of part of their history throughout their existence, it can be observed that the implantation of a hydroelectric plant usually causes changes in the physical, economic, socio-cultural and socio-spatial environment Indemnification or relocation

shall reconstitute. Therefore, it is not different with those affected by the construction of the Belo Monte HPP. In this way, this work deals with the affective relationships of those affected with the impacted places due to the construction of the Belo Monte Hydroelectric Power Plant on the Xingu River, above all, people impacted in the area directly affected in the urban nucleus of the city of Altamira / PA. The objective of this work was the relation of those involved with the places impacted by the consequences of Belo Monte HPP. The result shows that people affected tend to carry a sense of loss of part of their history, and memories of the past will become memories, therefore, will become a mechanism to retell stories of what is no longer lived, Affective ties with the place are very valuable in a community and that the loss of their place of residence, their social relations are characteristic evidenced with the reality of the interviewees.

Keywords: Hydropower, Affected, Place.

**VIOLÊNCIA E CRIMINALIDADE: A DINÂMICA DO
TERRITÓRIO E A ANÁLISE DOS HOMICÍDIOS NO BAIRRO
DO CURUÇAMBÁ, ANANINDEUA-PA**

Robson Patrick Brito do Nascimento
Rafael Henrique Maia Borges
Clay Anderson Nunes Chagas

VIOLÊNCIA E CRIMINALIDADE: A DINÂMICA DO TERRITÓRIO E A ANÁLISE DOS HOMICÍDIOS NO BAIRRO DO CURUÇAMBÁ, ANANINDEUA-PA

Robson Patrick Brito do Nascimento

Universidade do Estado do Pará

Belém - PA

Rafael Henrique Maia Borges

Universidade do Estado do Pará

Belém - PA

Clay Anderson Nunes Chagas

Universidade do Estado do Pará / Universidade Federal do Pará

Belém - PA

Resumo: O presente artigo consiste em uma abordagem geográfica sobre a violência urbana, em especial, os homicídios. A geografia através de seus conceitos de espaço e território, além de seu entendimento cartográfico, possibilita um estudo das relações de poder entre os agentes que disputam o controle do território, assim, é possível analisar a dinâmica da criminalidade através do campo de força dos diversos agentes territoriais que buscam o controle e domínio da cidade. A pesquisa tem como objetivo analisar os índices de Homicídios no bairro do Curuçambá, no município de Ananindeua-Pará no ano de 2015. Metodologicamente, utilizou-se do levantamento de dados documentais e bibliográficos, bem como da realização de trabalhos de campo. O artigo se divide em três momentos importantes. O primeiro consiste na abordagem sobre o processo de produção do espaço no município de Ananindeua, em especial no bairro do Curuçambá. No segundo momento, realiza-se uma abordagem território, violência e criminalidade. Por fim serão feitas análises gráficas dos homicídios e de sua cartografia.

Palavras Chaves: Criminalidade; Violência Urbana; Homicídios; Território; Curuçambá-Pará.

INTRODUÇÃO

A violência urbana vem sendo discutida há algum tempo por diversas áreas do conhecimento científico, e mais recentemente pela geografia que busca entender a dinâmica da criminalidade a partir das relações entre os diversos agentes territoriais. Um dos principais instrumentos de análise da criminalidade vem sendo a utilização de ferramentas cartográficas, que nos permitem visualizar o seu comportamento espaço-territorial (SANTOS, VIEIRA, CHAGAS, 2015).

O crime interfere de forma direta no cotidiano de grande parte da sociedade de diversas formas, por exemplo, através da sensação de medo gerada, que leva a busca por estratégias de defesa e de “segurança”, principalmente, através de muros, grades e o receio a determinados locais em horários específicos (SOUZA, 2008). Dentre os tipos de crime, apresenta-se um dos mais violentos e extremos que

ameaça a vida humana e que abordaremos na presente pesquisa: O homicídio. Apesar de possuir diversas tipificações, iremos tratar o homicídio, de modo geral.

Analisar o presente tema a partir do viés geográfico nos permite ter a compreensão de quais fatores contribuem para os elevados índices de homicídios nos últimos anos presente principalmente nas médias e grandes cidades, como é o caso da Região Metropolitana de Belém, em especial o município de Ananindeua.

A pesquisa tem como objetivo analisar as dinâmicas de homicídios no bairro do Curuçambá, em Ananindeua-Pará, no ano de 2015. Para isso se realizou um estudo entre produção do espaço urbano, território, violência e criminalidade.

A metodologia aplicada consistiu em um levantamento bibliográfico, tendo como principais conceitos geográficos, o espaço, território, além dos conceitos de violência, crime e criminalidade. Realizou-se trabalhos de campo com aplicação de entrevistas aos moradores do bairro, comerciantes, representantes de entidades religiosas e lideranças comunitárias. Para o levantamento documental utilizou-se o banco de dados do IBGE (produção cartográfica) e da Secretaria Adjunta de Inteligência e Análise Criminal - SIAC, as informações sobre registros de homicídios no ano de 2015, tais dados nos possibilitou criar, as manchas criminais de homicídios – *hot spot*, que nos ajudou a fazer as análises da cartografia do crime.

O presente artigo se divide em três partes, a primeira consiste no estudo da produção do espaço urbano, em especial a do município de Ananindeua e do bairro Curuçambá. No segundo momento, trataremos a discussão sobre território, violência e criminalidade. Por fim, analisaremos a cartografia dos homicídios nos anos de 2015.

1. PRODUÇÃO DO ESPAÇO

O espaço pode ser compreendido como um conjunto de características determinadas socialmente através de múltiplos agentes, que o configuram de acordo com as suas ações, baseadas em interesses políticos, econômicos e, sobretudo, sociais. O espaço, dentre eles, o urbano, pode ser produzido por vários agentes, seja pelo Estado, proprietários de terra e pelo mercado imobiliário, que, comumente, tem como resultado desigualdades socioespaciais (CORRÊA, 1995).

O espaço urbano é produto das diversas formas de uso das terras urbanas, é o espelho das funcionalidades que a elas são atribuídas, sendo um espaço fragmentado, porém que mantém suas partes articuladas, através dos fluxos, como de pessoas, mercadorias, rendas e ideologias (CORRÊA, 1995). Mais especificamente, a sua produção, é influenciada diretamente pela dinâmica capitalista, que objetiva, primordialmente, a acumulação do capital. Assim, o espaço, em suma, torna-se condição necessária para a realização do processo produtivo, como a criação de mercadorias, trocas e o próprio consumo. (CARLOS, 2016).

Nesse sentido, frequentemente, as cidades, enquanto resultado dessa produção, são marcadas por disparidades sociais e espaciais, que se manifestam em muitos casos, na forma de uma precarização nos equipamentos urbanos, como

o abastecimento de água, serviço de esgotos e energia elétrica, além de deficiências nos mecanismos comunitários, como os da educação, do lazer e da saúde. Comuns, normalmente, às periferias das cidades.

Ao se falar do bairro do Curuçambá, faz-se necessário tratar da cidade de Belém, pois esta influência diretamente suas dinâmicas. O município belenense é próximo a Ananindeua e a sua expansão urbana e demográfica foi influenciada diretamente ao crescimento da cidade de Belém (SANTOS, 2012).

O surgimento da Região Metropolitana de Belém - RMB está diretamente ligado as políticas de desenvolvimento da capital paraense. Por isso a partir da década de 1970 as ações de desenvolvimento, financiadas pelo governo federal tiveram como alguns de seus resultados a criação do Distrito Industrial de Ananindeua, além do surgimento de conjuntos habitacionais e de outras formas de habitações, que não possuíam o planejamento necessário, no qual chamamos de espaços periféricos.

Tais áreas são reflexos do processo de metropolização, como observamos:

Nas cidades assimiladas ao processo de metropolização, a ocupação de áreas assume as mais diversas formas de realização do urbano, sendo a ocupação espontânea a face mais visível e contraditória. Comumente denominadas de “invasão”, essas formas de ocupação negam as políticas de planejamento urbano, propostas no discurso do processo de metropolização, forçando o Estado gestor a assumir sua face contraditória na regulação e deixando evidente no tecido urbano as condições sociais de classe (BRITO; MOTA, 2013, p. 140).

Outro fator determinante para se compreender os espaços periféricos é o estudo populacional. Nesse sentido, a crescente demográfica do município de Ananindeua se deu, basicamente, a partir das políticas voltadas ao crescimento da capital paraense, como a modernização promovida pela indústria, que gerou um inchaço populacional em Belém. O que levou um elevado índice de pessoas a residir em Ananindeua, tornando-a uma das mais populosas do Estado do Pará, de forma acelerada e desigual. (BRITO; MOTA, 2013).

Tabela 01: População Total, por Gênero, Rural/Úrbana - Ananindeua – PA (1991-2010)

População	População (1991)	População (2000)	População (2010)
População Total	244.442	393.569	471.980

Fonte: PNUD, Ipea e FJP apud Atlas do Desenvolvimento Humano do Brasil (2015). Modificado pelos autores.

O rápido crescimento populacional, fez com que muitas pessoas procurassem nas zonas periféricas, sua moradia, tendo em vista, que nem todos possuíam condições financeiras para morar no centro urbano. Nesse sentido o processo de urbanização Ananindeuense foi marcado pela periferização, que pode ser entendido como um espaço produzido em torno do que chamamos de centro, com características precárias nos serviços públicos. (FREITAS, 2007).

O processo de ocupação do bairro do Curuçambá é marcado predominantemente por moradias espontâneas, onde o poder público não consegue efetivar políticas públicas de forma eficaz, a exemplo disso podemos apontar a falta de iluminação nas vias públicas, saneamento básico, educação, saúde e segurança pública. O bairro apresenta diversas carências nos setores sociais, pois dificilmente os moradores enxergam as políticas públicas voltadas a sociedade, e o bem estar social é praticamente inexistente

A ação preventiva do crime, em especial os homicídios está vinculado ao aparelho do Estado, porém é necessário ter a compreensão de que o mesmo não consegue gerir o território de forma hegemônica, assim é perceptível a territorialização de grupos que não estão amparados por lei. Sendo assim, é necessário a maior articulação entre diversos setores públicos e privados, como os da educação, do esporte e do lazer, além da própria segurança.

2. TERRITÓRIO, VIOLÊNCIA E CRIMINALIDADE.

Ao trazermos a discussão de território é contundente sabermos algumas das principais definições de poder e da violência, tendo em vista entender as suas dinâmicas na sociedade. O que é necessário, diante da existência de diversos fatores que influenciam a criminalidade e o aumento de suas taxas.

De maneira inicial, é importante que se tenha a compreensão do poder, que é inerente ao território. O poder pode ser entendido de duas formas: a primeira consiste no poder institucional do Estado. Essa característica consiste no poder através das instituições e das leis e os códigos de controle social, permitindo o estabelecimento das relações no território através das políticas públicas vinculadas ao Estado. A segunda característica remete a ideia das relações sociais que se escondem por trás do poder institucional, ou seja, o poder que está ligado diretamente às relações dos agentes territoriais (RAFFESTIN, 1993).

Um exemplo disso seria a territorialidade do tráfico de drogas que se consolida através da precariedade da ação do Estado nessas áreas, como a do tráfico de drogas, por exemplo, que passam a estipular as suas normas e leis de acordo com seus anseios, baseada no exercício do poder, através das suas ferramentas e seus instrumentos.

A precariedade da ação do Estado no seu exercício de poder podem se expressar através de baixos índices de escolaridade e da falta de infraestrutura urbana como: saúde, pavimentação e iluminação das ruas e por fim a segurança pública. Assim, sustenta-se a ideia que o espaço e o território apresentam peculiaridades que permitem o surgimento de novas relações de poder, por grupos que podem estar ligados diretamente a criminalidade. Sendo assim é perceptível que diversos fatores sociais podem interferir de forma latente na configuração da criminalidade:

Podemos apontar diversos fatores dentro do espaço urbano que podem contribuir para o aumento da violência, como exclusão social, pobreza e

favelização, que se apresentam intensamente em áreas periféricas, desvalorizadas e abandonadas pelo poder público, tornando assim o ambiente propício para difusão e estabelecimento da criminalidade (CHAGAS, 2014).

Outro fator que é necessário são as dinâmicas do crime que pode estar atrelada de alguma com a violência. Ela pode se consolidar de várias de formas podendo está atrelada ou não ao território e as relações de poder. Partindo da ideia que a violência é inerente as relações no espaço, pode-se entender que esse processo se dá quando ocorre uma perturbação das regras que ordenam o mesmo espaço e assim podem resultar atitudes dos agentes que estão naquele meio.

Violência vem do latim *violentia*, que remete a *vis* (força, vigor, emprego de força física ou os recursos do corpo em exercer a sua força vital). Esta força torna-se violência quando ultrapassa um limite ou perturba acordos tácitos e regras que ordenam relações, adquirindo carga negativa ou maléfica. É, portanto, a percepção do limite e da perturbação (e do sofrimento que provoca) que vai caracterizar um ato como violento, percepção esta que varia cultural e historicamente (ZALUAR, 1999).

A violência é entendida como ferramenta que busca a formação de pessoas obedientes a suas leis, sendo assim a finalidade da mesma é regir e obter o controle da população (FOCAUT, 2004). Basicamente, é assim que as dinâmicas de territórios em espaço periféricos se dão, criam-se normas, impende-se o tráfego de pessoas em determinados horários, cobra-se, inclusive, pedágios em alguns casos.

A violência pode ser caracterizada de diversas formas e por vários agentes que podem utiliza-se da mesma como instrumento de dominação ou para a imposição do controle de onde se apresenta uma fragilidade do poder (ARENDETT, 1969). Isso é muito utilizado pelos agentes referente ao tráfico de drogas que buscam o controle através da criminalidade.

Partindo das ideias de Melo (2012) a criminalidade não está definida no código penal brasileiro, mas podemos entender o seu significado através do crime, pois o mesmo é qualificado como qualquer ação ou omissão proibida por lei. Dessa forma podemos entender a criminalidade e a forma que os crimes se configuram no espaço.

3. O BAIRRO DO CURUÇAMBÁ E OS ÍNDICES DE HOMICÍDIOS

Ao se conceituar brevemente o poder, a violência e a criminalidade, faz-se importante tratar do território. O geógrafo Hasbaert (2004) define em seus estudos o território a partir de diferentes enfoques, mas especialmente, baseia-se em três principais. O primeiro consiste na relação política e jurídica, onde o território é visto como um espaço delimitado e controlado, sobre o qual se exerce um determinado poder, especialmente o de caráter estatal. No segundo momento ele pode ser analisado pelo caráter cultural e simbólico. A terceira faceta do território destaca a

territorialização na sua perspectiva materialista, sendo ela um produto do embate entre as classes sociais e a relação do capital e produção.

Tabela 02: Distribuição dos Homicídios na cidade de Ananindeua - 2013-2015 (as maiores taxas)

BAIRROS	2013	2014	2015	TOTAL (2013-15)
Icui	38	42	44	124
Curuçambá	25	21	33	103
Distrito Industrial	33	37	28	98
Paar	17	22	17	86
Cidade Nova	29	28	28	79
Coqueiro	13	19	15	56
Jaderlândia	21	19	11	51
Águas Lindas	35	27	41	47
Total de homicídios nos oito bairros pesquisados (2013-2015)				644
ANANINDEUA	332	327	350	1.009
PARÁ	3.460	3.596	3.735	10.791

Fonte: Secretaria de Segurança Pública e Defesa Social do Estado do Pará, 2016.

Elaboração: Pesquisa Pensada a Segurança Pública, Grupo N2, UFPA/SENASP, 2016.

As informações fornecidas pela Secretaria de segurança pública também nos mostram o número de homicídios registrados, por isso é importante trazer a abordagem sobre esses índices, pois é necessário que se tenha o conhecimento de quantas pessoas são vítimas desse crime violento.

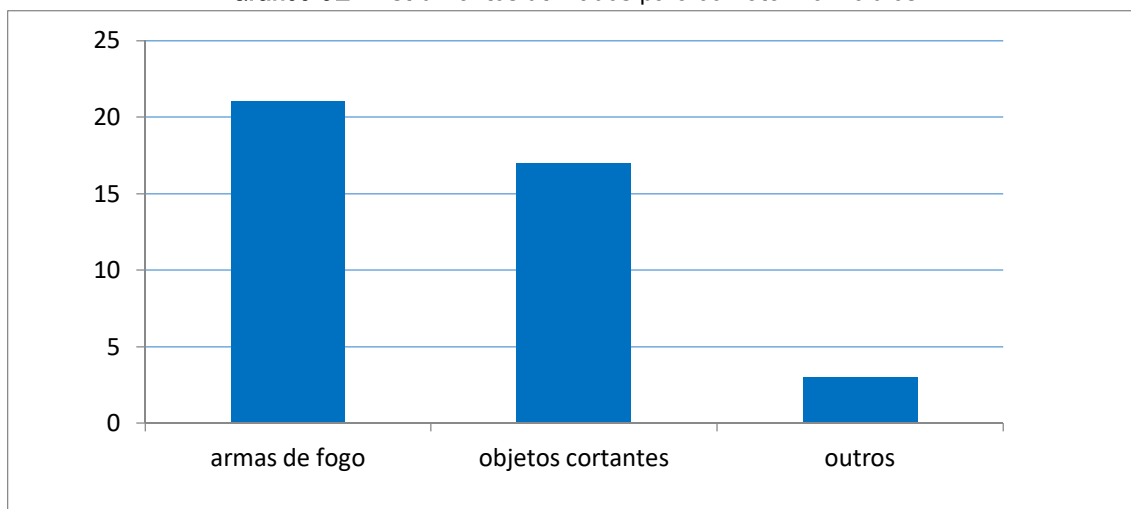
O crime no bairro do Curuçambá se dá de diversas formas, seja através de furtos, roubos, arrombamentos e por homicídios. Diante dessa realidade, moradores relatam que as execuções podem estar atreladas a práticas de crime no bairro principalmente os que assaltam, ou possui alguma dívida no tráfico de drogas:

Já existiram muitos casos de homicídios aqui no nosso bairro e muitas vezes as pessoas estavam envolvidas com assaltos, tráficos e até mesmo com morte de policiais (**morador do bairro Curuçambá**).

Por ser um bairro de periferia, os índices, ele tem índices de escolaridade, saúde e segurança baixos. Desemprego elevado e isso gera uma saída pra quem não tem acesso a isso (...) o tráfico se torna uma saída para essas pessoas e isso gera mortes, assaltos e rixas (**moradora do bairro Curuçambá**).

O homicídio é o substantivo masculino que significa o ato de matar uma pessoa, que seja de forma voluntária ou involuntária. Os motivos são muito variados, mas o que podemos analisar são os instrumentos utilizados para a prática desta ação como mostra o gráfico a seguir:

Gráfico 01 - instrumentos utilizados para cometer homicídios

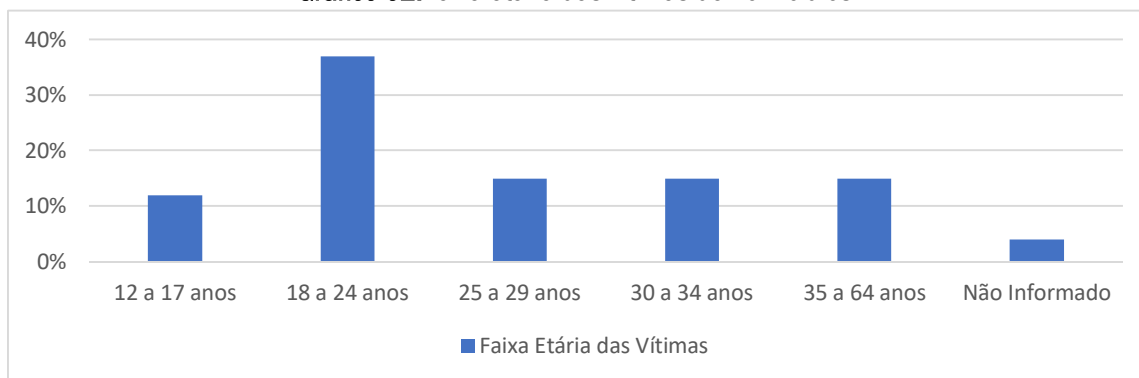


Fonte: Secretaria de Segurança Pública- SEGUP/PA

As armas são utilizadas como instrumentos que tiram a vida do indivíduo, além de promover a intimidação ou o controle de tal situação. O homicídio pode ser resultado da ação do poder dos agentes que através da violência estabelece a relação de controle diante de qualquer situação extrema.

As entrevistas analisadas afirmam que no bairro as pessoas que são vítimas de homicídios na maioria dos casos são jovens, o que fica ainda mais evidente ao se analisar os seguintes dados:

Gráfico 02: faixa etária das vítimas de homicídios



Fonte: Secretaria de Segurança Pública – SEGUP/PA.

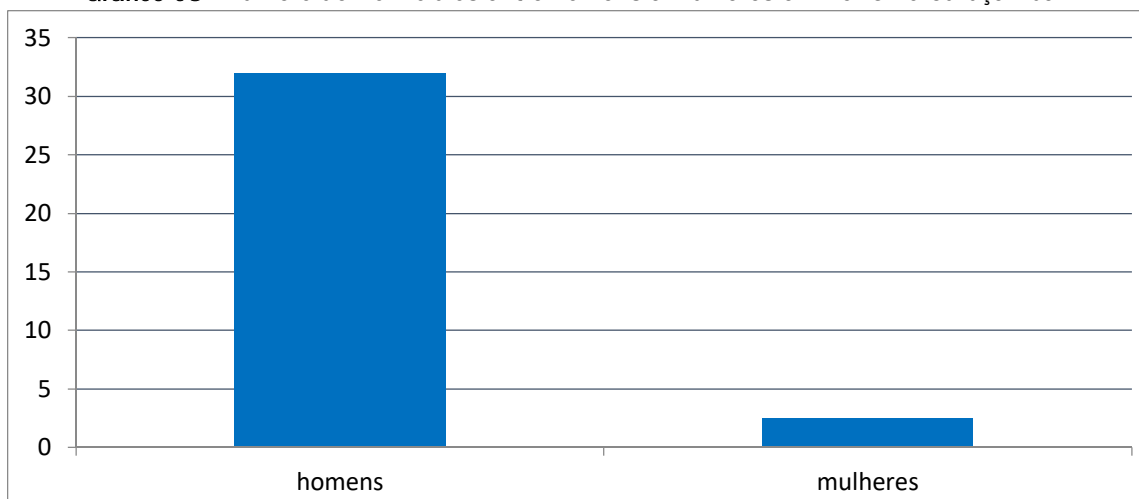
Ao traçarmos o estudo da faixa etária das vítimas é visível que a parcela mais atingida pelos homicídios são os adultos de 18 a 24 anos, que na maioria das vezes não apresenta elevado grau de escolaridade e possuem poucas oportunidades para conseguir vaga no mercado de trabalho.

A falta de oportunidades de profissionalismo na juventude está relacionada principalmente a exclusão social, já que os indivíduos não apresentam equidade nas políticas públicas. Essa disparidade socioeconômica em muitos casos causa o que chama-se de evasão escolar. Pois a juventude está vinculada a baixa estrutura das

escolas e a falta de incentivo com medidas de inclusão, isso torna a juventude presas fáceis para o mundo do crime (BEATO, 2012).

A análise do perfil das pessoas que morrem faz com que entendamos a realidade do bairro, pois assim percebemos de que forma eles foram assassinados, que tipo de arma, qual a faixa etária e a questão de gênero. No bairro do Curuçambá esse problema social assombra principalmente a população masculina como ilustrar a figura a seguir:

Gráfico 03 - Número de Homicídios entre homens e mulheres em 2015 no Curuçambá.



Fonte: Secretaria de Segurança pública- SEGUP/PA

É notório que o índice de homicídios está presente na juventude masculina no bairro do Curuçambá, que muitas das vezes possui algum tipo de envolvimento com o crime ou para o consumo de drogas, por conta disso percebe-se que a droga é um agente que interfere de forma direta ou indireta nos homicídios.

São jovens a partir dos 15 (quinze) anos, do sexo masculino e que por muitas vezes acabam assaltando e depois são mortos por aí (**morador do bairro do Curuçambá**).

O entendimento do número dos homicídios no bairro pode ser resultado dessa desigualdade social, já que os moradores apontam o perfil das vítimas e apontam quais seriam as motivações do crime que pode estar diretamente ligado a atividades ilícitas ou as políticas de controle dos agentes territoriais.

4. A IMPORTÂNCIA DO GEOPROCESSAMENTO NA ANÁLISE DAS TAXAS DE HOMICÍDIOS

Os estudos sobre a geografia do crime é necessário entender as suas dinâmicas através dos mapas, ou seja, a leitura cartográfica tem suma importância para o desenvolvimento da pesquisa de homicídios no ramo da geografia. As análises de mapas permite que tenhamos uma visão multilateral da criminalidade no Curuçambá

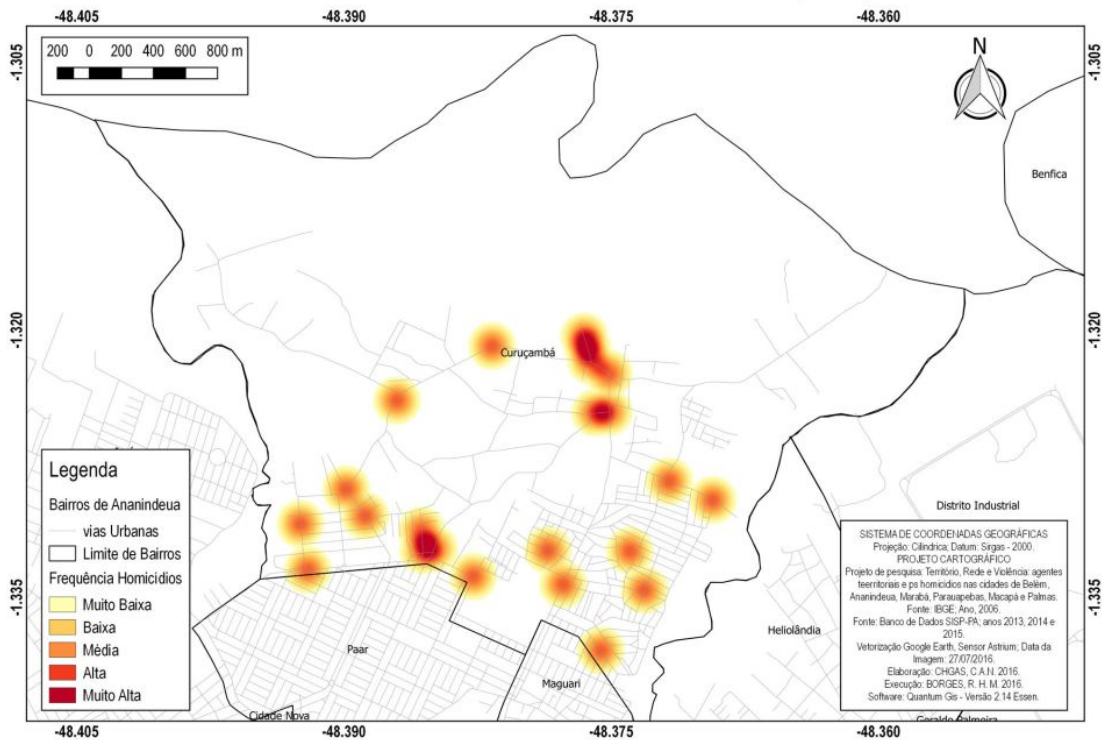
e através dos estudos compreendemos que a cartografia pode ser uma saída para tentar entender de que forma o crime se comporta no espaço. Sua produção é feita através das técnicas de geoprocessamento que permite o entendimento mais afundo desta temática.

A definição para o geoprocessamento, ampliada e pragmática pode ser adotada: um conjunto de conceitos, métodos e técnicas que atuando sobre base de dados georeferenciados por computação eletrônica propicia a geração de análises (SILVA, 2009).

O sistema Informações geográficas – SIG é importantíssimo para a obtenção e a organização do banco de dados com finalidade de utilizar os mesmos de forma aplicada na sua área de estudo. A obtenção de do banco de dados vinculadas as ferramentas das geotecnologias permitem a visualização da realidade local de forma complementar, nesse caso ela se torna um aprimoramento das discussões entre espaço, território e os números de homicídios. Através dele é possível cartografar as áreas com maiores incidências de crimes, utilizando os dados fornecidos Secretaria de Inteligência e Análise criminal – SIAC, isso permite a fazermos o que entendemos de mancha criminal.

As transformações do espaço geográfico estão relacionados aos anseios de seus agentes modeladores e no campo da geografia criminal o homicídio também apresenta as suas formas e dinâmicas, para isso fez-se o uso do material cartográfico para que se tenha uma leitura mais aprofundada na temática abordada. O mapa abaixo mostra a configuração dos homicídios no bairro do Curuçambá no ano de 2015, logo a sua análise é de suma importância para a realização da análise dos conceitos da geografia e do material cartográfico essa junção pode aprimorar os Estudos referente aos homicídios.

ANANINDEUA: COMPORTAMENTO DOS HOMICÍDIOS NO BAIRRO DO CURUÇAMBÁ, ANO DE 2015.



A cartografia do crime consiste no levantamento de dados fornecidos pelos órgãos de segurança pública, onde esses dados permitem a observarmos o perímetro de onde o homicídio ocorreu, assim a pontuação dos mesmos são feitos através do software Quantum Giz que permite que suas ferramentas possa configurar o plano cartográfico pela “mancha criminal”, sendo que essas manchas de acordo com sua tonalidade de cor. Isso deixa evidente que as cores quentes representam um conjunto de homicídios bem concentrado e as cores menos quentes correspondes a incidência baixa do crime em questão.

Analisando o mapa acima é interessante observar o comportamento dos números de homicídios no Curuçambá, alguns estão concentrados próximo ao bairro do PAAR, isso ocorre pela forte relação que ambos possuem, seja de comércio, circulação de pessoas e serviços.

A mancha criminal se manifesta ao redor da estrada do Curuçambá e das ocupações espontâneas as proximidades da Av Independência. Assim é possível compreender as dinâmicas do bairro de forma diferenciada, já que a dinâmica do território apresenta um caráter não hegemônico e estão sujeitos as relações de poder por diversos agentes (HASBAERT, 2004).

Assim são perceptíveis as disparidades socioespaciais no bairro, mostrando as características das relações de poder. Partindo das ideias de Chagas (2014) a criminalidade pode ser impulsionada quando o Estado não consegue atender as demandas da população de forma eficaz com seus serviços. Assim outros agentes podem exercer as suas relações de acordo com seus interesses. Por isso a territorialidade do tráfico se faz presente no espaço, principalmente onde o Estado não se mostra de forma eficiente. Para Raffesttin (1993) essas dinâmicas podem ser entendidas de duas formas: A primeira que remete a institucionalização dos

órgãos que estão ligados ao Estado e a segunda remete o poder através das relações sociais que podem produzir as suas dinâmicas no território.

Diante da cartografia do crime é possível enxergar o comportamento do crime se direcionar para locais próximos a seus limites com bairros vizinhos como o Icuí, Maguari e o PAAR. É interessante perceber que a incidência mais forte de homicídios se localiza no centro do bairro longe do seu limite, diante disso é necessário entender que o crime se mostra nas proximidades da estrada do Curuçambá, pois na sua extensão é notória a presença de áreas precarizadas sem contar as áreas de limites de bairro que podem ou não estão atreladas a territorialidade do tráfico de drogas.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O espaço urbano é produto diverso agentes tornando-se um espaço fragmentado e articulado pelo capital Corrêa (1995). Seu processo de construção consistiu diretamente nas desigualdades já que a valorização das terras urbanas fizeram com que as pessoas de baixa renda habitassem áreas que hoje chamamos de periferia, que foram consumadas através do processo de periferização, onde o espaço é construído de forma contraditória e desigual através dos indicadores socioeconômicos (FREITAS, 2007).

As relações de poder no território apresentam as suas ações de acordo com os seus anseios dos agentes seja o Estado ou das relações sociais, sendo que a última manifesta as suas relações sem necessariamente está ligado ao poder Institucional nas periferias, logo é perceptível às ações de alguns agentes sociais que estão ligados às práticas de crimes através da ineficácia do Estado. Sendo assim percebe-se a multi-territorialidade dos agentes que buscam manter o controle das suas relações no espaço. Assim nota-se que os homicídios são exemplos de crimes está relacionado ao conceito de território e produção do espaço, podendo assim explicar as suas causas e sua configuração no espaço geográfico.

A dinâmica da criminalidade está atrelada as precariedades em algumas áreas no bairro como a falta de investimentos sociais como a educação, saúde e segurança. Através dessas falhas do Estado percebe-se a proliferação do tráfico de drogas e o aumento das práticas de assaltos e homicídios impulsionando a sociedade a se “proteger” com a presença de muros altos e grades (SOUZA, 2008).

A geografia tem muito a contribuir com temas relacionados à violência urbana, pois estudar o processo de urbanização vinculada à produção do espaço e território que permite entendimento da realidade local e enxergar o comportamento dos homicídios através da cartografia do crime, para mostrar onde ocorrem mais homicídios vinculado essas análises nos agentes territoriais do bairro do Curuçambá.

REFERÊNCIAS

ARENDDT, H. **Sobre a violência** 1969; tradução André Duarte.- Rio de Janeiro: Relum e Dumará, 1994.

BALSON, A; COSTA. M.A; MARQUES, M.L.A- **Atlas do Desenvolvimento Humano nas Regiões Metropolitanas Brasileiras**. – Brasília: PNUD, Ipea, FJP, 2014. 120 p. – (Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil).

BEATO, C. **Crimes e Cidades**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2012.

BRITO, L.S.A; MOTA, G. S: Dinâmica de (RE) Organização socioespacial do Bairro do Icuí Guajará – Ananindeua/PA :In **Sociedade, espaço e políticas territoriais na amazônia paraense**. Belém: Editora Açai.

CHAGAS, C.A.N. **Geografia, segurança pública e a cartografia dos homicídios na região metropolitana de Belém**, 2014. Disponível em Boletim Amazônico de Geografia, Belém, n. 1, v. 01, p. 186-204, jan./jun. 2014.

FOUCAULT, M - **Microfísica do poder**. 23. ed. São Paulo: Graal, 2004.

FREITAS, R.O. **A periferia da periferia: mídias alternativas e cultura de minorias em ambientes não-metropolitanos**, 2007.

HAESBAERT. R. **O mito da desterritorialização “fim dos territórios” a multiterritorialidade**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

MELO, A.C. **Violência urbana na região metropolitana de Belém-PA no período de 2006 a 2012: o caso dos bairros de Curuçambá, Paar e Distrito Industrial (trabalho de conclusão de curso)**, 2012.

OLIVEIRA, G; SCAFUSA, P; AROUCA, L. F- **Ranking Do Saneamento Instituto Trata Brasil resultados Com Base No Snis 2012**, São Paulo, 22 de Agosto de 2014.

RAFFESTIN, C. **Por uma geografia do poder**, Paris 1980; tradução Marília Cecília França/ Editora Ática, São Paulo 1993.

SANTOS, C.S; VIEIRA, D. C. M; CHAGAS, C. A. N. A utilização de técnicas de geoprocessamento para análise geográfica de correlação entre homicídios e aglomeração urbana de Belém-PA. In. **Revista Geosaberes**. Fortaleza, 2015, p. 02-16.

SANTOS, D.M. **Fronteiras (in) visíveis da cidade capitalista: segregação socioespacial no Conjunto Parque Modelo II/Ananindeua-PA**. Dissertação (Mestrado em Gestão de

Recursos Naturais e Desenvolvimento Local na Amazônia) – Núcleo de Meio Ambiente, Universidade Federal do Pará, Belém, 2012.

SOUZA.M.L- **fobópole: o medo generalizado e a militarização da questão urbana** – Rio de Janeiro: Bertrand Brasil. 2008.

SILVA. J.X. **O que é Geoprocessamento?** Conceito não pode ser confundido com todo o conjunto das geotecnologias, como o Sensoriamento Remoto, a Cartografia e os Sistemas de Posicionamento Global (GPS), 2009.

ZALUAR. A - **UM DEBATE DISPERSO - violência e crime no Brasil da redemocratização**, 1999.

ABSTRACT: The present article consists of a geographical approach on urban violence, especially homicides. The geography through its concepts of space and territory, besides its cartographic understanding, allows a study of the power relations between the agents that dispute the control of the territory, thus, it is possible to analyze the dynamics of the crime through the field of force of the diverse territorial agents who seek control and domination of the city. The research aims to analyze the indexes of Homicides in the district of Curuçambá, in the municipality of Ananindeua-Pará in the year 2015. Methodologically, it was used the collection of documentary and bibliographic data, as well as the accomplishment of fieldwork. This article is divided into three important moments. The first is the approach to the process of space production in the municipality of Ananindeua, especially in the district of Curuçambá. In the second moment, a territorial, violence and criminality approach is carried out. Finally will be made graphical analyzes of the homicides and their cartography.

Keywords: Criminality; Urban violence; Homicide; Territory; Curuçambá-Pará.

**TERRITÓRIO, VIOLÊNCIA E CRIMINALIDADE: UMA
ANÁLISE GEOGRÁFICA SOBRE O ÍNDICE DE HOMICÍDIOS
NO BAIRRO DO PAAR EM ANANINDEUA-PA**

Rafael Henrique Maia Borges
Robson Patrick Brito do Nascimento
Clay Anderson Nunes Chagas
Denise Carla Melo Vieira

TERRITÓRIO, VIOLÊNCIA E CRIMINALIDADE: UMA ANÁLISE GEOGRÁFICA SOBRE O ÍNDICE DE HOMICÍDIOS NO BAIRRO DO PAAR EM ANANINDEUA-PA.

Rafael Henrique Maia Borges

Universidade do Estado do Pará
Belém – PA

Robson Patrick Brito do Nascimento

Universidade do Estado do Pará
Belém – PA

Clay Anderson Nunes Chagas

Universidade do Estado do Pará e Universidade Federal do Pará
Belém – PA

Denise Carla Melo Vieira

Universidade Federal do Pará
Belém – PA

Resumo: A produção do espaço urbano é marcada por intensas contradições e conflitos, esses processos tem como um dos agravantes sociais a intensificação da criminalidade, entre os principais resíduos desses processo destacamos os homicídios. Desse modo, fez-se necessário a realização de estudos que proporcionassem o entendimento dessa realidade. A Geografia, através de seu conceito de espaço e território, apresenta-se como um importante mecanismo para a compreensão dessa problemática. Como parte disso, este artigo busca analisar esse fenômeno a partir dos conceitos geográficos de espaço e território e compreender as relações de poder que estabelecem a formação de territórios da violência e da criminalidade. O problema principal de pesquisa é entender como se dá a dinâmica de homicídios no bairro do PAAR, na cidade de Ananindeua-PA. Para isso, a metodologia utilizada neste trabalho consiste no uso de levantamentos bibliográficos e documentais, além da realização de pesquisas a campo, com a aplicação de questionários a população residentes no bairro, lideranças comunitárias e religiosa e comerciante, além do manuseio de ferramentas cartográficas que permitiram a elaboração de mapas que mostrassem o comportamento espacial do homicídio.

Palavras-chave: Espaço Urbano; Território; Criminalidade, PAAR-Pará.

1. INTRODUÇÃO

A análise geográfica é primordial para se compreender as muitas realidades sociais existentes no espaço urbano, sobretudo, as que são marcadas por desigualdades socioespaciais. Assim, para o melhor entendimento de determinados processos sociais, como o da violência e o da criminalidade, o uso de conceitos como o espaço e o território, mostram-se fundamentais.

As cidades, principalmente as médias e grandes, são marcadas por elevadas taxas de crimes, o que era exclusividade de algumas, tornou-se a realidade vivida

por inúmeros centros urbanos. Dentre os crimes que assolam a sociedade brasileira, destaca-se uma de suas principais e extremas tipificações: o homicídio. Nesse sentido, estudar o processo, as ações e os agentes envolvidos na busca pelo controle territorial é fundamental para o entendimento dessa realidade, que tem se fortalecido acentuadamente nos últimos anos no Brasil.

Dessa forma, o presente artigo, busca entender a partir de conceitos geográficos, espaço e território, como se dão as dinâmicas dos homicídios do bairro do PAAR, em Ananindeua-Pará, no ano de 2015 e compreender as relações de poder que estabelecem os territórios da violência e da criminalidade.

Quanto a metodologia, utilizou-se de levantamentos bibliográficos que abordassem a temática da violência urbana, da criminalidade, da produção do espaço urbano e do território. Para o desenvolvimento deste artigo, realizou-se, ainda, trabalhos de campo, com a aplicação de questionários a empresários, comerciantes, moradores e líderes comunitários, além dos representantes de entidades religiosas e da segurança pública. Fez-se uso, de ferramentas cartográficas para a elaboração da *macha criminal* – *hot spot*, e de dados coletados junto a órgãos oficiais como o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas (IBGE) e a Secretaria Adjunto de Inteligência e Análise Criminal – SIAC/SEGUP.

Desse modo, a presente pesquisa, se divide em três momentos. No primeiro se discutirá acerca do conceito do território. Em um segundo momento se analisará as questões territoriais do bairro do PAAR, em Ananindeua-Pará e sua relação com a violência e a criminalidade. Por fim, será apresentado e analisado os índices de homicídios do bairro, no ano de 2015 e sua relação com a problemática da produção espacial e territorial, bem como esses se espacializam e territorializam.

2. O ESTUDO DO TERRITÓRIO

O território é compreendido, habitualmente, como o espaço ocupado pelo ser humano, em que se desenvolvem as atividades econômicas, políticas e sobretudo, sociais, assim como o ambiente em que se dão as dinâmicas do poder. Ele “é visto, sobretudo, como o produto da apropriação/valorização simbólica de um grupo em relação ao espaço vivido” (HAESBAERT, 2009).

Raffestin (1993), defende a ideia de que qualquer associação entre pessoas, é, acima de tudo, um conjunto de relações de poder: a chave para sua compreensão, não sendo possuído, muito menos adquirido, mas puramente, exercido. Assim, o par espaço-território, é constituído, substancialmente, pelo poder.

Em estudos territoriais, comumente, limita-se a figura do território a um poder mais tradicional, ao “poder político”, porém é necessário considerar a existência de uma multiplicidade territorial, que representa o papel desempenhado por inúmeros agentes sociais, em diversas escalas:

É importante notar que, se entendermos o território apenas como uma área delimitada e constituída pelas relações de poder do Estado,

consoante se entende na geografia, estaríamos desconsiderando diferentes formas de enfocar o seu uso, as quais não engessam a sua compreensão, mas a torna mais complexa por envolver uma análise que leva em consideração muitos atores e muitas relações sociais. Assim, o território pode ser considerado como delimitado, construído e desconstruído por relações de poder que envolvem uma gama muito grande de atores que territorializam suas ações com o passar do tempo. (SAQUET, 2007).

Dentre os diversos agentes territoriais é possível identificar os ligados as atividades ilegais, à criminalidade. Afinal, existem diversas formas de se exercer o poder, “inclusive através da imposição da força física, seja ela legítima (através do Estado) ou ilegítima (de pessoas contra pessoa ou mesmo por grupos de pessoas com intuítos diversos)” (BORDIN, 2009).

O território, enquanto, elemento dinâmico, não é apenas palco da ação humana, mas agente atuante sob espaço, sobretudo utilizando-se de suas características. Neste sentido, a vulnerabilidade social, a precária infraestrutura urbana e a insuficiência do Estado, que se encontram espacializadas, criam um cenário propício ao estabelecimento de grupos criminosos e conseqüentemente de suas práticas criminais.

Pois como afirma Raffestin (1993) não existe vazio de poder. Desse modo, onde o Estado se faz insuficiente, outros agentes passam a se territorializar, estabelecendo relações de poder para controlar a população e realizar suas atividades ilícitas.

Tais atores, em especial os envolvidos com a criminalidade, utilizam-se da base material e imaterial, territorializando-se e desenvolvem suas atividades ilícitas, como por exemplo, a disputa por pontos de vendas de drogas. Essa questão interfere diretamente no cotidiano da população local, principalmente por gerar a sensação de medo e de insegurança, que leva a busca por mecanismos de defesa, como o uso de grades e muros, além de se evitar determinados locais em horários específicos.

É nesse sentido que o conceito de território se faz fundamental para compreensão do comportamento da criminalidade, especialmente a partir da análise do crime de homicídio, pois nos permite compreender as diversas territorialidades do poder. Haesbaert (2014), admite que em um território, o caráter simbólico e o funcional não se excluem, mas coexistem. Desse modo, territórios que são constituídos pela violência e pela criminalidade, também são marcados por questões identitárias, bem como as atreladas ao funcional, como veremos no próximo tópico.

A partir do exposto, verifica-se a importância da categoria território, para esse estudo, tendo em vista que este é imprescindível para a compreensão da criminalidade no bairro do PAAR, em virtude da profunda relação entre território e a criminalidade, pois os vazios de poder deixado pelo Estado contribuem diretamente para a territorialidade da violência e da criminalidade.

3. ESPAÇOS DE DESIGUALDADES E TERRITÓRIOS DA VIOLÊNCIA: UMA ANÁLISE DOS ÍNDICES DE HOMICÍDIOS NO BAIRRO DO PAAR, NO ANO DE 2015

A cidade, neste sentido, é condição, meio e resultado dos conflitos sociais que se estabelecem ao longo do tempo. E uma de suas principais marcas, a violência, não deve ser entendida isoladamente, a partir de uma análise setorial e que desconsidere a história, pois não é um fenômeno em si, mas resultado de um contexto social, histórico e territorial (CARLOS, 2007, PEDRAZZINI, 2012).

O processo de urbanização de Ananindeua muito se confunde com o de Belém, tendo em vista que suas terras pertenciam a circunscrição do antigo território da cidade, além de constituir a Região Metropolitana de Belém. Não é possível compreender o processo de urbanização de Ananindeua sem levar em consideração a sua relação direta com Belém. Nesse sentido, a urbanização de Ananindeua esteve diretamente relacionado aos fluxos migratórios de uma parcela da população que não conseguiu comprar ou ocupar lotes residenciais em Belém e assim começou a se deslocar em direção a cidade (SANTOS, 2012).

Conjuntos habitacionais foram criados, atraindo um grande contingente populacional, porém, nem toda a parcela da população que migrou para Ananindeua teve acesso as áreas de ocupação planejada. Nesse sentido, passa a surgir nas proximidades dos conjuntos habitacionais diversas ocupações espontâneas, dotados de precária infraestrutura, como o saneamento, drenagem e iluminação (MELO, 2012).

Essas áreas de intensas contradições, precária infraestrutura e reduzido número de equipamentos urbanos sociais, que se fazem presentes no bairro em questão, permitem a formação de disputa pelo controle do território, que acabam por produzir novas formas de violência e criminalidade. A incipiente ação do Estado, através das instituições públicas, de saúde, infraestrutura, educação e segurança pública, são entendidas nesta pesquisa, como “violências iniciais”, que se encontram espacializadas e criam peculiaridades as novas formações territoriais.

A intenção desse trabalho não é defender a criminalização da pobreza, muito menos a estigmatização dos moradores de locais periféricos. Na verdade, entendemos que esses são as principais vítimas da violência, desde o momento que são negados bens essenciais a vida. Afinal, ela não se apresenta de uma única forma, mas sim, de inúmeras formas. Não se limita a agressão física, podendo ser “visível”, “invisível”, estrutural, política e, principalmente, social. Estando presente em tudo o que pode causar sofrimento ao homem. (MORAIS,1981).

Chagas (2014) ressalta que as áreas de desigualdades socioespaciais são locais propícios para o estabelecimento do território do crime, onde características como a ilegalidade, a insuficiência da segurança pública e de bens necessários a vida, são fatores determinantes para o estabelecimento de zonas de tensões.

Nesse sentido, a partir das ideias de Haesbaert (2014), entende-se que coexistam duas características fundamentais para a compreensão do presente estudo. Primeiramente, aponta-se o caráter imaterial ou mais especificamente, o

simbólico. A fragilidade social existente no bairro faz com que inúmeras pessoas, dentre eles os jovens, busquem na criminalidade, a resposta mais rápida as mazelas que enfrentam e criam, assim, o sentimento de pertencimento ao espaço e ao território, passando a ter a sensação de que são “fortes”.

Posteriormente, deve-se considerar a funcionalidade que o espaço possui e que os agentes territoriais utilizam e que ela se fundamenta como uma das prioridades dos que se territorializam no bairro, pois a partir do instante que se apropriam do espaço, necessitam do mesmo para produzir e se reproduzir, buscando ainda a partir dele, sua lucratividade e fortalecimento de seu domínio.

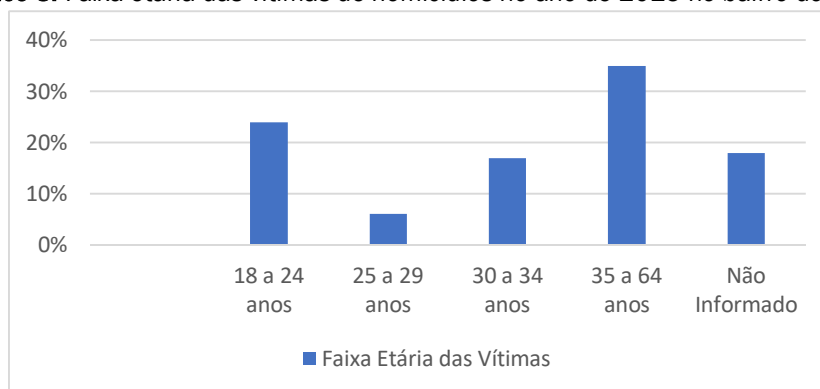
Como consequência disso, um elevado índice de pessoas se tornam vítimas do homicídio, principalmente a camada social mais jovem. O que fica ainda mais evidente a partir das pesquisas de campo e das entrevistas realizadas, que mostram como um dos principais grupos envolvidos com a criminalidade no PAAR, os jovens.

De acordo com as respostas adquiridas, em nossas pesquisas de campo, muitos dos homicídios ocorridos, tinham como vítimas, os jovens, sem trabalho ou emprego formal e que possuíam dívidas com agentes territoriais vinculados a comercialização de drogas:

A maioria dos casos que a gente percebe aqui no bairro, é que a maioria das vítimas são jovens de aproximadamente, a partir de 15 anos, negros e muitas das vezes não tem acesso a estudo, a trabalho e na maioria das vezes, na família mesmo, tem pais que é usuário de drogas e tudo. Têm vários problemas familiares. Estão envolvidos com assaltos, com roubos. Acho que o principal motivo dentre vários que têm é as dívidas com os traficantes, os usuários compram as drogas, não pagam e o traficante vai “lá” pra cobrar a dívida e acaba acontecendo isso. Também tem a rixa entre os traficantes, um querendo tomar o lugar do outro, às vezes entre a polícia e o traficante [Morador do bairro do Paar].

A realidade apontada pelo entrevistado anterior, torna-se mais evidente, ao se analisar os dados cedidos pela Secretaria Adjunto de Inteligência e Análise Criminal – SIAC/SEGUP, como observamos a seguir:

Gráfico 3: Faixa etária das vítimas de homicídios no ano de 2015 no bairro do PAAR.



Fonte: SIAC/SEGUP, dados referentes ao ano de 2015. Org. BORGES. R. H. M.

O homicídio pode ser entendido como um dos crimes mais violentos e extremos que ameaçam a vida humana. Ele está abordado no Código Penal Brasileiro nos

artigos 121 a 180, incluído na classificação “crimes contra a pessoa” e “crimes contra a vida”. Podendo ser classificado como: simples; culposo; doloso e qualificado. Em nossa pesquisa abordamos o homicídio de maneira geral, sem se limitar em uma única tipificação.

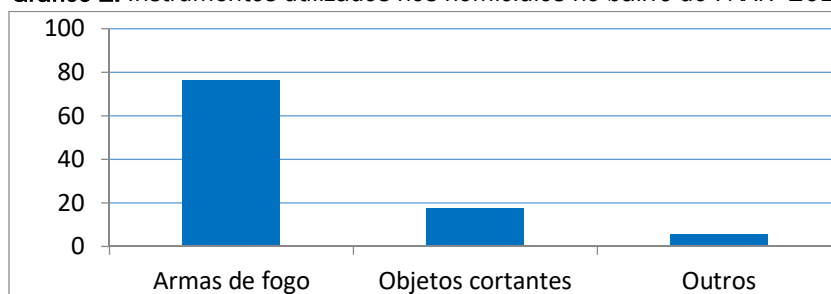
Beato (2012) ressalta que “um dos grupos mais vulneráveis à violência, seja como agressor, seja como vítima, são os jovens”. Desse modo, o crescimento de homicídios, se relaciona com o envolvimento deste grupo com atividades criminosas.

As estatísticas de homicídios no bairro mostram que existe o predomínio dos índices sobre a camada mais jovem da sociedade, percebe-se, que ocorre o envolvimento precoce com esse tipo de crime, adolescentes, jovens entre 18 e 24 anos. Em 2015, dos homicídios registrados, 24% tinham como vítimas, jovens entre 18 a 24 anos, sendo, portanto, uma das faixas etárias mais atingida. Além disso, percebe-se o predomínio do sexo masculino, representando aproximadamente 94% dos envolvidos nos homicídios.

O bairro do PAAR, segundo dados da Secretaria Adjunto de Inteligência e Análise Criminal – SIAC/SEGUP, apresentou 17 homicídios no ano de 2015. A partir da análise das informações concedidas, tornou-se possível estabelecer um perfil que, comumente, se apresenta entre as vítimas de tal crime, como a faixa etária, o sexo e o instrumento que se utilizou no ato do crime.

Segundo Beato (2012), o retrato do crescimento dos homicídios está muito relacionado ao fácil acesso as armas de fogo e que os estados com os mais altos índices de homicídios, também possuem os mais elevados coeficientes de mortalidade por armas de fogo.

Gráfico 2: Instrumentos utilizados nos homicídios no bairro do PAAR -2015



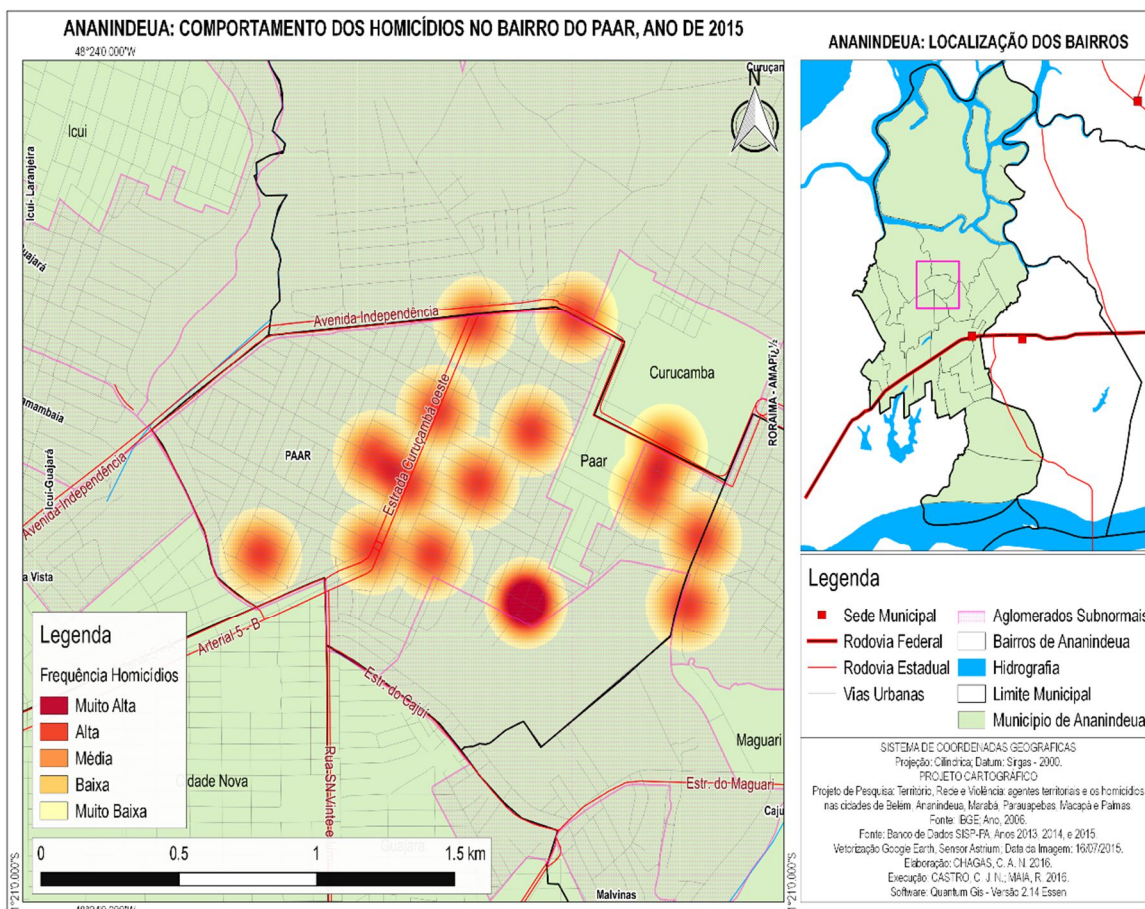
Fonte: SIAC/SEGUP, dados referentes ao ano de 2015. Org. BORGES. R. H. M

Dessa forma, nota-se que os índices de homicídios no bairro do PAAR, reforçam essa realidade, pois dos crimes ocorridos, 77% teve como instrumento utilizado, armas de fogo.

4. CARTOGRAFIA DOS HOMICÍDIOS

Para melhor se compreender, como se dá a dinâmica de homicídios no bairro em questão, manuseamos os dados obtidos junto às instituições já citadas, no software QGIS (Quantum Gis). Tendo como um dos objetivos principais, a criação dos

mapas de calor, ferramentas que permitem a visualização de dados a partir da densidade de pontos, para entender o comportamento espacial desse crime.



De maneira inicial, percebe-se que os crimes ocorridos no ano de 2015 não se espacializam de maneira homogênea. O comportamento ou mais especificamente, a densidade dos pontos se apresentam de formas diferentes. Contudo, partir da análise cartográfica é possível identificar três comportamentos principais.

É nesse sentido, que relacionamos os conceitos estudados anteriormente com a realidade do bairro e especificamente a análise de seu comportamento cartográfico. O crime, como se nota, se territorializa, o que é o reflexo espacial das ações dos agentes criminosos, que variam, de acordo com os interesses.

No primeiro comportamento, nota-se que uma significativa parcela dos homicídios ocorridos, localiza-se nas ruas mais afastadas das principais vias, em que se encontram os estabelecimentos comerciais, ou seja, ocorreram nos espaços em que a precária infraestrutura se apresenta de maneira mais intensa, o que dificulta o papel das instituições responsáveis pela segurança pública, em especial a polícia, que é entendido como um dos elementos responsáveis pelo crescimento dessa tipologia criminal. Assim, tais áreas propiciam o estabelecimento de atividades ligadas à criminalidade.

O segundo comportamento apresentado, manifesta-se nas principais ruas do bairro, que possuem os centros comerciais e as casas noturnas, que movimentam o consumo de álcool e drogas, entendido como vetores do crime de homicídio.

No terceiro comportamento identificado, nota-se que os espaços de proximidades a outros bairros, como o Curuçambá, Maguari e Icuí- Guajará apresentam uma significativa parcela dos homicídios ocorridos em 2015, no PAAR. Tais bairros também apresentam elevadas taxas de criminalidade. Entende-se aqui, que tais localidades se mostram como propícios a fuga após o cometimento do crime, o que dificulta o trabalho policial e facilita tais práticas criminais. Além disso, os bairros vizinhos também possuem elevadas taxas de homicídios.

Esta tipologia criminal, entendida como a mais violenta, que ameaça a vida humana, fundamenta-se aos diversos agentes territoriais, que estabelecem os territórios da violência e da criminalidade, como um instrumento de controle e fortalecimento do “respeito”. Os que ameaçam os territórios e principalmente a sua funcionalidade, pagam com a vida. Mostra-se, a partir disso, que existe uma “lei” e que deve ser respeitada.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise geográfica acerca da violência urbana e da criminalidade é fundamental, pois a partir do estudo do espaço urbano, da produção das cidades e do território, alcança-se um entendimento mais aprofundado da presente temática. O que é necessário, diante do crescimento de tais fenômenos sociais, que geram inúmeras mazelas sociais, dentre elas, inúmeras mortes e assolam uma grande parcela da sociedade.

Contudo, é necessário evitar equívocos e preconceitos, como a criminalização da pobreza e dos diversos grupos sociais que habitam os espaços de desigualdades socioespaciais, em que o papel desempenhado pelo estado se faz insuficiente. Não é um objetivo dizer que tal parcela da sociedade é mais violenta do que as que residem os espaços “nobres” da cidade. Pelo contrário, entende-se que estão mais expostas as “violências iniciais”, como a pobreza e a miséria.

Sob as áreas de precariedades existentes no bairro do PAAR, diversos agentes sociais se territorializam, apropriando-se do espaço, criando identidades e fortalecendo sua funcionalidade e conseqüentemente seu poder. Dentre eles, os grupos criminosos, que criam verdadeiros “Territórios da violência e “Territórios da Criminalidade”, onde possuem entre seus participantes, principalmente, a camada mais jovem do bairro, que encontram na ilegalidade a resposta mais rápida aos problemas sociais e espaciais.

Discutir acerca dessa problemática é importante, existem diversas lacunas a serem preenchidas e assim, a geografia é importante, além, é claro da cartografia, que auxilia no entendimento espacial do crime de homicídio, bem como o comportamento dos territórios em que a violência e a criminalidade se fazem presente. Para além da acadêmica científica, o olhar geográfico e cartográfico acerca

dessa temática é primordial ao planejamento urbano e das instituições responsáveis pela segurança pública.

REFERÊNCIAS

BEATO F. C. C. **Crimes e Cidade**. Belo Horizonte. Editora UFMG, 2012.

CARLOS, A. F. A. **O Espaço Urbano: Novos Escritos sobre a Cidade**. São Paulo: Labur edições, 2007.

CHAGAS, C. N. C. **Geografia, segurança pública e a cartografia dos homicídios na Região Metropolitana de Belém**. in: Boletim Amazônico de Geografia. nº 1/v.1/Jan.jun/2014.

HAESBAERT, R. **O mito da desterritorialização: do "fim dos territórios" à multiterritorialidade**. 4ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2009.

_____. **Viver no limite: território e mult/ transterritorialidade em tempos de in-segurança e contenção**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2014.

MELO A.C. **Violência Urbana na Região Metropolitana de Belém-PA: no período de 2006 a 2012: O caso dos Bairros de Curuçambá, PAAR, Distrito Industrial**. Monografia (Graduação em Geografia). Belém: FGC/IFCH/UFPA, 2012.

MORAIS, R. **O que é Violência Urbana**. São Paulo: Brasiliense, 1981.

ODÁLIA, N. **O que é violência**. São Paulo: Editora Brasiliense, 1983.

PEDRAZZINI, Y. **A violência das Cidades**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2006.

RAFFESTIN, C. **Por Uma Geografia do Poder**. São Paulo: Ática, 1993.

SANTOS, D. M. dos. **Fronteiras (in) visíveis da cidade capitalista: segregação socioespacial no Conjunto Parque Modelo II/Ananindeua-PA**. Dissertação (Mestrado em Gestão de Recursos Naturais e Desenvolvimento Local na Amazônia) – Núcleo de Meio Ambiente, Universidade Federal do Pará, Belém, 2012.

SAQUET, M. A. **Abordagens e concepções de território**. SP: Expressão Popular, 2007.

Abstract: The urban space is commonly marked by the criminality and mainly by the homicides. This makes it necessary to carry out studies that make possible the

understanding of this reality. Geography, in this sense, through its concept of space and territory, presents itself as an important way of understanding this problem. As part of that, this article seeks to analyze briefly, from the concepts previously mentioned, how the dynamics of homicide occur in the PAAR neighborhood, in the city of Ananindeua-PA and the understanding of the power relations that establish the formation of territories of violence and crime. For this, methodologically, bibliographical and documentary surveys were used, as well as field surveys, with the application of questionnaires to micro and macro territorial agents. As well as the handling of cartographic tools, which allowed the elaboration of maps, that showed the spatial behavior of the homicide.

Key words: Urban Space; Territory; Crime, PAAR-Pará.

Capítulo IV

PATRIMÔNIO E PAISAGEM NO CENTRO HISTÓRICO DE BELÉM ATRAVÉS DOS GRAFFITIS DO PROJETO R.U.A.

Benison Alberto Melo Oliveira

PATRIMÔNIO E PAISAGEM NO CENTRO HISTÓRICO DE BELÉM ATRAVÉS DOS GRAFFITIS DO PROJETO R.U.A.

Benison Alberto Melo Oliveira

Universidade Federal do Pará, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos
Belém-Pará

Resumo: O presente trabalho tem como foco estabelecer um estudo acerca da relação controversa entre *graffiti* e patrimônio material na área do centro-histórico de Belém através de uma análise do projeto RUA, para tal empreitada adotaremos o conceito de paisagem para nortear esse debate e explorar novas formas de relação com o patrimônio cultural resignificando o seu entorno, e a paisagem local, o trabalho foi realizado a partir de uma abordagem de cunho neomarxista de cunho Cosgroveana para o estudo da paisagem cultural visando contemplar alguns dos inúmeros processos sócio espaciais que dão uma dinâmica peculiar à região seja com base em elementos materiais de suas paisagens ou por elementos subjetivos e representações construídas que são tidos como importantes elementos de uma identidade amazônica e dos moradores do bairro da Cidade Velha no qual chegamos a compreensão de que o patrimônio é um importante elemento na construção de identidades que em diferentes contextos pode ser resignificado e os graffiti podem se tornar um instrumento importante para preservação do patrimônio assim como abrir o nosso leque de opções para pensarmos novas formas de resignificar o patrimônio cultural edificado para além de concepções mercadológicas.

Palavras-chave: Patrimônio, Paisagem, projeto RUA, Graffiti, Cidade Velha.

1. INTRODUÇÃO

Estudar a Amazônia sob qualquer perspectiva é sempre um desafio, existem múltiplas dimensões a serem abordadas, todas igualmente ricas, e que merecem grande atenção por parte dos pesquisadores, em meio a essa gigantesca diversidade ecológica existe uma gama de processos sócio-espaciais que dão uma dinâmica peculiar à região.

O trabalho de Bueno (2008) afirma que a natureza é a principal forma de representação da Amazônia. Antes de avançarmos, é importante ressaltar que a ideia de natureza e cultura que embasa este trabalho é entendida conforme a proposta de Bastos (2013), no qual no contexto amazônico cultura e natureza são indissociáveis conforme podemos ver nas palavras da referida autora,

Adotar esse conceito significa reconhecer a criatividade como fonte inesgotável de recursos e nossa diversidade cultural equivalente a biodiversidade brasileira. Por isso impossível, no caso da Amazônia (...)

separar cultura e natureza se ambas são intrínsecas ao cotidiano das pessoas nas diferentes paisagens desse território. (BASTOS, 2013, p. 14).

Com base no pressuposto acima a escolha da categoria paisagem é pertinente, pois, - em especial a abordagem cultural- ela nos possibilita um resgate da relação homem-natureza analisados de forma imbricada e em uma perspectiva de totalidade.

O centro histórico, em sua maior parte, e as intervenções realizadas pelo RUA, ficam circunscritos no bairro da Cidade Velha. Local este que em 1616 às margens da baía do Guajará, na cota topográfica mais elevada da área, por uma questão estratégica-militar, funda-se o Forte do Presépio, que posteriormente viria a se chamar Forte do Castelo, através de uma missão portuguesa com objetivo geopolítico de proteção da entrada do território pelos rios da Amazônia e que daria origem a cidade de Belém.

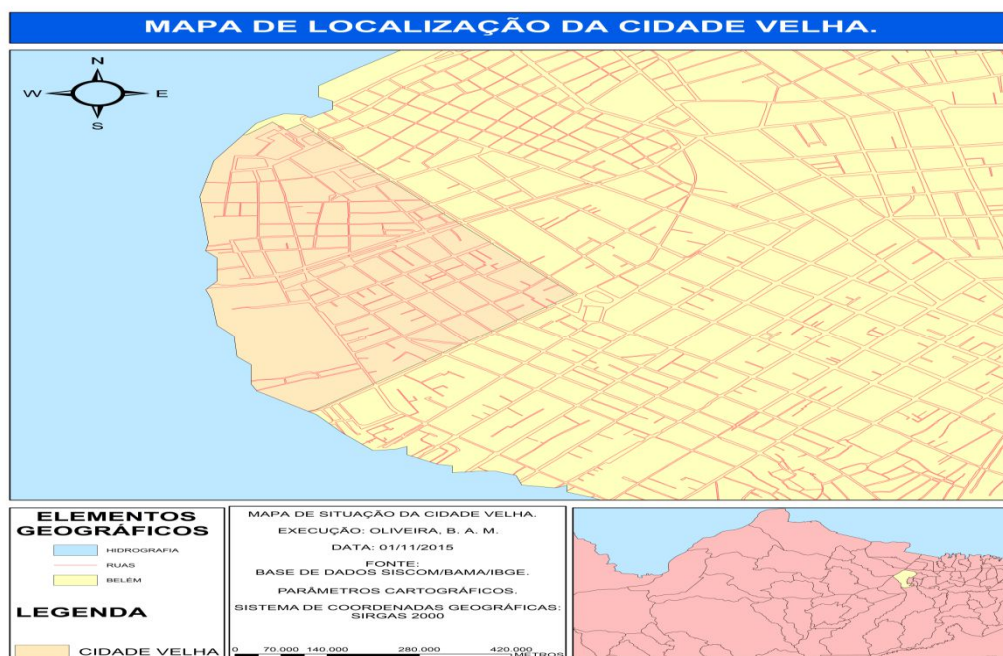


Figura 2: Mapa de localização da Cidade Velha.

O mapa acima localiza o bairro da Cidade Velha possui uma herança da arquitetura portuguesa em diversas construções como fortes, igrejas, praças e residências que em 03 de Maio de 2011 são homologadas pelo conselho consultivo do patrimônio nacional com base no decreto-lei nº 25, de 30 de novembro de 1937, a instituição do tombamento da área.

O projeto Rota Urbana pela Arte (RUA) foi implementado pela equipe composta por Drika Chagas, John Fletcher, Sue Costa e Emanuel de Oliveira Junior, em 2013, nesse projeto temos a produção de murais de *graffiti* retratando histórias do cotidiano e do imaginário acerca da Cidade Velha, construído em parceria com a comunidade, poder público - na figura do Estado através da secretaria de comunicação - e o projeto Biizu.

O objetivo dessa pesquisa consiste em analisar a ressignificação dos *grafittis* realizados pelo projeto RUA em alguns quarteirões do Bairro histórico da Cidade Velha, ressaltando elementos tidos como representantes da identidade amazônica e dos moradores do bairro.

A metodologia desta pesquisa é baseada na análise da paisagem a partir da proposta cosgrovena articulando o materialismo histórico dialético a dimensão subjetiva de cunho humanista, foi realizado também o levantamento bibliográfico sobre o tema, coleta de fotografias, trabalhos de campo na área e a análise de conteúdo dos *graffitis*. A análise dos dados será feita de maneira qualitativa a partir do contraste entre os as informações obtidas em campo com o referencial teórico adequado.

2. RESULTADOS PRELIMINARES NA ANALISE ENTRE PATRIMÔNIO, E PAISAGEM NO CENTRO HISTÓRICO DE BELÉM-PA

O patrimônio é carregado de representações desde a sua invenção como nos mostra Choay (2006), essas representações estão ligadas a processos culturais construídos no geral por uma elite a qual tende a tratar esse pensamento enquanto legítimo de representação da coletividade social, todavia existem resistências gerando um processo conflitivo no campo da representação coletiva. Esses conflitos serão entendidos a partir de diferentes racionalidades de acordo com o pensamento de Sousa Santos (2012), em seu trabalho sobre as epistemologias do sul, ele nos mostra que os modelos de pensamento derivam de acordo a posição ocupada pelo indivíduo na sociedade.

En primer lugar, una cosa que llama la atención del contexto sociopolítico de nuestro tiempo es que no es fácil definirlo, porque depende mucho de la posición que uno tenga dentro del sistema mundial: vivir en Europa o en Norteamérica no es lo mismo que vivir en la India o en Bangladesh, son realidades totalmente distintas, con diferentes perspectivas; además, también existen diferencias entre las posiciones políticas de los individuos, porque algunos pueden estar más cerca de las clases y grupos dominantes y otros, por el contrario, de los grupos y clases de los oprimidos. Y en el análisis de la situación, desde un punto de vista sociopolítico, la diferencia es total. (SOUSA SANTOS, 2012. p. 11).

Baseado em Choay (2006) podemos afirmar que a constituição do patrimônio, em um primeiro momento através da ideia de monumento, é um importante elemento aglutinador de representações. Ainda baseado na mesma autora, temos uma importante mudança da ideia de monumento para a de patrimônio, este último, representaria um conjunto de bens patrimonializados fruto da expansão do culto ao patrimônio que acaba por se expandir pelo mundo. Essa expansão acompanhada de políticas institucionalizadas para salvaguardar esses bens gera o fenômeno denominado patrimonialização do patrimônio conforme o podemos ver em Cruz (2012).

Ainda, em relação a essa expansão e articulado a patrimonialização do patrimônio temos o recente trabalho de Costa (2015) sobre a patrimonialização global que expõe esse processo de expansão do culto ao patrimônio, a função desempenhada por instituições internacionais e nacionais e suas ações para proteção do patrimônio assim como a indústria que se desenvolve em meio ao fenômeno da patrimonialização global de inúmeras maneiras da qual destacamos o consumo das paisagens culturais encontrados no trabalho de Luchiari (2005), no qual, temos, o turismo como uma atividade de destaque nas patrimonialização global, todavia de maneira equivocada, pois acaba por contribuir de maneira significativa para problemas como a gentrificação, consumo cultural das paisagens, segregação sócio espacial dentre outros problemas, como ressalta Luchiari (2005), Choay (2006), Cruz (2012) e Costa (2015). A atividade turística não pode ser “demonizada”, ela deve ser reorientada para ir além dos ditames do capital, renda monopolista como sugere Costa (2015), caminhando para outro viés capaz de gerar renda e dinamizar a economia local e a proteção, assim como a sensibilização para a importância do patrimônio.

Para esse estudo recorreremos a categoria da paisagem cultural enquanto produto dialético da articulação entre as diferentes percepções e significados que a paisagem assume para os indivíduos articulado a uma lógica de produção capitalista, a síntese desses dois viés nos permite uma abordagem mais rica sobre o a produção da paisagem. Essa proposta adotada é baseada em Cosgrove que propõe a utilização do materialismo histórico dialético, levando em consideração os elementos subjetivos muito caros a Geografia humanista.

Essa abordagem é fundamental para a maior compreensão do fenômeno da patrimonialização global, segundo Costa (2015). A paisagem amazônica marcada por florestas, rios e cercada de mistérios os quais fazem parte do imaginário regional, também é caracterizada por elementos da dinâmica urbana capitalista; A cidade de Belém não fica alheia a esses dois processos, pois além dos imaginários fantásticos regionais presentes, existem elementos atuais da dinâmica capitalista e da urbanização como podemos ver no centro histórico temos a presença de tendências atuais do processo de urbanização no que concerne a requalificação dos centros históricos apropriados principalmente pela atividade turística através do consumo cultural das paisagens e de novos usos.

Essa tendência de políticas de requalificação urbana dos centros históricos está diretamente relacionada ao consumo desses espaços que vão para além do valor de uso e de troca, mas caminham na perspectiva de Baudrillard exposta no trabalho de Garcia Canclini (2009) onde o valor signo pode ser entendido como um conjunto de conotações simbólicas sobre o objeto de forma gerando a feiticização da paisagem.

3. UMA BREVE DISCUSSÃO PARA SE ENTENDER O GRAFFITI

Há pelo menos duas diferentes hipóteses sobre o surgimento do *graffiti*, que não se anulam, ou se negam, pelo contrário, no nosso entendimento se complementam, assim como no pensamento de Oliveira e Tartaglia (2009).

Uma das teorias apontadas faz menção ao surgimento do *graffiti* estando envolto em um processo de manifestação artística bem mais amplo, o movimento cultural do *hip-hop*. A outra teoria nos leva a entender que o *graffiti* surge enquanto uma forma de comunicação entre os “*writings*” e milhares de pessoas que se utilizavam dos metrô para se deslocarem, além de uma socialização de indignações nos quais as frases de protesto político estavam sempre em pauta, no entanto, não somente elas havia também os TAGS.

Ambas as teorias entendem que o *graffiti* tem seu surgimento no final da década de 1960 e início da década de 1970. Surge em Nova Iorque, no bairro do *Bronx*, em uma onda de rabiscos sob as faixadas e paredes frias de prédios, muros e metrô, ecoando na cidade sem pedir licença.

Inicialmente de forma pejorativa essa intervenção foi denominada de *graffiti* pelo jornal americano *New York Times* fazendo referência a uma forma de protesto utilizada pelas camadas menos favorecidas do império romano, que foram muito bem conservadas em Pompéia, como nos mostra o trabalho de Oliveira e Tartaglia (2009).

No entanto, mesmo o *graffiti* sendo parte de um importante momento político nos EUA, pois foi bastante utilizado pelo movimento “*Black Power*”, na luta por direitos civis, o mesmo ganhou espaço nas mídias, principalmente pelo sensacionalismo que foi gerado na época, enquanto uma grafia territorialista utilizada pelas gangues. Logo, houve uma intensa criminalização do *graffiti*.

No Brasil o seu surgimento data da década de 1970, em meio a ditadura militar, inspirados pela luta política por direitos civis dos grupos marginalizados dos EUA e no Maio de 1968 francês o *graffiti* foi utilizado enquanto um instrumento de luta política e assim como em New York foi alvo de críticas pela mídia o qual a denominou de pichação, que na década de 1980 será utilizada por gangues.

Em Belém existe uma lacuna com relação a origem do *graffiti* devido, pois não existem fontes documentais ou bibliográficas sobre a sua origem, logo a sua gênese esta retrata apenas na memória de poucas pessoas as quais são difíceis de se encontrar, todavia o que conseguimos coletar em entrevistas foi que o início do *graffiti* na grande Belém se dá no fim da década 1980 na cidade de Marituba, região metropolitana de Belém.

O *graffiti* em Belém surge enquanto um instrumento de potencial artístico ou como um instrumento de luta e reivindicação ligado tanto ao movimento *hip-hop* quanto ao movimento *punk* conforme informação obtida com Metal Graffiti em Março de 2012.

A história do *graffiti* em Belém ainda permanece um pouco obscura, pois não há trabalhos sobre o seu surgimento além de uma grande dificuldade em encontrar

quem foram os primeiros grafiteiros para assim compor trabalhos mais completos sobre a gênese do *graffiti* em Belém.

4. O PATRIMÔNIO E AS REPRESENTAÇÕES RETRATADAS PELO RUA

O imaginário sobre a Amazônia sempre despertou muitas lendas e mitos que renderam inúmeras narrativas desde antes da chegada dos portugueses, com a chegada dos mesmos cria-se novas representações imaginárias sobre a região como nos mostrou Bueno (2008). Ainda em seu trabalhos vemos que o maior símbolo de representação da Amazônia é sua natureza, todavia todo processo de representação é cultural e está ligada a subjetividade individual e a um interesse coletivo.

O trabalho referido acima é esclarecedor, pois, nos mostra que a natureza em meio a toda dinâmica peculiar da região amazônica se mantém como a principal e mais difundida forma de representação da mesma que estará presente em no nossa abordagem no conjunto patrimonializado da Cidade Velha, expresso através da invenção do imaginário local/regional retratando na paisagem elementos ligados a natureza e cultura amazônicas enquanto importante elemento identitário amazônico.

Sobre a utilização do patrimônio para formação de identidades nacionais ou hegemônicas, Choay (2006, p. 205) nos mostra que “Monumento e cidade histórica, patrimônio arquitetônico e urbano: estas noções e suas sucessivas figuras esclarecem de forma privilegiada o modo como as sociedades ocidentais assumiram sua relação com a temporalidade e construíram sua identidade”. Logo falar em patrimônio significa negociação de identidades, pois a identidade criada em torno do bem patrimonializado é fundamental para sua preservação criando assim uma representação cultural para um grupo através dessa negociação conflituosa.

Foi visando entender quais elementos eram representativos da identidade dos moradores do bairro da Cidade Velha que através de pesquisas realizadas por meio de conversas e entrevistas com moradores da área patrimonializada do bairro que a equipe de pesquisadores e grafiteiros elaboraram os temas para compor os painéis de *graffiti*.

Por meio dessa metodologia para construção dos painéis foi possível conhecer quais eram os elementos mais representativos para os moradores do local de maneira que isso reforçaria os laços de afeição dos moradores locais com o patrimônio, assim como de outras pessoas que moram outras áreas da cidade por intermédio dos elementos representativos da identidade regional e de elementos locais os quais fizeram parte do cotidiano específico dos moradores do bairro.

O RUA é um projeto de intervenção que requalifica parte da área do centro histórico não em uma perspectiva mercadológica de consumo cultural, mas sim em uma abordagem que visa retratar histórias do cotidiano e do imaginário dos habitantes da Cidade Velha, que construído em parceria com os mesmos, ressignifica a paisagem, assim como também pode ressignificar a relação com o patrimônio.

Os *graffitis* retratam diferentes elementos representativos para os moradores e parte da região amazônica, a exemplo, temos um sobre a lenda da cobra grande a qual segundo o imaginário popular. Essa lenda presente na figura 1 é mais uma das inúmeras representações imaginárias criadas sobre a região amazônica e que estão relacionadas a formação de uma identidade amazônica a qual entendemos em um contexto dinâmico e intercultural.



Figura 3: *graffiti* da cobra grande. Foto: GUERREIRO, E.

Ainda analisando elementos de representatividade regional temos os *graffitis* (figura 3) com quatro estandartes representando as igrejas da Cidade Velha (Igreja da Sé, de Santo Alexandre, de São João Batista e do Carmo).



Figura 3: Graffitis representando as igrejas do bairro da Cidade Velha. Foto: GUERREIRO, E.

A localização dessas igrejas na Cidade Velha se deu em função da colonização portuguesa a qual visava não apenas missões para expansão e controle territorial na Amazônia, mas também expansão da fé cristã através de inúmeras ordens religiosas que vieram para região catequizar e também enriquecer.

Já a figura 3 representa as memórias dos moradores mais velhos do local, que se recordam da época em que era comum o hábito de sentar nas portas das casas para conversar, como nos mostra o trabalho de Miranda (2011).



Figura 4: Graffitis representando a práticas dos antigos moradores de se sentar na frente das casas.
Foto: GUERREIRO, E.

Baseados nesse trabalho verificamos que além dessa outras práticas de sociabilidade do bairro com o tempo foram deixando de existir fruto de alguns fatores como a violência e a falta de segurança, falta de iluminação das ruas, a própria legislação do tombamento que acabou por salvaguardar os casarões e igrejas (patrimônio material), porém inviabiliza a reprodução de práticas cotidianas dos moradores como o exemplo das quadrilhas citado pela referida autora.

5. CONSIDERAÇÕES

Longe de se dar por encerrada as múltiplas relações existentes entre paisagem e patrimônio, e representação devemos ampliar essa temática, pois a medida que a paisagem se configura enquanto a materialização da ação do trabalho humano construído em uma perspectiva cultural, em um determinado momento histórico, ela carrega em suas formas as contradições da sociedade, assim como os choques culturais da interculturalidades presentes em sua formação, logo a paisagem urbana na análise patrimonial nos permite um olhar de totalidade sobre a cidade em suas dinâmicas de tempos distintos, incluindo ai os patrimônio materiais construídos em outrora que hoje são fragmentos no seio da paisagem de uma dinâmica anterior a atual.

O patrimônio enquanto um importante elemento na construção de identidades e sentidos pode ser em diferentes contextos ressignificado e dessa

maneira compor um importante instrumento para sua preservação e a dinâmica da leitura da paisagem pode nos oferecer pistas para pensarmos novas formas de ressignificar o patrimônio cultural edificado para além de concepções mercadológicas (como a mencionada ação do Governo do Estado do Pará através do projeto de requalificação Feliz Lusitânia), em direção a novas formas de se relacionar e preservar o patrimônio como o projeto RUA que através de murais de *graffiti* da uma nova tônica a paisagem patrimonializada e se constitui como uma promissora ferramenta na preservação patrimonial, assim como também para a emergência dos elementos de uma identidade outra para além da Cidade Velha e das construções históricas portuguesas.

A problemática acerca da relação entre as intervenções do projeto RUA no centro histórico de Belém ainda está no início e precisa de maiores investigações no campo da sua relação com a paisagem e patrimônio na área patrimonializada da Cidade Velha.

REFERÊNCIAS.

BUENO, M. F. **Natureza como representação da Amazônia.** Espaço e cultura, UERJ, RJ, nº 23, JAN./JUN. DE 2008, p. 77-86.

BASTOS, E. B. B. **A contribuição da cultura para o desenvolvimento do território: um olhar de Ananindeua, na região metropolitana de Belém, Pará.** Dissertação de mestrado -Núcleo de meio Ambiente- Universidade Federal do Pará. Belém: 2013. 93 p.

CHOAY, Françoise. **A alegoria do patrimônio.** 5ª edição. São Paulo: Estação Liberdade: Unesp, 2006.

COSTA, E. B. **Cidades da patrimonialização global.** Simultaneidade e totalidade urbana – totalidade-mundo. São Paulo, humanitas, fapesp, 2015, 480 p.

CRUZ, R. C. A. **Patrimonialização do patrimônio:** Ensaio sobre a relação entre turismo, “patrimônio cultural” e produção do espaço. Espaço e Tempo, São Paulo, Nº 31, 2012, p. 95 - 104.

GARCIA CANCLINI, N. **Diferentes, desiguais e desconectados:** mapas da interculturalidade. Tradução Luiz Sérgio H. 3ª Ed. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2009.

LUCHIARI, M. T. D. P. A re-invenção do patrimônio arquitetônico no consumo das cidades. **Geosp – Espaço e Tempo**, n. 17, 2005. p. 95-105

MIRANDA, C. S. Da **Almedina à Feliz Lusitânia: personagens do patrimônio.** Amazônica: Revista de Antropologia, v. 3, 2011, p. 348-368.

OLIVEIRA, D. A; TARTAGLIA L, **Ensaio sobre uma geo-grafia dos graffitis**. Revista Geographia, Rio de Janeiro: UFF, Vol 11, nº 22, 2009. p. 59-88.

SOUSA SANTOS, B. **Introducción: las epistemologías del Sur** In: CIDOB (org.), Formas OTRAS. Saber, nombrar, narrar, hacer. Barcelona: CIDOB Ediciones, 2012, p. 9-22. http://www.boaventuradesousasantos.pt/media/INTRODUCCION_BSS.pdf

Abstract: This work aims to establish a study about the controversial relation between graffiti and material heritage in the area of historic center of Belem through an analysis of the RUA project. In order guide this study, it will be adopted the concept of landscape, that allows to explore new forms of relation with the cultural heritage, re-signifying both its environment and local landscape. This work reflects a neomarxist and Cosgroveana-related approach, aiming to contemplate some of the numerous social and spacial processes that give a peculiar dynamic to the region whether based on material element of its landscapes or by subjective and constructed representations that are considered as important elements of an Amazonian identity and a identity of the Old town neighborhood residents. It comes to the comprehension that heritage is an important element in the construction of identities that in different contexts can be redefined. In relation to Graffiti, it becomes an important instrument for the preservation of heritage as well as open up our range of options to think about news ways of building cultural heritage beyond market conceptions.

Key-words: Heritage. Landscape. Project RUA. Graffiti. Cidade Velha.

Capítulo V

O ESPAÇO URBANO DE TERESINA: QUEM TROCA E DESTROCA

Eliethe Gonçalves de Sousa

O ESPAÇO URBANO DE TERESINA: QUEM TROCA E DESTROCA

Eliethe Gonçalves de Sousa

Universidade Estadual do Piauí – UESPI, CCM

Teresina - PI

Resumo: A cidade de Teresina ajustada a interesses de mercado é revelada como “alternativa para os negócios do grande capital internacionalizado”, pondo-se “como objeto de valorização capitalista”, pontuando “o espaço urbano para os processos de acumulação” (SANTOS, 2006, p. 114). Dessa forma, o presente artigo tem por objetivo apresentar a produção do espaço urbano da cidade de Teresina e os agentes que produzem estes espaços. Para tanto, foi recorrido a levantamentos bibliográficos e relatório de aula de campo produzido pela disciplina de Geografia Urbana.

Palavras-chave: Urbanização, Espaço Urbano, Agentes Espaciais.

INTRODUÇÃO

O espaço urbano está disposto sob uma organização espacial que é fragmentada e articulada, sendo ainda reflexo e condicionante da sociedade (CORRÊA, 2000). Esta disposição é sintomática de um processo histórico de acontecimentos que, ordenando a cronologia, antecede o modo de produção capitalista, indo de encontro a uma propensão na natureza das primeiras civilizações.

Coexiste nesta tendência o surgimento das primeiras cidades ocasionadas, sobretudo, pela condição do excedente. Com a nova forma de organização socioeconômica capitalista que surge posteriormente, o processo de urbanização passa a ganhar propriedade, tendo esplendor na fase industrial do capital, e que envolve sobre acumulações do excedente de capital, que se recria em sua tendência expansiva.

A análise espacial da cidade de Teresina proporciona, pois, perceber a organização espacial em seus diversos usos e, mais ainda, compreender a produção deste espaço via ação dos sujeitos inerentes a este e as mediações que envolvem o processo com a ação estratégica do Estado.

Assim, o conteúdo deste trabalho encontra-se subdividido em três seções. A princípio, o ponto de largada é dado no resgate da história do surgimento das primeiras cidades, fazendo, em seguida, alguns apontamentos de eventos que ocorreram nesse processo histórico, quais permitem a sua melhor compreensão na contemporaneidade. Por fim é trazido os resultados do objeto de estudo – a cidade de Teresina (PI).

CIDADE: FORMA CONCRETIZADA DO PROCESSO DE URBANIZAÇÃO

“Entender a cidade de hoje, apreender quais processos dão conformação à complexidade de sua organização e explicam a extensão da urbanização neste século, exige uma volta às suas origens [...] e sua trajetória” (SPOSITO, 2008, p. 11). Restituindo historicamente, o fenômeno da urbanização precede o modo de produção capitalista, qual hoje mantém certo vínculo, reportando-se a uma tendência das primeiras civilizações, quando, do processo de domesticação animal, domínio da agricultura e fixação do homem a um lugar gera-se um excedente de produção.

Do aglomerado agrícola de pessoas que participavam de forma igualitária no processo produtivo, o excedente fez delinear, mesmo que esta produção não tivesse a princípio um caráter econômico, uma participação diferenciada no processo de produção, distribuição e apropriação, quando este proporcionou o alívio de alguns do fardo das atividades primárias. Desta circunstância advém a divisão do trabalho e, por conseguinte, a diferenciação social, inclusive, tais relações estendendo-se à cidade em sua natureza material – Rolnik (1995) traz este aspecto espacial das relações sociais enquanto escrita do homem no espaço, onde este transcreve sua historicidade e, que, além das experiências passadas se faz reveladora de um mundo; um texto humano a ser decifrado.

Condição primeira para a diferenciação social, e, de modo consequente, a diferenciação espacial, o excedente proporcionou a “possibilidade de existência da cidade” e, conjuntamente com outras situações essenciais, nela resultou. Surgem as cidades enquanto forma concreta e reflexo destas relações; resultado político e social.

Com a vigência do período feudal um hiato se constrói na história de desenvolvimento das cidades. Houve uma descontinuidade da urbanização vindo como consequência a desarticulação da rede urbana; muitas das cidades (e, aqui bem exemplificando o caso do Império Romano) chegando ao desaparecimento com a perda da unidade. Somente em meados do feudalismo, com o momento de intensas trocas entre mercadores e que culminou no desvínculo (processual) com o modo vigente, esse cenário passa a ser revertido.

DO EXCEDENTE DA ORIGEM AOS EXCEDENTES QUE PERMITEM A REDEFINIÇÃO

“No bojo do desenvolvimento de uma próspera economia mercantil, impulsionada, sobretudo pelo comércio de longa distância” (ROLNIK, 1995, p. 34) e, que fazia mudar o corpo social medievo, se tornou oportuno os primeiros passos para um modo de produção que viria posteriormente ser denominado de Capitalismo. Com este veio a acarretar na retomada do processo de urbanização e, portanto, também a cidade que, à vista disso, passará a ser imprescindível na configuração socioeconômica que desponta.

Diretamente relacionada a esta economia e, da qual não se pode deixar de falar, está ainda a Industrialização; processo amplo e de caráter urbano. Este episódio teve bastante influência na produção das cidades ao transformá-las em grandes centros de acumulação e circulação de capital, sendo hoje um elemento essencial e que permite o entendimento das relações de indefinições e complexidade da atualidade - dada a onipresença dos mercados sobre as cidades.

O capitalismo em seu percurso histórico passou por vários modelos econômicos. Dessa forma, também, foram vários os dinamismos de acumulação que, devido sua necessidade de reprodução ampliada, encaminhou à perturbações frequentes. Santos (2006, p.102-104) ao abordar “a transformação do espaço urbano e a reprodução do capital” nos traz esse aspecto e promove a reflexão das sobreacumulações do modo de produção capitalista correlacionando à dimensão espacial; a princípio um “espaço voltado à circulação” mas que, na contemporaneidade é deixada essa subserviência unicamente “para se tornar, ela mesma, o objeto dessa valorização capitalista, parte do capital empregado em processo de valorização, a partir da valorização do espaço” (SANTOS, 2006, p.111).

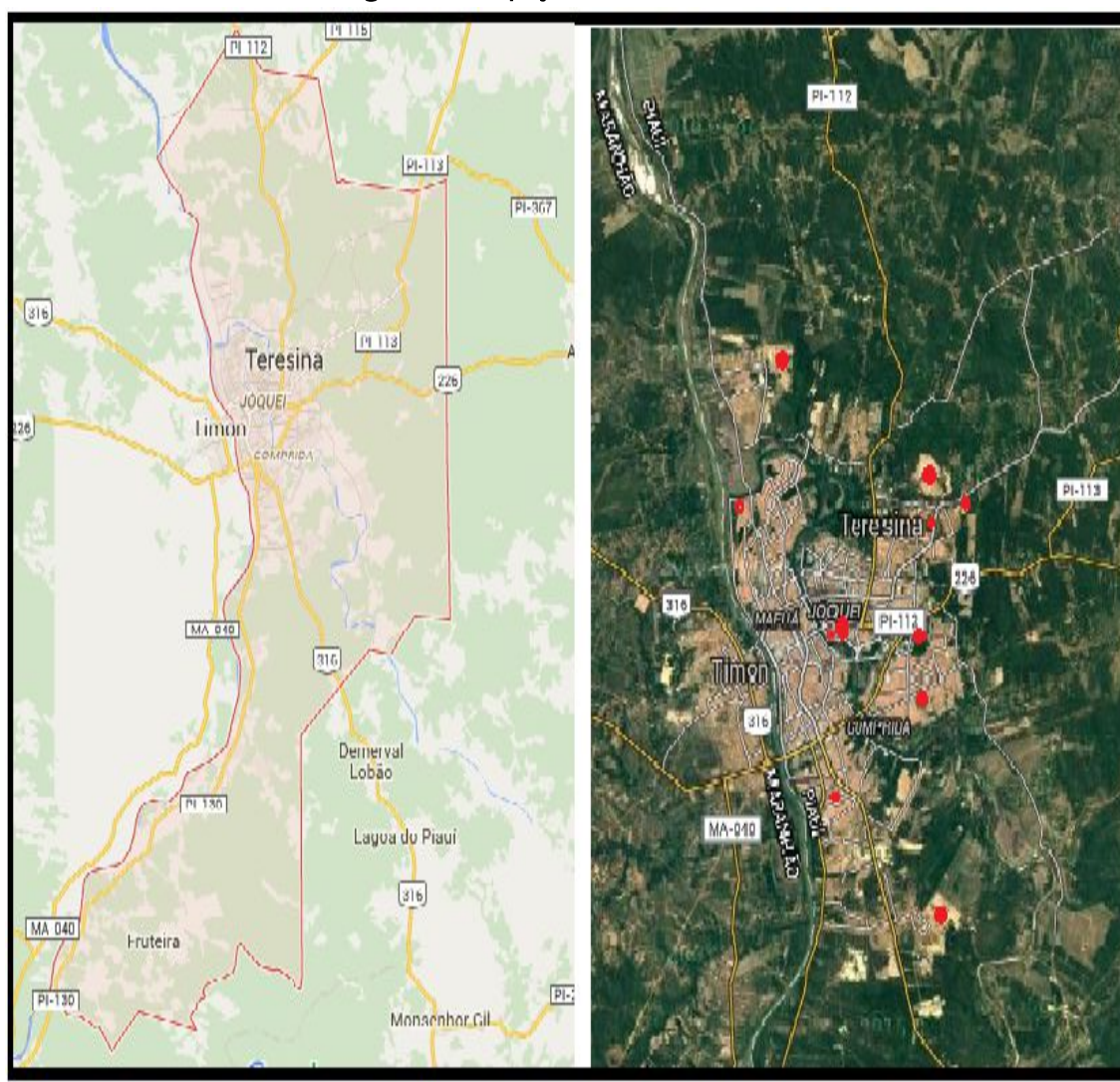
Assim, portanto, em consequência dessa nova forma de organização socioeconômica, o fato urbano e cidadão são (re)configurados às suas facetas de reprodução. Sposito ainda nos diz a cidade de hoje ser

[...] resultado cumulativo de todas as outras cidades de antes, transformadas, destruídas, reconstruídas, enfim, produzidas pelas transformações sociais ocorridas através dos tempos, engendradas pelas relações que promovem estas transformações (2008, p. 11).

A ORGANIZAÇÃO/PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO DE TERESINA E SEUS AGENTES DE PRODUÇÃO

Teresina é a capital do Estado do Piauí. Localiza-se no Centro-Norte (figura 01) e é geograficamente situada na latitude 05° 05' 21" S, e longitude 42° 48' 07" W, abrangendo uma área territorial de 1.392 Km². Possui cerca de 830.000 habitantes.

Figura 01 – Espaço urbano de Teresina



Fonte: Adaptado a partir do Google maps

A vila Coronel Carlos Falcão, (localizada no Bairro Novo Horizonte) e a vila Alta da Felicidade (Bairro Gurupi) estão contidas na Zona Sudeste de Teresina. Nestas são analisadas o residencial “Jardins Residence Clube” (condomínio fechado modernamente padronizado e investido de infraestrutura própria), construído numa área de habitação residencial e que não apenas serviu para a aplicação de capitais concentrados, mas permite reconhecer a questão da valorização da terra urbana, quando ao seu lado coexistente vazios (SPOSITO, 2008) enquanto objeto de especulação; consecutivamente a ociosidade da segunda vila evoca de forma sensível o espaço urbano enquanto mercadoria.

Figura 02 – Residencial Jardins Residence Clube



Fonte: Eliethe Sousa (2016).

Nesta vila (figura 02) a periferia é situada como espaço de expansão do capital, um processo produzido não só pelo setor imobiliário, mas, também, quanto aos grupos excluídos, uma vez que, ao lado desse condomínio é encontrada uma área de ocupação que ocorreu em um período anterior, e, que, com a legalização estatal da área promoveu a veiculação de infraestrutura para o local, como implantação de água encanada, fornecimento de energia elétrica, registro do imóvel etc.

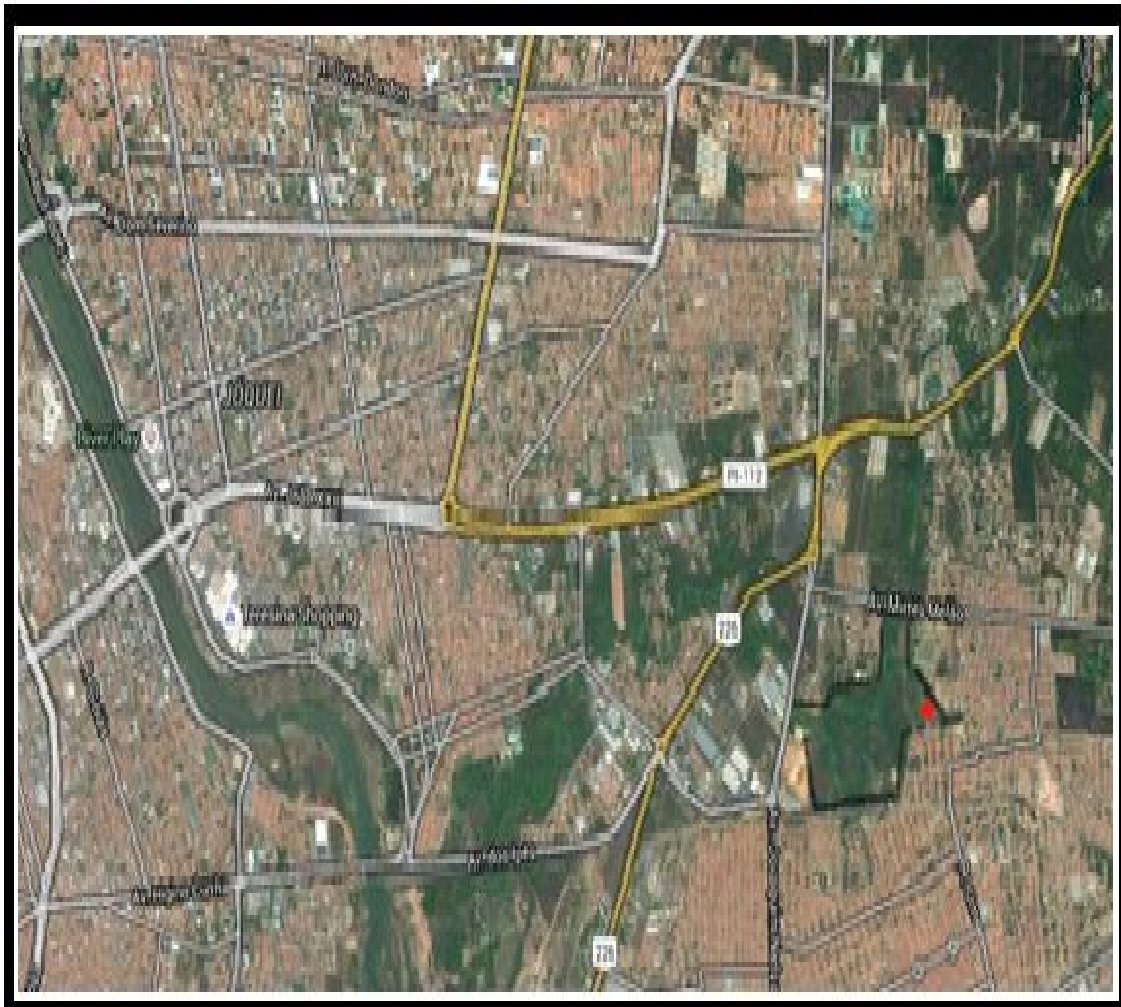
Com relação a isso, Corrêa (2010, p. 31) em seus apontamentos teóricos a respeito dos promotores do espaço urbano, admite a evolução da favela ser, mesmo, o resultado da atuação dos moradores a partir das melhorias físicas e econômicas locais, mas, também, da intervenção do estado, que implanta alguma infraestrutura urbana, seja a partir de pressões exercidas pelos moradores ou mesmo interesses eleitoreiros.

Esse movimento de normatização e direção de investimento de capital dota a área toda de uma nova configuração, até mesmo nas relações: oportunidade de negócio (ainda que muito marcado pelo setor informal), a evasão dos moradores que estiveram no processo de invasão local (devido à agregação de valor), evidenciando

este fato as muitas placas de “vende-se”. Assim, a urbanização progressiva da favela, “desencadeia uma valorização que acaba por expulsar alguns de seus moradores e atrair outros” (CORRÊA, 2010, p. 31).

Já vila Alta da Felicidade, ilustrada na figura 03, foi local de disputa. Nesta vila tomaram parte sobremaneira o jogo político, estando envolvidos tanto os grupos sociais excluídos (destacando-se a participação das várias associações do entorno: Alto da Ressurreição – AMAR, Frei Damião – AMFD e Gurupi – AMG) quanto os grandes proprietários de terras e a figura Estatal.

Figura 03 – Vila Alto da Felicidade (Gurupi)



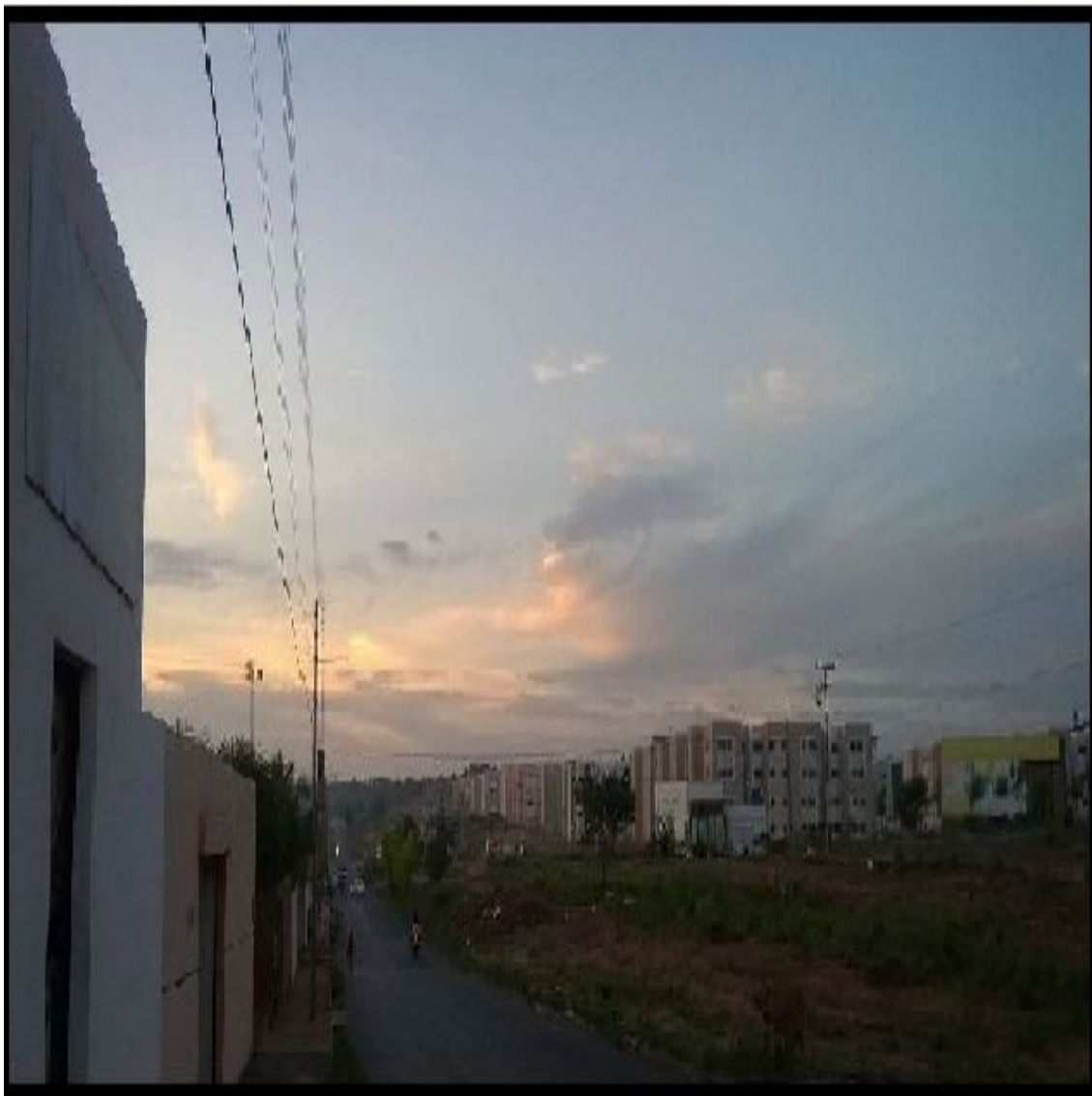
Fonte: Adaptado a partir do Google maps

O poder público interferindo nesse processo conflituoso demonstrou seu arbítrio na gestão, no uso e ocupação do território e, ainda mais, uma tendência à subserviência das vontades minoritárias dominantes, quando, de modo forçoso e violento, autorizou o desapossamento das famílias que residiam no local. Atualmente a área serve apenas como objeto especulativo (sendo sabido ainda dos prováveis projetos de grande envergadura a serem executados no local), além de despejo de esgotos sem tratamento e desova de corpos em função da falta de segurança pública.

Na Zona Leste da cidade, três pontos locais permitem a caracterização do grande contraste existente. Esta é conhecida como uma zona rica abrigando um padrão de vida alto, sendo atribuída ao que há de mais moderno do ponto de vista daquilo que satisfaz a reprodução do capital.

O Vale do Gavião fica no perímetro da Zona Leste de Teresina (figura 04) e no sentido oposto situa-se a Vila Santa Bárbara. Estas representam uma área de expansão tanto urbana quanto do capital, seja ao empreender investimentos do setor imobiliário para a construção de habitações, que de certa forma pressionam a expansão leste da cidade, ou a partir de formas irregulares, como a Vila Santa Bárbara (figura 05) que é uma área de ocupação.

Figura 04 – Vale do Gavião



Fonte: Eliethe Sousa (2016).

Figura 05 – Jockey Clube e Vila Santa Bárbara



Fonte: Eliethe Sousa (2016).

Nesta mesma zona, uma tríade social segregatória (figura 06) faz coexistir materialmente; uma vez que muros e alambrados rompem escancaradamente a relações/contatos sociais que poderiam existir se não fossem as barreiras sociais econômicas que, neste caso, ultrapassarem até mesmo as construções subjetivas.

Figura 06 – Segregação espacial na zona leste



Fonte: Eliethe Sousa (2016).

Nas vias de acesso à área “nobre” da Zona Leste, muitas casas estão em estado de abandono, podendo ser viáveis para o abrigo das pessoas que não possuem casa própria (mais adiante veremos a política de alocação destes), no entanto, funcionam como ativos agregado de valores infladíssimos.

No “vértice” da zona leste está assentado o Parque Potycabana, espaço público gerido de forma privada (figura 07). Situa-se ao lado do Rio Poti e adiante deste localiza-se o Teresina Shopping. Do outro lado do rio estão erigidos vários edifícios (inclusive o Blue Tree Rio Poty Hotel - um dos mais antigos daquela zona da cidade) que reconstituem o caminho da verticalização da cidade e expansão desse movimento habitacional; possibilitada em muito depois da construção da ponte Juscelino Kubistchek.

Figura 07 – Parque Potycabana



Fonte: Eliethe Sousa (2016).

Por fim, os extremos norte e sul de Teresina com os bairros residenciais Jacinta Andrade (o maior conjunto habitacional do país – figura 08) e Portal da Alegria respectivamente. No entremeio destes, há pontos históricos da cidade como o Poti Velho (Bairro situado na Zona Norte) e o Parque Piauí (Zona Sul). Foi no Bairro Poti Velho que nasceu a cidade de Teresina. Entretanto o local (devido sua posição geográfica) está sujeito a enchentes e muitos transtornos advindos das chuvas periódicas mais prolongadas, que implica em conflitos devido à políticas de

intervenção promovidas para o local. Já o Parque Piauí foi construído em 1970 pela Companhia de Habitação Popular - COHAB, sendo um dos primeiros conjuntos habitacionais. É uma zona da cidade que cresceu muito, e que se tornou praticamente autossuficiente, em termos de serviços, caracterizando a chamada *novas centralidades*. Consecutivamente em relação à localização, há uma valorização do espaço.

Retomando a abordagem em relação aos bairros residenciais das zonas Norte e Sul, estes fazem parte da execução do Projeto Minha Casa Minha Vida e são relativamente distantes da cidade com relação ao centro.

Figura 08 – Residencial Jacinta Andrade



Fonte: Google imagens

Estes conjuntos habitacionais são os que melhor caracterizam a expansão da área urbana promovida pelo capitalismo, com a colaboração do agente Estado. Ao construí-los é delimitado simultaneamente ali um marco que indica o limite da cidade; o perímetro urbano. A distância, entretanto, deixa uma grande área rural convertida em urbana a adquirir valor, existindo ainda o preparo de alguns projetos que esperam pela melhor oportunidade.

Neste contexto, em que centenas de famílias conscritas foram postas para habitar praticamente fora da cidade, movidas pela possibilidade de aquisição da casa própria, é possível falar sobre o valor da renda real (HARVEY, 1980). Esta advém

[KEwj7v7H59djNAhVEIZAKHWkcAO4Q_AUICCGD#tbm=isch&q=vista+a%C3%A9rea+do+residencial+jacinta+andrade&imgrc=OKh95azIE9_7dM%3A](http://www.teresina.pi.gov.br/)>. Acesso em: 04 Jul. 2016.

HARVEY, David. **Cidades Rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

_____. David. **A justiça social e a cidade**. São Paulo: Hucitec, 1980.

PREFEITURA Municipal de Teresina. Disponível em: <<http://www.teresina.pi.gov.br/>>. Acesso em: 09 Jul. 2016.

ROLNIK, Raquel. **O que é cidade**. 1. ed. 4. reimp. São Paulo: Brasiliense, 1995.

SANTOS, César Ricardo Simoni. **Dos Negócios na Cidade à Cidade Como Negócio: uma nova sorte de acumulação primitiva do espaço**. *Revista Cidades*, São Paulo, v. 3, n. 5, p. 101-122, 2006. Disponível em: <<http://revista.fct.unesp.br/index.php/revistacidades/article/viewFile/506/539>>. Acesso em: 07 jun. 2016.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **Capitalismo e Urbanização**. 15. ed. 1. reimp. São Paulo: Contexto, 2008.

Abstract: The city of Teresina adjusted to market interests is revealed as "an alternative to the business of large internationalized capital", becoming "an object of capitalist valorization", punctuating "the urban space for the processes of accumulation" (SANTOS, 2006, 114). In this way, this article aims to present the production of the urban space of the city of Teresina and the agents that produce these spaces. In order to do so, it was resorted to bibliographical surveys and report of field class produced by the discipline of Urban Geography.

Keywords: Urbanization, Urban Space, Space Agents.

**TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO EM SÃO LUÍS DO
MARANHÃO: PROBLEMAS E POSSIBILIDADES DE
REVERSÃO**

Juan Guilherme Costa Siqueira
Antonio José de Araújo Ferreira

TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO EM SÃO LUÍS DO MARANHÃO: PROBLEMAS E POSSIBILIDADES DE REVERSÃO

Juan Guilherme Costa Siqueira

Universidade Estadual do Maranhão

São Luís - MA

Antonio José de Araújo Ferreira

Universidade Federal do Maranhão

São Luís - MA

Resumo: O transporte público é um importante meio de deslocamento da população em todo o mundo. No Brasil, esse problema começou com o gradativo crescimento das cidades que necessitaram da abertura de vias de acesso para facilitar o fluxo de pessoas e mercadorias, materializando as interações espaciais. Em 1976 houve a implementação do Programa Nacional de Capitais e Cidades de Porte Médio (PNCCPM) com o intuito de facilitar o tráfego e fluxo de veículos, inclusive o transporte público via investimentos do Banco Nacional de Habitação. O alto índice de mobilidade, gerado pelo incremento populacional e alta concentração de empregos e comércio, aumentou o volume de tráfego nas principais vias das cidades brasileiras causando problemas relacionados à acessibilidade, ao deslocamento e ao transporte. A expansão urbana sem a provisão dos serviços essenciais, entre eles o transporte público, prejudica a eficiência do mesmo nas áreas não atendidas comprometendo o baixo nível de serviço do transporte público. A cidade de São Luís, capital do estado do Maranhão, possui população superior a 1 milhão de habitantes e não possui plano de transporte e mobilidade urbana previstos no Estatuto da Cidade e na Política Nacional de Mobilidade Urbana. Diante desses problemas, são necessárias intervenções nas malhas viárias da capital para reduzir congestionamento nas vias, a articulação dos corredores exclusivos para o sistema de transporte público e parte insular da Região Metropolitana da Grande São Luís nas esferas municipal, estadual e federal e efetivação do plano de mobilidade urbana visto que há um crescimento urbano acelerado.

Palavras-chave: Cidade, Transporte público, Mobilidade

1. INTRODUÇÃO

O transporte público é um importante meio de deslocamento da população em todo o mundo. Com a ascensão da urbanização no século XX houve maior interesse em estudos sobre transportes, sendo que os problemas derivados não se restringem às grandes cidades como Nova York (E.U.A), Paris (França), Londres (Inglaterra) e São Paulo (Brasil), pois devido ao acelerado incremento das aglomerações a mobilidade tem sido comprometida em cidades de porte menor. Isto porque, o transporte público é o meio mais utilizado pelas pessoas de vários segmentos sociais; tem como principal função viabilizar o deslocamento de

passageiros em determinado espaço geográfico, reduzindo o uso do automóvel, que possui pouca capacidade e ocupa muito as vias de acesso.

O transporte público é um serviço que atende aos diversos segmentos sociais, sendo fundamental no processo de desenvolvimento econômico e acesso à população nos serviços essenciais para potencializar a força de trabalho e reduzir o custo de circulação. No entanto, os usuários possuem desigualdades no tempo de deslocamento devido às iniquidades da reprodução social, cujas referências são os que foram expulsos da área central ou moram em áreas distantes do serviço (COCCO, 2011).

Há vários fatores sociais e econômicos que influenciam direta ou indiretamente no deslocamento do usuário de transporte público nas cidades. Esses fatores estão na origem das interações espaciais.

Como parte da existência e do processo de transformação social, Corrêa (2006, p. 280) destaca que as interações espaciais se caracterizam por relações de assimetria, isto é, “por relações que tendem a favorecer um lugar em detrimento de outro ampliando as diferenças existentes, isto é, transformando os lugares”. Estas relações constituem um amplo e complexo conjunto de deslocamento de pessoas e, mercadorias, inclusive o transporte público, parte integrante da transformação social.

Segundo os dados do censo demográfico do IBGE (2010), no Brasil diariamente 5.924.107 trabalhadores (9,61%) levam mais de uma hora até duas horas para o deslocamento e 1.093.910 trabalhadores (1,78%) levam mais de duas horas para o deslocamento. Então pode-se dizer que 11,40% dos trabalhadores levam mais de uma hora para o deslocamento, isso equivale a 7.018.017 trabalhadores. Em São Luís, 114.166 levam mais de meia hora até uma hora, acompanhado de 39.204 entre uma hora e duas horas e 5.428 levam mais de duas horas. Os dados não demonstram confiabilidade do serviço, as condições de conforto, aspectos que afetam ao usuário, desestimulando-os ao uso diário do transporte público.

Esse desestímulo vem acompanhando o crescimento econômico na ilha do Maranhão em especial os municípios de Raposa, Paço do Lumiar e São José de Ribamar. Isto por que de 1612 a 1875 verificou-se a implantação da cidade de São Luís (capital estadual) e instalação de moradias vinculada à dotação de infraestrutura relacionada aos ciclos econômicos e atração de mão de obra com objetivo de exploração de algodão, cana de açúcar pela Coroa portuguesa. No final desse período teve-se a instalação de indústria de tecidos, que necessitou abertura de vias para expansão da colônia e abertura de caminhos, a exemplo do “caminho grande” (implantado em 1655) em direção à vila do Anil (FERREIRA, 2014). Em 1870 houve a invenção do bonde, registrado no momento da expansão urbana com ampliação do deslocamento e redução do tempo e custo. Em 1920, a população de São Luís já era estimada em 52.929 habitantes e isso já evidenciava problemas de transporte, saúde pública e habitação (FARIAS FILHO, 2004), o que remonta a *permanências estruturais* (sistema viário, padrões arquitetônicos) e *superestruturais* (cultura, relações sociais) que afetam a mobilidade no litoral ludovicense (COCCO, 2013). A título de exemplo, as vias que interligavam as principais localidades da

cidade de São Luís eram a Avenida Beira mar (1927) e a Avenida Getúlio Vargas/ Avenida João Pessoa/Casemiro Júnior (1970) (FARIAS FILHO, 2004). Em 1970, o crescimento urbano de São Luís foi acelerado, o que culminou em ações do Estado no sentido de possibilitar a apropriação dos setores Norte (São Francisco), Leste (Tirirical) e Oeste (Área Itaqui-Bacanga) à cidade que então se restringia ao Corredor Centro-Anil, e para tanto construiu as pontes do São Francisco (1970), a Newton Belo (1969 – 1970), além da barragem do Bacanga (1970). Estas construções facilitaram a expansão nos bairros São Francisco, Anjo da Guarda, Ponta D'areia, Renascença, Olho d'Água.

O crescimento populacional pressionou o aumento da mobilidade em decorrência do incremento da frota e da deficiência dos serviços de transporte coletivo em São Luís, de maneira que este último será analisado na atualidade.

2.METODOLOGIA

O método de investigação se baseia no Materialismo Histórico e Dialético com ênfase em Cheptulin (1982) que aborda o movimento como caráter transformador das interações espaciais, cuja tendência dominante é o movimento progressivo na transformação do material em outro pelo movimento. Como componente da dialética materialista, as interações espaciais se adaptam às modificações do contexto histórico ao *aumento primário de renda* e *aumento secundário de renda* (COCCO, 2011) que impuseram mudanças a partir dos deslocamentos por meio de transporte.

Em se tratando da realidade empírica de São Luís, alguns autores discutem cidade sua “modernização” nas primeiras décadas do século XX (FARIAS FILHO, 2004) transformações e produção do espaço urbano (FERREIRA, 2014), indicando problemas de mobilidade, assim como podem ser feitas inferências ao transporte público (BRASIL, 2012; 2015; 2016; COCCO, 2011; 2013; MARANHÃO, 2016; SÃO LUÍS, 2016; VASCONCELLOS, 2000).

Essa pesquisa foi realizada com entrevistas feitas com os usuários, funcionários da Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes seguindo os seguintes procedimentos metodológicos: 1) revisão bibliográfica; 2) levantamento documental; 3) realização de 2 etapas de campo; 4) aplicação de 200 questionários de estudo de origem-destino com usuários; 5) 5 entrevistas informais abordando o bairro de residência (origem) e o bairro de atividades do trabalho (destino); 6) 4 visitas técnicas à Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes para obtenção de informações sobre Índice de Passageiros por Quilômetro (IPK), e obras e projetos de mobilidade urbana e; (7) Tabulação, análise e interpretação dos dados e informações.

3. TRANSPORTE PÚBLICO E GESTÃO EM SÃO LUÍS

O centro da cidade, historicamente, induz o transporte público tendo em vista o alcance espacial máximo, referindo-se à área determinada por um raio a partir dessa localidade central. Os consumidores se deslocam para acessar bens, serviços e lazer. Os consumidores também se deslocam em outros centros os quais estão próximos às suas residências implicando em menores custos de transporte.

Assim, a maioria das linhas de ônibus possibilita o deslocamento até o centro da cidade devido à grande oferta de serviços e uma dinâmica maior. A socialização do processo de consumo substitui a relação dos meios de consumo em diferentes formas de consumo coletivo de seus valores de uso (transportes coletivos, ensino, centros de saúde); estas formas de consumo coletivo substituem as formas de consumo individuais (transportes individuais, aulas particulares) na medida em que permitem responder as necessidades suscitadas pela sociedade pela economia de tempo e aceleração do ritmo da distribuição dos serviços (LOJKINE, 1997).

Em São Luís as primeiras linhas de bonde movido a tração animal, surgiram em 1871 através da criação da Companhia Ferro Carril Maranhense. Em 1924 iniciou o tráfego de bondes elétricos, o que permitiu melhoria no deslocamento da população na cidade referida em que ergueram residências e sítios próximos como expressão da expansão urbana. A desativação do bonde ocorreu em 1967, sob alegação de não haver condições de funcionamento e continuidade dos serviços e, por conseguinte, iniciou o serviço de ônibus urbano em 1971 (CEPIMAR, 2011). A partir de 1970, a construção da Barragem do Bacanga proporcionou a ligação do eixo Oeste da cidade de São Luís compreendendo os bairros Anjo da Guarda, Vila Embratel e Vila Nova. Segundo o censo IBGE (2010), a população do município de São Luís corresponde a 1.014.837 habitantes, sendo que 314.578 constituem a população trabalhadora. Esta realiza o deslocamento casa-trabalho diariamente e a maioria dos estabelecimentos comerciais fica distante de sua residência, enfrentando problemas de mobilidade para alguns destinos, o que foi agravado pelo mesmo possuir, em 2010, a maior quantidade de automóveis do estado do Maranhão e da Região Metropolitana da Grande São Luís (RMGSL), o equivalente a 247.977 veículos, dos quais a frota de ônibus correspondia a 2.966 veículos (DENATRAN, 2014).

São Luís, portanto, já sente os reflexos de um acentuado crescimento demográfico e o não acompanhamento da demanda em termos do transporte coletivo, revelando problemas conhecidos em outras cidades de países em desenvolvimento, a exemplo da qualidade do transporte urbano, bem como o acesso nos vários sentidos de deslocamento, além das condições dos terminais de integração (VASCONCELLOS, 2000).

A integração do transporte público na maioria das regiões metropolitanas não é efetivada e não possui coordenação jurisdicional nas esferas do governo municipal e estadual. As redes de transporte público ficam em prejuízo da oferta onerando os custos para o usuário (BRASIL, 2004). No caso dos municípios localizados na Ilha do Maranhão e integrantes da RMGSL (São José de Ribamar, Paço do Lumiar, São Luís

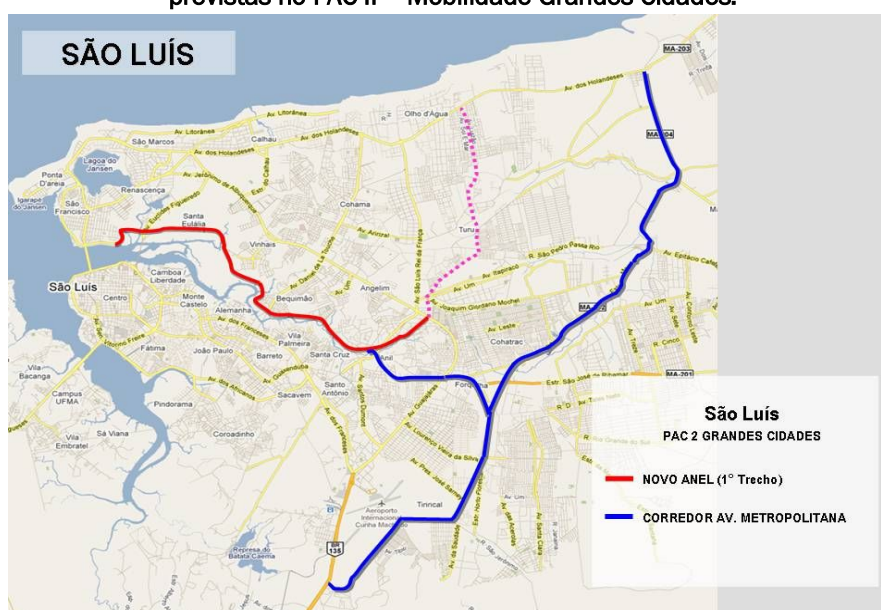
e Raposa) o problema do transporte público se torna amplo envolvendo as esferas municipal e estadual. As Prefeituras e o Governo do Estado atualmente (2016) já organizaram o sistema de transporte público na RMGSL, pois separaram em *Transporte urbano* (município de São Luís) e *Transporte Semiurbano* (demais municípios integrantes), de acordo com a Constituição brasileira de 1988 (BRASIL, 2016), atendendo requisitos para licitação e implantação do sistema de bilhete único entre as esferas (SÃO LUÍS, 2015; MARANHÃO, 2016). O transporte semiurbano liga São Luís a Rosário, passando pelo município de Bacabeira, cuja concessionária é a Cisne Branco. O transporte semiurbano nos municípios de Morros, Cachoeira Grande, Axixá e Presidente Juscelino é concessionado pela mesma empresa fazendo parte do sistema integrado na região do Munim (MARANHÃO, 2016).

4.PROBLEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO E OBRAS DE MOBILIDADE

Outros projetos incluídos no PAC 2 estão previstos na parte insular da RMGSL, dentre eles: BRT Centro-Cohab; BRT Jerônimo de Albuquerque-Guajajaras; Corredor de ônibus São Luís/MA - Avenida Metropolitana; Corredor secundário de transporte – Estrada da Mata; Faixas exclusivas Centro – Anil, Avenida dos Africanos, Avenida dos Franceses, Daniel de La Touche, Contorno do Centro Histórico; projeto VLT Centro-Anjo da Guarda; Reestruturação da Avenida dos Holandeses (MA-203); Reestruturação da MA-201; e Reestruturação da Avenida Ferreira Goulart (BRASIL, 2015).

Em São Luís está no projeto no Ministério das Cidades o novo corredor (Avenida Metropolitana) e o novo anel viário (1º trecho e 2º trecho) - Figura 1.

Figura 1: Projeto dos novos corredores interligando a Região Metropolitana da Grande São Luís previstas no PAC II – Mobilidade Grandes Cidades.



Fonte: Brasil, 2014.

Os projetos dos novos corredores previstos pelo PAC II tornam-se de certa maneira necessários, uma vez que a distribuição da circulação viária está sobrecarregada. O trecho passa pelos bairros Maioba, Cohabiano, Cohatrac, Maiobinha, Cidade Operária e São Raimundo com extensão total de 21,44 km; 5,20 km de faixas exclusivas para ônibus em todo o trecho, implicando em um total de 26,64 km de extensão. O projeto está orçado em 818 milhões de reais, sendo que 200 milhões de reais estão previstos no Orçamento Geral da União (BRASIL, 2016).

No caso do sistema de transporte público em São Luís, uma análise mostra que as linhas de ônibus no SIT não priorizam todas as áreas sendo que nem todas são bem servidas, o que acarreta um percurso desnecessário para chegar a um determinado local. A tabela 1 mostra o Índice de Passageiros por Quilômetro (IPK) dos terminais de integração e o gráfico 1 revela o tempo médio de deslocamento casa-trabalho com os usuários do Terminal Cohab e do Bairro Monte Castelo em São Luís.

Tabela 1 – Indicadores de produtividade de serviço do sistema de transporte público coletivo de São Luís em 2015.

Bacia	Viagens realizadas	Quilometragem (km)	Passageiros transportados	IPK
Praia Grande	35.282	959.607,1	1.862.058	1,94
Rio Anil	28.699	554.420,3	1.496.466	2,70
Distrito Industrial	14.685	735.792,3	1.028.532	1,40
Cohama	32.959	947.506,6	2.206.370	2,33
Cohab	27.235	894.133,0	2.078.950	2,33
São Cristóvão	63.552	1.770.747,7	3.313.493	1,87

Fonte: SMTT, 2015.

Gráfico 1: Tempo de deslocamento para o trabalho dos usuários do Terminal Cohab/Cohatrac e no Bairro Monte Castelo em São Luís-MA.



Fonte: SIQUEIRA, 2016.

Como é evidente, a alta densidade populacional nos bairros Cidade Operária, Cidade Olímpica, Janaína, Santa Clara, São Raimundo, Jardim América e Jardim

Tropical causa altas demandas de transporte público gerando muitas viagens e grandes percursos dessa área Leste de São Luís na direção do Centro, a qual é composta predominantemente por pessoas de baixo poder aquisitivo e que se veem obrigadas a usar o ônibus. Os bairros Maracanã, Quebra-Pote, Pedrinhas e Coqueiro apresentam precariedade de equipamentos e serviços públicos, os quais são menos visíveis por essas áreas residenciais se localizarem na zona rural da capital maranhense em que o transporte coletivo é ainda mais precário em relação às outras áreas da cidade. Essas áreas também possuem altas densidades demográficas ocupadas pela população com menor poder aquisitivo, o que atrai “viagens no espaço disperso” (SÃO LUÍS, 2016). Isso se dá pelo desenvolvimento dos meios de transporte e da suburbanização de moradias e de atividades comerciais causadas pelo uso do automóvel em que inicia-se um espaço urbano cada vez mais fragmentado com a realidade “a um só tempo disperso e (pontualmente) concentrado” (COCCO, 2011). Áreas dispersas concentram usuários no entorno da via e o serviço de transporte público não atinge o nível bom para captar passageiros com maior eficiência e agilidade. O ônibus no seu trajeto não dispõe de uma boa fluidez no tráfego, isso dificulta o transporte nos pontos de parada e aumento do tempo de espera. Esses engarrafamentos prejudicam não só a circulação do transporte público, mas também o transporte individual.

Os problemas do transporte coletivo público na cidade de São Luís e por extensão na região metropolitana que comanda, são praticamente os mesmos de outras aglomerações urbanas que cresceram de forma acelerada e o poder de gestão não monitorou a demanda por esse serviço e particularmente não se preocupou com o necessário planejamento; com efeito, os usuários que têm baixo poder aquisitivo e não dispõem de veículo particular se deparam com demora nos pontos de parada, ônibus cheios e frota envelhecida, etc, o que é agravado por que não há outra opção, a exemplo de trem de superfície e metrô. A situação só não é mais grave tendo em vista que ante a precariedade desse serviço, algumas pessoas ofertam veículos “lotação”, vans e moto-taxi, o que iniciou na Área Itaqui-Bacanga e mais recentemente se estendeu para Cidade Operária e adjacências, bem como para as sedes dos municípios de Paço do Lumiar, Raposa e São José de Ribamar.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os problemas do transporte coletivo e a mobilidade urbana não envolvem apenas no município de São Luís e sim a RMGSL. A Agência Estadual de Mobilidade Urbana – MOB tem a função de promover estratégias na infraestrutura viária nas estações e pontos de embarque e desembarque nos terminais que visem otimizar as políticas públicas de transporte estadual, intermunicipal e mobilidade nos municípios do Maranhão. A melhoria do transporte público, contudo, está na integração nas esferas municipal e estadual na gestão do sistema, o que ainda não ocorre.

Os investimentos no serviço, acompanhamento, cumprimento de editais de licitação do transporte público no município de São Luís (já em andamento) e do transporte público semiurbano (em fase de elaboração) são importantes à medida que o espaço urbano está em expansão, com altas demandas de transporte em decorrência do dinamismo econômico e demográfico.

A licitação é uma ferramenta importante para reestruturar o sistema de transporte público. No entanto, outros mecanismos são necessários para acompanhar a melhoria do sistema e reverter esses problemas, tais como: implantação de corredores exclusivos para transporte público; implantação do sistema BRT completos, ou sua aplicação nos eixos de maior viscosidade de tráfego; intervenções viárias nos grandes corredores que causam viscosidades do tráfego; implantação de vias interbairros para ligar bairros sem acessibilidade e infraestrutura. Essas obras serão efetivadas com execução de obras no PAC 2 Mobilidade Urbana no programa do governo federal; e articulação nas esferas estadual e municipal. No entanto, há dificuldades na esfera político-econômica, social e cultural que torna um empecilho para expansão dos investimentos. Dentre eles tem o ambiente construído dessas obras como limitador de alargamento e expansão, causando custos e indenizações. Tais intervenções objetivam maior precisão do cálculo tarifário, na estruturação das rotas, na confiabilidade do serviço em atrasos, maior segurança e conforto para os usuários.

REFERÊNCIAS

BRASIL. **Constituição da república federativa do Brasil de 1988**. Disponível <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm>. Acesso em 13 maio 2016.

_____. **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)**. Disponível: <<http://www.ibge.gov.br>>. Acesso em: 27 out. 2013.

_____. **Ministério das Cidades**. <<http://www.cidades.gov.br>>. Acesso em: 13 jan. 2016.

_____. **Ministério das Cidades. Instituto Econômico de Pesquisa Aplicada**. Regulação econômica e organização dos serviços de transporte público nas cidades brasileiras: estudos de caso. Brasília: Brasil, 2004. Disponível em: <<http://www.observatorioseguranca.org/documentos/METODOLOGIA%202011/Aula%204%202011/Biblioteca%20da%20Secretaria%20Nacional%20de%20Transporte%20e%20Mobilidade%20Urbana/Regula%E7%E3o%20Transporte%20P%20Fablico%20Urbano.pdf>>. Acesso em: 21 ago. 2012.

_____. **Ministério de planejamento. PAC 2**. Disponível: <<http://www.pac.gov.br>>. Acesso em: 28 fev. 2015.

CEPIMAR. **Banco de dados transporte coletivo de passageiros do Ceará, Piauí e Maranhão.** Disponível em: <<http://bancodedados.cepimar.org.br/bdmaranhao/>>. Acesso em: 27 ago. 2011.

CHEPTULIN, Alexandre. **A dialética materialista: categorias e leis da dialética.** São Paulo: Alfa-Ômega, 1982.

COCCO, Rodrigo Giraldi. **Interações espaciais e sistemas de transporte público: uma abordagem para Bauru, Marília e Presidente Prudente.** Dissertação (Mestrado) – Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia. Presidente Prudente, São Paulo, 2011.

_____. **Interações espaciais e transporte público: proposições para a Grande Florianópolis/SC.** In: 14° ENCONTRO DE GEÓGRAFOS DA AMÉRICA LATINA, Peru, 2013 (Anais eletrônicos). <<http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal14/>>. Acesso em 15 set. 2014.

CORRÊA, Roberto Lobato. Interações Espaciais. In: CASTRO, Iná Elias de. GOMES, Paulo César da Costa. CORRÊA, Roberto Lobato (Org.). **Explorações geográficas: percursos no fim do século.** 2. ed. – Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006. p. 279-314.

DENATRAN. Estatística. **Frota de Veículos.** Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/frota.htm>>. Acesso em: 22 set. 2014.

FARIAS FILHO, Marcelino S. **Atuação das elites regionais na configuração e “modernização” do espaço urbano de São Luís nas décadas de 1920-1930: a administração municipal de Octacílio Saboya Ribeiro.** Monografia de Graduação em Geografia. Universidade Estadual do Maranhão, 2004.

FERREIRA, Antonio José de A. **A produção do espaço urbano em São Luís do Maranhão: passado e presente; há futuro?** São Luís: EDUFMA, 2014.

LOJKINE, Jean. **O estado capitalista e a questão urbana.** 2. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

MARANHÃO. **Agência Estadual de Mobilidade Urbana – MOB.** <<http://www.mob.ma.gov.br/>>. Acesso em 15 maio 2016.

SÃO LUÍS. Secretaria Municipal de Trânsito e Transporte - SMTT. <<http://www.saoluis.ma.gov.br/smtt>>. Acesso 15 fev 2015.

SÃO LUÍS. CONCORRÊNCIA PÚBLICA N° 004/2016/CPL. Concessão do serviço de transporte público coletivo de passageiros no município de São Luís, em todo o sistema regular municipal.

<http://www.saoluis.ma.gov.br/subportal_licitacoes.asp?modalidade=1&exercicio=2016&objeto=050-13599%2F2016&order=1&go=Buscar&bt_buscar=buscar>.

Acesso 29 mar 2016.

VASCONCELLOS, Eduardo A. **Transporte urbano nos países em desenvolvimento: reflexões e propostas.** 3. ed. São Paulo: Annablume, 2000.

Abstract: The public transport is an important means of displacement of the population around the world. In Brazil, this issue began with the gradual growth of cities that required the opening of access roads to facilitate the flow of people and goods, materializing the spatial interactions. In 1976 there was the implementation of the national program for medium-sized Cities and capital (PNCCPM) in order to facilitate the flow of vehicles and traffic, including public transportation via the National Housing Bank investments. The high rate of mobility, generated by the increase of population and high concentration of jobs and commerce, has increased the volume of traffic on the main roads of the cities causing problems related to accessibility, to the displacement and the carriage. Urban expansion without the provision of essential services, including public transport, impairs the efficiency of even the missed areas compromising the low level of public transport service. The city of São Luís, capital of Maranhão State, it has a population of more than 1 million inhabitants and has no transport and urban mobility plan laid down by the Statute of City and National policy of urban mobility. On these issues, there is a need for assistance in knitwear from the capital to reduce road congestion in the process, the articulation of exclusive lanes for public transport system and insular part of the metropolitan region of greater São Luís in local, State and federal spheres and completion of the urban mobility plan since there is an accelerated urban growth.

Keywords: City, Public Transport, Mobility

**UMA ANÁLISE DA MECANIZAÇÃO DAS SALINAS E O
DECRÉSCIMO DA POPULAÇÃO TOTAL E URBANA DE
MACAU/RN ENTRE 1970 E 2000**

Iapony Rodrigues Galvão

UMA ANÁLISE DA MECANIZAÇÃO DAS SALINAS E O DECRÉSCIMO DA POPULAÇÃO TOTAL E URBANA DE MACAU/RN ENTRE 1970 E 2000

Iapony Rodrigues Galvão

Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Maranhão – IFMA
São Raimundo das Mangabeiras – MA

Resumo: Esta pesquisa buscou compreender a mecanização das salinas ocorrida em Macau/RN, situada na costa norte potiguar, distante 175 km da capital do Rio Grande do Norte, Natal, a partir da década de 1970 até os anos 2000. A mecanização encabeçada por corporações estrangeiras ocasionou drásticas mudanças em Macau, ampliando o desemprego, gerando atitudes como acidentes de trabalho propositais (COSTA, 1991), para obter indenizações ou aposentadorias. A ausência de postos de trabalho ampliou o processo migratório, tornando Macau decadente no contexto urbano potiguar. Em 1970, segundo o Censo Demográfico do IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, a população era de 25800 habitantes, correspondendo a 7 ° maior população do Rio Grande do Norte. Já no censo demográfico de 1980, a população era de 24078 habitantes, reduzida, portanto, se comparado a 1970. Em 1991, há retomada do crescimento, com a população totalizando 25985 habitantes. Mas, no censo demográfico de 2000, a população sofre novo decréscimo, totalizando 25700 habitantes, tornando Macau apenas a 16° maior cidade potiguar em número de habitantes. Destaca-se, no auge da crise, nos anos 1980, o fato de organismos relevantes, como a Universidade Federal do Rio Grande do Norte, reduzir suas atividades com a estagnação do crescimento da população e a redução da demanda por cursos de graduação. Assim, identificou-se que Macau não ofereceu alternativas concretas de sobrevivência para essa população desempregada, não atenuando conflitos sociais gerados a partir da modernização tecnológica do parque salineiro, gerando, assim, este quadro de decréscimo populacional entre 1970 a 2000.

Palavras-Chave: Mecanização salineira; Decréscimo Populacional; Macau.

1. INTRODUÇÃO: OS ANTECEDENTES DA PRODUÇÃO SALINEIRA POTIGUAR

As salinas têm sido utilizadas pelo homem há milênios, onde o procedimento usado era o mesmo utilizado nas salinas tradicionais de algumas partes da África, América do Sul e Oceania, consistindo em represar a água do mar em diques de argila e aguardar a precipitação de sal, com uma predominância de NaCl e alto conteúdo de sais de cálcio, magnésio, etc (COSTA et al, 2013).

No território brasileiro, a história do sal está ligada diretamente com o período da colonização portuguesa. Quando da chegada dos primeiros exploradores em terras brasileiras, estes não faziam a mínima ideia da ocorrência natural de sal marinho; assim, todo o sal que utilizavam teria que ser trazido de suas terras de origem, da mesma forma como qualquer outra mercadoria que eles precisassem e não a tivessem disponível (ANDRADE, 1995).

Assim, no período colonial este mineral servia principalmente para alimentação humana e dos bois e cavalos, além da preparação do charque pelo salgamento da carne bovina e seca sob o sol. Além disso, havia relevância do mesmo como matéria prima na Europa, especialmente para a expressiva produção de bacalhau, arenque e outros peixes que eram importantes nas economias de Portugal, Holanda e dos países escandinavos (ARBOCZ, 1986).

No que se refere ao contexto potiguar neste período colonial, Trindade e Albuquerque (2005, p. 46), em suas “Notas Econômicas do Século XX”, mencionam que “durante os períodos de colônia e império, a economia do Rio Grande do Norte era impulsionada pelos setores agropecuário e extrativo, com destaque para o sal, o algodão, o açúcar, a mandioca, a criação de bovinos, ovinos, caprinos e muares, a cera de carnaúba, etc”.

Desta maneira, em especial no caso do sal marinho, Andrade (1995) comenta que, na metade final do século XVI, começaram a ser descobertas grandes salinas naturais que se formaram sem qualquer intervenção do homem. Estas salinas estavam situadas ao longo da costa da capitania do Rio Grande (atual Estado do Rio Grande do Norte e parte do atual Estado do Ceará), formando-se em grandes várzeas onde a água do mar naturalmente era represada e cristalizava-se naturalmente.

Esta extração por reservas naturais predominou por todo o período colonial. Somente a partir da segunda metade do século XIX, já no período imperial, é que cresceram as demandas pelo produto para o curtimento de couros, a salga de peixes, carnes, produtos de consumo e comércio em geral entre vilas e povoados que surgiam (SANTOS, 2010).

Essas demandas em vários pontos da colônia levaram os primeiros colonizadores a construir pequenas salinas em alguns locais da costa do que hoje corresponde ao Nordeste de modo que esta demanda pudesse ser suprida, mas a produção salineira continuou a ser insuficiente para suprir uma demanda vertiginosamente crescente. Eram salinas de pequeno porte, cuja produção somente era suficiente para o consumo das regiões em que se instalavam (CASCUDO, 1955), mas segundo Andrade (1995), a construção de salinas se disseminou rapidamente no espaço que hoje corresponde à região Nordeste.

Com o desenvolvimento desse processo de construção, passou-se a utilizar faixas de terras mais altas em relação ao nível da maré, surgindo os primeiros adventos tecnológicos, como por exemplo, os cata-ventos (processo rústico para bombear a água da maré para dentro dos cercos das salinas), que serviam para bombeamento e elevação da água. Mas ainda o processo de extração, genericamente, ainda era bastante semelhante ao início da colonização, sofrendo mudanças apenas no início do período republicano, como será visto a seguir.

2. O PERÍODO REPUBLICANO E O MONOPÓLIO DA EXTRAÇÃO SALINEIRA

Em 1889, quando da instalação da República, estabelecendo-se um novo tipo de monopólio que viria a mudar o panorama político para a indústria de extração do

sal no Rio Grande do Norte. Pelo decreto nº 10.413, de 26 de Novembro de 1889, a União concedeu em favor do Sr. Antônio Coelho Ribeiro Roma, pela empresa com sede no Rio de Janeiro, Companhia Nacional de Salinas Mossoró-Açu (CNS), o direito exclusivo à exploração dos terrenos devolutos compreendidos entre Areia Branca e Macau, por um prazo de 30 anos, fato que ficou conhecido como Concessão Roma (CARMO JÚNIOR, 2006).

Desta forma, valendo-se do seu direito adquirido com a Concessão Roma e dispondo de muito capital e embarcações, esta empresa adquiriu por valores irrisórios as pequenas salinas existentes, não permitindo a existência de qualquer concorrência em sua área de exploração (ANDRADE, 1995). Em sua instalação em Macau, nenhum imposto foi cobrado sobre o sal e, ainda, foi pedida ao Governo Federal, uma espécie de taxa que valorizasse o produto no mercado (CARMO JÚNIOR, 2006).

No ano de 1915, a Concessão Roma já não conseguia se sustentar no descumprimento de suas cláusulas, sendo anulada em 1920 (CARMO JÚNIOR, 2006). Sua queda significou a ascensão de produtores potiguares como também possibilitou a entrada de outros grupos vindos do Rio de Janeiro e São Paulo.

Assim, a história desses grupos é caracterizada pela absorção de uns pelos outros, até a década de 1960, quando foram absorvidos em sua grande parte por grupos internacionais. (ANDRADE, 1995). De fato, a consolidação da indústria salinera potiguar só ocorreu no período que vai de 1930 ao final dos anos de 1950. A partir de então, o Rio Grande do Norte apresentou produção sempre superior a 50% da nacional, onde o município de Macau tornou-se o verdadeiro coração da indústria salinera brasileira (ANDRADE, 1995; SOUSA, 2007).

E também se destaca a grande atração populacional para Macau, pois há uma grande necessidade de mão-de-obra para trabalhar nas salinas. Cerca de 30% da população local trabalhava direta e indiretamente nas salinas (CASCUDO, 1955), com a cidade se tornando uma das dez maiores aglomerações urbanas do Rio Grande do Norte nas décadas de 1940 e 1950, com a população se aproximando dos 20 mil habitantes.

Mas este quadro de atração populacional sofreria drástica mudança nos anos 1960. A modernização do parque salinero, necessário para ampliar a produção nacional e diminuir a dependência estrangeira, traz impactos profundos para o contingente populacional Macauense, pois altera drasticamente o quadro econômico e trabalhista local (COSTA, 1991). Tal contexto torna-se mais evidente no tópico a seguir.

3. A MODERNIZAÇÃO SALINEIRA PÓS DÉCADA DE 1960

Sobre a modernização salinera, antes da chegada dos grupos estrangeiros – ocasionando o processo de desnacionalização das salinas do Rio Grande do Norte, ocorrido no período de 1969 a 1975 (COSTA, 1991), é preciso compreender o ambiente político que propiciou tal fato (CARMO JÚNIOR, 2006).

Assim, na década de 1950, o governo de Juscelino Kubitschek com sua política desenvolvimentista baseada na industrialização como forma de promover o crescimento econômico e atenuar as enormes diferenças sociais nas regiões Sudeste – que se desenvolvia avassaladoramente –, e o Nordeste – que despontava como uma das áreas mais pobres do mundo –, criou o Grupo de Trabalho para o Desenvolvimento do Nordeste (GTDN) (COSTA, 1991).

Este grupo de trabalho elaborou um documento que resultou na criação de um organismo para executar a política proposta que se chamou Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE). Em seu II Plano Diretor, que vingou de 1963 a 1965, a SUDENE enfatizou a implementação de indústria de grande porte, assim como, a modernização e dinamização de setores industriais já existentes, mas que operavam seguindo moldes artesanais, como era o caso das nossas salinas as quais, por motivos de ordem natural, davam sinais de dificuldades para abastecer o mercado consumidor interno (CARMO JÚNIOR, 2006).

Desta forma, as dificuldades eram causadas principalmente pelo fato da década de 1960 ser marcada pelo aumento do consumo de sal no País, notadamente graças ao desenvolvimento da indústria química, grande utilizadora deste produto como matéria-prima (COSTA et al, 2013).

E assim ocorreu, como preconizava o Plano Diretor da SUDENE, porém com uma ressalva: os mecanismos de incentivos fiscais exclusivos às empresas nacionais foram estendidos aos investimentos de grupos estrangeiros, resultando, assim, num processo que culminou na desnacionalização, monopolização e extinção das pequenas salinas do Rio Grande do Norte, as quais foram incorporadas ao capital de grupos estrangeiros, financiados pelo próprio dinheiro nacional (CARMO JÚNIOR, 2006).

Para atender às exigências da modernização, as empresas tiveram que utilizar os incentivos fiscais da SUDENE, a qual facilitou a penetração das empresas multinacionais no Nordeste e as incentivou quando retirou do seu II Plano Diretor a restrição de utilização pelas empresas de capital estrangeiro do mecanismo de dedução fiscal, antes somente permitida a empresas de capital cem por cento nacional. Assim, os incentivos fiscais induziram os investimentos internacionais para a região Nordeste, facilitando, dessa forma, a penetração no parque salineiro potiguar (COSTA, 1991).

Com a incorporação das pequenas empresas iniciada em 1969, a obtenção das melhores áreas salineiras e com a introdução da tecnologia ao processo, já no início da década de 1970, a maior parte da produção de sal do Rio Grande do Norte estava sob o controle de 03 grandes grupos: o grupo Morton Norwich Products INC., americano, que passou a comandar as salinas Sosal e Guanabara; o grupo Akzo Zoult Chemie, holandês, que passou a comandar as salinas da Companhia Industrial do Rio Grande do Norte (CIRNE); e o grupo Nora Lage, italiano, que assumiu o controle das salinas da Henrique Lage (COSTA, 1991; CARMO JÚNIOR, 2006).

Desse modo, a crise do início dos anos 1960 foi marcante para a modernização da economia salineira, e para o fim de um antigo regime produtivo e de política econômica como o sistema de cotas de Vargas que tinha inspiração na

Itália de Mussolini (CARVALHO JÚNIOR E FELIPE, 1982). A primeira salina brasileira planejada com sua produção totalmente mecanizada foi a Salinas Guanabara S/A (SOUSA, 1988).

A economia salineira potiguar começou a passar então por enormes mudanças, grande parte delas financiadas por investimentos estrangeiros. Tais mudanças se deram no sentido de mecanizar a extração de sal, tornando-a uma atividade intensiva. Outro caráter marcante foi à concentração da produção e da renda da atividade salineira potiguar (COSTA, 1991).

Desta forma, o período da modernização trouxe para o a região salineira do Rio Grande do Norte a penetração de muitas indústrias multinacionais, graças às políticas de incentivo do governo federal, e à incapacidade dos produtores locais em dar a contrapartida aos financiamentos e incentivos recebidos, principalmente, por meio da SUDENE (SANTOS, 2010).

Estas empresas adquiriram as melhores áreas e nelas intensificaram sua atividade industrial e logo se oligopolizaram (CARVALHO JÚNIOR E FELIPE, 1982), o que perdura até os dias de hoje, pois em 2007, apenas 8 produtores respondiam por 92,5% do sal produzido no Rio Grande do Norte (COSTA et al, 2013).

Com este processo modernizador, portanto, além de gerar uma autossuficiência na produção salineira, a extração de sal marinho torna-se, no final do século XX e início do século XXI, uma das principais atividades econômicas de todo o litoral setentrional do Rio Grande do Norte. O parque salineiro do Estado é responsável por 97% da produção brasileira de sal marinho, sendo comercializado com vários Estados brasileiros e exportado principalmente para os Estados Unidos, África e Europa (RIO GRANDE DO NORTE, 2003).

Entretanto, as consequências sociais foram drásticas, com a redução da necessidade de mão de obra, estagnando o incremento populacional Macauense, com a ampliação do desemprego e das migrações populacionais para outras partes do estado e do país. Este processo pode ser mais bem visualizado a seguir.

4. OS IMPACTOS POPULACIONAIS E SOCIAIS DA MODERNIZAÇÃO SALINEIRA

Com o processo de modernização do parque salineiro do Estado, acentuado na década de 1970, caracterizado pela formação de grandes unidades produtoras, que vinham paralisando e abandonando as pequenas e médias salinas.

Nos dias atuais, pouco resta da produção salineira artesanal potiguar, uma vez que apenas algumas pequenas salinas que ainda se utilizam de pás e de carros-de- mão para realizar a colheita do sal. Além da importância para a economia local, estas áreas representam um patrimônio histórico, natural e arquitetônico ainda pouco reconhecido no país. Essa importância se traduz pelo fato que nelas ainda são replicadas as técnicas de construção e gestão típica dos primórdios dessa atividade (MOURA, 2003).

A modernização salineira, mais do que uma mudança técnica na produção, gerou notáveis consequências sociais, onde “o desemprego era um dos grandes

problemas da região. As terras salinas desativadas constituíam uma área de milhares de hectares que, depois, descobriram a possibilidade de sua utilização para a criação de camarão, a exemplo do que se fazia no Japão e em outros países” (SANTOS, 2010, p.294).

Desta forma, as demissões nas grandes salinas e o crescente processo de concentração de capital e renda na região salineira potiguar trouxeram graves prejuízos sociais. Em decorrência, o desemprego assolou a região, e em 1970, centenas de trabalhadores foram às portas do Sindicato dos Trabalhadores na Indústria do Sal em Mossoró pedir comida e emprego, pois passavam por sérias privações (DINIZ, 2013). As “Agrovilas da Serra do Mel” (na época zona rural de Mossoró e hoje município de Serra do Mel) foram alguns dos destinos dos milhares de trabalhadores desempregados pela mecanização da produção salineira potiguar.

A diminuição da massa assalariada e o crescimento das grandes propriedades, ao mesmo tempo em que havia a modernização e otimização da produção, baixaram os custos de produção e o preço final do sal potiguar, aumentando as vendas e lucros obtidos pelos empresários (DINIZ, 2013).

No entanto, a cidade de Macau sofria consideráveis transformações urbanas, com a redução de serviços públicos, advinda de sua perda de relevância como centro urbano relevante no espaço potiguar. Nos anos 1980, Serviços Federais como a Universidade Federal do Rio Grande do Norte tiveram sua atuação reduzida na cidade (SANTOS, 2010) e, recentemente, agências estatais, como a Receita Federal, foram fechadas (DINIZ, 2013).

E este fechamento, segundo autores (PAIVA FILHO, 1987; COSTA, 1991; MOURA, 2003), poderia ser explicado pela estagnação no incremento populacional e a ampliação do processo migratório, dado as dificuldades da população trabalhadora em obter novas formas de sobrevivência.

Assim, os impactos causados pela mecanização encabeçada por grandes corporações estrangeiras ocasionou uma drástica mudança em Macau, com a ampliação do desemprego e atitudes desesperadoras e extremas, como acidentes de trabalho propositais (COSTA, 1991), os quais se tornaram recorrentes, a fim de serem obtidas possíveis indenizações ou aposentadorias.

Com esta ausência de postos de trabalho, há a ampliação do processo migratório, levando a uma notória decadência de Macau como um grande centro urbano potiguar. Para uma melhor visualização desta situação, em 1970, segundo o Censo Demográfico do IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, a população macauense era de 25800 habitantes, o que tornava Macau a sétima maior população do Rio Grande do Norte. Já nos censos demográficos posteriores, de 1980, a população total era de 24078 habitantes, reduzindo, portanto, se comparado a 1970.

Em 1991, há retomado do crescimento, com a população totalizando 25985 habitantes. Mas, no censo demográfico de 2000, a população sofre novo decréscimo, totalizando 25700 habitantes, tornando Macau apenas a 16º maior cidade potiguar em número de habitantes (IBGE, 1970; 1980; 1991; 2000).

Sobre a população urbana Macauense também há um reflexo deste processo de estagnação ocasionada pela mecanização. Em 1970, a população urbana totalizava 18838 habitantes e em 2000 totalizava apenas 18632 habitantes, sofrendo, portanto, num período de 30 anos, um evidente decréscimo. Desta forma, fica evidente que ocorreu estagnação ou mesmo decréscimo no crescimento da população total, como qual está diretamente associado a este processo de saída da população com a carência e a precarização na existência de postos de trabalho (MOURA, 2003).

E no auge da crise, nos anos 1980, organismos educacionais relevantes, como a Universidade Federal do Rio Grande do Norte, reduzem as suas atividades acadêmicas com a estagnação do crescimento da população local e a redução da demanda por cursos de graduação (COSTA, 1991).

5. RESULTADOS EM PERSPECTIVA

Conforme observado no decorrer do presente texto, há uma notória quantidade de referências textuais relativas a discussão da crise vivida pelos trabalhadores oriundos das salinas tradicionais a partir da década de 1970. Entretanto, fica evidente que há, ainda, diversos aspectos a serem discutidos, em especial sobre a decadência urbana ainda vivenciada por Macau e a estagnação populacional existente desde os anos 1970.

Assim, para buscar compreender melhor a problemática em questão, a presente pesquisa buscou compreender a mecanização das salinas ocorrida no parque salineiro potiguar, em especial em Macau/RN, situada na costa setentrional Norte riograndense, distante 175 Km da capital do Rio Grande do Norte, Natal, a partir da década de 1970 até os anos 2000.

Desta forma, buscando fundamentar em questões conceituais envolvendo a problemática analisada – expansão do capital na produção salineira de Macau e o decréscimo da população Macauense no período 1970-2000 – o trabalho recorreu também a levantamento de dados primários e secundários, que serviram para melhor explicar a realidade estudada.

Constatou-se, a partir da pesquisa documental e pesquisa preliminar *in loco* a existência de um alto índice de desemprego na região e a pauperização da sua economia a partir da referida modernização. Identificou-se também que Macau não ofereceu alternativas concretas de sobrevivência para essa população desempregada, já que as poucas que surgiram, na sua maioria, não conseguiram atenuar o alto grau de conflito social gerado a partir da modernização tecnológica do parque salineiro, gerando, assim, este quadro de decréscimo populacional no período de 1970 a 2000.

REFERENCIAS

ANDRADE, M. C. **O território do sal:** a exploração do sal marinho e a produção do espaço geográfico no Rio Grande do Norte. Mossoró. Coleção Mossoroense, vol. 848, 1995.

ARBOCZ, I. I. L. **Ensaio sobre a história econômica do RN.** Natal: UFRN, Ed. Universitária, 1986.

CARMO JÚNIOR, J. B. **Geografia da dominação** - um estudo sobre a organização espacial da terra do sal (Macau-RN). Dissertação de mestrado. Universidade Federal do Rio Grande do Norte/Centro de Tecnologia, Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, Natal, 2006, 173 p.

CARVALHO JÚNIOR, V; FELIPE, J. L. A. **Introdução à história do sal.** Natal: Terra e Sal, n. 2, 1982.

CASCUDO, L. C. **História do Rio Grande do Norte.** Rio de Janeiro: Ministério da Educação e Cultura, 1955.

COSTA, Ademir Araújo da. **Tecnologia e Desemprego:** o caso da região salineira de Macau – RN. Instituto de Geociências (Dissertação de Mestrado), Rio de Janeiro, 1991.

COSTA, D. F. S.; DE MEDEIROS ROCHA, R.; CÂNDIDO, G. A. **Perfil de sustentabilidade e uso dos recursos naturais em salinas solares no estuário do Rio Apodi-Mossoró (RN).** In: CÂNDIDO, G.A. (Org.). Desenvolvimento Sustentável e Sistemas de Indicadores de Sustentabilidade: formas de aplicações em contextos geográficos diversos e contingências específicas. Campina Grande - PB: Editora da Universidade Federal de Campina Grande, 2010, p. 401 - 426.

COSTA, Diógenes Félix da Silva *et al.* Breve revisão sobre a evolução histórica da atividade salineira no estado do Rio Grande do Norte (Brasil). In: Revista Sociedade e natureza, vol.25 n°.1 Uberlândia, Janeiro/Abril de 2013

DINIZ, Marco Túlio Mendonça. **Condicionantes socioeconômicos e naturais para a produção de sal marinho no Brasil:** as particularidades da principal região produtora. Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Estadual do Ceará(Tese de Doutorado),Fortaleza, 2013.

IBGE. **Censos Demográficos** 1970; 1980; 1991; 2000, Rio de Janeiro, Editora do IBGE.

MORAIS, M.C.C. **Terras Potigüares.** Natal (RN): Dinâmica Editora, 1998.

MOURA, G. **Um Rio Grande e Macau**. Natal (RN): G. Moura, 2003.

PAIVA FILHO, F. C. **Uma análise da dualidade do mercado produtor salineiro do Rio Grande do Norte**. Natal: UFRN, 1987.

RIO GRANDE DO NORTE (Estado). Assembléia Legislativa. Lei Nº 8.299, de 29 de janeiro de 2003. **Dispõe sobre formas de escoamento do sal marinho produzido no Rio Grande do Norte e dá outras providências**. Natal, Secretaria de Informática, 2003.

SANTOS, P. P. **Evolução econômica do Rio Grande do Norte (Século XVI a XXI)**. 3 ed. Natal: Departamento Estadual de Imprensa, 2010.

SOUSA, F. C. O. **A cidade e os homens das salinas**. In: XXIV Simpósio Nacional de História, Associação Nacional de História – ANPUH, Anais... São Paulo, 17 e 22 de julho, 2007.

SOUSA, M. M. L. **A política econômica salineira e o Rio Grande do Norte: 1965-1974**. 108 f. 1988. Dissertação (Mestrado em História). Pontifícia Universidade Católica. Departamento de História. São Paulo: 1988.

Abstract: This research sought to understand the mechanization of saline in Macau, located on the north coast of the state, 175 km from the capital of Rio Grande do Norte, Natal, from the 1970s to the 2000s. Mechanization led by foreign corporations has caused drastic changes in Macau, increasing unemployment, generating attitudes such as intentional work accidents (COSTA, 1991), to obtain indemnities or pensions. The absence of jobs has widened the migration process, making Macau decadent in the urban context of the state. In 1970, according to the Demographic Census of IBGE - Brazilian Institute of Geography and Statistics, the population was 25,800, corresponding to the 7th largest population of Rio Grande do Norte. In the demographic census of 1980, the population was 24,078, therefore reduced compared to 1970. In 1991, there is a resumption of growth, with the population totaling 25,985. But in the 2000 population census, the population declined further, totaling 25,700, making Macau the only 16th largest city in terms of population. At the height of the crisis, in the 1980s, the fact that relevant organisms, such as the Federal University of Rio Grande do Norte, reduced its activities with the stagnation of population growth and the reduction of the demand for undergraduate courses. Thus, it was identified that Macau did not offer concrete alternatives of survival for this unemployed population, not attenuating social conflicts generated by the technological modernization of the saline park, generating, thus, this picture of population decrease between 1970 and 2000.

Keywords: Saline mechanization; Population Decrease; Macau

**URBANIZAÇÃO E ESPECULAÇÃO IMOBILIÁRIA: UMA
REFLEXÃO SOBRE TAIS PROCESSOS EM LAGOA SECA-
PB**

Carla Ramona Vieira Sales
Valmir Bruno de Souza Aguiar
Mateus Araújo de Medeiros

URBANIZAÇÃO E ESPECULAÇÃO IMOBILIÁRIA: UMA REFLEXÃO SOBRE TAIS PROCESSOS EM LAGOA SECA-PB

Carla Ramona Vieira Sales

Universidade Estadual da Paraíba – UEPB
Campina Grande - Paraíba

Valmir Bruno de Souza Aguiar

Universidade Estadual da Paraíba – UEPB
Campina Grande - Paraíba

Mateus Araújo de Medeiros

Universidade Estadual da Paraíba – UEPB
Campina Grande - Paraíba

Resumo: Este trabalho surgiu a partir de inquietações sobre a ocupação socioespacial no município de Lagoa Seca/PB, uma vez que, esse processo pode ser observado nos últimos anos de forma crescente através do aumento no número de condomínios fechados. Este artigo tem como objetivo analisar as transformações socioespaciais urbanísticas no município de Lagoa Seca/PB, no qual foi necessário estabelecer um recorte dentro dos limites da cidade. A transformação do espaço rural em urbano é dominada pela necessidade de combater a diferenciação espacial decorrente do desenvolvimento das práticas de produção socioculturais. A contribuição da regulação via mercado para com a organização espacial está em assinalar o nível de diferenciação dentro do espaço urbano público e privado por intermédio dos níveis de preço das localizações: quando acresce uma das partes, aumenta igualmente a competição por melhores localizações tanto internamente a determinado ramo industrial, quanto entre ramos de indústrias, e o preço das localizações se eleva. Porém, tem-se que questionar se essas práticas são viáveis para a economia local e as reais consequências, pois sabe-se que existe poucas políticas públicas relacionadas às habitações populares, sem contar da dificuldade contemporânea para se conseguir financiamento para a casa própria. A metodologia utilizada para o desenvolvimento da pesquisa se deu primeiramente através de um levantamento bibliográfico, observações em loco, e o método utilizado se deu pela análise do quantitativo-qualitativo.

Palavras-chave: Urbanização; Especulação imobiliária; Segregação socioespacial.

INTRODUÇÃO

Uma escola, parque ou nossas casas são constituídos e ao mesmo constituem o espaço que vai além da complexidade de uma simples categoria geográfica por abranger todas as outras como, por exemplo, o lugar a paisagem e até mesmo a região. O espaço apresenta diversas vertebres como é o caso do espaço sideral, espaço urbano, espaço econômico dentre outros, esta expressão é utilizada por uma diversidade de outras ciências como é o caso da matemática, astronomia, da biologia. Em tese o espaço geográfico é o conjunto de relações entre objetos, lugares,

seres e natureza, onde o homem é o principal elemento transformador, pois é o único que interfere diretamente em todas as vias do espaço modificando assim a sua forma natural.

É bem verdade que não existem mais espaços naturais, pois de alguma forma o homem já os modificou; seja agindo in loco ou por reflexos de suas ações. Milton Santos, 1985 dirá que: [...] o espaço não pode ser apenas formado pelas coisas, os objetos geográficos, naturais e artificiais, cujo conjunto nos dá a Natureza. O espaço é tudo isso, mas a sociedade: cada fração da natureza abriga uma fração da sociedade atual. Em cada metro quadrado, seja ele em terra ou no mar, em florestas ou desertos o homem já os modificou com construções urbanas, rurais ou com toda a poluição originada das grandes indústrias, sendo lançada na camada de ozônio toneladas de gases todos os anos, causando assim o aumento da temperatura global, o derretimento das calotas polares dentre outros fatores que modificam o meio.

O homem e seu desejo de expansão atuam como força motriz no processo de transformação do espaço, essa mudança ocorre de diferentes maneiras e nos mais diversos locais, pois estará diretamente relacionada a necessidade de cada fragmento da sociedade em determinada época tendo em vista que, com o passar do tempo algumas necessidades mudam e outras novas são criadas, acarretando na modificação dos espaços, criando centros nas pequenas cidades e os grandes centros urbanos em cidades de médio e grande porte, além da implantação das indústrias e as fabricas que geram emprego e renda para essas cidades.

DISCUSÃO SOBRE O ESPAÇO E LUGAR

Com crescimento do capitalismo, o desenvolvimento da tecnologia e o advento da globalização quebrando barreiras e diminuindo fronteiras muitos espaços são transformados; uma área que originalmente era uma mata, por exemplo, de acordo com a necessidade da população é desmatada para dar lugar a casas que posteriormente serão demolidas para dar espaço a lojas, condomínios, shoppings, indústrias dentre outros, transformando e projetando novos espaços com diversas funcionalidades a cada necessidade dos indivíduos expandindo cada vez mais o território das cidades e fazendo decrescer áreas que no passado foram florestas. Portanto:

Cada *localização* é, pois, um momento do imenso movimento do mundo, apreendido em um ponto geográfico, um lugar. Por isso mesmo cada lugar está sempre mudando de significação, graças ao movimento social: a cada instante as frações da sociedade que lhe cabem não são as mesmas. Não confundir *localização* e *lugar*. O lugar pode ser o mesmo, as localizações mudam. E lugar é o objeto ou conjunto de objetos. A localização é um feixe de forças sociais se exercendo em um lugar. (Santos, Milton, 1985, p. 13).

Ao passo que as características históricas de um determinado espaço são transformadas por necessidades sociais e locais, algumas barreiras são quebradas como, por exemplo, mais rodovias serão criadas amenizando problemas com o trânsito, como congestionamentos fazendo com que alguns percursos sejam feitos em um espaço de tempo muito menor que antes, comércios são criados desenvolvendo assim a economia principalmente nas pequenas cidades onde o mesmo se desenvolve quase sempre a margem das rodovias, aquecendo assim a economia das cidades onde a maioria recebe ajuda do governo para desenvolver o comércio e a cultura da região.

Um lugar pode conter diferentes características para a população ao passo que cada ser humano vai identificar particularidades singulares produzidas por sentimentos expressados de diferentes modos, isso vai formar uma série de significados dentro de uma determinada sociedade, onde objetos, lugares, e culturas ao serem mesclados se tornam identidades do lugar que vão sendo moldadas pela espacialização do ambiente.

Santos, 1988 dirá que: O que define um lugar é, exatamente, uma teia de objetos e ações com causa e efeito, que formam um contexto e atingem todas as variáveis já existentes, internas; e as novas, que se vão internalizar. Ou seja, o que vai alterar de um lugar para outro são as relações dentro de cada sociedade, a cultura, a economia, relações de poder, a diferenciação de áreas, dentre outros fatores que moldam a paisagem do lugar.

O lugar pode fazer referência a uma escala seja ela regional ou local e pode estar relacionado a uma sociedade, a grupos ou apenas a dois indivíduos, pois o mesmo é um espaço apropriado para a vida onde existem relações sejam elas afetivas ou de poder, tendo em vista que em um mesmo lugar seja ele uma metrópole, uma cidade do interior ou apenas um bairro existem relações de poder expressas, por exemplo, nas ruas ou nas moradias.

Quando se observa a diferenciação dos espaços onde num mesmo bairro existem as ruas de classe média alta que comumente existem: calçamento, água encanada e de boa qualidade, energia, saneamento básico e etc., tendo em vista que a maioria dessas pessoas mora em condomínios fechados, pois são mais seguros e oferecem, mas conforto.

Nas pequenas cidades esses condomínios e bairros citados anteriormente são escolhidos em sua maioria pela proximidade com os grandes centros urbanos, que são mais perto que alguns bairros da própria cidade grande, além da cidade pequena oferecer, mas tranquilidade, comodidade, segurança, tem o trânsito mais calmo e algumas vezes são escolhidos por ficar, mas próximo das suas empresas além de receber um cuidado maior das prefeituras e governantes.

As ruas de classes mais baixas dispõem de poucos recursos como: energia elétrica, não existem calçamentos, nem saneamento básico e nas poucas ruas que existe água encanada não é de boa qualidade sendo apenas alguns dias na semana, quando isso não acontece o abastecimento se dá por meio de carros pipas ou poços e barragens mais próximas mesmo que a qualidade da água seja duvidosa. Alguns desses loteamentos são feitos à beira de córregos e esgotos a céu aberto

aumentando os riscos de doenças como dengue, febre amarela, leptospirose dentre outras, na maioria dos casos se atenuam pelo descaso do poder público.

Essa diferenciação é bastante notória nas pequenas cidades onde os bairros de classe média alta são projetados e os de classes mais baixas são criados por pessoas que, na maioria das vezes recebem em torno de um salário mínimo, e não podem pagar por moradias luxuosas, optam por estas habitações apenas pela proximidade com as cidades maiores ou por serem próximos a seus locais de trabalho. Em muitos casos essas ruas são construídas em lugares inapropriados, colocando a vida de muitas pessoas em risco.

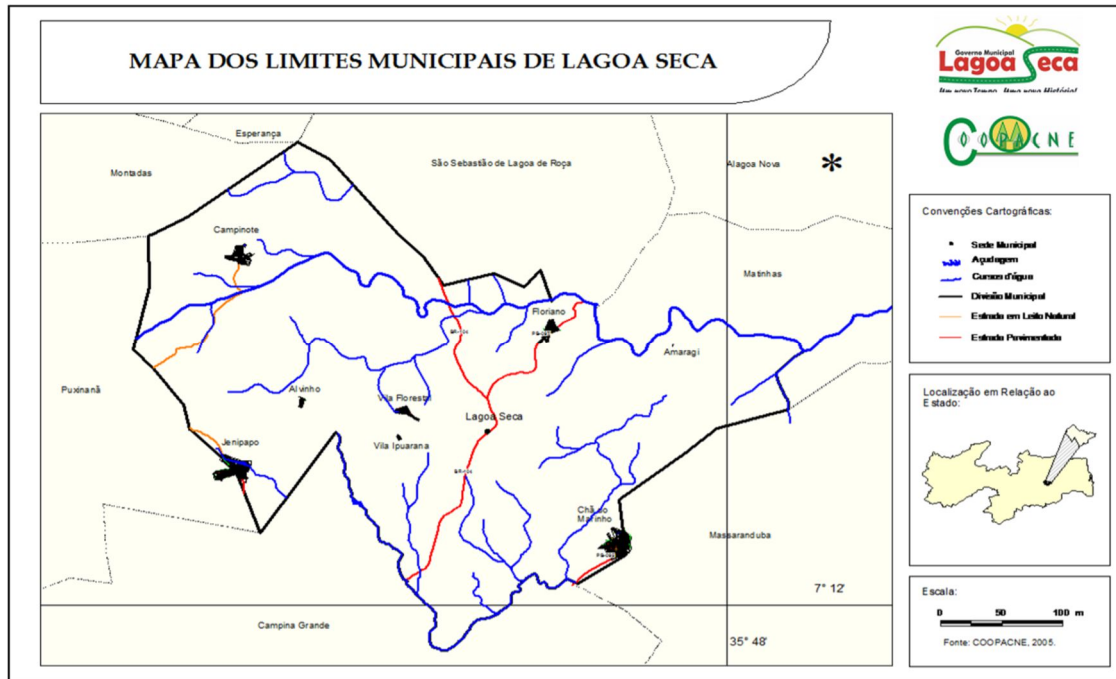
CARACTERIZAÇÃO DO MUNICÍPIO

O município de Lagoa Seca localizasse no interior do Estado da Paraíba, sua distância da capital João Pessoa é de 126 Km pela rodovia, a atual cidade de Lagoa Seca pertencia a cidade de Campina Grande a qual era considerado um distrito. Segundo a prefeitura local, antes de se tornar uma cidade a localidade já teve por nomes: Lama da Gata, Tarimba, Vila Ipuarana (origem indígena) IPU=lagoa e ARANA=ruim, seca, e por fim Lagoa Seca.

Os primeiros habitantes da localidade foram os índios Bultrins, o desenvolvimento da vila se deu pelo comércio entre as cidades de Campina Grande e Brejo de Areia, onde os comerciantes precisavam descansar, se alimentar e guardar os animais até o dia seguinte, com o distrito veio a estrada e o desenvolvimento do mesmo as margens da estrada, fato marcante na cidade até os dias atuais.

A cidade de Lagoa Seca é marcada pela proximidade com o centro comercial de Campina Grande, apenas 7 Km tendo como principal via de acesso a BR 104. Lagoa seca situasse entre as coordenadas Latitudinais 27° 17'09" S, e Longitudinais 48°55'17" W. A cidade é limitada por Campina Grande (Sul), São Sebastião de Lagoa de Roça (ao norte), Massaranduba e Matinhas (ao leste), Puxinanã e Montadas (ao oeste).

Mapa n° 1 – Limites municipais de Lagoa Seca-PB



Fonte: COOPACNE e Prefeitura Municipal de Lagoa Seca.

Segundo o IBGE o município de Lagoa Seca tem por área total 110 km², sendo constituído por dois distritos Vila São Pedro (sendo importante destacar que o mesmo fora criado pela Lei Estadual N° 3.915 no ano de 1977, mas ainda não foi reconhecido como distrito pelo IBGE), e o Distrito Sede; além dos 07 povoados que possuem características urbanas sendo eles: Alvinho, Amaragi, Chã do Marinho, Floriano, Genipapo, Vila Florestal e Vila Ipuarana.

Segundo o censo demográfico de 2010 apud Prefeitura Municipal: o município de Lagoa Seca possui 25.911 pessoas, vale ressaltar que, cerca de 61,4% da população reside na zona rural enquanto que 38,6% está na zona urbana da cidade, o que indica um baixo índice de urbanização, ilustrado no desenvolvimento da cidade uma vez que a mesma desenvolve-se no centro as margens da BR e ao longo do tempo vai se expandindo para outras partes do município, como é o caso de alguns dos povoados citados acima. A densidade média da população é de 236,97 hab./km² a quinta maior do estado.

Pelo fato de algumas áreas estarem em franco processo de expansão, como o lado oeste e sul, e outras estagnarem como as áreas leste e norte, não se pode negar que a especulação imobiliária do município vem crescendo de forma surpreendente. A grande valorização de lotes, casas e terrenos, tem mostrado a necessidade de se expandir as áreas para povoamento no município, seja através de condomínios horizontais, loteamentos ou conjuntos habitacionais.

NOVAS ÁREAS URBANAS E A ESPECULAÇÃO IMOBILIÁRIA EM LAGOA SECA-PB

Há alguns anos a cidade de Lagoa Seca vem sendo reconhecida pela construção de condomínios projetados para as classes média e alta como é o caso do condomínio Nações Residence Prêve (o mais antigo, voltado a classe média), e o Atmosphaera Residence (o mais recente, direcionado a classe média alta). Onde a maior parte da população migrou de Campina Grande, por motivos peculiares como é o caso do senhor José da Silva (nome fictício) que vai relatar abaixo os motivos pelos quais decidiu vender o seu apartamento na cidade de Campina Grande - PB e construir a sua casa na cidade vizinha (Lagoa Seca), no condomínio Nações Residence Prêve:

Bom eu morava em um apartamento na saída de Campina, não era tão grande, só havia vaga para dois dos meus carros, o barulho era horrível e o maior problema sem dúvida era a distância do meu estabelecimento, trabalho da minha esposa e escola dos meus filhos, todos aqueles semáforos e congestionamentos me cansaram. Foi ai que um amigo que já morava no condomínio me indicou e falou o quanto era bom morar em Lagoa Seca, hoje moro a menos de dez minutos da empresa, tenho mais espaço e privacidade para mim e minha família num ambiente de boa estrutura... João da Silva *nome fictício 05-02-2016.

Além dos condomínios é notória a implantação de loteamentos e novos bairros para melhor acomodar a população seja ela da própria cidade ou de municípios vizinhos. É perceptível a construção de vários loteamentos e condomínios dentro do município de Lagoa Seca, como é o caso do Ipuarana, o Moriá, Cirne, o São Jose e o Atmosphaera, que vem ganhando destaque na cidade.

Porém, o que era um município tipicamente rural, com zona urbana ínfima, vem ganhando a cada dia mais aspectos da urbanização, através de abertura de novas ruas, e, principalmente loteamentos. Isso se dá devido há alguns fatores, como a violência no campo e a precarização das atividades agrícolas do município que ainda é bastante rudimentar.

Na maioria das propriedades a técnica rudimentar de plantio passada de pai para filho e resiste até hoje. Evidentemente que por falta de recursos para manter a tecnologia tão presente entre outras áreas do país e que elevam a produtividade da terra. Essa falta de tecnologia ocasiona uma dependência demasiada das condições climáticas a que os plantios se submetem. (SOUZA, p. 33)

Essas condições fazem com que o trabalho no campo seja bastante árduo, seja, além de pouco rentável. E isso ocasiona outro problema: o êxodo rural. É comum que os filhos façam plantio nas terras da família, na chamada agricultura de subsistência, porém segundo SOUZA (2011) essas áreas são divididas em minifúndios, através da herança e a área de plantio não é suficiente para que o agricultor possa obter renda necessária.

Imagem 03 – Pequeno povoado se formando no sítio rosa branca, a menos de 1km da área central. Sem saneamento, o esgoto corre em direção a um barreiro próximo.



Fonte: Pesquisa de campo

Imagem 04 – Loteamento Cirne dividindo espaço com áreas rurais agricultáveis



Fonte: Pesquisa de campo.

Todos esses fatores levam as pessoas que vivem na zona rural buscarem a cidade, visando facilidades em relação a questão de emprego, já que a vida no

campo não é mais viável, nem pela rentabilidade, nem pela segurança. Um problema verificado durante a etapa das observações foi à falta de saneamento básico fato corriqueiro tanto em alguns loteamentos, quanto nas novas áreas urbanas (não loteadas) no município de Lagoa Seca.

Algumas casas, apesar de terem sido construídas recentemente possuem fossa séptica em vez de encanação à rede de esgoto. Na verdade não há rede de esgoto nas imediações, produzindo esgoto a céu aberto, o que além de mau cheiro, provoca graves doenças já conhecidas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Percebe-se que o espaço é socialmente construído. E intrinsecamente estão as expectativas que direcionam e orientam os investimentos financeiros, pelos quais se desenvolvem os elementos que compõem a estrutura espacial, ou seja as transformações na paisagem, e, conseqüentemente no espaço dependem dos interesses dos proprietários dos meios de produção, incluindo os donos de terras.

É notório que a transformação de terra rural em terra urbana, na cidade de Lagoa Seca tem gerado enormes ganhos para o mercado imobiliário uma vez que áreas rurais estão sendo transformadas em áreas urbanas, para construção de condomínios ou loteamentos muitos destes sem a mínima infraestrutura, com o processo de especulação imobiliária na cidade a valorização do preço da terra por metro quadrado é exorbitante.

Para melhor entender a problemática abordada neste trabalho, é importante fazer a seguinte pergunta: quais os fatores determinantes da transformação de terra rural em terra urbana e supervalorização dos terrenos? Ficou claro que a resposta para essa questão está ligada a dois principais fatores dentre outros, que são: a grande proximidade de Lagoa Seca-PB, com Campina Grande, em relação aos demais municípios como Alagoa Nova, Esperança, São Sebastião de Lagoa de Roça e Matinhas; grande demanda de terrenos, em virtude do êxodo rural do município, na contramão da baixa oferta de terrenos, seja nos loteamentos ou em vias públicas.

Ao final de tudo, se percebe que há uma grande carência de ações do poder público no sentido de criar, não só habitações populares, de baixo custo, ou até mesmo através de doação, como já houve no município. Além disso, requer mais ação do poder público em relação a melhorias de infraestrutura e saneamento básico nas novas áreas que estão surgindo no município.

REFERÊNCIAS

BERNARDES, Júlia Adão. Mudança Técnica e Espaço: Uma proposta de Investigação. In: Castro, Iná Elias de; Gomes, P. C. C.; CORRÊA, Roberto Lobato (orgs). **Geografia: Conceitos e Temas**. 12ª Ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2009.

BONDUKI N. **Origens da habitação social no Brasil**. São Paulo: Estação Liberdade, 1998.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Região e Organização Espacial**. Rio de Janeiro: Ática. 1987.

GOMES, Paulo César da Costa. O Conceito de Região e sua Discussão. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, P. C. C.; CORRÊA, Roberto Lobato (orgs). **Geografia: Conceitos e Temas**. 12^a Ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2009.

KANDIR, A. **A instabilidade do mercado habitacional**. IE: UNICAMP, 1983. Dissertação de mestrado.

MARICATO, Ermínia. O Contexto do Estatuto das Cidades. **Brasil Cidades: alternativas para a crise Urbana**. Petrópolis: Vozes, 2001.

PREFEITURA MUNICIPAL DE LAGOA SECA. **Plano Diretor Participativo do Município de Lagoa Seca – Paraíba**, 2004.

RIBEIRO, L. C. Q. **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, Elisângela Jerônimo dos. **Tarimba: aspectos históricos e culturais de Lagoa Seca (1929-1969)**. Bauru: Canal 6, 2007.

SANTOS, Milton. **A Urbanização Brasileira**. São Paulo, Hucitec, 1988.

_____ **Metamorfoses do Espaço Habitado**. São Paulo, Hucitec, 1994.

SANTOS, R. C. B. **Rochdale e Alphaville: formas diferenciadas de apropriação e ocupação da terra na metrópole paulistana**. São Paulo, FFLCH, 1994.

SOUZA, Jamerson Raniere M. de. **A agricultura familiar e a problemática do atravessador no município de Lagoa Seca-PB: Sítios Oiti, Santo Antônio, Alvinho e Floriano**. UEPB, 2011. Trabalho de Conclusão de Curso.

**A DINÂMICA DO COMÉRCIO LOCAL: A FEIRA LIVRE DE
AREIA-PB**

Daniel de Souza Andrade
Sílvio César Lopes da Silva
Janaína Barbosa da Silva
Hiago Antonio Oliveira da Silva
Andréia Alves de Oliveira
Bruno Ferreira da Silva

A DINÂMICA DO COMÉRCIO LOCAL: A FEIRA LIVRE DE AREIA-PB

Daniel de Souza Andrade

Universidade Federal de Campina Grande – UFCG
Campina Grande - Paraíba

Sílvio César Lopes da Silva

Universidade Federal de Rio Grande do Norte – PPGED-CAPES- UFRN
Natal - Rio Grande do Norte

Janaína Barbosa da Silva

Universidade Federal de Campina Grande – UFCG
Campina Grande - Paraíba

Hiago Antonio Oliveira da Silva

Universidade Federal da Paraíba - Centro de Ciências Agrárias
Areia – Paraíba

Andréia Alves de Oliveira

Universidade Federal de Campina Grande – UFCG
Campina Grande - Paraíba

Bruno Ferreira da Silva

Universidade Federal da Paraíba - Centro de Ciências Agrárias
Areia – Paraíba

Resumo: A tradição de feiras livres e mercados municipais são bastante antigos no Brasil, surgindo bem antes dos supermercados convencionais. Em Areia-PB, a feira surgiu a partir da criação do Município, tornando-se a maior da Paraíba até o final do século XIX, influenciando não só o comércio como também vitalizava a economia municipal. Devido a sua importância pretérita, o presente trabalho buscou analisar e caracterizar na atualidade a Feira Livre de Areia. Objetivou-se analisar as condições socioeconômicas dos feirantes, condições de trabalho e características estruturais desse espaço. Para tanto, lançou-se de métodos quali-quantitativos e o estudo in loco, com aplicação de questionários semiestruturados com 41 feirantes, registro fotográfico e revisão bibliográfica em sites, artigos, dissertações e livros. Assim, evidenciou-se que 39% dos feirantes encontram-se na faixa etária entre 21 a 40 anos. A maioria desses trabalhadores (71%) são do sexo masculino, e nativos de Areia. Em se tratando dos produtos comercializados, identificou-se que a predominância é de legumes, verduras e frutas com 28% do total; carne com 18%; roupas e calçados 14% e outros 16% (mangaio e utensílios domésticos). De tudo que é comercializado, 68% são produtos comprados em outros Municípios, 20% são produzidos pelos próprios feirantes e 12% compram e produzem. Ainda de acordo com os feirantes, o ambiente não é adequado para instalação dos bancos, pois a feira ocorre num ambiente íngreme que gera instabilidade nas bancas. Quanto as políticas de manutenção e/ou incentivos, todos os feirantes responderam que não existe por parte da prefeitura de Areia.

Palavras-chave: Feiras, Comercialização, Economia.

1. INTRODUÇÃO

A tradição de feiras livres e mercados municipais são bastante antigas no Brasil, surgindo bem antes dos supermercados convencionais. No Nordeste a multiplicação dessas feiras ocorre principalmente a partir da década de 1950, tornando-se importante na reestruturação do espaço rural e na inserção de camponeses no mercado, antes fechados nos domínios dos engenhos, possuindo uma tradição muito forte em consumo de gêneros alimentícios, notadamente de produtos perecíveis. Seus pontos comerciais mantêm-se enraizadas em cada bairro, esquina ou praça de praticamente todos os municípios do Brasil (ASSUMPÇÃO et al., 2014; GARCIA-PARPET, 2008).

A decadência dos engenhos e a quebra das relações de dominação e dependência foram motivações para saída dos trabalhadores do campo e criação de atividades urbanas e comerciais com formação de feiras livres nas cidades. Um ponto importante sobre esse processo, especificamente no Nordeste é o fenômeno de sua multiplicação na década de 1950. Onde a cidade ganha destaque na economia do município e as feiras revelam seu papel na reestruturação do espaço rural e na inserção econômica de camponeses no mercado, antes fechados nos domínios dos engenhos (Garcia-Perpet, 2008). Mascarenhas e Dolzani (2008, p.83), revelam que nesse processo:

[...] a reprodução social da cidade requer lugares para os excluídos da ordem dominante realizarem sua sobrevivência material cotidiana. Requer também espaços de sociabilidade para além do confinamento confortável das modernas opções de consumo. Por isso as feiras resistem na paisagem urbana contemporânea: a grosso modo, pode-se dizer que por um lado há os que precisam sobreviver materialmente, por outro aqueles que, resolvida a questão material, zelam pela sobrevivência sociocultural.

Segundo Dantas (2008), a feira livre desempenhou grande importância para a formação do Nordeste, pois essa era a principal forma de comercialização dos produtos agrícolas e principal canal de abastecimento para uma parte da sociedade.

Dantas destaca ainda, as modificações que a feira exerce sobre o espaço em que ela está inserida, “ela muda mesmo que seja por algumas horas, toda a dinâmica da cidade em face da movimentação de pessoas que se deslocam, seja de suas residências na cidade, de uma comunidade rural próxima à cidade, de outro município e, também, de outros estados dependendo do raio de abrangência da feira” (p. 92).

De acordo com Sales et al. (2014), a feira pública é um canal de comercialização e geração de emprego, a qual dinamiza a economia dos municípios. Esse meio de comercialização contém características que tornam esses ambientes singulares, atraindo assim milhares de consumidores até a atualidade. A grande variedade de produtos, assim como a produção quase artesanal desses é uma vantagem a mais para o sucesso da feira livre.

Vale destacar também o contato direto entre produtor e consumidor final sendo esse, outro fator positivo para esse meio de comercialização, tal contato possibilita ao produtor a inovação de seus mecanismos de venda, produção e produtos, de acordo com as necessidades e desejos dos consumidores (COLLA et al., 2007; COELHO e PINHEIRO, 2009).

Dessa forma, tendo em vista a importância das feiras livre no Brasil e posteriormente no Nordeste, e devido a sua importância pretérita no município de Areia na Paraíba, o presente trabalho buscou analisar e caracterizar na atualidade a Feira Livre do referido município, considerando seu aspecto físico, histórico e social, destacando assim os principais *déficits* da mesma e sugerindo possíveis soluções para tais problemas.

2. OBJETIVOS

2.1. Geral

- ✓ Analisar e caracterizar na atualidade a Feira Livre do município de Areia-PB.

2.1. Específicos

- ✓ Identificar a forma de comercialização dos produtos ofertados nesse canal, assim como as condições de trabalho dos feirantes;
- ✓ Entender as características socioeconômicas dos comerciantes do local;
- ✓ Identificar os agentes e órgãos propulsores de sua preservação.

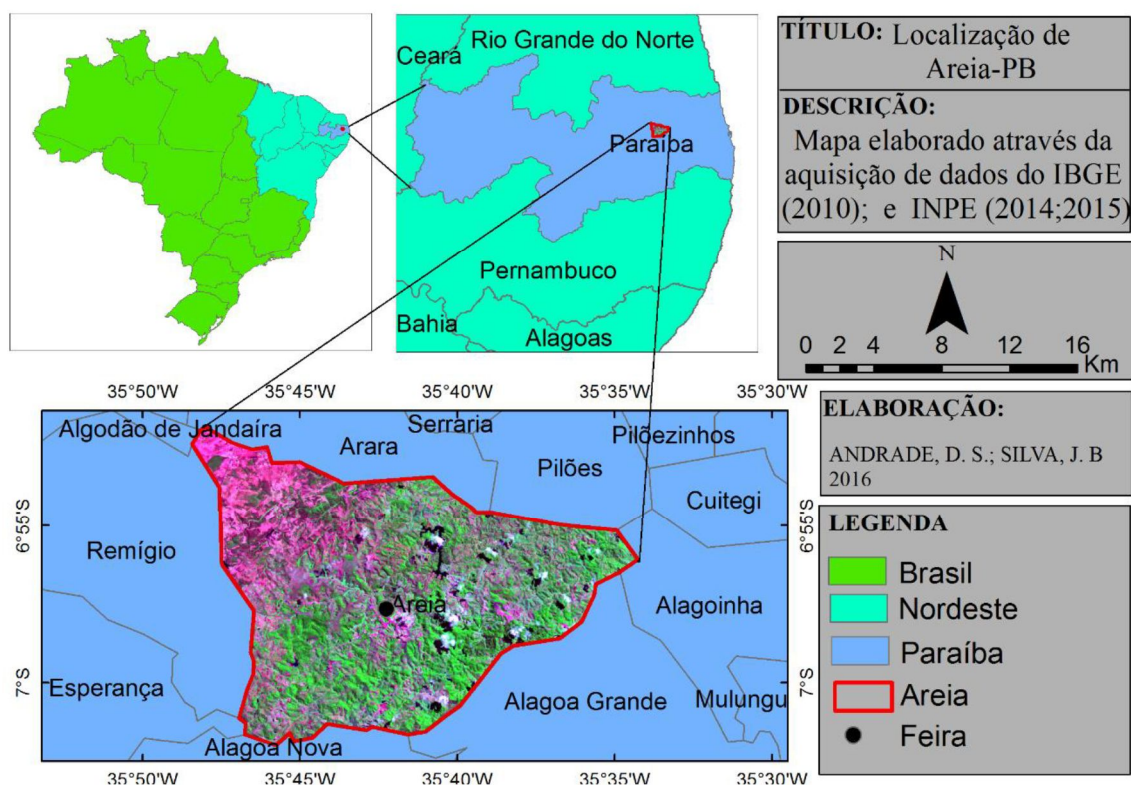
3. METODOLOGIA

Essa pesquisa buscou utilizar uma abordagem dialética, lançando-se de métodos quali-quantitativos e estudo *in loco*. Objetivando analisar as condições socioeconômicas dos feirantes, condições de trabalho e características estruturais desse espaço. Para viabilização da pesquisa foi feito um levantamento bibliográfico entre sites, artigos, dissertações e livros. Com aplicação de 42 questionários tipo semiestruturado aos feirantes, contendo 10 perguntas, com o objetivo de obter informações condizentes com a realidade das condições de trabalho desses comerciantes, além de registro fotográfico e entrevistas informais as quais foram anotadas junto aos questionários. A aplicação dos questionários e entrevistas ocorreu em um sábado (14/11/2015), dia em que ocorre a feira em Areia-PB. Para aplicação obteve-se ajuda de mais três pessoas, essas previamente informadas sobre o objetivo da pesquisa e da importância do questionário, as quais contribuíram para a aplicação dos questionários e registro fotográfico.

3.1. Caracterização geográfica do município de Areia-PB

Está localizado na região leste do estado da Paraíba, na denominada Mesorregião do Agreste paraibano, mais especificamente na microrregião do Brejo (Figura 1). Constituído de três distritos Cepilho, Mata Limpa e Moquém e a sede do Município propriamente (RODRIGUES, 2002).

Figura 1. Mapa de localização do município de Areia-PB



FONTE: BASE DE DADOS: INPE, AESA E GOOGLE, 2016.

De acordo com o Instituto de Geografia e Estatística-IBGE (2010), Areia possui uma população estimada em 23.829 habitantes e área total de 266,596 km², e um PIB per capita a preços correntes de 7.047,08 reais.

Segundo Moreira (1988), Areia encontra-se na unidade geoambiental do Planalto da Borborema, caracterizando-se como área de transição entre o bioma Mata Atlântica e a Caatinga, sendo o primeiro uma área de refúgio em meio a Caatinga. Segundo Veloso et al. (1991), “esse ecossistema pode ser considerado, também, um refúgio ou uma relíquia vegetacional, por apresentar peculiaridades florísticas, fisionômicas e ecológicas, dissonantes do contexto em que está inserido”.

Moreira destaca ainda que o relevo de Areia é geralmente movimentado, com vales profundos e estreitos dissecados. Com um clima ameno, com temperatura média oscilando em torno de 23,5°C. A vegetação é de mata úmida de altitude e mata subcaducifolia.

3.2. Contexto histórico e atual da feira livre de Areia-PB

Segundo Almeida et al., (2010), Areia surgiu como simples povoado em 1625, sendo nomeado de Sertão dos Bruxaxás, isso no final do século XVII e início do século XVIII.

Nessa época o referido povoado servia como ponto estratégico de parada para tropeiros e boiadeiros que vinham do sertão ao litoral, da então conhecida Capitania da Paraíba, na atualidade a capital João Pessoa. Após vários anos, o povoado foi denominado de Vila Real do Brejo de Areia, isso em 18 de maio de 1815. Tornando-se cidade em 18 de maio de 1846 (ALMEIDA et al., 2010).

No período em que Areia foi elevada à categoria de cidade, o estado paraibano estava passando por uma crise hídrica a qual esgotava todas as expectativas de vida dos sertanejos. Com isso, a maioria dessa população vai embora para o Brejo, onde dispunha de fartura hídrica e conseqüentemente, de plantio, colheita e renda (ALMEIDA, 1980).

Ainda de acordo com Almeida (1980), em decorrência dessa chegada de sertanejos no Brejo, o município de Areia cresceu em população, tornando-se o maior centro comercial do interior. Produzindo em larga escala algodão, rapadura, aguardente, açúcar, farinha de mandioca, fumo, cereais e até café.

A feira surgiu a partir da criação do município areiense, tornando-se a maior da Paraíba até o final do século XVIII, influenciando não só o comércio como também vitalizava a economia municipal. Sua base estava na agricultura do entorno e do Município, portando grande diversidade de produtos. Mas com o surgimento da República, assim como o cerco das estradas de ferro, a feira de Areia começou a entrar em declínio, isso porque antes da linha férrea da cidade vizinha de Alagoa Grande, Areia servia como um dos principais locais de passagem para outras cidades, como de João Pessoa para Campina Grande (ALMEIDA, 1980).

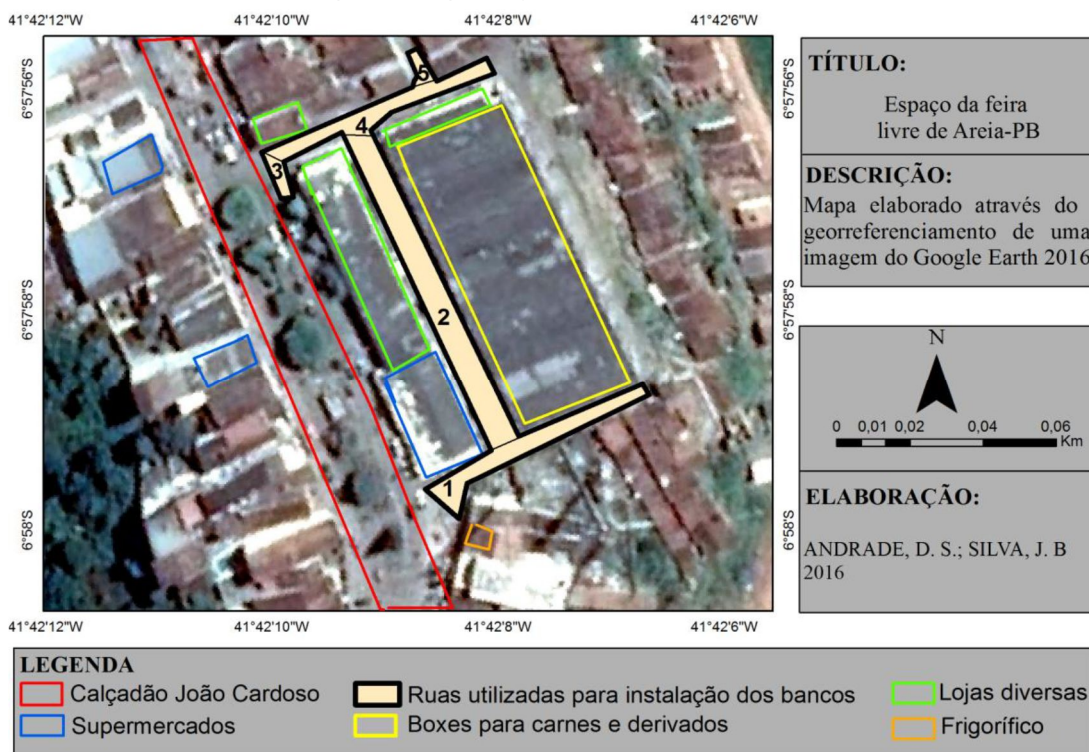
Na atualidade, possuindo sua economia concentrada na lavoura o município de Areia dispõe de uma quantidade considerável de produtos agrícolas, como as plantações de cana-de-açúcar, feijão, mandioca, milho e banana. Seus excedentes são exportados para Campina Grande, sendo a produção de derivados da cana de açúcar uma das principais fontes de renda do município (BARBOSA et al., 2010).

4. RESULTADOS E DISCUSSÕES

A feira livre de Areia está localizada nas proximidades do Calçadão João Cardoso o qual exerce forte influência devido ao fluxo considerável de pessoas, isto decorrente da grande quantidade de lojas, supermercados e outros. De acordo com a Figura 2 percebe-se que a feira se concentra atualmente em três ruas e uma avenida, contudo, essa não dispõe de uma setorização dos produtos comercializados. Assim como não há uma organização formal do espaço de instalação das barracas, se processando de maneira empírica. Onde bancas de horte-frutas ocorrem intercaladas com roupas, calçados entre outros. Mesmo sem

uma setorização, existe a predominância de produtos em determinadas ruas, de acordo com o quadro 1.

Figura 2. Organização da Feira de Areia-PB



FONTE: BASE DE DADOS DO GOOGLE EARTH, 2016.

Quadro1. Predominância de produtos em determinadas ruas da Feira de Areia-PB

Pontos	Ruas/ locais	Ocorrência de Produtos
Ponto 1	Rua Enfante Maria Madalena	Frutas e verduras
Ponto 2	Local exclusivo para a feira.	Roupas e acessórios
Ponto 3	Rua Manoel da Silva	Vendedores ambulantes
Ponto 4	Rua Júlio Silveira	Calçados e acessórios
Ponto 5	Rua Professor Leonidas Santiago	Mangalho

FONTE: ANDRADE, 2016.

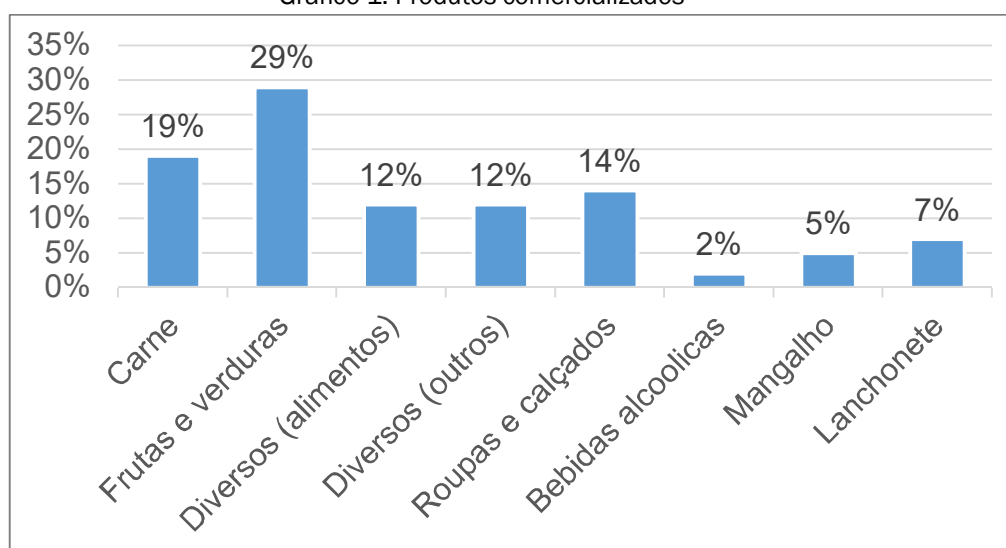
Os 41 questionários aplicados, continham as seguintes principais perguntas:

1. A feira existiu sempre nesse local?
2. O senhor (a) mora aqui no município de Areia? Zona urbana ou rural?
3. Quais mercadorias o senhor (a) vende?
4. Quem produz e/ou de onde vem essas mercadorias?
5. O senhor (a) exerce outra atividade remunerada? Quais?
6. A prefeitura oferece infraestrutura? Como?
7. O senhor (a) paga algum tipo de imposto para utilização desse espaço?
8. O senhor (a) recebe ajuda de algum órgão e/ou instituição?
9. Você conhece alguma política de preservação e/ou incentivo para feira?
10. O senhor (a) é satisfeito com essa profissão?

De acordo com os resultados obtidos, identificou-se que a feira em questão já havia funcionado em outros locais, porém, há mais de 20 anos se encontra no atual local. Em se tratando da idade, sexo e origem dos feirantes, evidenciou-se que 39% dos feirantes encontram-se na faixa etária entre 21 a 40 anos, ou seja, as atividades de comércio são realizadas pela população economicamente ativa, sendo a maioria desses trabalhadores (71%) do sexo masculino. Onde 61% residem em Areia, esse dado ressalta a importância da feira para a economia local, ao mesmo tempo que evidencia a atração sobre outros produtores devido a força econômica da feira.

Sobre os produtos comercializados, identificou-se que a predominância é de legumes, verduras e frutas com 28% do total; carne com 18%; roupas e calçados 14% e outros 16% (mangalho e utensílios domésticos), entre outros (Gráfico 1).

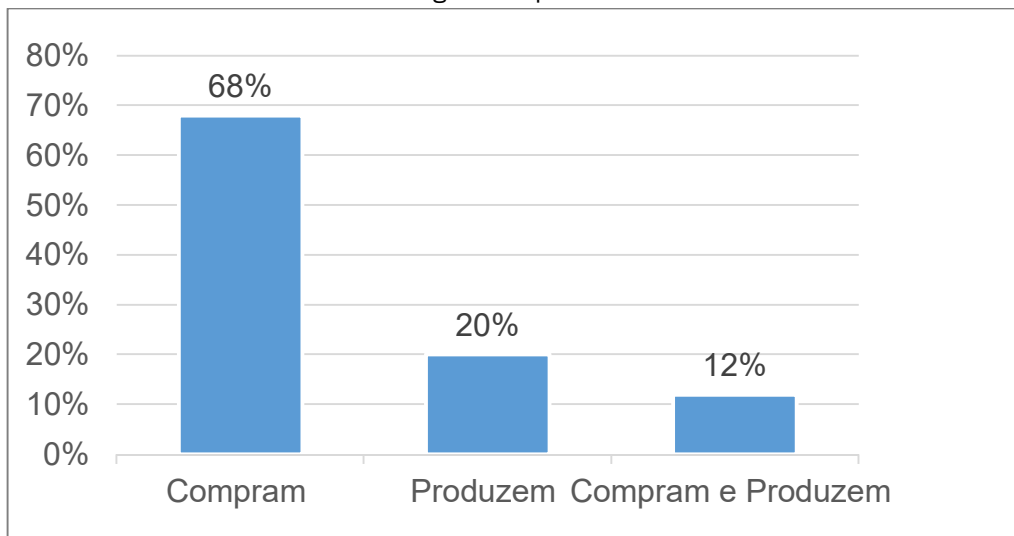
Gráfico 1: Produtos comercializados



FONTE: ANDRADE, 2016.

De tudo que é comercializado, 68% são produtos comprados de terceiros e oriundos das cidades de Campina Grande-PB, Caruaru e Santa Cruz do Capibaribe-PE. Esse dado revela que outras cidades influenciam diretamente o consumo, bem como, retrata a perda da força produtiva de Areia, uma vez que apenas 20% do que é vendido é produzido pelos próprios feirantes e 12% compram e produzem (Gráfico 2):

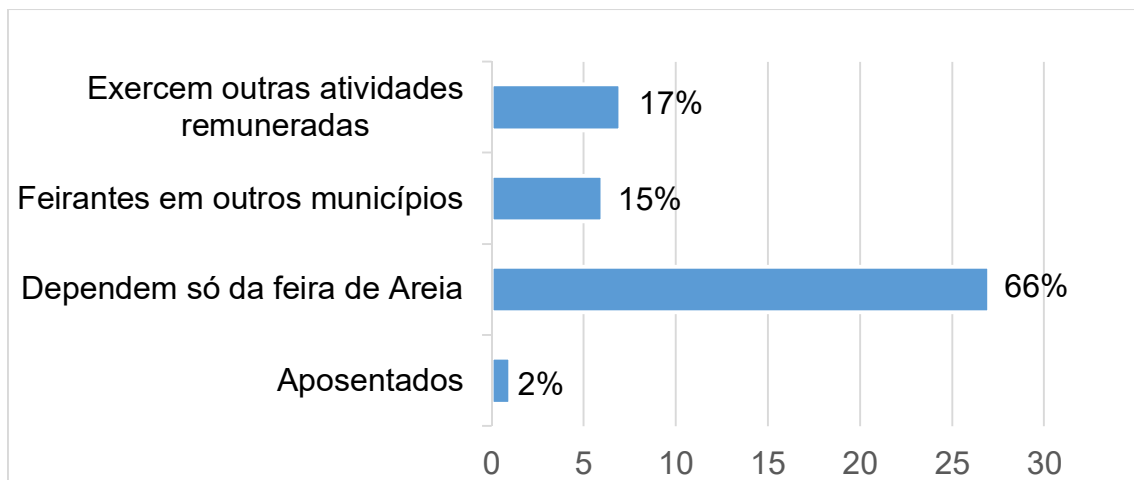
Gráfico 2: Origem dos produtos ofertados



FONTE: ANDRADE, 2016.

A feira de Areia-PB destaca-se também por ser a única forma de renda para muitos feirantes, sendo 66% dos feirantes pesquisados dependentes totalmente do que vendem na mesma; 17% exercem outras atividades econômicas; 2% são aposentados e 15% são feirantes em outros Municípios (Gráfico 3.).

Gráfico 3. Atividades dos feirantes



FONTE: ANDRADE, 2016.

Brito et. al. (2014), ao estudarem a renda dos comerciantes da feira livre de Areia, constataram que dos 30 feirantes entrevistados, em sua maioria, é menor que um salário mínimo, onde, cerca de 70% dos comerciantes têm renda inferior, 27% recebem um salário mínimo e 3% recebem mais do que um salário e meio (BRITO et. al., 2014).

Todos os 41 feirantes entrevistados nesta pesquisa responderam que pagam uma taxa a prefeitura, independente do funcionamento ou não dos bancos. A

prefeitura cobra uma taxa pelo espaço disponibilizado, e de acordo com esses, a taxa muda de valor dependendo do tamanho da banca.

A partir das entrevistas informais, evidenciou-se que nas perspectivas dos feirantes há vários fatores que prejudicam ou favorecem a existência. Inicialmente esses citam negativamente a existência ao lado da feira encontra-se um supermercado, esse acaba por ditar influência negativamente a dinâmica da mesma de acordo com os feirantes. Esses afirmam ser impossível competir com os supermercados, tendo em vista que esses proporcionam maior comodidade e eficiência na escolha dos produtos, assim como maior quantidade de promoções que chamam a atenção dos fregueses.

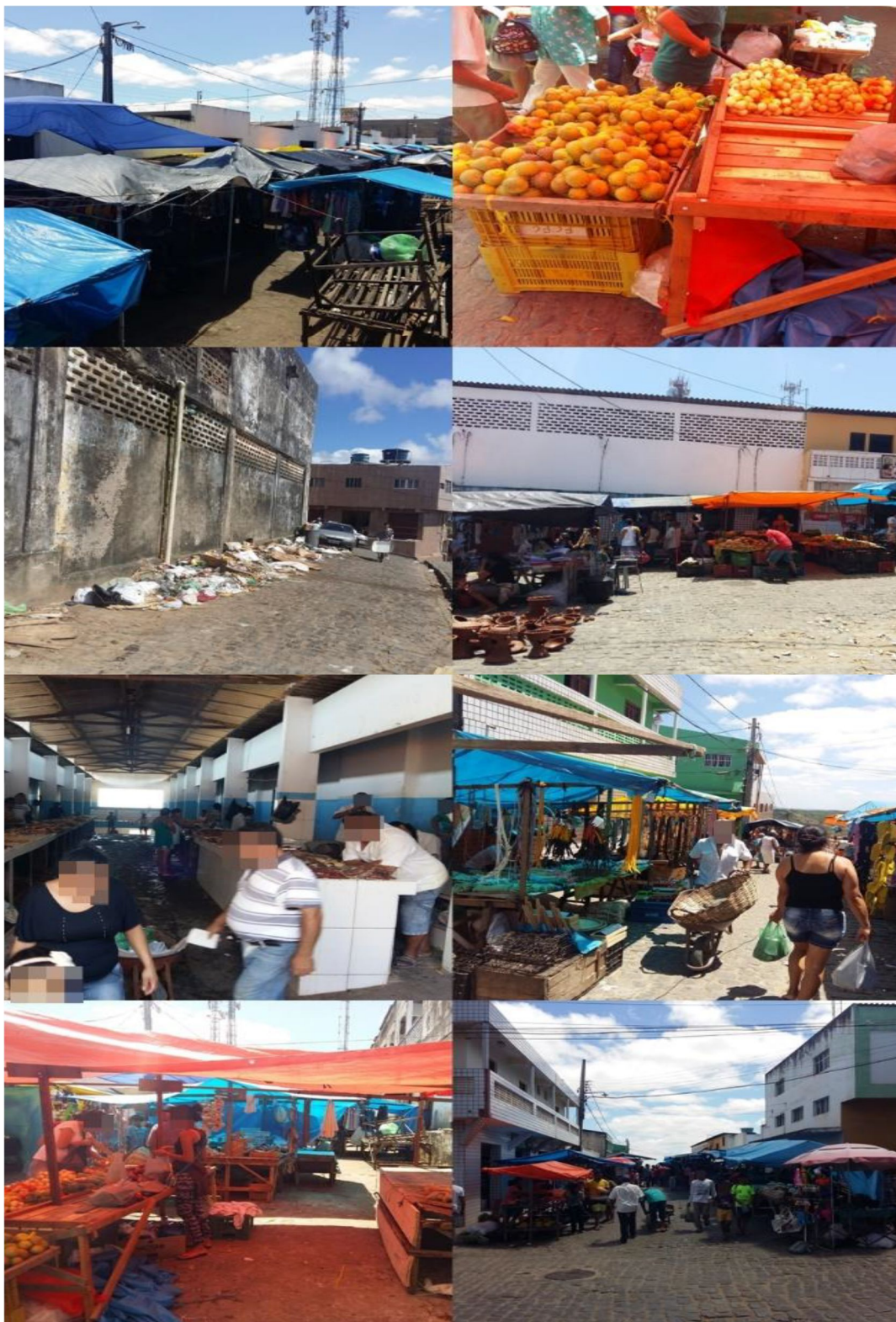
Outro fator negativo na visão desses é a ausência de investimentos para expansão e preservação da feira de Areia, juntamente com o crescente índice de supermercados no município, acaba por alterar a dinâmica da feira local, fazendo com que a mesma se torne menos frequentada e conseqüentemente se reduza espaços menores.

O aumento de supermercados, com modificação nos setores de distribuição de alimentos ocorreu de acordo com alguns autores após 1970 com apoio do Governo Federal. Dessa forma, teve-se uma redução do uso das feiras, que se tornou símbolo de precariedade, diante dos supermercados, que por sua vez ficaram, nas palavras do autor, “cada vez maiores, mais sortidos, mais seguros, higiênicos e confortáveis, modalidade que cai como uma luva no apressado tempo do indivíduo de nossa época” (MASCARENHAS E DOLZANI, 2008, p.83).

De acordo com os feirantes, o ambiente da feira não é adequado para instalação das bancas, pois essa ocorre num ambiente úmido que gera instabilidade nos bancos. Quanto as políticas de manutenção e/ou incentivos, todos os feirantes responderam que não existe por parte da prefeitura de Areia.

A Figura 3 evidencia essas questões, onde as bancas não obedecem a um padrão, a cobertura de lona plástica aumenta a temperatura, aquecendo o ambiente e criando uma sensação desagradável para os “fregueses” e vendedores, além de resíduos deixados após o final da feira, que refletem a falta de planejamento do Município.

Figura 3: Estrutura da feira de Areia -PB



FONTE: ANDRADE, 2016.

Outro fator negativo foi uma resposta a desativação do matadouro do Município, que trouxe desvantagens aos marchantes, pois a ausência de um local para o abate dos animais, houve aumento no custo para comercialização. Isso

decorre de a obrigatoriedade dos comerciantes terem de enviar o animal para o matadouro do município de Esperança para serem abatidos. De acordo com os comerciantes, a despesa com o abatimento em decorrência do pagamento de transporte para levar os animais até o matadouro é o principal fator.

Quando perguntados sobre a motivação com a profissão que eles exercem todos informaram que apesar das dificuldades encontradas para o funcionamento de suas atividades, essas pessoas gostam e estão satisfeitos com a profissão exercida. Pois, de acordo com os feirantes essa é uma atividade passada de pais para filhos, o que acaba sendo um negócio familiar.

Considerando os resultados obtidos com a presente pesquisa, sugere-se algumas ações que venham contribuir para a dinâmica, preservação e sucesso da feira livre de Areia-PB. Sendo elas:

1°. Capacitação profissional desses feirantes; a capacitação irá instruir os comerciantes a se relacionar melhor com os clientes, reuniões feitas pelos próprios feirantes, com trocas de conhecimento também é importante. A participação do Centro de Ciências Agrárias (CCA) da Universidade Federal da Paraíba (UFPB) de Areia nesse momento seria crucial para o sucesso da feira. Pois será a partir do conhecimento científico que os feirantes irão produzir seus produtos de forma mais inteligente e segura;

2°. Melhorias na infraestrutura: reorganização dos espaços existentes da feira, disponibilização de bancas novas e de equipamentos mais seguro, organização setorial por produtos, construção de banheiros e reforma dos atuais, pois os dois banheiros existentes encontram-se em condições precárias.

3°. Construção de um matadouro, ou disponibilização de transportes para o abatimento dos animais que serão comercializados, pois a ausência de sistemas públicos de transportes acaba afetando os futuros ganhos com a venda das carnes e derivados.

Com isso, conclui-se que, apesar da importância que a feira exerceu para o crescimento do município de Areia, assim como para a Região, hoje a mesma encontra-se bastante reduzida e em condições precárias. De acordo com os feirantes locais e dos municípios vizinhos, a feira de Areia já não é mais como antes, as condições de trabalho não conseguem competir com as dos supermercados, a ausência de um matadouro acaba por trazer mais gastos para os marchantes que trabalham no mercado público da feira.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, P.R.L.; CALDAS, R.A. Areia/PB – **Patrimônio e contextualização histórica**. ENCONTRO NACIONAL DE GEÓGRAFOS, 2010. Porto Alegre. Anais... Porto Alegre: AGB, 2010.

ALMEIDA, H. **Brejo de Areia: memórias de um município**. 2ª ed. João Pessoa: UFPB, 1980.

ASSUMPCÃO, W.; STETTINER, C.F.; SANTOS, R.; ROQUE FILHO, M.P.; MOIA, R.P.; MARCELLOS, L.N. **Estratégias do comércio popular de feiras livres e mercados municipais como *benchmark* para o varejo supermercadista.** Rev. Eletrônica da Faculdade de Ciências Exatas e da Terra Produção/ construção e tecnologia, v.3, n. 5, 2014.

BARBOSA, R.S.; NEVES, A.M.; ALVES, T.L.B. **A produção agrícola no município de Areia- PB.** ENCONTRO NACIONAL DE GEÓGRAFOS, 2010. Porto Alegre. **Anais...** Porto Alegre: AGB, 2010.

BRITO, A.L.; SILVA, S.M.; SOUZA, F.A.R.M.; CAMILO, M.B.O.; RODRIGUES, T.L. **Perfil dos comerciantes da feira livre de Areia- PB.** Areia-PB, 2014.

COLLA, C.; STADUTO, J.A.R.S.; JÚNIOR, W.F.R.; RINALDI, R.N.A. **Escolha da feira livre como canal de distribuição para produtos da Agricultura Familiar de Cascavel - PR.** In: CONGRESSO DE ECONOMIA E SOCIOLOGIA RURAL - SOBER, 45, 2007, Londrina: Anais... Londrina: SOBER, 2007.

COELHO, J.D.; PINHEIRO, J.C.V. **Grau de organização entre os feirantes e problemas por eles enfrentados nas feiras livres de Cascavel e de Ocara, no Ceará.** In: CONGRESSO DE ECONOMIA E SOCIOLOGIA RURAL - SOBER, 47, 2009, Porto Alegre: Anais... Porto Alegre: SOBER, 2009.

DANTAS, G.P.G. **Feiras no Nordeste.** Mercator – Revista de Geografia da UFC, ano 07, número 13. 2008. p.88-101.

Dados demográficos do IBGE. Disponível em: <http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=250110&search=paraiba|areia> acesso em: 09 de junho de 2016, às 04:23.

GARCIA-PARPET, M.F. **Mercado e modos de dominação: a feira e as vinculações de trabalhadores na *plantation* açucareira nordestina.** In: PESSANHA, N.D.; MORAES, S.M.A (Orgs). Processos de constituição e reprodução do campesinato no Brasil. Vol. 1. Formas tuteladas de condição camponesa. São Paulo: Unesp, 2008.

MASCARENHAS, G.; DOLZANI, M.C.S. **Feira Livre: territorialidade popular e cultura na metrópole na metrópole contemporânea.** Ateliê Geográfico- Revista de Geografia da UFG- IESA. Goiânia-GO v. 2, n. 4 agos/ 2008 p.72-87.

MOREIRA, E.R.F. **Mesorregiões e Microrregiões da Paraíba: Delimitação e Caracterização.** João Pessoa: GAPLAN,1988.

RODRIGUEZ, J.L. (coord.). **Atlas escolar da Paraíba.** João Pessoa, 3ª ed. 2002.

SALES, A.P.; REZENDE, L.T.; SETTE, R.S. **Negócio feira livre: um estudo em um município de Minas Gerais.** Joao Pessoa, 2011.

VELOSO, H.P., RANGEL FILHO, A.L.R.R. & LIMA, J.C.A. 1991. **Classificação da vegetação brasileira, adaptada a um sistema universal.** IBGE, Rio de Janeiro, 1991.

Abstract: The tradition of free markets and markets of municipalities are quite old in Brazil, appearing before conventional supermarkets. In Areia-PB, the free market begun with the creation of the municipality, becoming greater in the state until the end of century XIX, influencing not only the commerce but also vitalizing the municipal economy. Due to its previous importance, the present work aimed to analyze and characterize the actual Free Market Fair of Areia. The objective was to analyze the socioeconomic conditions of fairgrounds, working conditions and structural characteristics of the space. To do so, it was launched with qualitative-quantitative methods and on-site study, with application of semi-structured questionnaires with 41 fairs, photographic registration and bibliographic review in websites, articles, dissertations and books. Thus, it was evidenced that 39% of the marketers are in the age group between 21 and 40 years. The majority of the sellers (71%) are male, and are native to Areia. In the case of the commercialized products, it was identified that the predominance of vegetables, vegetables and fruits with 28% of the total; Meat with 18%; Clothing and footwear 14% and other 16% (souvenirs and household items). About everything that is marketed, 68% are products bought in other municipalities, 20% are produced by market stalls and 12% are bought and produced. Still, the environment is not suitable for the installation of benches, for a working environment in an environment that generates instability on the benches. In regard to the maintenance policies and/or incentives, all those who responded the questionnaire affirmed that this do not exist by the Areia city Hall.

Keywords: Fairs, Commercialization, Economy.

**A IMPORTÂNCIA DA PRESERVAÇÃO DO CENTRO
HISTÓRICO DE SÃO LUÍS DO MARANHÃO COMO
PATRIMÔNIO CULTURAL DA HUMANIDADE**

Igor Breno Barbosa de Sousa
Jéssica Neves Mendes

A IMPORTÂNCIA DA PRESERVAÇÃO DO CENTRO HISTÓRICO DE SÃO LUÍS DO MARANHÃO COMO PATRIMÔNIO CULTURAL DA HUMANIDADE

Igor Breno Barbosa de Sousa

Universidade Estadual do Maranhão

São Luís - Maranhão

Jéssica Neves Mendes

Universidade Estadual do Maranhão

São Luís - Maranhão

Resumo: O Centro Histórico de São Luís está localizado na ilha do Maranhão, na baía de São Marcos. Seu núcleo original, fundado pelos franceses em 1612, foi implantado na cabeça de uma península formada na confluência dos rios Bacanga e Anil e caracteriza-se pela arquitetura civil de influência portuguesa, bastante homogênea. Assim, de acordo com o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), o Centro Histórico reúne cerca de quatro mil imóveis que, remanescentes dos séculos XVIII e XIX, possuem proteção estadual e federal e sua localização compreende a uma área de 220ha de extensão, sendo composto pelos bairros da Praia Grande, Desterro, Apicum, Belira, Macaúba, Coreia, Centro e Madre Deus. Atualmente, os casarões coloniais tornaram-se sedes de órgãos das administrações públicas estaduais e municipais ou foram refuncionalizados, passando a abrigar equipamentos relacionados ao turismo, tais como agências de viagens, casas de cultura e museus, bares, restaurantes, lojas de artesanato e souvenirs. Este projeto é fruto de um trabalho de campo realizado no Centro Histórico de São Luís, sendo este desenvolvido com os alunos do curso de Geografia do 5º período da Universidade Estadual do Maranhão, com o intuito de socializar as análises realizadas no decorrer do trabalho de campo, nós discentes relatamos a importância da preservação deste patrimônio cultural, a partir de uma abordagem com um estudo descritivo a respeito de um relato de experiência realizado neste patrimônio, onde pontuamos o caminho por nós percorrido, desta forma, fora possível analisarmos os pontos turísticos acerca do território abordado.

Palavras-chave: São Luís. Centro Histórico. Patrimônio Cultural. Preservação.

1. INTRODUÇÃO

Ao se tratar do patrimônio histórico e cultural de São Luís torna-se necessário compreender estes conceitos importantes e sua relevância para preservação destes lugares que guardam toda uma história e, como destaca Tomaz (2010), “a memória de um passado comum e de uma identidade social que faz com que o grupo se sinta parte daquele lugar, do espaço que traz a lume a história de todos”.

Com isto, para Castriota (2004), patrimônio é uma palavra que apresenta uma longa trajetória, e no direito romano *Patrimonium* significava o conjunto de bens de uma pessoa, o que incluía desde a sua casa, terras e utensílios e até escravos. No entanto, ao falarmos de “patrimônio cultural”, estamos nos referindo para um conjunto mais amplo, ou seja, nossa cultura e herança coletiva.

De acordo com o Art. 216 da Constituição Federal constituem como patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, nos quais se incluem: as formas de expressão; os modos de criar, fazer e viver; as criações científicas, artísticas e tecnológicas; além das obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais; por fim, os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico. Desta forma, por se tratar de uma cidade histórica viva, pela sua própria natureza, como capital do Estado do Maranhão, a cidade de São Luís se expandiu preservando a malha urbana do século XVII e seu conjunto arquitetônico original, sendo assim a capital foi tombada pelo Instituto do Patrimônio Histórico Artístico Nacional (IPHAN) em 1974 e inscrita como Patrimônio Mundial em 6 dezembro de 1997.

O Centro Histórico de São Luís está localizado na ilha do Maranhão, na baía de São Marcos. Seu núcleo original, fundado pelos franceses em 1612, foi implantado na cabeça de uma península formada na confluência dos rios Bacanga e Anil e caracteriza-se pela arquitetura civil de influência portuguesa, bastante homogênea. De acordo com o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) o Centro Histórico de São Luís reúne cerca de quatro mil imóveis que, remanescentes dos séculos XVIII e XIX, possuem proteção estadual e federal.

Segundo Carvalho e Simões (2012), como resultado do processo de valorização turística, o espaço urbano do Centro Histórico de São Luís vem sofrendo um processo de enobrecimento de determinadas áreas. Atualmente, os casarões coloniais tornaram-se sedes de órgãos das administrações públicas estaduais e municipais ou foram refuncionalizados, passando a abrigar equipamentos relacionados ao turismo, tais como agências de viagens, casas de cultura e museus, bares, restaurantes, lojas de artesanato e souvenirs.

Este projeto é fruto de um trabalho de campo realizado no Centro Histórico de São Luís, sendo este desenvolvido com os alunos do curso de Geografia do 5º período da Universidade Estadual do Maranhão, organizado pela professora Dra, Ana Rosa Marques, ministradora da disciplina Estudos Socioeconômicos do Brasil. Com o intuito de socializar as análises realizadas no decorrer do trabalho de campo, nós discentes relatamos a importância da preservação do patrimônio cultural do Centro Histórico de São Luís.

2. METODOLOGIA

Com uma abordagem de um estudo descritivo a respeito de um relato de experiência realizado no Centro Histórico de São Luís, onde pontuamos o caminho por nós percorrido, desta forma, fora possível analisarmos os pontos turísticos acerca do território abordado.

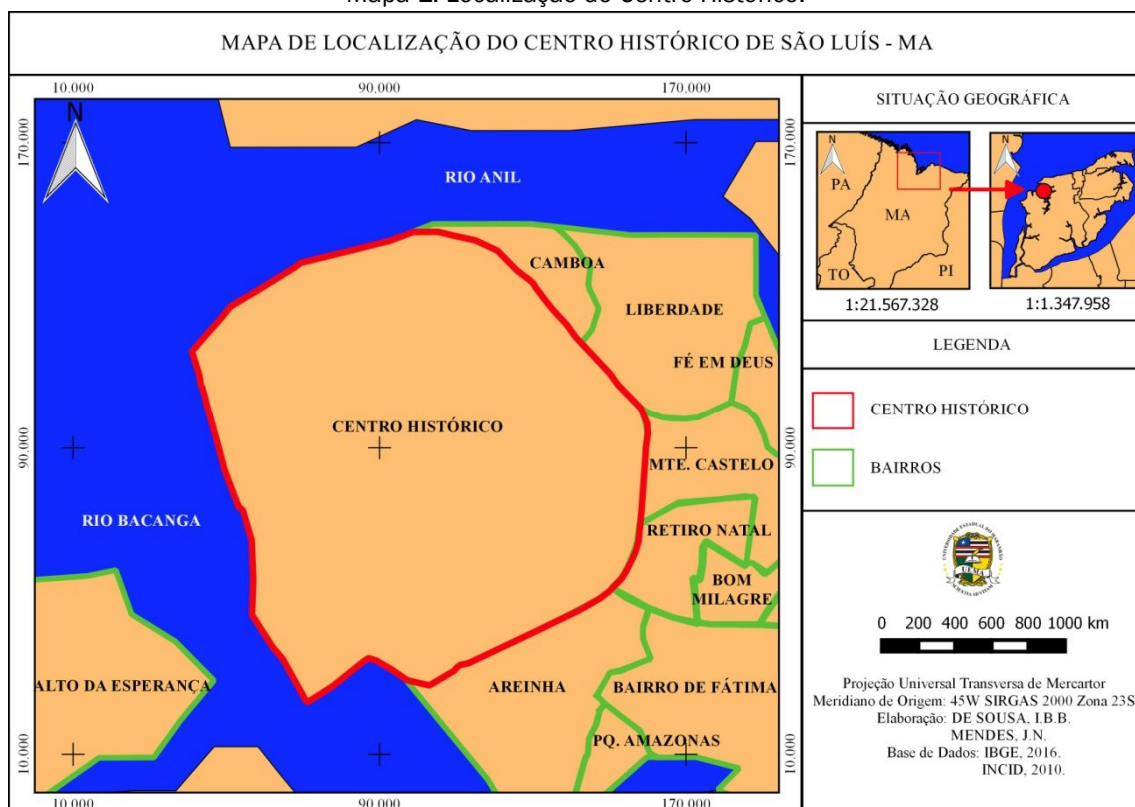
Na estruturação do trabalho foi necessário realizar um levantamento bibliográfico baseado em autores que retratam a concepção de Patrimônio, além da importância da preservação do mesmo que exerce função histórica, social e econômica manifestada no Centro Histórico.

A visita ao campo de estudo foi realizada para reconhecimento do local, com o objetivo de realizar a delimitação da área a ser trabalhada, assim como a observar a importância da preservação do Patrimônio Histórico. Sendo assim, o registro fotográfico também foi sistematizado para auxiliar na identificação dos monumentos e exposição da real situação do local.

3. HISTÓRICO

A localização do Centro Histórico de São Luís compreende a uma área de 220 ha de extensão estendendo-se pelos bairros da Praia Grande, Desterro, Apicum, Belira, Macaúba, Coreia, Centro e Madre Deus, conforme o mapa 1 abaixo:

Mapa 1: Localização do Centro Histórico.



Autores: DE SOUSA, I. B. B.; MENDES, J. N.

Mediante isto, o Centro Histórico teve como seu núcleo original, fundado pelos franceses em 1612 que posteriormente foram expulsos pelo português Jerônimo de Albuquerque 1615, após a batalha de Guaxenduba e para consolidar a colonização portuguesa, o engenheiro Francisco Frias de Mesquita, visitou São Luís para desenhar planos para as novas defesas do núcleo libertado. Com isto, ele preparou um plano urbanístico, sendo utilizado como guia para a sua expansão e desenvolvimento dos colonizadores portugueses, tendo como característica principal o revestimento das fachadas dos casarões com azulejos, tendo como justificativa funcionar como um isolante térmico e serem resistentes, uma vez que as condições climáticas da ilha se remetem a períodos intensos de chuvas e de calor, logo, o ambiente interno das construções ficaria mais fresco e agradável.

Por conseguinte, o plano urbano teve como base a regularidade geométrica em contraste com o traçado medieval de ruas estreitas e sinuosas aplicadas pelos portugueses no Rio de Janeiro, Recife e Olinda. Entretanto, a cidade fora novamente atacada pelo poder colonial europeu, desta vez, os holandeses liderados pelo Maurício de Nassau, desta forma, tomaram a posse da cidade em 1641 estando até 1643, entrando em conflito com o movimento de resistência organizado pelo líder local Teixeira de Melo, sendo assim, manteve a cidade até o retorno dos portugueses.

Sendo assim, o Centro Histórico de São Luís retrata os conjuntos homogêneos remanescentes dos séculos XVIII e XIX representados pelos sobrados de fachadas revestidas em azulejos portugueses criando-se uma arquitetura única com soluções ambientais adotadas, além de ser caracterizada pela generosidade dos materiais construtivos utilizados, quando o Estado do Maranhão teve a participação decisiva na produção econômica do Brasil como um dos grandes exportadores de arroz, algodão e matérias-primas regionais, com isto, a cidade de São Luís passou a ser considerada a quarta cidade mais próspera do Brasil, depois de Salvador, Recife e Rio de Janeiro.

A partir destas peculiaridades, a conservação integral do ambiente do Centro Histórico teve como resultado o tombamento estadual da área urbana com 160 ha no ano de 1968 e posteriormente, houve o tombamento de nível federal pelo Instituto do Patrimônio Histórico Artístico Nacional (IPHAN) em 1974 delimitando uma área beneficiada com cerca de 60 ha sendo composta por imóveis de grande valor histórico e arquitetônico, a maioria civil, construídos no período colonial e imperial.

Conforme este reconhecimento, o Centro Histórico recebeu o tombamento como Patrimônio Cultural da Humanidade pela Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO) em 6 de dezembro de 1997, por tratar-se de uma cidade histórica viva, pela sua própria natureza de capital que apesar de sua expansão, São Luís, continuou preservando a malha urbana do século XVII e seu conjunto arquitetônico original. Em toda a cidade, são cerca de quatro mil imóveis tombados: solares, sobrados, casas térreas e edificações com até quatro pavimentos.

4. IMPORTÂNCIA DA PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO CULTURAL

A preservação do Centro Histórico de São Luís como Patrimônio Cultural da Humanidade nos remete ao ato de, conforme Tomaz (2010), contemplar um espaço de relevância histórica, esse espaço evoca lembranças de um passado que, mesmo remoto, é capaz de produzir sentimentos e sensações que parecem fazer reviver momentos e fatos ali vividos que fundamentam e explicam a realidade presente. A partir disto, conforme Cunha (1992), o patrimônio histórico deveria evocar as dimensões múltiplas da cultura como imagens de um passado vivo: acontecimentos e coisas que merecem ser mantidos na memória e preservados, assim, estas representações evidenciadas são despertadas através de edificações e/ou monumentos que nos fazem reviver os significados e as experiências de vidas que ali existiram. Desta forma, o Centro Antigo de São Luís acomoda uma gama de concentração de atividades e de personagens na sua área que podem ser evidenciados desde a comercialização de produtos despertando o interesse dos turistas a partir dos pratos típicos e sucos regionais, além do artesanato retratando a história da capital maranhense.

Mediante isto, a preservação do patrimônio cultural comporta os requisitos para que se possa recordar a memória coletiva caracterizando-se pela mescla de seus valores arquitetônicos, simbólicos, históricos e espirituais na forma de ser integrada ao cotidiano. Destarte, concordamos em Choay (2001) e Castriota (2009) que, uma cidade constitui-se em um monumento, mas paralelamente se torna um organismo vivo e dinâmico, aspecto que vem sendo postulado no âmbito da revitalização do patrimônio cultural na atualidade. Sendo assim, podemos observar na Figura 1, os casarões revestidos de azulejos portugueses que representam a manifestação das formas que caracterizam a arquitetura colonial, do período neoclássico conservada, a partir do tempo que passara.

Figura 1: Casarões do Período Colonial.



Fonte: I. B. B., 2015.

Com isto, seguindo a lógica da herança arquitetônica preservada no Centro Histórico de São Luís, evidenciamos ainda o Palácio dos Leões, destacado na Figura 2 e onde atualmente trata-se da sede política e institucional do Governo do Estado do Maranhão, uma vez que fora construído em 1612 pelos franceses e com o passar do tempo, transformou-se em um majestoso palácio, no ano de 1766.

Figura 2: Palácio dos Leões.



Fonte: I. B. B., 2015.

Este Palácio dos Leões é uma obra de arte que representa um dos maiores símbolos da cultura maranhense, além de possuir a função de guardar as relíquias da história política do estado do Maranhão. Ainda assim, destacamos as presenças dos objetos valiosos como: os castiçais, candelabros, as porcelanas finas, os tapetes franceses, lustres de cristais, trazidos de países como China, França e Áustria, outrossim, as pratarias portuguesas. Desta forma, as relíquias, que remontam a mais de duzentos anos, são exibidas através dos salões nobres e luxuosos sendo constituídos de um mobiliário eclético, ainda sendo preciso ressaltar que as obras de arte não podem ser tocadas, fotografadas ou filmadas.

Posteriormente, podemos observar a Igreja da Sé, considerada o tesouro da arte barroca brasileira, fora construída a partir de 1690 em homenagem à proteção de Nossa Senhora na batalha de Guaxenduba, onde os portugueses derrotaram os franceses. Desta forma, o projeto da Igreja foi feito pelo padre Luxemburguês Felipe Bertendorf e a construção deu-se com a mão de obra indígena e foi inaugurada em 1699. Em 1751 durante uma reforma urbanística a antiga igreja foi demolida com a finalidade de arejar o largo à frente do Palácio dos Governantes e o colégio jesuíta próximo passou a ser o palácio dos bispos e o local tornou-se a Catedral da cidade. Atualmente, a fachada deriva de uma reforma no século XIX, porém foi alterada no início do século XX, ganhando duas torres, conforme podemos verificar na Figura 3:

Figura 3: Igreja da Sé.



Fonte: I. B. B., 2015.

Mediante isto, compõem o Centro histórico os lugares que possuem como principais características as atividades do comércio e do artesanato, com isto, podemos notar a Casa das Tulhas, tratando-se de um conjunto arquitetônico monumental de valor histórico, exibindo características do período colonial possuindo apenas um pavimento de formato quadrilátero com quatro entradas em arco pleno, compostas de bandeiras de ferro e totalmente abastado em pedras de cantaria. Perante isto, ressaltamos que este espaço é datado desde o século XVIII sendo reconhecido naquela época como Terreiro Público com a finalidade para compra e venda de produtos que abasteciam a cidade e chegavam por via marítima. Assim, é possível citar alguns gêneros que eram comercializados e ainda são comercializados a exemplo de aves vivas, fumo de corda, aguardente de cana-de-açúcar e de mandioca; conhecidos respectivamente por cachaça e tiquira, podendo ser notados na figura 4:

Figura 4: Bebidas comercializadas na Casa das Tulhas.



Fonte: I. B. B., 2015.

Além disso, comercializa-se também a farinha d'água, óleos vegetais extraídos artesanalmente, frutas, peixe seco, camarão, coco da praia ou manso, comidas típicas, lanches, sucos regionais, produtos artesanais, entre diversos produtos desde o atacado ao varejo, como observado na figura 5:

Figura 5: Produtos alimentícios comercializados na Casa das Tulhas.



Fonte: I. B. B., 2015.

Assim sendo, destacamos o Centro Histórico de São Luís como podendo ser entendido através de construções materiais e/ou simbólicas, além de mutáveis e/ou dinâmicas que nos trazem a sensação de nostalgia ao período colonial da cidade, diante disto, impulsiona as estratégias para a preservação do patrimônio cultural afim da manutenção das atividades culturais ali realizadas que se mostram presentes na sociedade maranhense, tendo como consequência o consumo turístico e a valorização da identidade local.

REFERÊNCIAS

CASTRIOTA, Leonardo Barci. **Patrimônio Cultural: conceitos, políticas, instrumentos**. São Paulo; Annablume; Belo Horizonte: IEDS, 2009.

CARVALHO, K. D. **Análise do Modelo de Preservação do Centro Histórico de São Luís do Maranhão: Uso social e uso turístico**. Revista Turismo Visão e Ação – Eletrônica, Vol. 14 - nº 2 - p. 196-213- / mai-ago 2012.

CENTRO HISTÓRICO DE SÃO LUÍS. Disponível em:
<<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/34>>. Acesso em 24 de março de 2016.

CENTRO HISTÓRICO DE SÃO LUÍS. Disponível em: <<http://www.brasil.gov.br/cultura/2014/11/centro-historico-de-sao-luis-tem-traco-do-colonialismo-portugues>>. Acesso em: 25 de março de 2016.

CHOAY, Françoise. **A alegoria do Patrimônio**. São Paulo: UNESP, 2001.

CUNHA, H. W. A. P. **Lugar de cadeirante é em casa? Mobilidade, acessibilidade no transporte coletivo e o espaço da diferença em São Luís**. Tese de Doutorado em Geografia. UNESP, 2011, 209 p.

HISTÓRIA DE SÃO LUÍS. Disponível em: <<http://historiacomgosto.blogspot.com.br/2013/07/historia-de-sao-luis-o-sonho-da-franca.html>>. Acesso em: 26 de março de 2016.

PATRIMÔNIO CULTURAL BRASILEIRO. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/Constituicao_Federal_art_216.pdf>. Acesso em 25 de março de 2016.

PATRIMÔNIO HISTÓRICO. Disponível em: <http://www.creasp.org.br/arquivos/publicacoes/patrimonio_historico.pdf>. Acesso em: 25 de março de 2016.

PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO CULTURAL. Disponível em: <<http://www.creamg.org.br/publicacoes/Cartilha/Preserva%C3%A7%C3%A3o%20do%20Patrim%C3%B4nio%20Cultural.pdf>>. Acesso em 24 de março de 2016.

TOMAZ, Paulo Cesar. **A preservação do patrimônio cultural e sua trajetória no Brasil**. Fênix (UFU. Online), v. 07, p. 02, 2010.

TOMBAMENTOS. Disponível em: <<http://www.patrimoniocultural.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=4>>. Acesso em 24 de março de 2016.

Abstract: The Historical Center of São Luís is located on the Maranhão's island, in São Marcos Bay. Its original nucleus, it was founded by French in 1612, it was implanted at head of a peninsula formed at confluence of rivers Bacanga and Anil and it is characterized by the civil architecture of portuguese influence, quite homogeneous. Thus, according to the Institute of Historical Patrimony and National Artistic (IPHAN), the Historical Center gathers about four thousand properties that, from the 18th and 19th centuries, it has state and federal protection and its location comprises an area of 220ha of extension, being compound by neighborhoods of Praia Grande, Desterro, Apicum, Belira, Macaúba, Coreia, Centro e Madre Deus. Currently, the colonial mansions have become headquarters of state and municipal

administrations or it were refunctionalized, housing equipments related to tourism, such as travel agencies, house of culture and museums, bars, restaurants, craft stores and souvenir shops. This project is result of field's work realized at the Historical Center, being developed with the Geography's students of 5th period of the Universidade Estadual do Maranhão, in order to socialize the analyzes realized in the course of field's work, we students report the importance of preserving this cultural patrimony, from an approach with a descriptive study about an experience report realized in this patrimony, where we punctuate the way for us, thus, it was possible to analyze the tourist points about the territory.

Keywords: São Luís. Historical Center. Cultural Patrimony. Preservation.

**ENSINO SUPERIOR PÚBLICO E PRIVADO E SUAS
IMPLICAÇÕES NA REESTRUTURAÇÃO DO ESPAÇO
URBANO DE CAJAZEIRAS – PB**

Joaquim Alves da Costa Filho
Josias de Castro Galvão

ENSINO SUPERIOR PÚBLICO E PRIVADO E SUAS IMPLICAÇÕES NA REESTRUTURAÇÃO DO ESPAÇO URBANO DE CAJAZEIRAS – PB

Joaquim Alves da Costa Filho

Mestrando no Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal da Paraíba

João Pessoa – Paraíba

Josias de Castro Galvão

Universidade Federal de Campina Grande, Unidade Acadêmica de Geografia, do Centro de Formação de Professores, Cajazeiras – Paraíba.

Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa – Paraíba

Resumo: As cidades brasileiras nessas primeiras décadas do século XXI passam por novas dinâmicas resultantes das intervenções públicas e privadas no espaço urbano. O aumento do crédito imobiliário e a expansão dos serviços públicos nas cidades médias e pequenas vêm proporcionando o aquecimento do mercado de imóveis e a especulação solo urbano. Um dos serviços é o do ensino superior, com a criação de faculdades privadas e expansão das IES públicas. A cidade de Cajazeiras passou a contar com a expansão e a criação de novos cursos. Com isso posto, nosso objetivo nesse estudo foi analisar a influência que tem o ensino superior na expansão urbana, na valorização do solo urbano e na especulação imobiliária. A metodologia de abordagem e os procedimentos partiram do princípio das mudanças contínuas e contraditórias reveladas na forma e no conteúdo da produção e reprodução dos espaços da cidade. Assim, o materialismo histórico e dialético conduziu nossa reflexão teórica e metodológica para dar conta desse objetivo. Damos relevância à análise qualitativa e quantitativa, definindo a pesquisa bibliográfica, documental, de campo, de levantamento de dados e de informações, como sendo os principais procedimentos da pesquisa. Os resultados obtidos apontam para uma nova reflexão sobre os impactos que têm o modelo de urbanização das pequenas e das médias cidades brasileiras.

Palavras-chave: Ensino Superior; Espaço Urbano; Cidade.

1. INTRODUÇÃO

Apresentamos nesse capítulo os resultados de pesquisas sobre as mudanças que as Instituições de Ensino Superior proporcionaram ao espaço urbano de Cajazeiras, principalmente a partir da expansão do ensino superior público e privado. Mudanças que foram apreendidas por meio da identificação dos agentes transformadores desta cidade, utilizando-se as categorias geográficas de análise, como: espaço urbano, expansão imobiliária, valorização do solo urbano e capital imobiliário.

Cajazeiras tem passado por modificações ao longo de sua história, enquanto município. Entretanto, a cidade de Cajazeiras tem se revelado como *lócus* de atração de diversos serviços na área urbana. O alargamento dos serviços se deu a partir da instalação e da ampliação das Instituições de Ensino Superior públicas e privadas.

A inserção da educação superior vem contribuindo para a intensificação de dinâmicas econômicas, políticas e culturais. As dinâmicas no espaço urbano cajazeirense foram ampliadas a partir da década de 1970, quando foi instalada a primeira Instituição de Ensino Superior na cidade – a Faculdade de Filosofia Ciência e Letras de Cajazeiras (FAFIC). Entretanto, foi a partir do primeiro decênio dos anos 2000 que a economia e o espaço intraurbano se dinamizou com maior intensidade, fruto da ampliação das instituições já existentes e a instalação da Faculdade Santa Maria (FSM) e da Faculdade São Francisco da Paraíba (FASP).

Com a instalação das duas últimas IES supracitadas, ganhou ênfase na cidade o setor imobiliário, fruto também da expansão do ensino superior. As instituições se ampliaram, oferecendo um leque de novos cursos, alguns de grande concorrência como: Medicina, Engenharia Civil, Arquitetura e Urbanismo. A ampliação da oferta de novas vagas de ensino superior vem atraindo estudantes de várias localidades do país. Assim, a demanda por moradia de temporada passou a ser um dos pilares do mercado imobiliário local.

Destarte isso, partimos da premissa que o ensino superior contribuiu para a ampliação do tecido urbano de Cajazeiras. Perante a complexidade desse contexto, surgiu a necessidade de refletir a respeito desse importante processo histórico que condicionou a mudanças na estrutura urbana de Cajazeiras. Posto isso, surgiu um questionamento central que fomentou o passo inicial desta pesquisa que se traduz na seguinte questão central: como explicar a expansão do mercado imobiliário e a consequente valorização do espaço urbano a partir da implantação e expansão do ensino superior na cidade de Cajazeiras?

Desta forma, a referida pesquisa teve como objetivo principal analisar a expansão do mercado imobiliário e a valorização do solo urbano, influenciadas pelas instalações e ampliações das Instituições de Ensino Superior na cidade de Cajazeiras – PB. E como objetivos específicos, os seguintes: a) Mostrar o processo de interiorização, do passado ao presente, do Ensino Superior nas cidades brasileiras, dando destaque ao Estado da Paraíba e à cidade de Cajazeiras; b) compreender as novas dinâmicas socioespaciais na cidade de Cajazeiras com a presença da IESs; c) Identificar os sujeitos e os agentes do processo de dinamização do espaço urbano cajazeirense; d) Indicar as principais áreas da malha urbana cajazeirense que são alvo da expansão e da valorização do solo urbano pela ação das empresas imobiliárias; e) Mapear as áreas do perímetro urbano cajazeirense em que estão sendo expandidas as áreas de investimentos imobiliários (residencial e comercial).

O recorte espacial desta pesquisa refere-se à na cidade de Cajazeiras – PB. De acordo com dados obtidos no IBGE (2016), Cajazeiras foi elevada à condição de cidade com esta denominação, pela lei nº 616, de 10-07-1876. O município localiza-se no alto sertão paraibano, fazendo limites ao leste com os municípios de São João do Rio do Peixe e Nazarezinho, ao norte com Santa Helena e São João do Rio do

Peixe, a Oeste com Bom Jesus e Cachoeira dos Índios e a Sul com São José de Piranhas. Pertence à Mesorregião do Sertão Paraibano e à microrregião de Cajazeiras. Está a 468 Km da cidade de João Pessoa, Capital do Estado da Paraíba. Ocupa uma área de 565,899Km². Sua população, de acordo com o Censo Demográfico de 2010 era de 58.446 habitantes. A Figura 1 – **Localização de Cajazeiras no Estado da Paraíba** - representa sua posição em relação ao estado da Paraíba.

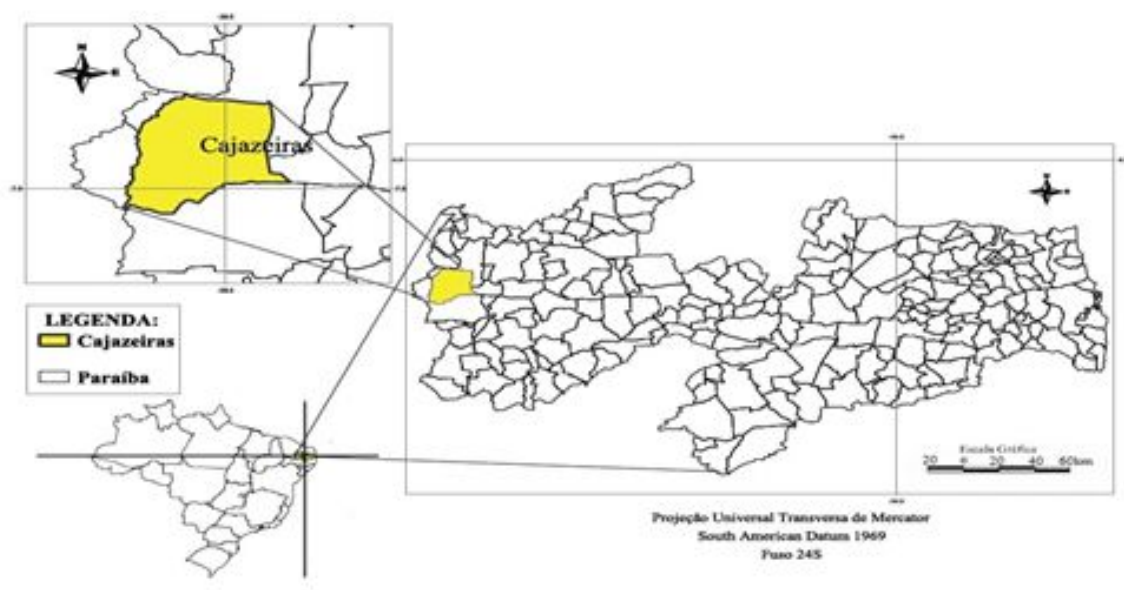
Nosso recorte temporal compreende as duas primeiras décadas do século XXI. Justificamos esse recorte, por constatar em nossas leituras preliminares que nesse período houve um acentuado crescimento do número de instituições de ensino superior e a criação de novos cursos.

Por meio desse recorte é possível verificar mudanças relevantes na paisagem urbana de Cajazeiras que tem passado por transformações econômicas, sociais e políticas nas três últimas décadas do século passado e as primeiras desse nosso século, e que são frutos também da implantação e da expansão da educação superior. As transformações foram apreendidas através das seguintes categorias de análise: Implantação e Expansão do Ensino Superior; Dinâmicas Regionais; Expansão do tecido urbano; Reestruturação do espaço urbano pelos agentes econômicos.

A partir do levantamento empírico e dos estudos sobre a formação histórica da cidade foi possível refletir como se processou a produção do espaço urbano local e como este se reorganizou. Mediante observações foi possível perceber que as transformações tiveram início a partir da década de 1970, quando a cidade recebeu a implantação da primeira Instituição de Ensino Superior (IES), a Faculdade de Filosofia Ciências e Letras de Cajazeiras (FAFIC).

Posto isso, veio a necessidade de pensar o histórico da evolução do ensino superior e analisar as suas contradições inerentes ao processo de reestruturação urbana. Assim, partimos de algumas inquietações que podem ser traduzidas nos seguintes questionamentos que permitem dar forma a este estudo: como ocorreu o processo de implantação e expansão do ensino superior nessa cidade? Quais os fatores que possibilitaram Cajazeiras expandir-se? Quais agentes econômicos tem alcançado maior destaque na produção e alteração na paisagem interurbana local?

Figura 1 - Localização de Cajazeiras no Estado da Paraíba.



FONTE: Elaborado pelo autor com dados do IBGE, 2015.

Este estudo parte da premissa que a educação superior promoveu e/ou intensificou mudanças na estrutura espacial, econômica, política e social em Cajazeiras, na qual podem ser apreendidas através da sua paisagem urbana. Esta cidade passou/passa por modificações concretas advindas da inserção de capital por parte de grandes investidores do comércio atacadista e também do imobiliário atraídos pela valorização que a cidade obteve com a expansão do ensino superior, intensificado a partir do início do nosso século.

O desenvolvimento desta análise justifica-se pela necessidade em compreender a reestruturação espacial/urbana de uma cidade interiorana, com população estimada em 60 mil habitantes, a partir da presença de atividades complexas, particularmente, a educação superior e como esta pode se tornar vetor para a atração de outros serviços, dinamizando a economia e atribuindo uma nova lógica ao espaço urbano, como também à cidade e sua região.

Como metodologia científica a pesquisa foi desenvolvida apoiando-se no método dialético. A escolha por este justifica-se pelo fato de possibilitar a construção do conhecimento aliando observação empírica e teorização, mas sem negar as singularidades políticas, econômicas e sociais imbuídas no espaço e na sociedade.

Com esta corrente filosófica investigativa, foi possível atingir os objetivos propostos na referida análise. Quanto aos procedimentos e às técnicas metodológicas de pesquisa, consideramos de natureza descritiva e analítica e de cunho, sobretudo, qualitativa. Isso porque, realizamos a descrição e a análise da diversidade espacial da cidade, interpretando suas formas e funções, os sujeitos e as ações que são estabelecidas nos mais distintos níveis de intensidade, revelando as rupturas e as continuidades nas diferentes escalas do urbano. Além disso, utilizou-se o levantamento bibliográfico, a análise documental, os estudos de campo, aplicação de entrevistas e levantamento de dados e de informações. Posteriormente

os dados coletados foram sistematizados para melhor compreender e revelar os fenômenos e as contradições presentes no espaço interurbano de Cajazeiras.

2. Cajazeiras, um espaço em transformação: resultados preliminares de uma pesquisa

As discussões em torno da temática sobre cidades pequenas e médias tem crescido bastante nas últimas décadas, principalmente a partir da década de 1970, em que essa linha de pesquisa tem sido objeto de estudo de diversos trabalhos acadêmicos, como: projetos de iniciação científica; monografias de graduação e de especialização e; dissertações de mestrado e teses de doutorado.

O surgimento da cidade se deu a partir de determinados momentos históricos para atender as necessidades humanas de cada época. Assim, a cidade foi e continua sendo “o produto de uma organização das relações econômicas e sociais que não se limita a exercer sua influência sobre as suas únicas aglomerações urbanas” (CARLOS; 2001. P. 68).

Entendida enquanto lugar de produção e de reprodução do capital urbano, a cidade é o produto humano por excelência, e inevitavelmente complexa, não podendo ser de forma alguma simplista, unívoca, fechada (SEIXAS, 2005, p. 28). Nesse sentido, a cidade é o espaço onde as pessoas vivem. É o lugar onde se processa as relações econômicas, políticas, sociais e culturais. Além do mais, é o local em que abriga serviços para atender a necessidade da sociedade.

Um dos serviços que se instala na cidade produzindo dinamização socioespacial e diversificação na atividade econômica é o ensino superior. Esse cria novos fluxos, ações, investimentos e arranjos produtivos nas cidades pequenas e médias. Tal processo impacta diretamente sobre a maneira de reprodução do espaço urbano de uma cidade, contribuindo para seu crescimento urbano. Essa realidade é verificada na cidade de Cajazeiras, na qual, sua expansão urbana está vinculada, entre outros fatores, à expansão da educação superior.

Nas últimas três décadas, Cajazeiras tem sido palco da ampliação da oferta de cursos superiores, que tem atraído discentes e docentes de todas as regiões do país. Nesse sentido, Santos & Silveira (2008 [2001], p. 281), afirmam que as cidades passam a formar uma ponte entre o global e o local, sobretudo, em função das crescentes necessidades de interação e da demanda, cada vez mais crescente, e de relações.

É nessa rede integralizada de relações que os espaços internos da cidade passam a ser controlados por agentes hegemônicos externos que se materializam nos setores privados, financeiros, imobiliário, dentre outros, que acabam por controlar e comandar as ações. Quanto ao setor público, esse fica responsável de servir as necessidades dos grupos hegemônicos e legitimar suas práticas (BATELLA, 2013, p. 124).

Um dos serviços que tem promovido alteração nas estruturas das cidades é o ensino superior, posto que esse serviço ao se instalar colabora para a valorização de

partes da área urbana local, notadamente, as áreas adjacentes às instituições. A porção do território urbano que abriga uma IES se valoriza, conseqüentemente, os produtores imobiliários direcionam seus investimentos e empreendimentos para tais áreas, já que as instituições irão atrair estudantes e professores interessados no serviço oferecido. Esses sujeitos vão requisitar moradia, de preferência próxima aos locais de estudo e de trabalho. A partir de mais demandas, o preço do solo urbano aumenta, bem como os imóveis. Assim, eclode a especulação imobiliária.

Cajazeiras foi a primeira cidade do sertão paraibano a possuir uma Instituição de Ensino Superior, a (FAFIC). Criada em 17 de janeiro de 1970, esta IES supriu a necessidade de uma vasta população que almejava ingressar no ensino superior e que não tinham condições de se deslocar até as cidades de Juazeiro do Norte – CE e Mossoró – RN, as mais próximas que ofereciam educação superior.

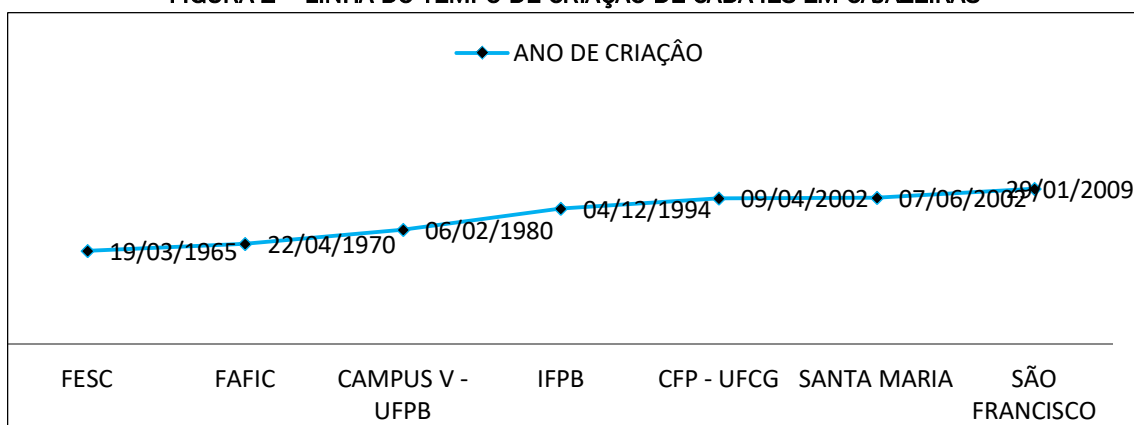
Além disso, atendeu a falta de professores da região de Cajazeiras, sobretudo, ao ensino ginásial ciclo 1 e 2. Anterior a FAFIC, não havia profissionais do magistério que ministrassem aulas. Quem realizava essa atividade eram freiras e padres, principalmente. Após a criação da FAFIC – que foi extinta no final da década de 1970, dando lugar ao *Campus V* (Centro de formação de Professores/CFP) da Universidade Federal da Paraíba -, a escassez de docentes no Alto Sertão da Paraíba diminuiu. Com a Instituição federalizada, passou-se a ofertar de cursos de licenciatura, como: Letras; História; Geografia; Filosofia. Logo após, por conta de mudanças na legislação do ensino superior, foram ofertadas licenciaturas curtas no CFP, como: Ciências e Estudos Sociais.

Vinte e quatro anos após a criação da FAFIC se instalou a segunda IES em Cajazeiras, a Escola Técnica Federal (1994), que fazia parte do Sistema Nacional de Educação Tecnológica (CEFET) e atualmente está denominado de Instituto Federal (IF). Foi a partir desse marco temporal que o ensino superior local começou a se expandir com maior intensidade.

Após dezoito anos fechada, desde que foi federalizada e encerrada suas atividades de ensino, a FAFIC foi reaberta em maio de 1997, a pedido da direção da diocese local, pois o *campus V* da UFPB não conseguia oferecer vagas suficiente para atender a demanda de jovens que concluíam o segundo grau (atual ensino médio). O pedido foi acatado pelo Conselho Nacional de Educação, e em 1997 voltou a funcionar ofertando *a priori* apenas o curso de Filosofia. A partir da década de 2000, obteve autorização para criar os cursos de Ciências Contábeis, Serviço Social, Direito (2007), Educação Física, Ciências da Computação e *Marketing* (2015).

Para facilitar a compreensão do processo de origem do ensino superior nessa cidade, bem como a sua expansão, será apresentado um gráfico de linha do tempo, mostrando quando todas as instituições existentes nessa cidade foram criadas. A linha do tempo pode ser visualizada da Figura 02 – **Linha do tempo de Criação de cada IES em Cajazeiras** -, logo abaixo:

FIGURA 2 – LINHA DO TEMPO DE CRIAÇÃO DE CADA IES EM CAJAZEIRAS



Fonte: Organizado por Joaquim Alves da C. Filho, 2015.

Conforme o gráfico acima, o ensino superior em Cajazeiras começou a se formar em 1965, com a criação da Fundação de Ensino Superior de Cajazeira (FESC) que seu objetivo era formar jovens com intuito de atuar como profissionais de ensino do antigo 1º e 2º graus da educação básica e que possibilitou a criação da Faculdade de Filosofia de Cajazeiras (FAFIC). Esse momento representa o marco na história do ensino superior nessa cidade.

A partir da implantação da FAFIC, o ensino superior em Cajazeiras só tendeu a crescer. Esta contribuição na implantação da segunda IES na cidade. Assim, o *Campus V* da Universidade Federal da Paraíba (UFPB) foi a segunda instituição de ensino superior instalada na cidade. A estrutura da FAFIC foi utilizada para instalação do *campus V* da UFPB, tratando-se da federalização da FAFIC. Esse foi a primeira situação de interiorização de Universidades Federal no Nordeste brasileiro.

A federalização ocorreu pelo fato da FESC - mantenedora da FAFIC não dispor de recursos econômicos suficientes para mantê-la. Para ajudar no seu funcionamento, a FAFIC realizou convênios com outras entidades de educação, como a própria UFPB, Universidade de São Paulo (USP), Universidade Estadual da Paraíba (UEPB), com o Governo do Estado da Paraíba e com instituições estrangeiras, como a Instituição Alemã “Voluntários da Paz” (SOUSA, 2011, p. 32). Não bastasse isso, a FAFIC ainda cobria os gastos gerados pelos alunos carentes que não tinham condições de pagar as mensalidades. Deparando-se com tal realidade, o Cônego Luiz Gualberto de Andrade resolveu entrar com o processo de federalização da instituição. Os motivos que o levaram a tomar a decisão seria a chance de dar oportunidade para os alunos ingressarem num ensino superior público e gratuito, e de crescerem, profissionalmente.

Mantendo esse objetivo, no dia 22 de janeiro de 1979, foi realizada uma Assembleia Extraordinária na FESC, para discutir e decidir por meio de votação, se realmente deveria acontecer à transferência de todos os cursos da FAFIC para a UFPB. Na ocasião, foram elencados os seguintes pontos que movia o interesse pela federalização: melhoria no processo de ensino/aprendizagem; melhoria na qualificação do corpo docente; diminuir a evasão de professores em busca de

melhores salários; a oferta de ensino gratuito; o recebimento de maiores recursos financeiros, destinados à modernização física, pedagógica e acadêmica da nova IES (SOUSA, 2011, p. 34).

Mediante o cenário que se apresentava, foi decidido por unanimidade que a FAFIC seria federalizada, passando todo seu patrimônio para a UFPB. Assim, em 13 de fevereiro de 1979, através da Resolução 62/79, a FAFIC deixava de existir, dando lugar ao *campus V* da UFPB (SOUSA, 2011, *idem*).

Entretanto, a FAFIC voltaria a realizar suas atividades novamente a partir do ano de 1997, dezoito anos após sua federalização. Em 1997, a FAFIC foi reaberta a pedido do então bispo da diocese local, Dom Matias Patrício de Macedo.

O motivo que levou o bispo a pedir a reabertura da instituição, foi pelo fato de verificar uma grande parcela de jovens que estavam concluindo o segundo grau (ensino médio), e também dos seminaristas da Diocese de Cajazeiras e de outros municípios da região de Cajazeiras que necessitavam ingressar nos cursos de formação eclesial. Sem a FAFIC, os seminaristas eram obrigados a se deslocar para Patos, Campina Grande, João Pessoa – PB ou Crato – CE, para obterem a formação.

Assim, em 12 de maio de 1997 foi publicado no Diário Oficial da União (DOU), por meio do parecer N° 209/97, a reativação da Faculdade de Filosofia Ciências e Letras da Paraíba (FAFIC). A mesma voltou a funcionar *a priori* oferecendo apenas o curso de licenciatura em Filosofia, dez anos mais tarde, 2007. Após seu funcionamento, a direção gestora da FAFIC criou mais três novos cursos, a saber: O de bacharelado em Ciências Contábeis, implantado em 2007, autorizado pela Portaria N° 776 de 25/10/06; o bacharelado em Serviço Social, autorizado pela Portaria N° 775 de 25/10/06 e; bacharelado em Ciências Jurídicas e Sociais (Direito), pela Portaria N° 556 de 26/06/07.

Antes de ocorrer à reabertura da FAFIC, já havia se instalado no espaço urbano cajazeirense, o Instituto Federal da Paraíba (IFPB), antiga Escola Técnica Federal da Paraíba (CEFET). Essa instituição foi instalada em Cajazeiras no dia 04 de dezembro de 1994, mediante a lei de promulgação de criação do Sistema Nacional de Educação Tecnológica n° 8. 948, de 8 de dezembro de 1994 pelo então presidente da República, Itamar Franco.

Cajazeiras foi a segunda cidade paraibana e a primeira do interior do estado a receber um *campus* do IFPB, sendo que a primeira foi em João Pessoa. A instalação de uma dessas unidades em Cajazeiras visava atender as necessidades da região, dentro da perspectiva de interiorização da educação profissional.

Em 2002, houve o desmembramento dos *campi* da Universidade Federal da Paraíba, com a criação da Universidade Federal de Campina Grande (UFCG), tendo como cidade sede da reitoria, Campina Grande. Assim, a partir do dia 09 de abril de 2002, o *campus V* da UFPB passou ser o CFP/UFCG, mediante a lei N° 10. 419, que autorizou o desmembramento da UFPB e a consequente criação da UFCG.

No mesmo ano em que selou o desmembramento, se instalou naquela cidade a terceira instituição de ensino superior, sendo a segunda de cunho privado, a

Faculdade Santa Maria (FSM). Em 02 de junho de 2002, esta foi autorizada pelo Ministério da Educação (MEC) a iniciar seu funcionamento.

Sete anos após a instalação da FSM, é implantada em Cajazeiras a quinta IES e a terceira de cunho particular, a Faculdade São Francisco da Paraíba (FASP). Essa recebeu a autorização do MEC para funcionar no dia 16 de março de 2009. Texto publicado no Diário Oficial da União (D.O.U.), que circulou no dia seguinte.

A instalação dessas duas últimas IES foi movida pela demanda de estudantes em busca do serviço de ensino superior. Esse fato pode ser depreendido, em função das outras três instituições não conseguirem dar conta de oferecer mais vagas para o ingresso de discentes.

Destarte isso, há na cidade de Cajazeiras atualmente oito (8), IES, sendo três de cunho privado – a Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Paraíba (FAFIC), Faculdade Santa Maria (FSM), e Faculdade São Francisco da Paraíba (FASP). Duas de caráter pública/federal – a Universidade Federal de Campina Grande (UFCG), e o Instituto Federal da Paraíba (IFPB). E três polos de instituições superior da modalidade à distância – Instituto de Educação Superior de Cajazeiras (ISEC), Universidade Norte do Paraná (UNOPAR), e a Universidade Paulista (UNIP).

Contudo, apenas realizamos uma discussão aprofundada das instituições que oferecem cursos presenciais.

Para entender melhor as IES existentes na cidade, serão expostos, a seguir, todos os cursos oferecidos por cada instituição, inclusive as que oferecem o Ensino Superior a Distância (EAD). No caso das IES presenciais, além de expor os cursos oferecidos por ambas, também será analisado alguns dados, como: número de alunos matriculados por curso, turno, gênero, e origem municipal.

O Quadro (1) – **Número de alunos matriculados por curso, turno e Gênero na FAFIC** -, abaixo, expõe algumas informações sobre a referida IES.

Quadro (1): Número de alunos matriculados por curso, turno e gênero na FAFIC.

Curso	Masculino	Feminino	Masculino	Feminino	Total
Ciências Contábeis	---	---	95	70	160
Direito	102	93	142	86	423
Serviço Social	4	45	13	124	186
Filosofia	---	---	34	16	50
Total Geral	106	138	284	296	824

Fonte: Pesquisa Direta de Campo, 2015.

Conforme o quadro (1), a FAFIC oferece quatro cursos de nível superior, o de Filosofia (o primeiro criado na instituição, desde a década de 1970), o de Direito, Ciências Contábeis e Serviço Social. Dos quatro cursos existentes na instituição, o que apresenta o maior número de alunos matriculados é o de Direito e o menor de Filosofia.

Em relação ao número de discentes por turno e sexo, a maioria dos cursos da FAFIC apresenta uma superioridade de estudantes do sexo masculino, sendo

Ciências Contábeis Direito e Filosofia, respectivamente. O único em que a maioria é do gênero feminino é o de Serviço Social.

Do exposto acima, fica nítido que o curso de Serviço Social é mais procurado por mulheres, a realidade encontrada na FAFIC não é exclusiva daquela instituição, mas uma realidade que se encontra na maioria dos cursos de Serviço Social existentes no Brasil.

Quanto ao turno de aulas mais procurado pelos estudantes da FAFIC é o turno da noite (noturno), o número de alunos matriculados a noite é mais que o dobro dos matriculados pela manhã. Em números exatos são 580 alunos matriculados no período noturno contra 244 do período matutino. A maior parte dos alunos prefere o turno da noite, porque realizam algum trabalho no decorrer do dia. Por esse fato, o turno da noite se torna o único meio para quem quer conciliar trabalho e estudo, como se qualificar ainda mais.

Depois de realizada a discussão a respeito dos dados coletados na FAFIC, serão expostos e analisados os dados coletados no IFPB, *campus* de Cajazeiras, obedecendo quase os mesmos princípios metodológicos adotados na discussão do item anterior. No Quadro (2) – **Número de alunos matriculados por curso, turno e sexo no IFPB/Cajazeiras**, abaixo, expomos os dados gerais.

Quadro (2). Número de alunos matriculados por curso, turno e sexo no IFPB/Cajazeiras.

Curso	Turno – Integral		
	Masculino	Feminino	Total
Automação Industrial	60	18	78
Análise e Desenvolvimento de Sistemas	128	25	143
Engenharia Civil	58	16	74
Curso	Turno – Noturno		
Matemática	89	56	145

Fonte: Pesquisa Direta de Campo, 2015.

O IFPB, *campus* de Cajazeiras, oferta quatro cursos de nível superior, como pode ser constatado no quadro acima, sendo que três funcionam de forma integral (Automação Industrial, Análises de Desenvolvimento de Sistemas e Engenharia Civil), e um noturno (Matemática). A seguir será realizada uma discussão a respeito da predominância de gênero nos cursos.

Verificamos que em todos os cursos oferecidos por essa IES a maioria dos discentes é do sexo masculino. Há uns que a diferença é elevada, o caso de ADS, que num total de 143 discentes matriculados, 128 são homens e 33 mulheres, proporcionando uma diferença de exatos 95 alunos. Outros dois que segue essa mesma realidade são os cursos de Automação Industrial e Engenharia Civil. O primeiro apresenta uma diferença de 42, sendo que eram 60 homens e 18 mulheres matriculados nesse curso até o início de dezembro de 2014, quando foi efetuada a coleta dos dados. O de Engenharia Civil denota uma discrepância igual ao anterior citado, ou seja, a diferença também perpassa em 42 discentes, sendo 58 alunos contra 16 alunas matriculadas até então. De todos os cursos oferecidos naquele

Instituto, o que demonstra haver uma desigualdade menor no que se refere esse quesito em pauta é o de Matemática. De acordo com o número disponibilizado, o total de homens matriculados é de 89 contra 56 mulheres. Isso resulta numa diferença menor em relação aos outros que é de 33 discentes. Porém, não tira a hegemonia do sexo masculino nos cursos do IFPB – Cajazeiras.

No Quadro (3) – **Número de alunos matriculados por curso, turno e sexo no CFP/UFCG** -, abaixo, apresentamos os resultados da coleta de dados.

Quadro (3). Número de alunos matriculados por curso, turno e sexo no CFP/UFCG.

Curso	Turno – Integral			
	Masculino	Feminino	Total de alunos através do formulário	Total de alunos extraídos do controle acadêmico da IES
Ciências Biológicas	19	27	46	148
Enfermagem	6	40	46	247
Medicina	10	9	19	117
Curso	Turno – Noturno			
	Masculino	Feminino	Total de alunos através do formulário	Total de alunos extraídos do controle acadêmico da IES
Física	17	6	23	76
Química	27	21	48	139
Curso	Turno – Diurno			
	Masculino	Feminino	Total de alunos através do formulário	Total de alunos extraídos do controle acadêmico da IES
Matemática	17	19	36	123
Letras/Inglês	3	4	7	84
Curso	Turno – Diurno/Noturno			
	Masculino	Feminino	Total de alunos através do formulário	Total de alunos extraídos do controle acadêmico da IES
Geografia	45	38	83	264
História	42	52	94	317
Letras/Português	4	11	15	184
Pedagogia	11	93	104	352

FONTE: Pesquisa Direta de Campo, 2015.

O quadro (3), acima apresenta os dados referentes aos cursos oferecidos e a distribuição dos estudantes por curso, turno e sexo. Para a sua produção, foi utilizado como critério três variáveis: a primeira consistiu em apresentar o número de alunos matriculados por curso, levando em consideração o número de discentes que responderam o formulário de amostras; a segunda consistiu em apresentar o número total de alunos matriculados por curso, segundo informações extraídas do controle acadêmico daquelas IES; e a terceira consistiu em mostrar os cursos existentes naquele centro, segundo suas divisões de funcionamento - integral, noturno, Diurno e Diurno/Noturno.

Mediante o exposto, a predominância do gênero masculino ocorre em 4, dos 11 cursos existentes naquele Centro. Contudo, como se percebe, a diferença não chega a ser tão elevada. O curso que aponta uma diferença maior é o curso de Geografia, na qual a diferença perpassa 7 discentes. O restante dos cursos existentes no CFP, a supremacia é a do gênero feminino, sobretudo, o curso de Pedagogia, que além de apresentar a maior discrepância de gênero – 11 homens contra 93 mulheres que responderam ao formulário. Esse curso ainda apresenta o maior número de alunos matriculados no Centro de Formação de Professores da UFCG que é de 352 estudantes. Essa supremacia de mulheres no curso de Pedagogia é entendível, já que esse curso surgiu concomitantemente à inserção das mulheres na sociedade, no que diz respeito no acesso ao trabalho fora do campo doméstico.

Nesse sentido, Silva, 2011, p.34, aponta que “[...] com a presença das mulheres nesse novo espaço, algumas profissões foram vistas como continuidades dos serviços domésticos e, conseqüentemente, como trabalhos femininos; a Pedagogia se caracterizava como um desses afazeres femininos”.

A Pedagogia ao lado do curso de Serviço Social representam aqueles cursos com tendência a ser formado em maior parte por discentes do gênero feminino, pelo fato de serem profissões que requerem cuidado, carinho, amor, dedicação e vocação para esse campo (SILVA, 2011, p. 35).

A seguir, os cursos oferecidos pela Faculdade São Francisco da Paraíba – FASP, Faculdade Santa Maria – FSM, Universidade Norte do Paraná – UNOPAR, Universidade Paulista – UNIP, e Instituto Superior de Educação de Cajazeiras – ISEC.

No Quadro 4 – **Cursos oferecidos pela FASP e ISEC**, abaixo, apresentamos os cursos dessas instituições.

Quadro (4). Cursos oferecidos pela FASP e ISEC.

FASP	Administração
	Construção de Edifícios
	Direito
	Educação Física
	Enfermagem
	Farmácia
ISEC	Pedagogia*

Fonte: E-MEC, 2015.

*O Curso de Pedagogia oferecido pelo ISEC está junto aos da FASP, pelo fato do ISEC funcionar nas mesmas instalações que a FASP.

No Quadro 5 – **Cursos oferecidos pela FSM** – abaixo, informamos o total de cursos da Faculdade Santa Maria.

Quadro (5). Cursos oferecidos pela FSM.

FSM	Administração
	Arquitetura e Urbanismo
	Engenharia Civil
	Psicologia
	Serviço Social
	Fisioterapia
	Nutrição
	Biomedicina
	Medicina
	Enfermagem
	Farmácia

Fonte: Faculdade Santa Maria, 2015.

Essas anteriores representam as públicas e privadas presenciais.

Diante do exposto acima, podemos certificar que a cidade de Cajazeiras foi bastante beneficiada pela expansão e interiorização do ensino público e privado, por meio das políticas públicas, principalmente, no governo do Partido dos Trabalhadores (PT), com a criação do FIES, do PROUNI, e sobretudo, pelo Programa de Apoio a Planos de Reestruturação e Expansão das Universidades Federais (REUNI), que contribuiu significativamente para a expansão das estruturas física, acadêmica e pedagógica do IFPB e do *campus* local da UFCG.

Ademais, por meio do Sistema de Seleção Unificada (SISU), e o Exame Nacional do Ensino Médio (ENEM), Cajazeiras passou a receber alunos de todas as regiões do Brasil, extrapolando seu limite de atuação regional.

Percebemos que as IES, a partir dos anos 2000 (realidade constatada em Cajazeiras), por meio dos programas sociais, ganharam uma nova forma e passaram a exercer uma forte influência e/ou uma ressignificação ao espaço interurbano das cidades pequenas e médias, como atesta Santana e Henrique (2011, p. 04), “[...] as universidades têm sido capazes de gerar novas dinâmicas sociais, econômicas e culturais nas cidades onde elas estão inseridas”.

A educação superior tem ficado à frente das mudanças nas esferas econômicas, políticas e sociais das cidades. Está contribuindo para revalorizar áreas próximas às IES, com a valorização do solo urbano e da intensa especulação imobiliária. Tem contribuído também na transformação da fisionomia da paisagem urbana por meio dos agentes capitalistas, que outorga uma mudança concreta e abstrata, ou seja, transformando o espaço de valor de uso em valor de troca.

Nessa perspectiva, cidades como Cajazeiras, por exemplo, tem passado por uma reestruturação urbana desde a implantação e ampliação das IES. No entanto, o que vem a ser uma reestruturação urbana? Segundo Spósito (2004), refere-se a uma articulação direta na mudança ou adaptação a uma nova lógica imposta na cidade. De acordo com a autora esta terminologia é a mais pertinente ao abordar transformações no espaço intraurbano que também implica no espaço regional e nas redes urbanas.

Desde que foi elevada a município em 10 de julho de 1876, por meio da lei provincial n° 616 (IBGE, 2016), Cajazeiras já se apresentava como uma cidade referência em serviços, tendo destaque para atividade de ensino, na região. No entanto, num recorte temporal muito distinto do atual, a cidade possuía um comércio muito restrito. Já chegou a ter uma única mercearia e que seus produtos comercializados eram racionados para que conseguisse atender sua população e a de outros municípios (que eram poucos).

Assim, os espaços intraurbano e interurbano de Cajazeiras, foram produzidos a partir das necessidades básicas, dependente das atividades do campo, e cuja população do município era predominante rural. Era uma sociedade formada por coronéis produtores agrícolas e por pecuaristas, sem a presença marcante setores comerciais de bens e serviços.

Com o decorrer dos anos a cidade foi se modificando, ganhando novas funcionalidades e este fato se acentua no início da década de 1970 com a chegada do ensino superior, onde passou a atrair estudantes e docentes de todo Brasil. Assim, se instaurou um movimento de fluxos na cidade, e que veio a aumentar, consubstancialmente, a partir da segunda metade da década de 1990, em que aumentou os fluxos, não só de discentes, mas de sujeitos interessados em consumir em Cajazeiras. Chagas Amaro⁴, afirma em entrevista que:

É inegável que Cajazeiras atualmente é uma cidade de referência em todo o Alto Sertão paraibano. Essa cidade referência começa, a meu ver, a partir do momento que passou a oferecer os primeiros cursos de ensino superior no Alto Sertão paraibano. A partir daí a cidade começou a crescer e não parou mais.

O espaço é dinâmico, está em constante transformação porque o mesmo é condição, meio e produto da reprodução social (CARLOS, 2015). É uma representação social e ao mesmo tempo histórica porque resulta de acumulações de tempos diferentes, é contínuo e descontínuo visto que cada geração humana que o habita se apropria de maneiras distintas, orientando-se a partir de seus interesses de uso.

Como atividade transformadora e de destaque em Cajazeiras, a educação superior submeteu à cidade e ao seu espaço interurbano uma nova dinâmica, possibilitando a ampliação de atividades já existentes, notadamente, o comércio que passou de mercearias locais ao comércio globalizado, com a presença de franquias de empresas de circuito nacional. Verificamos também a ampliação de atividades de necessárias básicas como o setor de saúde que se amplia, tanto pública como privada. A instalação, ampliação e modernização do Hospital Regional de Cajazeiras, Hospital Universitário Júlio Bandeira, Unidade de Pronto Atendimento (UPA), o SAMU, presença de diversas clínicas particulares com diferentes especialidades, são objetos e ações no espaço dessa cidade que dão prova das grandes demandas locais.

Posto isso, é pertinente inferir que o ensino superior tem contribuído significativamente para o crescimento econômico da cidade, atuado diretamente na

sua consolidação na rede urbana/regional inserida. Reforçando essa premissa, Bovo (2003), atesta que a presença do ensino superior proporciona um avanço socioeconômico aos lugares que se instala, possibilita a geração de emprego, aumento nas receitas de arrecadação, diversifica a economia, enfim gera ganhos de capital para o setor público e privado.

A presença da educação superior no território cajazeirense submeteu Cajazeiras a uma nova lógica, de modo concreto e simbólico, pois as áreas urbanas ganharam valor e outras perderam notoriedade. Além disso, os agentes econômicos internos e externos com injeções de investimento e comando tem redefinido o espaço urbano de acordo com a lógica de mercado, espaços que atualmente possui um alto valor, em períodos anteriores eram desvalorizados por não oferecer infraestrutura. Após a instalação de unidades de ensino, os locais que antes eram desinteressantes para investimentos, ganharam valor. Assim, houve maior especulação de imóveis. Além disso, o município criou condições de infraestrutura para atração de novos investimentos. Foram estabelecendo novas atividades comerciais, como lojas de marca, restaurantes, postos de gasolina com lojas de conveniência. Nesse sentido, Santos (2014, p. 66), certifica que:

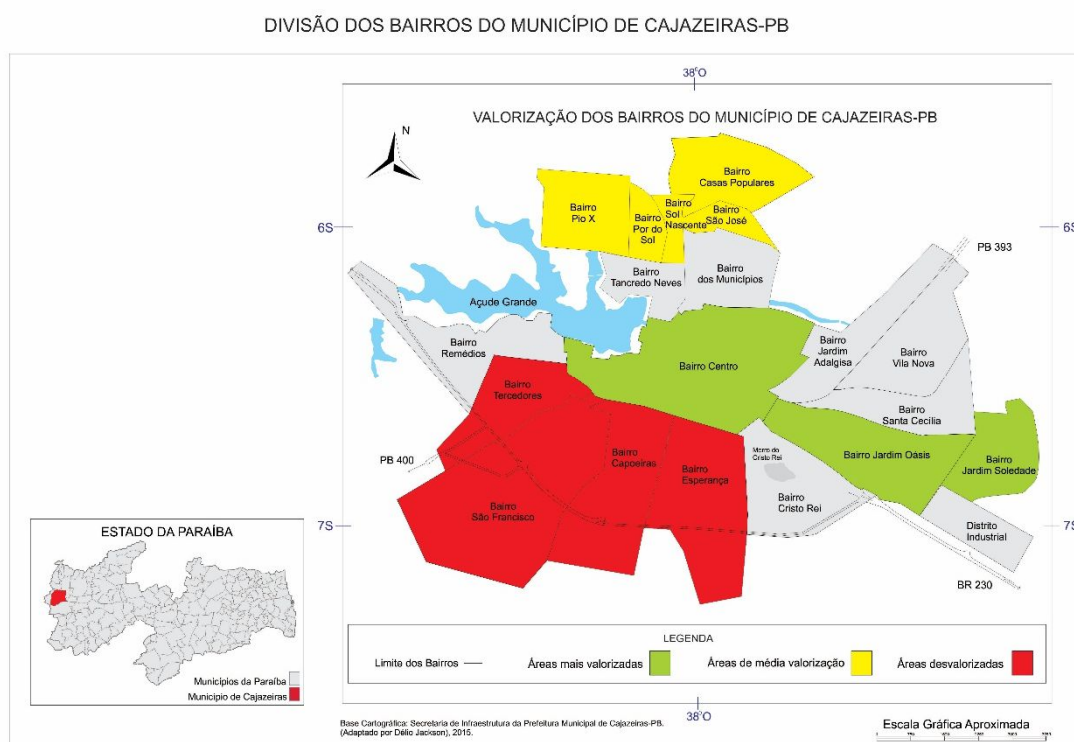
Quando uma atividade nova se cria em um lugar, ou quando uma atividade já existente aí se estabelece, o “valor” desse lugar muda e assim o “valor” de todos os lugares também mudam, pois o lugar atingido fica em condições de exercer uma função que outros não dispõem e ganha através desse fato, uma exclusividade que é sinônimo de dominação; [...]

Com isso, o espaço urbano de Cajazeiras passa a ter uma complexidade maior. Por meio da valorização do solo urbano, pelas proximidades e pela absorção de infraestrutura, cria-se, a todo momento, uma divisão interna, um espaço dividido, uma divisão intraurbana, baseada no seu valor. Ou seja, divisão que se expressa nas áreas com alto grau de relevância, outras intermediárias e as periféricas. Nesse sentido Crispim Coelho², afirma que a área mais valorizada da cidade continua a ser o centro, onde está a funcionalidade comercial, a zona leste constituída pelos bairros Jardim Oásis, Jardim Soledade, onde está fixado o IFPB local, e o Jardim Adalgisa pela presença da FASP. Os bairros intermediários – zona norte, que apesar de ter a presença da FAFIC e o *campus* da UFCG é considerada de média valorização pelo fato que foi povoado de modo tardio e por população carente, através de aquisição de casas através das diversas políticas habitacionais implantadas na cidade. E a zona sul é a parte periférica, com pouco valor no mercado imobiliário. A **Figura 2 – Divisão dos Bairros da Cidade de Cajazeiras - Paraíba**, mostra a representação cartográfica dos bairros e expressa o espaço dividido por conta da valorização do solo urbano.

Dessa forma, a educação superior proporcionou uma nova lógica a cidade, aumentando o número de construções de residências verticais e também pensionatos para atender a demanda de discentes, docentes e técnicos-administrativos que se instalaram/instalam na cidade para usufruir do serviço e/ou trabalho.

Então, a cidade de Cajazeiras passou a ser o *lócus* na oferta de bens e serviços, bem como reduto de circulação de pessoas e informações e distribuição de mercadoria. Por conseguinte, a cidade cresceu economicamente e elevou seu grau de centralidade regional com o ensino superior e a expansão de outras atividades especializadas, experimentou uma redefinição espacial e de prestação de serviços num período em que a técnica, a informação e capacitação criam novas lógicas de atuação do mercado capitalista, obrigando cidades pequenas e de porte médio a ampliar suas escalas de atuação.

Figura 2 – Divisão dos Bairros da Cidade de Cajazeiras - Paraíba



FONTE: base cartográfica da secretária de infraestrutura municipal de Cajazeiras. Adaptada por Delio Jackson, 2015.

3. Considerações Finais

Após a análise acima podemos concluir que a cidade de Cajazeiras passou/passa por uma reorganização do seu espaço intraurbano e interurbano. É possível observar também sua redefinição funcional e territorial após a implantação e, sobretudo, ampliação da educação superior. A partir de então, a cidade se dinamizou em prestação de serviços, ganhou ainda mais notoriedade na sua região de atuação.

A presença das IES com oferta de cursos especializados como Medicina, Nutrição, Direito, Engenharia Civil, por exemplo, atraiu a inserção de capital econômico no território cajazeirense, agentes econômicos de diferentes lugares

passaram a investir em diferentes setores do mercado da cidade. O solo urbano, o valor de imóveis construídos e a localização dos mesmos sofreram modificações de preço à medida que se aproximava /aproxima das unidades educacionais.

Mediante o exposto, podemos afirmar que o ensino superior em Cajazeiras tem sido um dos serviços responsáveis pela organização do espaço urbano cajazeirense. Além do mais, o que percebemos é que as Instituições de Ensino Superior impulsionaram a expansão e valorização do solo urbano local, principalmente, nas últimas duas décadas.

Apesar do setor de imóveis em Cajazeiras ser usufruído em maior parte pela parcela de consumidores que dispõem de maior capital, contudo, esse cenário tem se modificado desde o início dos anos 2000, fruto das políticas de acesso ao crédito imobiliário ofertado pelo governo federal em consonância com os estados e municípios. Esse crédito e outras formas de adquirir a casa própria tem se revelado como um instrumento de equiparação e de acesso à moradia por parte da população, que até o início desse século, não tinha condições de adquirir um imóvel residencial próprio, em virtude do abismo social existente em toda a esfera nacional. Entretanto, a partir das políticas de acesso ao crédito, esse cenário tem se modificado positivamente. A parcela da população que antes não tinham condições de adquirir um lote de terra para construir seu imóvel, atualmente tem adquirido nos mesmos espaços que as demais parcelas da população que são privilegiadas. Contudo, é bom frisar que a população mais abastada ainda é responsável por usufruir das áreas mais valorizadas do espaço urbano, seja em Cajazeiras, seja onde for essa realidade continua se perpetuando.

Em suma, essa pesquisa revelou a importância que o ensino superior provoca a uma cidade, além de impulsionar e atrair outras atividades para um centro urbano. Visto dessa maneira e admitindo que Cajazeiras tem se aproveitado desse serviço para seu crescimento econômico e demográfico, assim posto, podemos afirmar que Cajazeiras exerce uma forte centralidade na mesorregião do Alto Sertão da Paraíba, além de parte do Sudeste cearense e Sudoeste potiguar. Os resultados obtidos através de informações coletadas junto as Instituições de Ensino Superior revelam que, aproximadamente, 65% dos universitários que estudam em Cajazeiras (na FAFIC, IFPB e UFCG/CFP), são provenientes de municípios da região que Cajazeiras polariza.

Portanto, consideramos que a mesma pode fornecer uma contribuição teórica à ciência geográfica na compreensão da atuação regional de pequenas cidades, como Cajazeiras que passaram/passam por redefinições espaciais após a instalação de serviços especializados que modificam a dinâmica e a paisagem cotidiana local.

NOTAS:

- 1 - Chagas Amaro – Professor aposentado do curso de História do CFP/UFCG. Atualmente exerce a função de jornalista numa rádio local – Difusora de Cajazeiras, entrevista prestada em Junho de 2015.

2 - Engenheiro civil, construtor de imóveis em Cajazeiras - PB, entrevista prestada em julho de 2015.

REFERÊNCIAS

BATELLA, W. Barbosa. **Os limiares das cidades médias: reflexões a partir da cidade de Teófilo Otoni – MG**. Tese (Doutorado em Geografia). Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2013. 228f.

BOVO, J. Murari. **Impactos Econômicos e Financeiros da UNESP para os municípios**. Coordenador e organizador José Murari Bovo. – São Paulo: Editora UNESP, 2003. ISBN: 85-7139-480-6.

BRASIL. Casa Civil. **Lei N° 10.419, de 9 de abril de 2002. Criação da Universidade Federal de Campina Grande – UFCG, a partir do desmembramento da Universidade Federal da Paraíba – UFPB**. Brasília, 2002. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/L10419.htm>. Acesso em: 07 de nov. 2015.

CARLOS, Ana A. Fani. **A Cidade**. São Paulo: Contexto, 2001.

CARLOS, Ana F. Alessandri. **A reprodução do espaço urbano como momento da acumulação capitalista**. In: CARLOS, Ana F. Alessandri (org.). Crise urbana. Editora contexto, 1° ed. 2015. 25-35 de 192f.

GOMES, Maria V. de Azevedo. **Dinâmica socioespacial urbana de Cuité – PB resultante da implantação do *campus* de saúde e educação da UFCG**. João Pessoa, 2014. 152f.: il.

IBGE. **Histórico Cajazeiras – PB**. 2016. Disponível em: <<http://www.cidades.ibge.gov.br/painel/historico.php?lang=&codmun=250370&search=paraiba|cajazeiras|infograficos:-historico>>. Acesso em: 12 de jun. 2016.

SANTANA, E. Trindade. HENRIQUE, Wendel. **As instituições de ensino superior e a produção do espaço urbano nas cidades de Barreiras (BA) e Chapecó (SC) – algumas reflexões iniciais**. UESB – Vitória da Conquista – BA, 2012.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. 10. Ed. Rio de Janeiro: Record, 2008 [2001]. 473p.

SANTOS, Milton. **A cidade e o urbano como espaço-tempo**. Texto comentário. In: I Seminário de História da cidade e do Urbanismo-CHCU. p. 241 -244. Salvador,

1990. Disponível em:

<<http://www.anpur.org.br/revista/rbeur/index.php/shcu/issue/view/29>>. Acesso em: 25 abr. 2014.

SEIXAS, João. **A cidade na Encruzilhada: Repensar a Cidade e sua Política**. Edições Afrontamento. Editora CET: Centro de Estudos Territoriais. ISSN: 1645-0639. Porto, 2005.

SILVA, Kelly da. **Currículo, gênero e identidade na formação de professores/as**. Dissertação de mestrado. Juiz de Fora – MG, 2011.

SOUSA, Kássia R. Pereira de. **As Relações de Poder no Processo de Criação do Ensino Superior na Cidade de Cajazeiras – PB, nos Anos de 1970**. Cajazeiras, 2011.

SPOSITO, Maria E. Beltrão. **O chão em pedaços: urbanização, economia e cidades no estado de São Paulo, 2004**. 504f. Tese (Livre Docência) – Faculdade de Ciências e Tecnologia. UNESP – *campus* Presidente Prudente. Presidente Prudente, 2004.

Abstract: Brazilian cities in these first decades of the twenty-first century undergo new dynamics resulting from public and private interventions in urban space. The increase in mortgage lending and the expansion of public services in medium and small cities have been providing the heating of the property market and urban land speculation. One of the services is the superior education, with the creation of private colleges and expansion of public superior education institutions. The city of Cajazeiras now has the expansion and creation of new courses. With this post, our objective in the study was to analyze the influence it has superior education in urban expansion, the valorization of urban land and property speculation. The approach methodology and procedures based on the principle of continuous and contradictory changes revealed in the form and content of the production and reproduction of city spaces. Thus the historical and dialectical materialism led our theoretical and methodological reflection to realize that objective. We gave relevance to the qualitative and quantitative analysis, setting the bibliographic search, documental, search of field, data collection and information, as the main research procedures. The results point to a new reflection on the impacts that have the model of urbanization of small and medium-sized Brazilian cities.

Keywords: Superior Education; urban space; city

Capítulo XII

MOBILIDADE DO CAPITAL E DA FORÇA DE TRABALHO E OS PROCESSOS TERRITORIAIS NA CIDADE DE VITÓRIA DA CONQUISTA – BA

Miriam Cléa Coelho Almeida
Ana Elizabeth Santos Alves

MOBILIDADE DO CAPITAL E DA FORÇA DE TRABALHO E OS PROCESSOS TERRITORIAIS NA CIDADE DE VITÓRIA DA CONQUISTA – BA

Miriam Cléa Coelho Almeida

Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia – Vitória da Conquista - BA

Ana Elizabeth Santos Alves

Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia – Vitória da Conquista - BA

Resumo: Esse artigo apresenta uma análise da mobilidade do capital e do trabalho e suas relações com os processos territoriais na cidade de Vitória da Conquista – BA. Nesse esforço acadêmico-científico, deu-se ênfase à seletividade espacial das empresas e sua relação com a mobilidade da força de trabalho; à fragmentação e especialização da construção civil habitacional e suas relações com o assujeitamento dos trabalhadores às formas exploratórias e precárias de trabalho e; às contradições dos processos territoriais na cidade em apreço. O aprofundamento teórico e a análise empírica mostram que os trabalhadores possuem, em sua maioria, raiz camponesa e, portanto, são o resultado da expulsão do campo e da busca pela sobrevivência. As condições materiais de existência de grande parte dos trabalhadores entrevistados revelam que são possuidores apenas da força de trabalho como mercadoria a ser vendida ao capitalista, em diferentes pontos do território e sob condições adversas de trabalho. Em face disso, as mobilidades do capital e da força de trabalho na construção civil habitacional se constituem em estratégias da acumulação capitalista, as quais produzem processos territoriais urbanos contraditórios que são, ao mesmo tempo, a condição para a reprodução ampliada do capital.

Palavras-chave: Capital. Território. Trabalho. Urbano

1. INTRODUÇÃO

Este artigo objetiva analisar uma das questões abertas pela tese de doutoramento que tem como objetivo central a análise das memórias do processo de trabalho na construção civil habitacional e as suas contradições na produção territorial na cidade de Vitória da Conquista – BA. Essa questão refere-se às relações da mobilidade do capital e da força de trabalho com os processos territoriais, sobretudo, urbanos tendo como empiria o processo de trabalho na construção civil habitacional. Acredita-se que a análise dessas relações é fundamental para se compreender a seletividade espacial das empresas e a mobilidade da força de trabalho; a fragmentação e especialização da construção civil e suas relações com o assujeitamento dos trabalhadores às formas exploratórias e precárias de trabalho e; as contradições dos processos territoriais na cidade em estudo.

Em face disso, inicialmente, são feitos alguns apontamentos teóricos sobre a mobilidade do capital e da força de trabalho e as suas relações com o processo de trabalho na construção civil habitacional e com os processos territoriais. Assim,

embora se reconheça que a mobilidade do capital e da força de trabalho na cidade em estudo se associa a vários outros processos, restringe-se o seu exame ao processo de trabalho na construção civil habitacional e, tem como parâmetro a pesquisa de campo realizada em janeiro de 2015 para a pesquisa de doutoramento, com trabalhadores assalariados e autônomos que atuam em diversas funções e com diferentes idades e tempo de trabalho nessa atividade, lideranças sindicais, gestores municipais e empresários do setor.

2. MOBILIDADE TERRITORIAL DO CAPITAL E DA FORÇA DE TRABALHO

Apesar de reconhecer que as mobilidades do capital e da força de trabalho se processam sob diferentes perspectivas (a primeira pode referir-se à mobilidade de capitais entre empresas ou setores econômicos e, a segunda, pode tratar da mobilidade dos trabalhadores no interior dos processos de trabalho, de uma função a outra, de um posto a outro, etc.), nesse momento, dá-se atenção à face territorial de ambas.

Nas análises sobre as mobilidades espaciais do capital e da força de trabalho se observa abordagens que as tratam ora vinculadas ao equilíbrio geral do sistema econômico, ora ao grau de liberdade e autonomia dos indivíduos; ou ainda, à temporalidade linear ou cíclica tendo o desenvolvimento capitalista como parâmetro. Contudo, filia-se àquelas que rompem com esses pressupostos e as compreendem como processos simultâneos inseridos numa totalidade histórica, portanto, repletos de contradições.

Nessa orientação teórica as mobilidades são consideradas produto e condição do processo geral da acumulação capitalista. Diante disso, destacam-se as contribuições de Gaudemar (1977), ao analisar a mobilidade da força de trabalho, entendida

[...] como a mercadoria que um homem ‘possui’ ou ainda ‘o conjunto de faculdades psíquicas, físicas e intelectuais que existem no corpo de um homem, na sua personalidade viva, e que ele tem de pôr em movimento para produzir coisas úteis’. Mercadoria que tem a virtude específica de transformar o dinheiro em capital. Esta mercadoria, ‘possui, do mesmo modo que qualquer outra, um valor. Como se determina esse valor? Pelo *tempo de trabalho necessário à sua produção*’. Existe então, [...] um *processo de produção* da força de trabalho (1977, p. 188-189, Grifos do autor).

Ao se ter a dimensão espacial como parâmetro, Gaudemar (1977) evidencia sua dupla dimensão: do ponto de vista do “espaço no qual se estende o trabalho” e do “espaço em que o processo de trabalho se executa”. Na primeira dimensão,

[...] a força de trabalho adquire a capacidade de domesticar grandes espaços, todo o espaço geonômico, e por este facto não só se desloca,

mas cria os meios das suas deslocações posteriores ou da deslocação dos meios necessários à sua existência (GAUDEMAR, 1977, p. 228).

É sob essas condições, que a mobilidade da força de trabalho, ainda conforme Gaudemar, se constituirá em “[...] mobilidade no espaço (geonómico) enquanto cria uma melhoria das condições de circulação das mercadorias, de todas as mercadorias (incluindo ela própria” (1977, p. 228). Na segunda dimensão, “[...] ao mesmo tempo que a força de trabalho começa a conquistar o domínio do espaço, deve concentrar-se nos locais únicos e privilegiados para produzir” (1977, p. 229).

Para Gaudemar,

A força de trabalho conquista o espaço, pelo seu exercício, apenas para uso do capital. O seu próprio espaço de desenvolvimento, o seu próprio espaço de atividade, é limitado ao campo da sua exploração pelo capital no interior dos limites que lhe concede (limites físicos da oficina cooperativa), ao mesmo tempo que permite ao capital dominar o espaço (1977, p. 229).

Nessa direção, a mobilidade espacial do capital e da força de trabalho não será

[...] apenas um efeito da dinâmica da acumulação sempre ampliada do capital, mas também um fator imprescindível para que ela ocorra, numa relação que lhe confere sentidos profundos no sociometabolismo hegemônico vigente. É, portanto, causa e consequência ao mesmo tempo (PERPETUA, 2013, p. 62).

Assim, com o espaço transformado em força produtiva, a expansão geográfica e a reorganização espacial serão consideradas por Harvey (2005), como estratégias de acumulação ao oferecerem novas oportunidades lucrativas ao capital e, com isso, superar as suas crises. Daí a proposição do autor quanto ao uso da teoria da “ordenação espaço-temporal” ou do “ajuste espacial” (HARVEY, 2006) para a compreensão da mobilidade territorial do capital e da atuação do Estado pelo território com vistas à acumulação capitalista.

Nesse passo, Harvey (2005) defende a tese de que as ordenações espaço-temporais, em diferentes escalas geográficas, materializam a atuação desigual e combinada do capital, por meio da mediação das estruturas e dos poderes financeiros e institucionais, processo que reforça a existência de uma produção econômica do espaço.

É essa compreensão das mobilidades do capital e da força de trabalho que auxilia na análise de suas relações como os processos territoriais urbanos.

3. AS MOBILIDADES DO CAPITAL E DA FORÇA DE TRABALHO E SUAS RELAÇÕES COM A CONSTRUÇÃO CIVIL HABITACIONAL NA CIDADE DE VITÓRIA DA CONQUISTA

Ao relacionar as mobilidades do capital e da força de trabalho tendo como parâmetro a construção civil habitacional na cidade de Vitória da Conquista, dois aspectos se destacam: o peso substancial dessa atividade econômica na captação de recursos e o uso expressivo da força de trabalho nesse município, no período de 2000 a 2014.

Esses processos decorrem do fato de que a construção civil habitacional passou por transformações substanciais, sobretudo, para atender à lógica expansionista do capital que exigiu a criação de infraestrutura para dar suporte ao modelo de “desenvolvimento” urbano industrial brasileiro. Nesse propósito, a construção civil é acionada para executar as grandes obras que a cidade precisa para torná-la adequada à reprodução ampliada do capital.

Assim, em Vitória da Conquista, desde a década de 1990 registra um crescimento desse setor, especialmente, voltado para a habitação que tem, de certa forma, projetado o município no cenário nacional e baiano. A partir de 2000 essa expansão é ainda mais notada e chama a atenção pelo volume de investimentos públicos e privados; pela ampliação das empresas de grande porte do ramo imobiliário e construtivo; pelas edificações implantadas na malha urbana e pelo uso expressivo da força de trabalho. Entretanto, se por um lado, tornam-se visíveis a ampliação da infraestrutura urbana, sobretudo, habitacional, e a lucratividade das empresas, por outro, nota-se o uso de formas exploratórias e precárias da força de trabalho, conforme apontam Almeida e Oliveira (2013).

Dados disponibilizados nos Censos do IBGE 2000 e 2010 registram um crescimento no Produto Interno Bruto (PIB) municipal, saltando de, aproximadamente, 775 milhões para, aproximadamente, 3.9 bilhões. Os investimentos na construção civil e as atividades de serviços são indicados como os impulsionadores dessa expansão.

Acredita-se que a Política Nacional de Habitação (PNH), com repasses de recursos do governo federal para o enfrentamento do *déficit* habitacional brasileiro, para classes distintas, com a intermediação da Caixa Econômica Federal (CEF), a exemplo do Programa de Subsídio a Habitação de Interesse Social (PSH), do Programa de Arrendamento Residencial (PAR) - com valor investido até 2014 de R\$ 8.555.064,90, conforme dados do Ministério das Cidades -, do Programa Pró-Moradia e do Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV) - com valor investido até 2014 de R\$ 418.401.684,73, segundo informações da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Social -, e a facilitação de acesso ao crédito bancário, com linhas de empréstimos específicas, principalmente para construções ou reformas de imóveis, tenham sido os principais responsáveis pelo desenvolvimento da construção civil no município.

Tais condições têm também justificado a ampliação do número de empresas de grande porte no mercado local, para suprir às demandas habitacionais de diferentes classes sociais, tanto da população de até três salários mínimos, quanto

daquela de maiores rendimentos. Vê-se, então, a atuação de grandes empresas, cujos empreendimentos realizados estão impressos no espaço urbano com a abertura de loteamentos e edificação de conjuntos habitacionais horizontais ou verticais de grande porte, em várias vertentes da malha urbana, fato que expressa a força empreendedora dos capitais fundiário, imobiliário e financeiro locais. Entretanto, é preciso pontuar que essa atuação é determinada pela lógica contraditória do capital, portanto, tanto a localização, quanto a qualidade das habitações destinadas à classe trabalhadora e às classes de maiores rendimentos, como se verá, demonstrarão a produção desigual e contraditória do território numa sociedade de classes.

Esse comportamento das empresas expressa o processo de dispersão das indústrias da construção civil, antes concentradas nas regiões Sul e Sudeste ou em Regiões Metropolitanas, por todo o território. Essas empresas se deslocam para cidades médias e pequenas, acompanhando, em grande medida, o fluxo da liberação de recursos do governo federal para os grandes programas de habitação como os já citados, PAR, PSH e Minha Casa Minha Vida e, também, as demandas privadas por moradia. É essa nova lógica de acumulação do capital que tem justificado a instalação de empresas no interior baiano, em regiões tradicionalmente empobrecidas, mas com formidáveis possibilidades de realização do capital.

Essa mobilidade territorial do capital percebida na escala regional, também se processa na escala urbana e determina e é determinada pelos processos territoriais. As novas ordenações espaciais, entretanto, irão manter a mesma natureza contraditória da produção desigual e combinada do território (SMITH, 1988).

Essa mobilidade territorial do capital é acompanhada da mobilidade da força de trabalho no que se refere à sua dimensão territorial, pois, as atuações do Estado e das empresas do setor de construção produzem um efeito de arraste de força de trabalho da zona rural do município e de cidades circunvizinhas para o trabalho na construção civil habitacional. Segundo dados do IBGE e MTE (2000-2010), em 2000, havia 1.035 pessoas ocupando os postos de trabalho na construção civil; em 2010, esse número subiu para 11.323, um acréscimo de 10.288 trabalhadores, representando uma taxa de crescimento de 994% em dez anos. Se se considerar o trabalho autônomo na construção civil, esse crescimento, seguramente, seria ainda maior.

Acredita-se que o uso expressivo da força de trabalho na construção civil habitacional, em suas mais diferentes formações, tem sido facilitado pela intensa divisão do trabalho nesse setor. Na atualidade, a construção civil é apontada, como uma das atividades econômicas mais emblemáticas no que se refere à divisão do trabalho em suas mais diferentes configurações e suas implicações na formação da força de trabalho. Os resultados podem ser vistos, sobretudo, nos processos de fragmentação, qualificação e precarização do trabalho e dos trabalhadores, os quais determinam classificações entre os trabalhadores pelas condições de qualificação, remuneração, vínculo empregatício, função, entre outras.

Com essas características, a construção civil habitacional criará as condições adequadas para se ter absoluto controle da força de trabalho. Desse modo, tanto irá absorvê-la, quanto dispersá-la no momento em que convier aos seus interesses. Ao se ater à empiria analisada o levantamento de dados e informações sobre o local de nascimento dos trabalhadores assalariados e autônomos entrevistados, evidenciou o movimento tanto de saída de trabalhadores da construção civil, no final da década de 1960 e início da década de 1970, quanto de chegada desses trabalhadores no município de Vitória da Conquista. Entre os trabalhadores entrevistados que atuam na construção civil habitacional em Vitória da Conquista, em sua maioria, 53% são naturais de outros municípios e do estado de São Paulo. Em sua maioria, são municípios situados no Sudoeste baiano, com maior concentração no entorno de Vitória da Conquista. Entre os trabalhadores que nasceram fora do Estado da Bahia, chama atenção aqueles (7,5%) que indicaram o estado de São Paulo como o local de nascimento, pois, conforme declaração, são filhos de pais pedreiros ou serventes que, no final da década de 1960 e na década de 1970, engrossaram o fluxo migratório para o Sudeste em busca de emprego.

As narrativas de mestres de obras com mais de 60 anos sobre as condições e o contexto do início do trabalho na construção civil revelam esse movimento de partida e de retorno dos trabalhadores para outros estados:

Começar mesmo, comecei em 1972, fui pra São Paulo eu já sabia levantar casa, mas não sabia fazer uma casa.... Eu fazia alicerce ainda de pedra, não fazia viga não fazia nada, daí fui prá São Paulo daí lá entrei numa firma, fui trabalhar com engenheiro, um engenheiro da firma e um mestre de obra, um cabra legal demais! [...] Aí, comecei assim, trabalhei cinco anos em São Paulo, em 1971, 1972, 1973, no fim de 1973 eu vim embora pra cá [...]. (Entrevista concedida por um mestre de obras em 01/11/2014)

Eu comecei, quando eu comecei mesmo foi no Rio de Janeiro daí eu fui pra São Paulo, de São Paulo eu vim embora praqui. Tem 38 que eu vim praqui né, de volta de novo. (Entrevista concedida por um mestre de obras em 02/11/2014)

Esses momentos de afluxo e refluxo de trabalhadores, desde a década de 1970, são determinados pelo capital, por possuir absoluto controle da produção e consumo da força de trabalho. Assim, se, por um lado, a expansão da produção requer uma maior absorção da força de trabalho, por outro, as constantes alterações nas forças produtivas produzem um resultado contrário, com a dispensa da força de trabalho, que irá se constituir no “exército de reserva” ou “superpopulação relativa”. Ao explicar esse processo, por meio da produção do desemprego, Mézáros assevera:

[...] a necessidade da produção de desemprego, “enxugamento” etc., surge necessariamente dos imperativos produtivos antagônicos do capital que buscam o lucro – e a acumulação – a que não pode absolutamente renunciar, de modo a restringir-se de acordo com os princípios racionais e

humanamente gratificantes. O capital deve manter seu impulso inexorável em direção aos seus alvos autoexpansivos, por mais devastadoras que sejam as consequências, ou, do contrário, perde a capacidade de controlar o metabolismo social de reprodução. Não há interposição, nem sequer a mínima atenção às considerações humanas (2007, p. 146).

Nesse sentido, contraditoriamente, o trabalhador, ao produzir a acumulação do capital, produz, igualmente, as condições para tornarem-se “supérfluos”.

Entre os que nasceram no município (47%), alguns declararam ser filhos de migrantes, cujos locais de origem são os municípios circunvizinhos. Vê-se que, tanto aqueles que moram em Conquista e nasceram em outros municípios, quanto aqueles que nasceram em Conquista, mas são filhos de migrantes, expressam a face territorial da mobilidade do trabalho que, em parte, a construção civil produziu e ainda produz.

Apesar da abordagem diferenciada, essa constatação também pode ser vista em Sampaio (2013) em sua análise sobre o processo de mobilidade do trabalho e a produção do espaço regional de Vitória da Conquista, em que dá destaque às ocupações da população que trabalha em Vitória da Conquista e mora em municípios vizinhos. Nessa pesquisa, a autora afirma que entre os trabalhadores migrantes, a profissão de pedreiro ocupa o primeiro lugar, com 25% do total das ocupações. Em sua avaliação,

A profissão de pedreiro ressalta o crescimento da construção civil na cidade e a necessidade das construtoras de contratar mão-de-obra de fora. Esses pedreiros vêm de municípios vizinhos e desenvolvem também a função de mestre de obras. Do município de Barra do Choça, os trabalhadores saem pela manhã em caminhões para o serviço na construção civil em Vitória da Conquista e retomam à tarde. Segundo uma construtora da cidade, os pedreiros são das cidades de Poções, Planalto, Barra do Choça, Cândido Sales, Bom Jesus da Serra e Boa Nova (SAMPAIO, 2013, p.194-195).

A localização da moradia dos trabalhadores entrevistados também demonstra que as contradições da relação capital-trabalho se assentam nos processos territoriais. Embora a maioria resida na sede municipal, 20,5% dos trabalhadores declararam residir em municípios situados no entorno da cidade, com exceção para o município de Correntina e São Paulo.

Os 79,5% dos trabalhadores que moram em Vitória da Conquista declararam residir em bairros que se situam nos limites últimos da malha urbana, cujas condições infraestruturais são precárias ou inexistentes. Ao se considerar que grande parte desses trabalhadores possuem raízes camponesas, essa tendência corrobora a tese de Conceição ao afirmar:

Expulsa do seu local de origem seguindo a trilha do capital, a classe trabalhadora é também expulsa do urbano nas áreas de valorização do solo. Sem condições mínimas de moradia lhe é reservado, por apropriação

e luta, áreas sem valorização fundiária, desprovidas dos serviços necessários para a reprodução da vida (2007, p. 79)

Entre os trabalhadores que moram em outros municípios, observa-se uma concentração em Barra do Choça, com 59% desses trabalhadores e os demais encontram-se distribuídos pelo municípios de Itambé (5,8%), Anagé (5,8%), Tremedal (5,8%), Bom Jesus da Serra (12%), Correntina (5,8%) e São Paulo (5,8%).

Com exceção de São Paulo (cujos trabalhadores afirmaram trabalhar em Vitória da Conquista como autônomos, nos períodos de férias ou de vigência do seguro desemprego), todos os outros municípios dispõem de pouca oferta de trabalho e têm, como principais fontes de emprego e renda, as aposentadorias pagas pelo INSS e o emprego na Prefeitura Municipal. Desse modo, o trabalho na construção civil habitacional em Vitória da Conquista representa a única alternativa de venda da força de trabalho e, por essa razão, expressa a luta pela sobrevivência desses trabalhadores. É assim que, contraditoriamente, esses processos de busca pelo trabalho subordinam o trabalhador ao capital, ao tempo em que também se constitui numa estratégia de reprodução dessa força de trabalho.

Essas acomodações territoriais produzem movimentos constantes dos trabalhadores com periodicidades distintas, embora seja, predominantemente, diária (60%). Para Perpetua (2013) isso demonstra a mobilidade espacial da força de trabalho para o capital e, nessa escala,

[...] manifestam a desigualdade espacial combinada, cuja produção é presidida pelo capital que, centralizado num município principal, procura explorar a força de trabalho dos municípios circundantes forçando o seu valor médio de troca para baixo e conformando o que nominamos *célula espacial de acumulação* (p. 73-74, Grifo do autor).

Essa constatação reafirma o princípio de que a mobilidade territorial do capital determina a mobilidade da força de trabalho pelo território, o que, em grande medida, explica esses fluxos intermunicipais. Ainda conforme as conclusões de Perpetua, isso ocorre porque, simultaneamente,

[...] a mobilidade espacial do capital produz um espaço crescentemente mais fragmentado, polarizado e desigual, o qual, em seguida, guiará suas próprias escolhas locais seletivas e definirá itinerários de fluxos migratórios para o trabalho (2013, p. 75).

Em geral, a mobilidade do capital é expressada, nas escalas regional e urbana pela deslocalização de empresas de grande porte da construção civil dos grandes centros urbanos para Vitória da Conquista e pelos investimentos estatais e privados seletivos pela cidade. Acompanhando, *pari passu*, esse movimento, a mobilidade da força de trabalho é demonstrada pelos diferentes fluxos de trabalhadores pelo território ao encontro do trabalho e pela venda de sua força de trabalho (mercadoria) como garantia de sua sobrevivência.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

As mobilidades do capital e da força de trabalho determinam os processos territoriais urbanos e são por eles determinadas. Esse entendimento leva a crer que a desigualdade na produção da cidade de Vitória da Conquista notada, dentre outras possibilidades, pela definição de territórios diferentes e desiguais para a classe trabalhadora e para as de maiores rendimentos é fundamental para a manutenção da reprodução ampliada do capital. Como dito, é, ao mesmo tempo, produto e condição para sua realização.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, M.C.C.; OLIVEIRA, V. F. de. A memória do trabalho industrial e o espaço de moradia em Vitória da Conquista – BA. In: OLIVEIRA, V. F. de. ; QUADROS, E. M. (Org.) **Modernidade, memória e trabalho**. Curitiba, PR: CRV, 2013, p. 150-162.

CONCEIÇÃO, A. L. Jovens andarilhos no curto ciclo do capital. **Revista OKARA: Geografia em debate**. v.1, n. 1, 2007, p. 77-100.

GAUDEMAR, J. P. de. **Mobilidade do trabalho e acumulação do capital**. Lisboa: Estampa, 1977.

HARVEY, D. **O Novo Imperialismo**. 2. ed. São Paulo: Loyola, 2005.

_____. **A produção capitalista do espaço**. 2. ed. São Paulo: Annablume, 2006. Tradução: Carlos Szlak.

MÉSZÁROS, I. **O desafio e o fardo do tempo histórico**. São Paulo: Boitempo, 2007. Tradução: Ana Cotim e Vera Cotrim.

PERPÉTUA, G. M. Mobilidade espacial do capital e da força de trabalho: elementos para uma teorização geográfica a partir da matriz marxista. **Revista Pegada Eletrônica**, Presidente Prudente, v. 14, n. 1, Jul/2013, p. 58-79.

SAMPAIO, A. V. O. **Mobilidade do trabalho e produção do espaço regional de Vitória da Conquista – BA**. São Cristóvão/SE, 2013. Tese de Doutorado na Universidade Federal de Sergipe (UFS), 2013.

SMITH, N. **O desenvolvimento desigual**. Rio de Janeiro: Bertrand, 1988.

Abstract: This paper presents an analysis of the mobility of capital and labor and its relation to the territorial processes in the municipality of Vitória da Conquista, state of Bahia. In this academic and scientific effort, the emphasis relies on the spatial selectivity of the companies and its relation to the mobility of the workforce; on the fragmentation and specialization of housing civil construction and its relation to the worker subjection to exploiting and precarious forms of work; and on the contradictions in the territorial processes in the city in question. Theoretical deepening and empirical analysis demonstrate that most workers possess rural origins and, therefore, are the result of the expulsion from the countryside and the struggle for survival. The material conditions of life of most of the interviewed workers reveal that they possess uniquely their force as a good to be sold to the capitalist, at different territorial points and under adverse working conditions. In view of that, the mobility of capital and of workforce in housing civil construction constitute strategies of capitalist accumulation, which produce contradictory urban territorial processes, which in turn are, at the same time, the condition to the amplified reproduction of capital.

Keywords: Capital. Territory. Labor. Urban

Capítulo XIII

GEOGRAFIA E ESPACIALIZAÇÃO DA MORTE

Ivanaíla de Jesus Sousa
Francisco Gomes Ribeiro Filho

GEOGRAFIA E ESPACIALIZAÇÃO DA MORTE

Ivanaíla de Jesus Sousa

Mestranda em Geografia pela Universidade Federal do Piauí-UFPI

Teresina-PI

Francisco Gomes Ribeiro Filho

Professor do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Piauí - IFPI

Teresina-PI

Resumo: A geografia urbana expressa um meio social marcado pela preocupação para com a riqueza dos objetos coletivos presentes nas cidades. Um desses objetos é a necrópole, ambiente sagrado que representa a extensão da vida e a memória de uma sociedade, mas que, pelo discurso das medidas higienistas, na modernidade, passou a ser idealizada para fora do ambiente urbano. Sua presença, no entanto, por conta do crescimento da malha urbana, proporcionou novas situações de proximidade entre as necrópoles e os centros urbanos, como ocorre com os cemitérios São José e Dom Bosco, localizados na cidade de Teresina-PI. Nessas condições, este estudo visa estimular uma reflexão acerca do atual significado desses espaços para a sociedade teresinense, concorrendo com isso para a identificação de como os aspectos socioespaciais, culturais e econômicos, vinculados às necrópoles, exerceram e/ou exercem influência na (re)organização espacial de Teresina, considerando-se os problemas relacionados ao cotidiano atual dessas necrópoles. Foram empregadas aqui as metodologias de caráter exploratório, descritivo e explicativo, com vistas a uma abordagem qualitativa, associando-se as análises aqui desenvolvidas ao método fenomenológico. Para isso, os principais referenciais teóricos utilizados foram representados por autores como Vovelle (1997), Ariés (1977) e Reis (1999), que analisam o processo de formação das necrópoles na cultura ocidental. Servimo-nos também de autores vinculados à geografia cultural e urbana, tais como Claval (2002), Santos (2008) dentre outros. Como resultado dos “achados” desta investigação, constatou-se que há expressiva compreensão de que as necrópoles denotam um alto grau de complexidade, especialmente, quando nos reportamos a sua função e ao seu significado.

Palavras-chaves: Espacialização; Necrópoles; Espaços da Morte; Urbano.

1 INTRODUÇÃO

“Os geógrafos definem como objetos de estudo, tudo o que existe na superfície da Terra, toda herança natural e todo resultado da ação humana que se objetivou” (SANTOS, 2008, p. 72). Dessa forma, considerando a importância que têm as necrópoles como um dos objetos representativos do espaço geográfico, particularmente em sua peculiaridade urbana, elegemos como foco deste estudo uma abordagem acerca dos espaços específicos destinados aos mortos nos contornos da cidade.

Inicialmente, as construções das necrópoles pré-capitalistas expressavam ações de planejamento relacionado a ambientes extracitadinos. Hoje, diante da complexidade dos modos como o espaço capitalista se (re)organiza, novos rearranjos dos espaços destinados aos mortos vão ganhando diferentes configurações, ilustrando a mentalidade caracterizadora do mundo urbano ocidental contemporâneo.

As necrópoles, ou como o próprio nome sugere, “cidades dos mortos”, sendo fruto da ação humana, surgiram da necessidade de se ter um ambiente apropriado para os mortos, tornando-se esse espaço, ao longo dos tempos, um ambiente cada vez mais distante daquele destinado aos vivos. Para isso, as medidas higienistas do século XVII passaram a difundir propagandas médico-sanitaristas, com o propósito de demonstrar as implicações negativas da convivência espacial entre vivos e mortos.

Para refletirmos a respeito desse tema, buscamos como delimitação para esta investigação os cemitérios “São José” e “Dom Bosco”, ambos localizados, atualmente, no centro da cidade de Teresina-PI. A escolha dos dois cemitérios permite observarmos aquilo que a pesquisa se propõe a analisar: O processo evolutivo da espacialização das necrópoles na geografia urbana de Teresina-PI, uma vez que os cemitérios, aqui tomados como objetos de estudo, nasceram da preocupação moderna de se enterrar os mortos fora dos limites citadinos, e que hoje, devido à horizontalização da malha urbana, encontram-se inseridos no centro da cidade.

O critério de edificar cemitérios fora dos limites urbanos ainda é adotado pelo poder público, entretanto o “medo” que as medidas higienistas tentaram implantar na sociedade ocidental, a partir do século XVII, não é mais o fator principal que influenciaria na seleção dos espaços destinados aos mortos na geografia urbana. A partir dessa reflexão é que projetamos os seguintes questionamentos: Como se deu o processo inicial de espacialização das necrópoles (a partir dos cemitérios São José e D. Bosco) na geografia urbana de Teresina-PI? E qual a representação social dessas necrópoles como formas espaciais e como elementos de expressão cultural da sociedade teresinense dos nossos dias? Essas questões de partida representam o nosso “mote” condutor acerca das reflexões contidas no corpo deste estudo.

Adotando esses questionamentos como referências, abordaremos a espacialização da morte na geografia urbana de Teresina-PI a partir das necrópoles São José e Dom Bosco, considerando-se o fato de que elas representam dois dos cemitérios mais antigos da cidade em questão e, dessa forma, ajudam a esclarecer melhor o processo de transformações que vem caracterizando o espaço urbano de Teresina.

O levantamento que realizamos em relação aos dados da pesquisa, seguido da sua necessária análise, fundamenta o nosso esforço na tentativa de evidenciar as características da representação social dessas necrópoles para a sociedade teresinense.

A consecução do objetivo geral desta pesquisa apoiou-se na operacionalização das seguintes ações, teoricamente definidas como nossos

objetivos específicos: caracterizar o processo de formação das necrópoles; compreender como os aspectos socioespaciais e culturais vinculados às necrópoles exerceram e/ou exercem influência na organização e reorganização espacial da cidade de Teresina-PI; e, por último, analisar as necrópoles sob o olhar da administração local dos cemitérios São José e D. Bosco e do poder público a elas vinculado.

Para desenvolvermos o conjunto das nossas análises, adotamos aqui o método fenomenológico, utilizado particularmente em pesquisas com abordagem de cunho qualitativo, opondo-nos assim à utilização meramente estatística dos dados coletados. A fenomenologia nos permite compreender melhor acerca da representatividade que os cemitérios têm para a sociedade teresinense, posto que através dela é possível investigar o sujeito que produz imagens e que reflete sobre elas, descrevendo-as (RIBEIRO, 1991).

Para alcançarmos o que se propõe, foi realizada uma retrospectiva histórica da espacialização da morte na cultura ocidental. Para isso, nos debruçamos sobre os trabalhos de Ariés (1977), Vovelle (1997), Reis (1999), Costa (2006) e Petruski (2006), que analisam o processo histórico de formação das necrópoles. Servimo-nos também de autores vinculados à geografia humana, urbana e cultural, sendo eles; Santos (2006), Claval (2008), dentre outros. A partir das referências teóricas aqui mencionadas é que compreenderemos o processo de formação das necrópoles e, deste modo, contribuiremos com a investigação acerca da significação atual dos cemitérios para a sociedade teresinense.

A presente pesquisa se deu também sob o caráter exploratório, realizado a partir do uso de livros, revistas, artigos e sites, o que possibilitou a caracterização do processo histórico da espacialização dos cemitérios na geografia urbana da cultura ocidental, permitindo elaborar, assim, também uma retrospectiva histórica dos cemitérios no Piauí, no Brasil e no mundo. Com isso, exploramos o universo emblemático da morte, para que fosse possível analisarmos a sua representação social, através dos seus ritos fúnebres.

As referências empíricas dos nossos estudos foram obtidas através de observações de campo feitas nos cemitérios São José e D. Bosco. Assim como também servimo-nos de entrevistas abertas, aplicadas junto à sociedade vinculada a esses cemitérios, à administração local de cada cemitério e aos representantes do poder público, aqui vinculados à Superintendência de Desenvolvimento Urbano de Teresina - SDU. Após a etapa da coleta de dados, procedemos às ações da análise de conteúdo, buscando fazer configurar o presente estudo numa modalidade de pesquisa fundamentalmente qualitativa, de tal modo que o seu itinerário procurou explorar, descrever e interpretar os dados coletados.

O nosso envolvimento com esse tema nasceu da vontade de investigar objetos de estudos geográficos por meio da percepção do espaço, especialmente aqueles de caráter coletivo urbano que fazem parte do cotidiano da nossa sociedade. Além disso, tratando-se de um objeto geográfico emblemático, as necrópoles denotam um alto grau de complexidade, pois se originam da necessidade de se estender a vida, e da incerteza que a sociedade tem para com a morte. Uma análise

deste fenômeno está para além do que a visão abarca, uma vez que os cemitérios carregam consigo o sagrado, a memória de uma sociedade e a extensão da vida para aqueles que os conceberam.

Outro fator que nos estimulou ao envolvimento com o tema diz respeito aos problemas relacionados à superlotação e à oferta insuficiente, relacionadas à demanda cemiterial em Teresina. Morrer tornou-se caro e as empresas funerárias, muitas até sem licença para funcionamento, fazem deste triste fenômeno seu “negócio de sucesso”. Esses fatos também nos motivam a levantar questões sobre como o poder público lida com esses problemas e, sobretudo, como os teresinenses se aproximam, em vida, de um objeto que é mais dos vivos que dos mortos, pois apesar da morte ainda causar medo, enraizado no subconsciente, ela encontra-se inevitavelmente presente no nosso cotidiano, e por isso não podemos negá-la.

Nessas condições, o presente trabalho encontra-se estruturado em duas seções; na primeira seção – *As Necrópoles como Ambientes de Espacialidade* - buscamos, inicialmente, explorar a retrospectiva histórica dos cemitérios, considerando a análise desse fenômeno a partir da escala mundial, chegando, por conseguinte, ao modo de organização das necrópoles ao nível da escala do Brasil, assim como também aos eventos particulares que impulsionaram a construção de cemitérios públicos no nosso país, na segunda metade do século XIX, como ocorreu com o surto de cólera em 1855. Além disso, tratamos também da representação social dos cemitérios e seus rituais fúnebres, bem como dos elementos de estímulo à formalização de um espaço dedicado exclusivamente ao “mundo dos mortos” por meio das ações dos vivos.

Já no que se refere à segunda seção - *Os Espaços da Morte: as necrópoles em Teresina-PI* - fazemos uma abordagem na perspectiva local, descrevendo a espacialização dos cemitérios na geografia urbana teresinense. A partir daí, reportamo-nos às pesquisas de campo realizadas nos cemitérios São José e Dom Bosco, e aos dados colhidos por meio das entrevistas, onde elegemos como sujeitos de investigação os seguintes segmentos: pessoas diretamente vinculadas aos cemitérios em questão e os representantes do poder público.

2 AS NECRÓPOLES COMO AMBIENTES DE ESPACIALIDADE

Antes dos cemitérios serem edificados e acrescidos na paisagem citadina, tornando-se um elemento específico e caracterizador do espaço urbano, particularmente para a sociedade ocidental, houve várias outras formas e meios de se “dar fim” ao corpo do morto. Isso se evidencia por meio de escavações e achados que comprovam que o homem, desde os primórdios, já se preocupava com a morte e com o destino que devia dar ao cadáver, como nos relata Hipólito (2011), ao afirmar que na era Neolítica os cadáveres eram colocados em cavernas e que a entrada desses ambientes era geralmente fechada por uma rocha.

Para as civilizações ocidentais, na antiguidade greco-romana, tinha-se o costume de se enterrar os mortos na periferia das cidades. A respeito disso, Hipólito

(2011) nos diz que os mortos eram os primeiros que recebiam os viajantes, pois as sepulturas e lápides que ladeavam as suas estradas recepcionavam e saudavam aqueles que se aproximavam de uma cidade grega ou romana. Antes mesmo do costume de sepultar os mortos dentro das igrejas, ou ao redor delas, havia a prática de se enterrar os cadáveres fora das cidades, e esse costume somente se alterou com a evolução da religião católica.

Com o avanço do cristianismo, os cadáveres passaram a ser sepultados próximos ou no interior das igrejas, pois, segundo Petruski (2006, p. 97-98):

[...] acreditava-se que a proximidade física entre o cadáver e as imagens divinas contidas no interior das igrejas, representava um modelo de continuidade espiritual que se desejava obter na relação mágica existente entre o ser humano e Deus. Dessa forma, ser enterrado no interior das igrejas era uma forma de não romper totalmente com o mundo dos vivos.

Além disso, aqueles que detinham um poder econômico melhor e contribuía com frequência com donativos à igreja, ou seja, os mais favorecidos, poderiam negociar o espaço em que queriam ser enterrados. Nesse caso, “compravam” seus túmulos próximos do altar, já que nessa época, no imaginário dos cristãos, aqueles que eram sepultados perto do altar estariam bem mais próximos de Deus. A igreja, por sua vez, tratava de preservar e guardar os túmulos dos “bem nascidos” da sociedade.

Com o decorrer dos acontecimentos históricos, os espaços nas igrejas foram se tornando cada vez mais limitados, uma vez que as taxas de mortalidade da Europa, na época, cresciam consideravelmente. Como nos aponta Petruski (2006, p. 98):

Na segunda metade do século XIV, quando a Peste Negra assolou o território europeu, provocando a morte de milhares de pessoas em poucos meses, deixando [assim], os cemitérios abarrotados de corpos, a única saída para aquele momento era enterrar os corpos, também, no pátio das igrejas, o que gerou a criação dos cemitérios ao lado ou aos fundos delas.

Essa busca por espaço, para suprir a demanda, talvez tenha sido o principal motivo que possibilitou a criação de cemitérios, nos moldes do que conhecemos atualmente, pois essa necessidade fez a sociedade estabelecer, ou produzir, um novo lugar destinado aos sepulcros.

A respeito da necessidade que o homem tem de produzir novos espaços, Santos (1978, p. 162) considera que, “por seus próprios ritmos e formas, a produção impõe formas e ritmos à vida e à atividade dos homens, ritmos diários, estacionais, anuais, pelo simples fato de ser a produção indispensável à sobrevivência do grupo”.

Isso nos leva a refletir (sempre levando em consideração o espaço urbano) que essa busca por alternativas, que supram as necessidades da sociedade, sugere um rearranjo espacial, resultando no produto de novos objetos acrescentados nele. Nesse caso, as necrópoles seriam um objeto (produto) acrescentado nessa reorganização espacial.

Uma das contribuições para esse novo rearranjo espacial, com os cemitérios tidos como novos objetos coletivos na geografia urbana, veio da Alemanha no fim do século XVIII. Com as “doutrinas dos miasmas”, transformadas em “propagandas” ou propostas sanitaristas, muitas delas talvez patrocinadas pelos governos, com a intenção de retirar o sepulcro das igrejas, prevenindo a saúde da população e a necessidade de se ter um ambiente maior, que suprisse a demanda ocasionada pela alta mortalidade, as sociedades, aos poucos, aceitavam a ideia de enterrar seus mortos novamente longe das cidades, como ocorria na antiguidade greco-romana. Assim, surgiam as novas edificações cemiteriais legítimas:

“Os cemitérios urbanos, construções aproximadamente de 1830, ou continuações de estruturas mais antigas, generalizaram-se nessa época, atravessando uma primeira fase de acentuada evolução. **Assim, os cemitérios passam a existir como um elemento caracterizador do espaço urbano ocidental**” (grifo nosso). (VOLVELLE, 1997, p. 358).

No Brasil, a situação não foi muito diferente, devido às suas raízes culturais terem um forte vínculo com os europeus. Entretanto, os enterros nas igrejas, ou ao redor delas, não eram a única forma de se “dar fim” ao corpo. Faz-se mister reforçarmos que o Brasil não possui suas raízes culturais vinculadas apenas aos portugueses, ele ainda tem forte ligação com costumes e crenças indígenas e africanas.

Mas mesmo possuindo forte vínculo com os costumes indígenas e africanos, os europeus, que sempre foram intolerantes a essas culturas, sufocavam seus costumes e crenças, seja por meio das segregações que provocavam, seja por meio das tentativas de extermínio desses povos, pois, segundo eles, não eram culturas oficiais, classificando-as dessa forma como marginais. Com isso, o enterramento nas igrejas, como manifestação da hegemonia cultural europeia, era a prática mais comum no Brasil colônia.

Na época do Brasil colônia, como já mencionado, assim como na própria Europa, os sepulcros também ocorriam próximos ou no interior das igrejas, e aquele que era sepultado fora desse ciclo era visto como indigente. A respeito disso, Moreno (2008) aponta que fora dos muros das igrejas só se enterravam pobres, indigentes e injustiçados, motivo pelo qual a primeira necrópole pública instituída em São Paulo tenha sido o cemitério dos Aflitos, no Campo da Liberdade. Esse costume testemunhava a existência de uma geografia social do cadáver, ou seja, podemos afirmar que existia uma seleção, ou uma divisão espacial, e o que a definia era a posição social à qual o morto pertencia.

Os sepultamentos que ocorriam fora desse espaço, eram feitos nos chamados cemitérios protestantes, que se localizavam, em sua maioria, na parte periférica das cidades. Para a sociedade cristã, aqueles que eram enterrados nesses cemitérios não podiam alcançar o “reino dos céus”, dando, é claro, uma importância maior aos sepultamentos dentro das igrejas.

Outro fator interessante, que foi trazido da Europa para o Brasil, e que não podemos deixar de mencionar, era a forma como os cristãos encaravam a morte. A

morte não era uma simples passagem. Como Ariés (1977) afirmou, a morte era uma “manifestação social”, ou seja, havia um forte sentimento da sociedade com a morte, e isso influenciava nos ritos, crenças e costumes.

Essas práticas e costumes, com o tempo, se alteraram. As medidas higienistas propagadas pela Europa desde o século XVII chegaram ao Brasil dois séculos depois, trazidas pela metrópole portuguesa. Não tardou para que o Brasil inserisse esse novo objeto coletivo (os cemitérios) na sua reorganização espacial e fora dos limites citadinos. Tinha-se, então, o desejo de afastar os mortos do convívio com os vivos.

Essa mudança, que afastou os mortos dos vivos, teve início em 1º de outubro de 1828, posto que a partir dessa data a regência portuguesa que governava o Brasil determinou a criação de necrópoles fora dos limites das cidades (SOUZA, 2009).

Já no governo imperial brasileiro, através da “lei das municipalidades”, houve a cessão, aos municípios, do poder de construir e administrar, diretamente, os cemitérios públicos, independentemente das intervenções religiosas cristãs. O primeiro município a obedecer a essa lei foi o de Salvador, na Bahia, que em 1836 - por meio da Lei nº 17, que dava a uma empresa privada o monopólio dos enterros e proibia a igreja de continuar com os sepultamentos (REIS, 1999) - fundou o primeiro cemitério municipal do Brasil, o cemitério Campo Santo. Esse cemitério foi motivo de uma grande revolta na época, que ficou conhecida como a revolta da “cemiterada”. A respeito da “cemiterada”, considerado o principal ato de resistência contra o estabelecimento de cemitérios fora das igrejas, indicamos como leitura de aprofundamento, a obra de João José Reis, “A morte é uma festa: rituais fúnebres e revolta popular no Brasil do século XIX” (1999).

Ressalta-se que após a “cemiterada” os objetivos de evitar o monopólio de uma empresa privada em relação ao direito de sepultar os mortos, e o da igreja em continuar a exercer essa liturgia, foram alcançados. A igreja continuou a desempenhar o seu papel, como de costume. E esse costume perdurou por mais vinte anos. Durante vinte anos, os enterros ainda ficaram sob a responsabilidade das igrejas, e a direção do Campo Santo foi dada à maior das irmandades locais da época, a Santa Casa de Misericórdia. Em 1844, o cemitério Campo Santo foi reinaugurado.

A prática de se enterrar os mortos dentro das igrejas continuou, e isso só foi finalmente rompido em 1855, quando os problemas e as altas taxas de mortalidade provocadas pela cólera estimularam a criação de cemitérios, que, então, passaram a se firmar na “estrutura urbana” brasileira.

Os problemas no Brasil ocasionados pelas altas taxas de mortalidade, na segunda metade do século XIX, especialmente relacionados com a epidemia da cólera, sem dúvida influenciaram no aumento de construções de cemitérios, uma vez que essas altas taxas de mortalidade alimentavam uma demanda maior de sepulturas, fazendo com que o espaço, na igreja e em torno dela, destinado a essa prática, se tornasse cada vez mais limitado, diante da intensa procura. Destaca-se que a doença da cólera não foi a única que estimulou as edificações de cemitérios

fora das cidades. Outras doenças, como a febre amarela de 1849, também influenciaram tal evento.

A cólera foi o fator decisivo, ou o estopim para as novas fundações cemiteriais. Na história do Brasil, após esta moléstia, não houve mais nenhum surto de outra doença que tenha provocado tantas mortes nas cidades do país. Causada pela bactéria *Vibrio cholerae*, a cólera é uma doença infecciosa, que provoca disenteria e é transmitida por ingestão de alimentos e água contaminados por fezes de pessoas doentes. Segundo Pêgas (2011, p. 2) “a moléstia fez sua primeira vítima no Brasil em 26 de maio de 1855 em Belém, e, em seguida, desenvolveu-se mais intensamente em Salvador e no Rio de Janeiro, as duas cidades mais populosas do país na época.” A cólera assolou a população, principalmente os mais pobres, a maioria deles escravos.

Como a epidemia da cólera estava matando muitos escravos, o poder público decidiu tomar sérias providências para evitar, futuramente, a falta de mão de obra escrava, logo, as autoridades trataram de agir e melhorar a limpeza das cidades. Dentre as medidas adotadas estava a de “expulsar os mortos do convívio com os vivos”, pois uma das formas de contato com a doença se dava por meio dos miasmas, ou seja, como ainda se enterravam mortos dentro das igrejas, esta prática deveria chegar ao fim, para que pudessem restaurar a saúde da população.

Era preciso ter um forte discurso para convencer a população a enterrar seus mortos longe das cidades, pois, como já havia sido feito anteriormente, de forma forçada, sem explicações coerentes, sem um convencimento suficiente, a população resistiu a tal medida, o que gerou uma série de conflitos e revoltas e, desse modo, esse erro não deveria ocorrer novamente.

Fazia-se necessário, então, adentrar no imaginário da sociedade, e dissolver a ideia de que “quanto mais próximo o morto estiver da igreja e do altar, mais próximo estaria da salvação”. O que desta vez não foi muito difícil. A forte demanda por sepulturas, nessa época em que o Brasil enfrentava uma grave epidemia, deixou as igrejas superlotadas, e esses ambientes não conseguiam mais dar conta de tantos enterros.

Certamente, a epidemia da cólera de 1855, que gerou diversas mortes na população, fazendo com que elas contribuíssem para o problema da superlotação de sepulturas nas igrejas, foi, sem dúvida, o principal motivo que impulsionou a edificação de cemitérios fora das cidades.

A palavra cemitério tem sua etimologia oriunda do grego *Koumeterian* que significa dormitório. Outros sinônimos como necrópole também são usados para designar esse espaço. Necrópole, como o próprio nome já diz, significa cidade dos mortos. Na verdade, essas cidades são mais dos vivos que dos mortos, de modo que quem a estabelece é o próprio homem, ainda vivo, e que a visita continuamente para lembrar-se da vida e não da morte de um ente querido. Portanto, será mesmo esse ambiente uma cidade dos mortos?

Qual a representação e a importância dos cemitérios? O que representa esse espaço para a cultura ocidental? De que forma a sua espacialidade repercute nas

ações de planejamento urbano, particularmente no planejamento urbano de uma cidade como Teresina, no Piauí?

Para respondermos a esses questionamentos devemos nos ater primeiramente ao conceito de cultura, haja vista que ao nos reportarmos e ao considerarmos o cemitério como símbolo da extensão da vida, e que hoje faz parte do rearranjo espacial urbano, esse espaço foi desenvolvido não pelo homem na sua individualidade, mas por uma sociedade, de acordo com seus costumes e com suas crenças.

Toda e qualquer cultura dependerá da criação de símbolos feitos pelos homens, que, por sua vez, fazendo uso desses atributos culturais assim construídos, viabilizam a perpetuação de uma dada civilização. Segundo Laraia (2001, p. 55):

Toda cultura depende de símbolos. **É o exercício da faculdade de simbolização que cria a cultura e o uso de símbolos que torna possível a sua perpetuação** (grifo nosso). Sem o símbolo não haveria cultura, e o homem seria apenas animal, não um ser humano [...] O comportamento humano é o comportamento simbólico. Uma criança do gênero *Homo* torna-se humana somente quando é introduzida e participa da ordem de fenômenos superorgânicos que é a cultura.

O homem, ao criar um símbolo, automaticamente produz cultura. Esse símbolo, ao ser usado, perpetua uma civilização. Os símbolos, para serem símbolos, precisam ter uma natureza física, uma forma, caso contrário não podem penetrar no imaginário. Os símbolos, ao criarem forma, penetram no imaginário e, gradualmente, passam a ter significados coletivos. Para entender os símbolos, é preciso compreender primeiramente a cultura que o criou.

Cultura e símbolos são conceitos inerentes. Podemos dizer que cultura somente é considerada cultura quando ela possui uma série de símbolos criados coletivamente. Não podemos criar símbolos pessoais, e até podemos, mas esses símbolos pessoais ou particulares jamais se tornarão cultura, haja vista que símbolos culturais devem ter significados coletivos, e esses significados coletivos, que são abstrações e representações, fazem parte de uma determinada cultura.

Podemos afirmar, no processo histórico sobre a espacialização da morte, que o cemitério é uma criação mais do homem que da religião cristã, uma vez que, inicialmente, a igreja católica era contra a sua criação, pois para ela nenhuma outra instituição deveria se responsabilizar pelos rituais fúnebres, senão ela mesma. Quando os membros da igreja e da sociedade aceitaram a ideia de ser enterrados neles, os cemitérios passaram a ser usados de forma mais disseminada. A necrópole, ao ser usada, se materializou como um símbolo, que se repete em todas as cidades ocidentais.

Logo, o cemitério representa um símbolo da cultura ocidental, variando no seu significado (é importante lembrar que significados se alteram com o tempo e a história, de forma gradual) de acordo com o valor que o indivíduo dessa cultura agrega a ele.

Todo indivíduo que faz parte da cultura ocidental possui a mesma ideia sobre a paisagem definidora das feições dos cemitérios. Se pedirmos para que ele os imagine, por exemplo, ele irá descrever que neles encontraremos sepulturas, cruzeiros, capelas, jardins, sinos, árvores etc., ou seja, a imagem a respeito dos cemitérios é a mesma. Logo, podemos entender que eles possuem o mesmo conceito espacial, resultando de representações sociais marcadas por traços comuns. Entretanto, se perguntarmos o que eles representam, para cada indivíduo, na sua particularidade, teremos também respostas marcadas por diferentes aspectos pessoais, mesmo que parecidas, devido à percepção própria de cada pessoa.

As análises relacionadas à percepção que as pessoas produzem acerca de um fenômeno, ou de algo materialmente situado, encontram cada vez mais amparo nas abordagens fenomenológicas. A fenomenologia é um dos métodos que discute sobre essas manifestações a respeito das representações sociais.

“Para a fenomenologia, o homem vê o mundo e seus fenômenos de acordo com a sua cultura, com o seu meio, a sua formação educacional, o seu estado emocional, entre outros fatores que formam o seu entorno e o seu interior pessoal” (ROCHA 2003, p. 68). O significado dos cemitérios, portanto, é um fenômeno onde a cultura do ocidente, com suas crenças e seus costumes, poderá ganhar as mais diferentes formas e sentidos de manifestação, quando vistos sob o enfoque da fenomenologia.

Os fenômenos são essências, abstrações e não coisas. Coisas são apenas objetos materiais. Esses objetos servem de base para a criação de um imaginário, costume, uma crença, um significado ou uma representação, enfim, um fenômeno, que se manifesta em um indivíduo, ou em uma dada sociedade. Nesse caso, o fenômeno aqui estudado é a representação social que tem o cemitério, particularmente para a sociedade teresinense, como reflexo daquilo que parece se manifestar na lógica geral da cultura ocidental.

3 OS ESPAÇOS DA MORTE: AS NECRÓPOLES EM TERESINA-PI

A espacialização dos cemitérios no Piauí guarda vínculos relativamente estreitos com o mesmo fenômeno relacionado a outros espaços, considerando-se as escalas em nível nacional ou mundial.

O início da espacialização dos cemitérios na capital Teresina também teve sua gênese fora dos limites citadinos, apesar da prática de enterrar os mortos dentro de igrejas ainda ser algo bem comum em algumas cidades do interior do estado.

A capital, sendo fruto de uma transferência, já que a primeira capital piauiense, Oeiras, localizava-se longe de lugares estratégicos para a economia, como o Rio Parnaíba e o oceano Atlântico, nasce em 1852, num período em que já havia fundações de cemitérios municipais longe das cidades, e a população aos poucos aceitava o enterramento neles. Por ter nascido nessa época, não houve, em

Teresina, movimentos de resistência contra a medida de “expulsar” os mortos das cidade, como ocorreu em Salvador, com a cemiterada.

Para melhor estruturação da cidade, a capital foi planejada pelo então presidente da província, José Antônio Saraiva, que a par de como deveria ser organizada uma cidade, e já informado das medidas higienistas do século XIX, o Conselheiro, como era conhecido, “desenhou Teresina” a partir do que na época era a denominada Vila Nova do Poti, com seu primeiro cemitério municipal fora dos limites citadinos. (Ilustração 01)

A primeira necrópole municipal de Teresina foi, portanto, o Cemitério São José, construído no ano de 1852. Vale ressaltar que se trata da primeira necrópole criada pelo poder público. Há indícios de que outras necrópoles surgiram antes mesmo do cemitério São José. Essas necrópoles estariam localizadas nas redondezas do Bairro Poty Velho, localizado na Zona Norte da Cidade.

Após a construção do primeiro cemitério municipal de Teresina, sob a motivação dos crescimentos populacional e urbano, foi edificado o segundo cemitério público da capital. A necrópole Dom Bosco foi fundada no ano de 1930, caracterizando-se também por ocupar uma delimitação espacial fora dos limites da cidade. Entretanto, não demorou muito para que ela passasse a fazer parte da paisagem configurativa da malha urbana de Teresina, como aconteceu com o cemitério São José.



Fonte: Façanha, 1998. (adaptada)

A constante aglomeração urbana é, sem dúvida, a responsável pelo atual rearranjo socioespacial em que os cemitérios se encontram, pois se antes eles eram edificados em ambientes extracitadinos, hoje fazem parte definitivamente da

geografia urbana, com muitos deles atualmente localizados nas zonas centrais das cidades, como é o caso das necrópoles São José e Dom Bosco, em Teresina-PI.

A alta demanda atual exige do poder público uma maior reestruturação desse objeto. A organização dos cemitérios tornou-se complexa, o que acabou levando a sua estrutura a ser dividida em quadras e em ruas principais e secundárias, daí a denominação de necrópole. Essa imagem teria sido inserida na cultura ocidental por meio das descrições feitas por Marco Polo:

“As ruas da Laudômia (Uma das cidades descritas por Marco Polo a Kublai Khan, no livro “Cidades invisíveis”, de Ítalo Calvino) dos mortos são largas apenas o bastante para que transite o carro fúnebre, e são ladeadas por edifícios desprovidos de janela; mas os traçados das ruas e as sequências das moradias repetem os da Laudômia viva [...]” (CALVINO, 1972, p. 30).

As relações que a humanidade tem com a morte remontam à Antiguidade. Essas relações não têm sido restritas apenas à cultura ocidental. A morte é uma incerteza que emana naturalmente do ser. Todos nós morreremos, logo nos questionamos: por que morremos? Existiria vida após a morte? Voltaríamos a encontrar aquele ente querido que a morte “levou”?

Outro fator comum à humanidade, e que diz respeito à morte, é a sua preocupação em ocultar os cadáveres, como forma de evitar a decomposição do corpo ao ar livre. Essa ocultação se manifesta seja por meio da cremação, seja através da prática mais comum da cultura ocidental que é o enterro.

As pessoas morrem, mas, ainda em vida, preocupam-se em dar um fim “adequado” aos defuntos. E para minimizar a dor da perda de um familiar, passa a haver o comportamento de uma busca pela maior proximidade com este acontecimento, através de rituais que foram desenvolvidos ao longo da história. Esses rituais serviriam, sobretudo, para expressarmos nossos sentimentos de perda e de saudade.

Nessas condições, interessa-nos aqui a caracterização das representações sociais produzidas pelos teresinenses em relação aos seus mortos, considerando-se, nessa análise, os aspectos socioespaciais e culturais, de tal modo que possamos identificar o que essas representações evidenciam a respeito das crenças, das tradições e, acima de tudo, da representatividade que os cemitérios têm para a sociedade em questão. Entendemos “representações sociais” segundo a teoria desenvolvida por Moscovici, que a define como

[...] um conjunto de conceitos, proposições e explicações originadas na vida cotidiana no curso das comunicações interpessoais. Elas são o equivalente, em nossa sociedade, aos mitos e sistemas de crenças das sociedades tradicionais; podem também ser vistas como a versão contemporânea do senso comum (1978, p. 181).

As representações são elaboradas por meio da percepção do indivíduo, entretanto, a visão, pelo homem, dos objetos é sempre deformada. Nesses termos,

cabe também ao geógrafo ultrapassar a leitura da paisagem como aspecto, para chegar ao nível do seu entendimento como significado.

Percepção não é conhecimento, uma vez que o conhecimento depende de interpretação (SANTOS, 1988). Já os significados serão os conhecimentos abstraídos das representações, mas nem sempre corresponderão a elas. Logo, não chegaremos ao significado dos cemitérios sem antes analisarmos sua representação para a sociedade que os concebe.

Para analisarmos as relações existentes entre a sociedade teresinense e os cemitérios, entrevistamos pessoas comuns, que fazem parte dessa sociedade e que cultivam o hábito de visitar seus mortos nas datas especiais, aquelas que tornam os cemitérios São José e Dom Bosco mais movimentados que nos dias “normais”. Entre essas datas estão: “Dia dos Finados”, “Dia das Mães” e “Dia dos Pais”.

Os frequentadores dos cemitérios São José e Dom Bosco são, em sua grande maioria, do sexo feminino, com idade acima de 30 anos e com nível de escolaridade dominante correspondendo ao ensino médio. Um fato curioso é o dado que nos indica que o número de visitantes que possuem ensino superior completo sobressai em relação àqueles que têm apenas o ensino fundamental. Isso indica que os apegos às crenças e aos costumes não expressam necessariamente o grau de conhecimento das pessoas, ou seja, quando envolvemos religiosidade e costumes não há determinação social, em termos de escolaridade, previamente definida, para se lidar com os rituais vinculados à morte.

A religião daqueles que frequentam os cemitérios durante as datas especiais é, predominantemente, a católica, mas há também protestantes inseridos nesses ambientes, que dizem estar ali mais para evangelizar do que para visitar os túmulos de seus mortos, pois segundo os dogmas da religião protestante os cemitérios não guardariam o espírito, mas apenas a matéria física, e por isso não devem ser encarados como um local sagrado.

“Para o homem religioso, o espaço não é homogêneo e, dessa forma, se há espaços considerados sagrados (fortes), há outros espaços não sagrados e, portanto, sem consistência” (MORENO, 2008, p. 4). Isso evidencia que a necrópole é um objeto ainda fortemente dominado pela religião católica. O domínio que a fé Católica exerce sobre esse objeto espacial é reforçado pelas suas marcas concretas existentes nesses espaços, como é o caso do cruzeiro, da capela e do sino.

A maioria dos frequentadores dos cemitérios costuma visitá-los apenas nas datas especiais: “Dia dos Finados”, “Dia das Mães” e “Dia dos Pais”. São pouquíssimas as pessoas que fazem desse ambiente, de forma contínua no dia a dia, um espaço de convivência mais corriqueira. Essa característica, bastante visível aos olhos, revela que os cemitérios passam a maior parte do ano funcionando mais como um objeto necessário para o “depósito” de corpos.

A representatividade se expressaria, de forma mais acentuada, especialmente nessas datas específicas, uma vez que o calendário desses dias engloba aspectos religiosos que envolvem crenças e costumes. Então, fora dessas datas especiais os cemitérios teriam outra representatividade? As observações realizadas nos mostraram que sim. Os sentimentos que essas pessoas têm para com

seus mortos seriam reforçados durante esses dias especiais. Fora deles, o sentimento muda, ou deixa de ser essencial. O que interessa aos “vivos” é a própria vida, a morte seria uma lembrança apenas.

Nessas condições, verificamos que, para a maioria dos seus frequentadores, as necrópoles seriam um “espaço de paz” e, para outros, “dos mortos”. Há quem considere ainda que elas sejam um ambiente de medo e de repulsa. Constatamos, então, a não manifestação de um sentimento comum entre essas pessoas. O que há de comum, no entanto, é o fato de que todos concordam que esse espaço é um ambiente necessário para a sociedade, porém suas representações variam de indivíduo para indivíduo, podendo representar ora ambientes de paz e dos mortos, ora ambientes de repulsa e de medo.

Durante o desenvolvimento de nossa pesquisa bibliográfica, observamos que a grande parte dos cemitérios do Piauí nasce de forma irregular ou clandestina, com enterros de pessoas dentro de suas próprias propriedades. Com o tempo, esses ambientes cresciam e os municípios passavam a administrá-los. Muitos cemitérios, inclusive alguns da capital piauiense, ainda se encontram em situação de clandestinidade.

Em relação à responsabilidade, diante da necessidade de edificação e de organização desses espaços, o público entrevistado demonstrou ter opinião dividida. Muitos acreditam que deve ser apenas de responsabilidade do poder público, outros acreditam que deve haver uma ação conjunta do poder público articulado com a comunidade que se servirá do cemitério.

A relação que a sociedade teresinense tem com seus mortos se distingue da relação atual que ela tem com seu cemitério, pois como já mencionamos, a população visita seus cemitérios somente nas datas especiais.

Os fatores que levam essas pessoas até seus mortos estão relacionados aos costumes e crenças religiosas, especialmente os ligados à doutrina católica. Além disso, “visitam-se” os mortos e não suas necrópoles. Para os entrevistados, os cemitérios são espaços necessários, uma vez que funcionam como ambientes destinados para sepultamentos. Essa sociedade, devido aos seus vínculos culturais, sente a necessidade histórica de enterrar os mortos, e vê nos cemitérios o espaço mais apropriado para isso.

Os cemitérios, como objetos técnicos do espaço, já nasceram públicos. Segundo Sobarzo (2006), o espaço público é um possibilitador de encontros de diferentes grupos sociais que permite o seu compartilhamento com outras pessoas sem conhecê-las profundamente. Mas será mesmo que os cemitérios municipais sempre foram ou são espaços públicos?

Neste estudo, quando abordamos acerca da formação dos cemitérios na cultura ocidental, vimos que, após o poder público se encarregar pelos sepultamentos dos mortos, essa tarefa foi transferida à igreja Católica, uma vez que a população não aceitava o enterramento fora das cidades. Antes das edificações dos cemitérios, os enterros ocorriam dentro das igrejas e estas, por sua vez, responsabilizavam-se por realizar todos os procedimentos necessários para o

sepultamento, desde a mortalha que vestia o defunto, aos caixões e construções de sepulturas.

O interesse da igreja Católica por essa atividade, justificado tão somente pela necessidade de se manter costumes e tradições, na realidade esconde outra face da igreja, posto que ela enxergava nesse setor a possibilidade de angariar também mais recursos financeiros.

Os cemitérios, que deveriam ser abertos ao público de diferentes esferas sociais, atendiam somente às famílias mais favorecidas da sociedade. Isso pode ser constatado pelas inúmeras sepulturas encontradas no cemitério São José, pertencentes às famílias tradicionais, representando a classe de mais alta renda, ou posse, na nossa sociedade.

Se as necrópoles municipais atendiam pessoas de nível social mais elevado, em decorrência muitas vezes da forte relação entre a igreja Católica e a alta sociedade, onde se enterraria a parcela menos favorecida dessa mesma sociedade? As pessoas menos favorecidas eram também enterradas fora da cidade, entretanto, sem um documento oficial. Isso ocorria antes mesmo das construções de necrópoles municipais, o que nos aponta que os cemitérios clandestinos já eram um problema em épocas anteriores.

Esses fatos acabaram guardando repercussão nos modos como se encontram atualmente os serviços funerários teresinenses.

A prefeitura de Teresina, sem conseguir atender à demanda, devido especialmente à relativa falta de interesse da sua administração com relação às necrópoles, passou a conceder às empresas privadas os serviços funerários e a construção de novos cemitérios particulares, denominados de “cemitérios jardins”.

Segundo a legislação vigente nesse município, Lei nº 1527/ 1976, são considerados “cemitérios jardins” aqueles desprovidos de túmulos e mausoléus, sendo suas sepulturas padronizadas e com dimensões não superiores a 60 cm, demonstrando uma característica específica da globalização, que é a homogeneização dos espaços.

Consultando os serviços prestados por essas empresas, constatamos a ocorrência de preços relativamente elevados, o que de certa forma tira de muitos até mesmo o “direito à morte”.

As empresas que prestam serviços funerários são outra fonte de lucro para os empresários desse setor. Em Teresina, uma das empresas particulares parece exercer um relativo domínio no mercado funerário, constituindo-se na maior empresa funerária do Piauí, apresentando instalações bem localizadas e bem edificadas, com salas de velórios luxuosas e carros funerários suntuosos. Morrer seria uma festa?

Os problemas de superlotação e a falta de oferta para atender à demanda fazem com que essas empresas estabeleçam livremente seus preços, o que acaba enfraquecendo comportamentos de resistência por parte da sociedade.

Observou-se que atualmente é a lógica capitalista quem exerce influência com relação ao fenômeno da morte, e faz deste fenômeno mais um meio de obtenção de lucro, uma vez que as necrópoles parecem ser um dos problemas dos quais o poder público quer se esquivar de sua responsabilidade.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O processo de espacialização dos cemitérios sofreu, e ainda sofre, alterações nos processos de articulações entre o tempo e o espaço. A sociedade, principal responsável por esse processo, estabelece suas relações sociais de acordo com sua cultura e a época em que está inserida. Como exemplos citados neste trabalho, abordamos a relação do homem com a morte desde a era primitiva e a antiguidade greco-romana.

Na era primitiva, vimos que o homem não compreendia a morte, entretanto já se sensibilizava com ela, de tal forma que os ambientes de se desfazer do corpo surgiram antes mesmo do homem sentir a necessidade de ter um lar.

Já na antiguidade greco-romana, constatamos que o homem, para se consolar diante da morte de um ente querido, criava inúmeros rituais baseados na forma de banquetes, oferendas e sacrifícios oferecidos ao defunto. Os mortos tornavam-se deuses e figuras sagradas. Desses rituais, oferecidos aos falecidos, nasceram os costumes, regidos de acordo com as crenças da época, e desses costumes surgiram as religiões, para organizar sistematicamente todos os elementos que envolviam esses rituais e crenças. Na Antiguidade, quando o homem morria tornava-se deus. Com o nascimento das religiões, especialmente as monoteístas, o homem passou a morrer para se encontrar com Deus.

A igreja Católica foi a responsável pela mudança de comportamento da sociedade em relação à morte e aos seus ambientes fúnebres. Criou-se no imaginário coletivo a tradição de sepultar os mortos dentro das igrejas, sob a justificativa de que lá o morto estaria mais próximo de Deus e de sua salvação. Na realidade, esse costume era um dos meios da igreja Católica angariar mais recursos financeiros, já que se cobravam taxas pelos serviços funerários.

Com as medidas higienistas, do século XIX, promoveu-se outra vez uma alteração na espacialidade entre a sociedade e seus ambientes fúnebres. O poder público passava a realizar o papel de construir cemitérios fora da cidade e administrá-los. No início, como não conseguia anular as tradições da igreja Católica, o poder público cedeu a ela a responsabilidade dos serviços funerários e a administração das necrópoles, como forma de a sociedade aceitar aos poucos o sepultamento fora das igrejas.

Todas as transformações no processo de espacialidade, sob o critério dos ambientes fúnebres, também se refletiram em Teresina-PI, pois trata-se de uma cidade influenciada pela cultura ocidental.

Analisando as relações entre a sociedade teresinense e seus cemitérios, descobrimos que elas se desenvolvem intermediadas por crenças, costumes e tradições influenciadas marcadamente pela igreja Católica. Um fato que comprova isso é o feriado do “Dia de Finados”, que transforma esse objeto espacial em um ambiente de verdadeiras manifestações culturais, sobretudo religiosas.

Observamos também que a igreja Católica ainda exerce certo controle sobre esse ambiente e sobre o modo como as pessoas realizam seus rituais nele, sendo o cemitério, dessa forma, um objeto mais próximo dos católicos.

No que diz respeito à representação social dos cemitérios, para a sociedade teresinense, apesar de a maioria considerá-los como ambientes sagrados, o que se percebe é que a sociedade apenas repete, reforça e perpetua uma crença católica, sem refletir muito sobre ela.

Outro fato a ser ressaltado através dos dados colhidos por esta pesquisa é o fato de que os cemitérios, na realidade, representam mais o local onde as pessoas possuem familiares ou amigos enterrados, do que necessariamente um ambiente sagrado. A sociedade vai ao cemitério para lembrar-se do seu “morto”, e não porque as pessoas acreditam que seja um ambiente sagrado.

Realizando incursões nos cemitérios São José e Dom Bosco, foi possível caracterizar a estrutura básica das necrópoles e os seus problemas atuais. O problema de superlotação é certamente aquele que mais se destaca. Os cemitérios de Teresina estão repletos de sepulturas, assim, o que era para ser uma “cidade”, com ruas e quadras, tornou-se um ambiente com crescimento desorganizado, devido à falta de projetos por parte da prefeitura, no sentido de atender a essa demanda específica. Até nisso as necrópoles se parecem com as cidades dos vivos!

O poder público em Teresina nos deu mostras de que não guarda grandes preocupações para com as necrópoles, já que foi possível observar a falta de incentivos da prefeitura no que diz respeito a melhores estruturas para seus cemitérios e melhores condições de trabalho aos profissionais dali.

Falta ao poder em questão iniciativas que permitam gerenciar adequadamente esses espaços, pois, de maneira equivocada, a prefeitura de Teresina, para “solucionar” os problemas de superlotação, autoriza a criação de cemitérios particulares, acreditando que assim irá atender a essa demanda que parece não cessar.

Nesse cenário, em relação àqueles que não possuem uma situação financeira favorável, os enterramentos se dão em cemitérios clandestinos, sem os devidos documentos oficiais.

As desigualdades que se manifestam também nas condições de ocorrência do fenômeno da “morte” levariam a alguns questionamentos do tipo: será que nós necessitamos mesmo ser enterrados dentro de um cemitério? Isso nos tornaria criaturas mais próximas de Deus?

Entendemos, finalmente, que a espacialização dos cemitérios em Teresina-PI se altera devido às transformações culturais. Para as sociedades, os cemitérios são considerados ambientes necessários para a ocultação do cadáver, e com relação à sua característica sacra, essa representação, por sua vez, estaria gradualmente sendo perdida. Por se tratar de um recorte espacial da cultura ocidental, podemos deduzir a ocorrência desse fenômeno também em relação a outras cidades que fazem parte desta mesma cultura.

REFERÊNCIAS

CALVINO, Italo. **As cidades invisíveis**. Tradução: Diogo Mainardi. São Paulo: Biblioteca Folha, 2003.

CLAVAL, Paul. “A volta do cultural na geografia humana”. Mercator, Revista de Geografia da UFC, Fortaleza, ano I, n. 1, 2002.

FAÇANHA, Antonio C. **A evolução urbana de Teresina: agentes, processos e formas espaciais na cidade**. 1998. 188f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 1998.

HIPÓLITO, Paulo. **Uma breve história da morte**. Via internet, História e História Disponível em <http://www.historiaehistoria.com.br/materia.cfm?tb=artigos&id=148> Acesso: 09 de jan. 2013.

LARAIA, Roque de Barros. **Cultura: um conceito antropológico**. 14 ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001.

MORENO, T. M. **O sagrado e o profano: o cemitério na cidade de São Paulo**. [Editorial] Cordis.Cidades e Linguagens, n. 1, jul./dez. 2008.

MOSCOVICI, Sergi. **A Representação Social da Psicanálise**. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1978.

PÊGAS, Vinicius Macedo. **Ocupações escravas e o cotidiano na epidemia de cólera, Rio de Janeiro (1855-1856)**. Rio de Janeiro Disponível em: <http://www.coc.fiocruz.br/jornada/images/Anais.../vinicius_pegas.pdf> Acesso em 09 de jan. 2013.

PETRUSKI, Maura Regina. **A cidade dos mortos no mundo dos vivos: cemitérios**. [Editorial] História Regional 11(2): p. 93-108, Inverno, 2006.

REIS, João José. **A morte é uma festa: rituais fúnebres e revolta popular no Brasil do século XIX**. São Paulo: Companhia das Letras, 1999.

RIBEIRO, João. **Fenomenologia**. São Paulo: Pancast Editorial, 1991.

ROCHA, Lurdes Bertol. **Fenomenologia, semiótica e geografia da percepção: alternativas para analisar o espaço geográfico**. Revista da Casa da Geografia de Sobral, Sobral, v.4/5, p.67-79, 2002/2003.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo. Razão e emoção**. 4 ed. São Paulo: Editora da USP, 2008.

_____. **Metamorfose do espaço habitado**. 5 ed. São Paulo: HUCITEC, 1998.

_____. **Por uma geografia nova: da crítica da geografia a uma geografia crítica**. São Paulo: HUCITEC, 1978.

SOBARZO, Oscar. **A produção do espaço público: da dominação à apropriação**.

GEOUSP - Espaço e Tempo, São Paulo, N° 19, pp. 93-111, 2006.

SOUZA, Alexandre de Oliveira Bazilio. **A morte como construtora de espaço urbano: uma análise do contexto da cemiterada (1836)**. Faculdade Integrada de Jacarepaguá. Espírito Santo, 2009. Disponível em <http://sigplanet.sytes.net/nova_plataforma/monografias../8912.pdf> Acesso em 12 de jan.2013.

TERESINA. **Legislação Municipal**. Lei n° 1527, de 10 de novembro de 1976. Autoriza o Executivo Municipal a concessionar o serviço de exploração de cemitérios por particulares e dá outras providências. Teresina-PI, dezembro de 1976.

VOVELLE, Michel. **Imagens e imaginário na História: fantasmas e certezas nas mentalidades desde a Idade Média até o século XX**. São Paulo: Editora Ática, 1997.

Abstract: The urban geography expresses a social environment influenced by concern for the wealth of collective objects, that exist in the cities. One of these objects is the necropolis, sacred environment that represents the extension of life, but that by the discourse of preventive hygienic measures, in the modernity, began to be idealized outside the urban space. Its presence, however, due to the growth of the urban network, promoted new situations of proximity between the necropolis and the urban centers, as it happens with the cemeteries São José and Dom Bosco, located in the city of Teresina-PI, Brazil. In this context, this research aims to stimulate a reflection about the actual meaning of these spaces for the Teresian society, as well as to identify how socio-spatial, cultural and economic aspects, linked to the necropolis, exerted and/or exert an influence on (re)organization of Teresina, considering the problems related to the daily life of these necropolises. Were used, here, the exploratory, descriptive and explanatory methodologies, with a view to a qualitative approach, associating the analyzes, developed in this research, with the phenomenological method. For this, the main theoretical references used were represented by authors like Vovelle (1997), Ariés (1977) and Reis (1999), who analyze the process of formation of the necropolises in western culture. We also serve authors related to cultural geography and urban geography such as Claval (2002), Santos (2008), among others. As a result of what was researched in this research, there is a high understanding that necropolis evidenced a high degree of complexity, especially when we report its function and its meaning.

Keywords: Production of space; Necropolis; Culture; Cemetery; Urban Geography.

**REESTRUTURAÇÃO SOCIOECONÔMICA E SEGREGAÇÃO
RESIDENCIAL NA ÁREA CENTRAL DE NOVA IGUAÇU**

Gabrielle de Souza Frade

REESTRUTURAÇÃO SOCIOECONÔMICA E SEGREGAÇÃO RESIDENCIAL NA ÁREA CENTRAL DE NOVA IGUAÇU

Gabrielle de Souza Frade

Universidade Federal do Rio de Janeiro, Departamento de Geociências, Programa de Pós-Graduação em Geografia
Rio de Janeiro, Rio de Janeiro

Resumo: O presente trabalho tem por objetivo apresentar parte da discussão que realizei em minha dissertação de mestrado onde, entre outras questões, trato a reestruturação socioeconômica de Nova Iguaçu, que passa de cidade dormitório a subcentro, com grande valorização imobiliária nos últimos anos. A citada discussão busca compreender o significado das diferentes formas que tal modalidade residencial, os condomínios-clubes verticalizados, vem assumindo na área central da cidade da periferia metropolitana do Rio de Janeiro. O estudo fundamenta-se em tecer algumas considerações sobre a segregação socioespacial a partir da hipótese de que o Estado e os promotores imobiliários produzem e controlam o espaço atendendo aos interesses das classes de maior renda, identificando o papel dos efeitos da segmentação e da segregação residencial no processo de reprodução das desigualdades socioeconômicas e da pobreza, além de ressaltar as estratégias do Estado num processo de segregação induzida, que se vale de estratégias de construção e financiamento de imóveis para as camadas mais baixas através de programas como Minha Casa Minha Vida em áreas afastadas do centro, por vezes violentas e mal dotada de serviços essenciais.

Palavras-chave: Reestruturação, Segregação Residencial, Nova Iguaçu.

1. Introdução

As cidades atualmente têm sido palco de uma série de processos econômicos e políticos, nas mais diversas escalas, com fortes impactos sociais. No modelo econômico capitalista, dominante atualmente no mundo, programas de revitalização de áreas degradadas, remoções e investimentos imobiliários voltados para diferentes classes sociais tem acentuado o processo da segregação socioespacial gerada por novas lógicas de produção do espaço urbano, o que inclui seu consumo e apropriação.

O espaço urbano, entendido enquanto condição, meio e produto das ações realizadas pela sociedade ao longo do tempo, apresenta-se em constante reestruturação. A Região Metropolitana do Rio de Janeiro tem passado por mudanças que atingem, não somente seu núcleo, mas também os demais municípios que a compõem. Nova Iguaçu, município situado na periferia metropolitana, tem sido alvo destas transformações num processo de reestruturação econômica, social e territorial.

A área central de Nova Iguaçu tem vivenciado a chegada de novos empreendimentos imobiliários de alto padrão - construídos no formato de “Condomínios-Clube”, voltados para uma camada social mais abastada, em área que até algumas décadas atrás exercia a função de “subúrbio dormitório” e era marcada essencialmente pela presença da classe operária Soares (1962).

A atual estrutura econômica, social e espacial da Região Metropolitana do Rio de Janeiro é bastante complexa e se caracteriza pela extrema desigualdade entre os municípios e no interior destes. Há áreas extremamente dinâmicas - com complexos industriais, centros de comércio variados e serviços sofisticados, áreas residenciais de luxo etc., ao lado de bairros com infraestrutura precária, com reduzida oferta de comércios ou serviços, e ruas sem pavimentação, majoritariamente habitados por camada de poder aquisitivo reduzido.

A segmentação centro-periferia organizou o espaço das grandes cidades brasileiras até a década de 1980. A noção de periferia já dá a conotação de lugar distante do centro de poder e, conseqüentemente, de dependência em relação ao mesmo. As distâncias separando os diferentes grupos sociais neste período eram grandes e marcadas em termos de qualidade e legalidade de construções e oferta de infraestrutura. A Baixada Fluminense, considerada periferia metropolitana, historicamente foi uma área social e economicamente desvalorizada em relação ao núcleo da região metropolitana, apresentando baixa oferta de empregos, precária infraestrutura de saneamento, transporte, serviços de saúde e educação, entre outros. Era comum que famílias menos abastadas, sem condições de residir em áreas próximas ao centro da metrópole, adquirissem pequenos lotes para autoconstrução de moradia a preços relativamente baixos e sem necessidade de atender determinadas exigências por parte de autoridades locais.

Desde a década de 1980, a ampliação de espaços residenciais das camadas de médio poder aquisitivo foi alterando a ocupação da periferia metropolitana do Rio de Janeiro. Mais recentemente, a construção de condomínios residenciais de luxo, aliada a chegada de infraestrutura de serviços, têm indicado uma nova interpretação destas periferias. A crescente valorização do Centro de Nova Iguaçu com a chegada de tais empreendimentos, aliada aos investimentos públicos e, principalmente privados, que trazem inúmeras melhorias em sua área de entorno, vem atraindo pessoas de níveis sociais abastados, assim como, empresários de ramos sofisticados interessados em abrir negócios no local.

O principal interesse é atender as necessidades dessa nova demanda solvável recém-chegada, em área anteriormente ocupada majoritariamente por uma população de poucos recursos, por conta dos módicos preços de aluguel/compra de imóvel e tida, até então, como “cidade dormitório”, em função dos deslocamentos diários dos trabalhadores, para vários pontos do núcleo da Metrópole do Rio de Janeiro.

A grande quantidade de residências voltadas para as camadas de poder aquisitivo médio e alto elevou o *status* do bairro e provocou um aumento do custo de vida no centro de Nova Iguaçu, que tem dificultado a permanência de moradores antigos, que têm sido induzidos a buscar moradia fora desta área por não

conseguirem arcar com custos de aluguel de imóveis, impostos e aquisição de produtos do consumo cotidiano, sendo obrigados a se deslocar para bairros mais afastados, na maioria das vezes sem infraestrutura adequada, provocando o processo de segregação residencial.

2. Reestruturação socioeconômica em Nova Iguaçu: de cidade dormitório a sub centro

Até a segunda metade do século XX, Nova Iguaçu tinha sua economia baseada na agricultura. Nos anos de 1930 a laranja passou a se destacar como principal produto agrícola da área, dando início a um ciclo de prosperidade econômica ao município. Fatores como clima, solo, logística favorável (proximidade da estrada de ferro que facilitava o escoamento da produção) e incentivos governamentais, fizeram de Nova Iguaçu um lugar atraente para os grandes fazendeiros interessados em investir.

A citricultura gerava empregos indiretos além de angariar uma infraestrutura própria, para beneficiamento da produção que conferia, cada vez mais atenção ao município, mas mesmo com os altos lucros das exportações, Soares (1960) destaca que:

Até o fim do ciclo da laranja, Nova Iguaçu nada mais foi que duas longas ruas, uma de cada lado da estrada de ferro, e nelas se alinhavam residências e estabelecimentos comerciais (SOARES, 1960, p. 74)

Alguns fatores contribuíram para o fim do ciclo da laranja, o mais importante deles foi o advento da Segunda Guerra Mundial, em 1939, quando as exportações foram interrompidas. Soares (1960) ressalta que ao fim do conflito mundial, a citricultura se encontrava em situação calamitosa, com drástica redução qualitativa e quantitativa da produção, tendo a crise afetado todos os setores da economia iguaçuana, desde os pequenos comerciantes até a indústria de beneficiamento do produto, quando a partir desse momento, o município passou a buscar outros meios de se reerguer economicamente.

Desta maneira, o ciclo da laranja encontrou seu fim, dando início a uma fase de transição onde as atividades agrícolas deram lugar às atividades urbanas a partir do loteamento das antigas fazendas para venda de pequenos lotes que eram comprados para fins de residência e atividades comerciais, minimizando os prejuízos dos proprietários.

No período pós-guerra, a quantidade de migrantes vindos de várias partes do país que chegavam ao Rio de Janeiro, então capital federal, era grande. As estradas de ferro conduziam famílias que não tinham condições de se instalarem próximas ao centro da cidade, pelos altos custos de moradia, até a Baixada Fluminense que multiplicava seus loteamentos, bem como a oferta de mão de obra barata. O contexto político da época era de incentivo à indústria nacional e a oferta de terrenos baratos, aliados a aglomeração de pessoas pouco qualificadas, favorecia a expansão do setor

secundário para a periferia da metrópole. A crescente demanda incentivou o desenvolvimento do comércio e da prestação de serviços no local e essas novas atividades retomaram a economia de Nova Iguaçu dando início a uma nova fase econômica do município.

A fragmentação da terra dando origem a lotes de dimensões mínimas, que acontecia graças a uma permissiva legislação para construções na Baixada Fluminense, marca a entrada das grandes empresas imobiliárias na cidade, que cresce cada vez mais adensada e desordenada. Os investimentos em infraestrutura continuam altos e a distância do município com relação ao núcleo metropolitano ajuda a consolidar a centralidade comercial e industrial que Nova Iguaçu assume frente a outros municípios vizinhos, conferindo aos poucos relativa autonomia em relação ao núcleo da metrópole do Rio de Janeiro.

Na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, a dificuldade do centro comercial em atender a todas as demandas concomitante ao crescimento demográfico e a valorização do núcleo da metrópole, propiciou que a população de menor poder aquisitivo, transferisse residência para locais afastados do centro, movimento viabilizado pela expansão das linhas férreas. O adensamento das áreas afastadas permitiu o surgimento em diferentes lugares, de uma rede de comércios e serviços em vários pontos, dando origem aos núcleos secundários, também chamados de sub centros, como resultado de um processo de descentralização.

Dentre muitos fatores que levam a ocorrência desse fenômeno, podemos citar a repulsa à área central que certas atividades e estabelecimentos passam a ter. Corrêa (1995) indica os seguintes fatores de repulsão que levam à descentralização e a formação dos núcleos secundários: (a) aumento constante do preço da terra, impostos e aluguéis, afetando certas atividades que perdem a capacidade de se manterem localizadas na área central; (b) congestionamento e alto custo do sistema de transporte e comunicações; (c) dificuldades de obtenção de espaço para expansão; (d) restrições legais implicando a ausência de controle do espaço, limitando, portanto, a ação das firmas; (e) ausência ou perda de amenidades.

O crescimento econômico da cidade de Nova Iguaçu, bem como a sua distância até o núcleo central da metrópole, estimulou o desenvolvimento de um centro comercial abastado e promissor. Atualmente, este sub centro oferece amplo poder de atração por sua acessibilidade e diversidade comercial que atende diversos estratos de renda. A atividade imobiliária também tem se sentido bastante atraída à área, já que encontra possibilidades de investimentos lucrativos, principalmente destinados à população de maior poder aquisitivo, com muitos espaços a serem incorporados e uma demanda consumidora crescente.

O incremento da classe média e média alta, estimulou a abertura do comércio sofisticado, que atualmente conta com lojas e serviços voltados a atender essa nova demanda de consumidores de mais alto poder de consumo, refletindo o crescimento econômico da cidade.

Ao mesmo tempo em que localmente Nova Iguaçu representa uma centralidade, também se insere de forma periférica na metrópole. Os problemas urbanos e sociais que o crescimento acelerado produziu, não estão sendo

acompanhados por planejamento, o que vem culminando em dificuldades, principalmente nos bairros do entorno imediato, como falta de infraestrutura, violência, pouca ou nenhuma oferta de emprego, precariedade nos serviços de saneamento básico, coleta de lixo, abastecimento hídrico, ocupado por uma população majoritariamente pobre e com baixa mobilidade social.

3. Heterogeneidade socioespacial da cidade de Nova Iguaçu

Os agentes sociais estão em constante processo de reorganização espacial, numa tentativa de renovação e valorização do solo urbano. A área central de Nova Iguaçu há alguns anos tem sido marcada por forte heterogeneidade social, processo que está relacionado ao crescimento de atividades industriais, comerciais e de serviços que geram empregos e investimentos em diferentes níveis de remuneração e, conseqüentemente, promovem áreas residenciais distintas para populações com diferentes estratos de renda. Na base desse fenômeno estão os agentes proprietários de mais alto rendimento, que pelos motivos citados anteriormente passam a fixar moradia na cidade e principalmente os agentes imobiliários.

A presença de uma classe social de rendimentos médio ou elevado crescia há algumas décadas na cidade, quando construtoras que já atuavam em áreas valorizadas da metrópole, deram início aos investimentos em edifícios residenciais voltados para essa parcela da população. Aos poucos, residências autoconstruídas foram substituídas, e progressivamente afastas do centro, dando espaço a apartamentos padronizados com bom acabamento, revelando a influência do sistema de incorporação por empreitada na consolidação do processo de heterogeneização socioespacial desse município.

Hoje é possível perceber que a estrutura espacial e social da cidade é desordenada. Coexistem famílias de poder aquisitivo baixo, que adquiriram lotes a preços acessíveis, em tempos de desvalorização da terra no local, quando a infraestrutura era precária, e as residências eram construídas sem critérios pré-definidos pela prefeitura, num processo de autoconstrução, e famílias de classe-média e média alta, que chegam posteriormente, com a valorização da área.

As atividades comerciais também seguem tendência heterogênea. Há presença dos dois circuitos da economia urbana, um circuito superior em franca expansão, com atividades que apresentam investimento de capital intensivo, especialização de mão de obra e alto custo final, visando uma clientela específica, convivendo com o circuito inferior, por vezes informal, cada vez mais reprimido, que comercializa produtos de qualidade inferior, com preços mais baixos e um caráter mais popular.

A valorização do município de Nova Iguaçu também sofre influência do Estado, que age na implementação de serviços públicos, tais como calçamento de ruas, regularização do sistema de coleta de lixo, obras de saneamento básico, iluminação, construção de praças, entre outros. Os promotores imobiliários têm progressivamente investido na produção de imóveis para atender a demanda

solvável, excluindo as classes menos abastadas, que têm encontrado cada vez mais dificuldade de se manter no local, devido ao alto custo de vida, ficando praticamente obrigada a procurar outras áreas para fixar residência.

As atividades econômicas também estão sofrendo alterações, as tradicionais indústrias que se localizavam em Nova Iguaçu que geravam a maior parte dos empregos, têm cedido cada vez mais espaço ao setor de serviços que significava 27,2% do PIB do município, no Censo 2000 e já alcança a marca dos 52,9% em 2010. Dentre estes, destacam-se os setores de aluguéis de imóveis, comércio varejista e comunicações. O incremento do setor terciário incentivou a classe dos pequenos, médios e grandes empresários a investirem no local, o que alavancou a geração de empregos. Muitos desses empresários preferem residir próximos ao lugar onde mantém seus negócios, alimentando o consumo de imóveis de alto padrão.

É possível perceber que Nova Iguaçu apresenta uma dinâmica econômica própria e que vem aumentando sua autonomia com relação ao núcleo da metrópole, já não podendo ser classificada como “cidade dormitório” ou habitada homoganeamente por população pobre. Atualmente, o município conta com um setor de comércio e serviços consolidado, além de uma classe média e alta que têm ocupado áreas cada vez mais valorizadas da cidade.

A prosperidade econômica de Nova Iguaçu, embora tenha tido reflexo em quase todo município, revela uma substancial valorização do seu centro em detrimento de outros bairros no entorno. No centro, conforme já havia identificado Furlaneto *et al.*, (1987) reside uma classe média e média alta, composta por moradores que melhoraram seus rendimentos ou por famílias vindas de outras partes do estado. Distanciando-se do centro, o que se pode constatar é o predomínio de uma população de poder aquisitivo mais baixo, que residem em habitações inacabadas em bairros com precária infraestrutura básica

O espaço urbano é socialmente produzido. Para entendermos como se dá a construção e transformação da cidade, há que se levar em conta inúmeros fatores e interesses que se sobrepõem, no plano econômico, político e também social. Um processo importante no entendimento do espaço urbano é a segregação espacial. A cidade sempre foi produto da desigualdade social, pois, conforme afirma Singer (1980), o pressuposto para existência da cidade é a diferenciação da sociedade dividida em classes.

A distribuição populacional de acordo com os estratos de renda varia de lugar para lugar. No Rio de Janeiro a população de maior poder aquisitivo concentra-se na zona sul da metrópole e próximo a núcleo central da mesma, restando à população mais pobre a zona periférica e bairros de subúrbio. A facilidade de crédito e o regime de financiamento por incorporação, porém, favoreceu o espraiamento desta camada para lugares mais valorizados da região metropolitana.

A renovação do estoque imobiliário do centro de Nova Iguaçu que tem sido incrementado nos últimos anos tem promovido o retorno e/ou aproximação de uma população que se sente atraída pelos edifícios residenciais e comerciais de arquitetura requintada, com acesso fácil a bens e serviços sofisticados, conferindo

lucros ainda maiores a uma classe em expansão de empresários locais, atraindo também investidores de fora do município, mantendo um alto potencial de consumo.

Dessa maneira, é possível perceber que a heterogeneização socioespacial em Nova Iguaçu é cada vez maior e ocorre às custas de uma homogeneização socioespacial do centro, que tem se tornado cada vez mais auto segregado em seus condomínios exclusivos.

4. Agentes de produção da cidade – o Estado e os promotores imobiliários

No processo de estruturação do espaço urbano, alguns agentes atuam na organização interna das cidades, orientando o uso da terra e influenciando a forma de ocupação espacial urbana, inclusive socioeconomicamente. São eles: os proprietários dos meios de produção, os proprietários fundiários, os promotores imobiliários, o Estado e os grupos sociais excluídos Corrêa (1995). Dentre estes, dois terão destaque no presente artigo: os promotores imobiliários e o Estado.

Os promotores imobiliários são os principais responsáveis e interessados na produção de moradias mais caras, voltadas para classes mais abastadas, que por vezes substituem habitações antigas de menor valor agregado, enquanto conta com ajuda do Estado que realiza, entre outras funções, investimentos na produção do espaço através de obras e implantação de infraestrutura em áreas de interesse, claramente baseados no poder aquisitivo da população que reside em determinadas áreas, delimitando áreas de valorização, e inovação/diferenciação das habitações.

O Estado, enquanto conjunto de instituições públicas que organizam e administram um dado território, exerce sobre ele a sua soberania consolidada a partir de uma relação de poder, é um importante agente na produção das cidades, já que é responsável pela produção, distribuição e gestão dos equipamentos de consumo coletivos que viabilizam a vida na cidade. Abertura de estradas, asfaltamento, calçamento, saneamento, coleta de lixo, cobrança de impostos, elaboração de leis de uso do solo, são alguns exemplos de como o Estado produz e interfere no espaço.

Constitucionalmente falando, tais ações por parte do Estado decorreriam única e exclusivamente da necessidade de coordenar decisões individuais de uma forma que fosse socialmente bem distribuída, tanto do ponto de vista da eficiência como da equidade social. Desta forma, o Estado exerceria o papel de grande produtor do espaço urbano e mediador de conflitos existentes. Sua função principal seria promover as mesmas condições nos diferentes lugares de tal forma que toda a sociedade pudesse usufruir dos mesmos benefícios.

O que percebemos, porém, é como o poder público atua fortemente na elaboração e provimento de condições necessárias para a estruturação dos bairros de forma diferenciada, e não há dúvida que na cidade capitalista tal ação reforça seu interesse particularizado, relacionado a uma camada econômica influente. Daí é de se esperar que a ação pública venha contribuir efetivamente para a construção de espaços diferenciados quanto à infraestrutura, fornecendo as áreas de interesse do

capital e das classes dominantes benefícios que são negligenciados às demais camadas da sociedade.

Em Nova Iguaçu é nítida a forma como o Estado influencia o crescimento urbano de maneira excludente e segregadora. Por um lado, promovendo a urbanização corporativa Santos (1983), que atende prioritariamente as necessidades e interesses dos grandes capitais em termos de infraestrutura e oferta de serviços públicos urbanos, por outro lado, sendo ausente em áreas fora do eixo de atuação dos grandes incorporadores. Dessa forma, permitindo que a cidade esteja sendo cada vez mais organizada segundo os interesses da especulação imobiliária que encarece artificialmente o preço da terra.

Corrêa (1995) afirma que os promotores imobiliários são um conjunto de agentes que realizam parcial ou totalmente a incorporação, o financiamento, o estudo técnico, a construção do capital-mercado em capital-dinheiro. Sendo assim, podemos considerar promotores imobiliários desde o proprietário fundiário que se tornou construtor e incorporador, passando pelo comerciante que diversifica suas atividades, até as grandes instituições financeiras incluindo o Estado.

Dentre os promotores imobiliários, os agentes incorporadores são aqueles que produzem as ações mais impactantes, pois definem o produto imobiliário a ser lançado, em que momento e em qual localização da cidade, levando em consideração seus diferentes potenciais. Sobre a viabilização da maior lucratividade, Corrêa (1995) destaca que a atuação destes promotores se faz de modo desigual, criando e reforçando a segregação residencial.

A periferia metropolitana tradicionalmente não era área preferencial de atuação dos incorporadores imobiliários, por oferecer menores margens de lucro, já que a população residente destas áreas costuma apresentar baixo status socioeconômico. Desde o início dos anos 2000, no entanto, com a diversificação dos diferentes estratos de renda da população no município de Nova Iguaçu, incorporadores externos voltaram atenções para cidade, investindo em empreendimentos de grande porte para o perfil de consumo da classe média. A relativa facilidade de crédito, que ganha força a partir de 2005, com medidas como o aumento do limite de financiamento para compra de imóveis e a diminuição da burocracia garantiram o investimento na cidade.

No processo de produção do espaço urbano, os promotores imobiliários apresentam estratégias flexíveis, abertos às inovações, visando sempre seus interesses econômicos. Uma das primeiras grandes incorporadoras a investir no município foi a Gafisa, lançando em 2011, o luxuoso condomínio vertical Residencial Acqua. Com 504 unidades distribuídas em quatro blocos e uma extensa área de lazer e infraestrutura. Foi o início da mudança no mercado imobiliário local, tanto pelo padrão do empreendimento quanto pelo tamanho dos apartamentos, consideravelmente menores que o praticado padrão de classe média.

Os interesses relacionados a esta modalidade residencial aparecem não só por parte dos empreendedores, que privilegiam a construção de condomínios fechados, em detrimento dos loteamentos, em função do maior lucro que podem obter. Por parte dos moradores, há uma busca por esse tipo de empreendimento que

embora deixe a desejar no quesito tamanho – driblado por alguns adquirentes que compram unidades contíguas para posteriormente juntá-las – oferece uma variedade de serviços, tais como salão de festas, academia, sauna, parque aquático, entre outros, que são extremamente atraentes para os compradores.

Os novos empreendimentos ressaltam no município a ideia de desfrute de lazer privativo, com o conforto da oferta de serviços dentro dos condomínios, num processo que se assemelha ao padrão de construções da Barra da Tijuca, remetendo a um incipiente caso de auto segregação, limitando a convivência social a um grupo restrito, de equivalente poder aquisitivo. Enquanto historicamente a população pobre do Rio de Janeiro foi empurrada para as áreas periféricas, desprovidas de infraestrutura e serviços, caracterizando uma situação de segregação induzida, atualmente percebe-se um movimento contrário. Entende-se, desta forma, que a heterogeneização socioespacial no município de Nova Iguaçu viabiliza a constituição de espaços auto segregados.

De acordo com Corrêa (1995), a classe dominante ou uma de suas frações segrega outros grupos sociais na medida em que controla o mercado de terras, a incorporação imobiliária e a construção, direcionando, seletivamente, a localização dos demais grupos sociais no espaço urbano.

5. O papel dos Condomínios Fechados no processo de segregação residencial

O espaço urbano é socialmente produzido e para entendermos como se dá a construção e transformação da cidade, há que se levar em conta inúmeros fatores e interesses que se sobrepõem, no plano econômico, político e também social. Um processo importante no entendimento do espaço urbano é a segregação espacial. A cidade sempre foi produto da desigualdade social, pois, conforme afirma Singer (1980), o pressuposto para existência da cidade é a diferenciação da sociedade dividida em classes.

Na sociedade capitalista o acesso às diversas áreas da cidade é controlado pelo mercado imobiliário, onde as classes sociais de maior poder econômico têm acesso e se apropriam das áreas mais valorizadas, comumente mais bem servidas de infraestruturas e amenidades. Harvey (1985) aponta que a segregação significa acesso diferenciado aos recursos sociais, o que leva a diferentes oportunidades e a tendência de os espaços segregados serem também espaços de reprodução de classes sociais.

Segundo Bourdieu (1989), o processo de segregação socioespacial não é um fenômeno contemporâneo no espaço urbano, uma vez que está associado, historicamente, à existência de classes e grupos sociais que se diferenciam, se opõem e apresentam interesses distintos. O aumento da divisão social do trabalho é a origem da diferenciação social, pois cria distinções de recursos, atributos, de poder e de status. Essas diferenças constituem a base “material” para a formação de categorias sociais, engendrando, ao mesmo tempo, uma divisão social do território.

A relação entre diferentes classes e grupos sociais, já se apresentava no surgimento das primeiras cidades. A camada da população dotada de privilégios, abastada financeiramente e com status social mais elevado, sempre se estabeleceu nos melhores espaços disponíveis no momento e ocuparam os melhores territórios, que se tornavam valorizados e sofriam progressos frente aos já estabelecidos.

A segregação residencial é um dos mais expressivos processos espaciais que geram a fragmentação do espaço urbano, e os condomínios fechados podem ser considerados símbolos deste processo de segregação residencial a partir do momento que promovem uma segmentação social e espacial entre as parcelas da população que têm poder aquisitivo para consumir este esse tipo de moradia, provocando um isolamento deste desse grupo em relação aos demais.

Sposito (1991) aponta que o tipo de reprodução do solo urbano na cidade capitalista através da verticalização gera um processo crescente de segregação residencial e aumenta os contrastes e desigualdades de acesso aos bens e serviços urbanos pelos diversos segmentos sociais, uma vez que a terra-mercadoria passa a ser objeto crescente de interesse da promoção imobiliária.

A segregação residencial pode ser pensada também como uma consequência social advinda de uma idealização imposta pelo mercado. Na produção deste tipo de empreendimento o marketing e a propaganda são elementos centrais, que buscam destacar a possibilidade da realização de um ideal de moradia com estilo de vida privilegiada e a presença de amenidades de lazer e serviços, ressaltando a ideia de viver bem, com conforto e segurança, valendo-se do discurso de estar em harmonia com a natureza, enfatizando o valor do que é privado e restrito em detrimento do que é público, evidenciando o simbolismo e a diferenciação de status que essa forma de moradia reflete.

Os condomínios fechados, de acordo com Caldeira (1997), constituem-se em uma versão residencial de uma categoria mais ampla de novos empreendimentos urbanos, que a autora chama de “enclaves fortificados”. Esses espaços privatizados, fechados e monitorados não se restringem para a residência, mas se ampliam para funções de consumo, lazer ou trabalho, abrangendo várias modalidades, como os conjuntos de escritórios, consultórios médicos, shopping centers, e outros espaços como escolas, hospitais, centros de lazer e parques temáticos.

Dos seis empreendimentos pesquisados em Nova Iguaçu: Residencial Acqua, Spring, Golden Gate, Prime, Condomínio Afrânio e Castel del Monte, todos possuem área de lazer completa, total infraestrutura de segurança e propagam o *diferencial* de se viver em “condomínio de altíssimo padrão, com todo luxo e exclusividade”, reforçando a ideia de morar entre semelhantes, num processo de auto segregação, onde os que apresentam relativa homogeneidade socioeconômica viabilizam a existência e reprodução de outros grupos menos abastados.

As implicações deste tipo de enclave no quadro de segregação e fragmentação urbana cada vez mais caracterizam e dão forma às metrópoles brasileiras. O contexto de redução do papel do Estados e de difusão das políticas neoliberais, está na base da deterioração dos espaços públicos como ruas, praças e parques, calçadas e transportes coletivos, que passam a ser evitados,

enfraquecendo a relação do cidadão com a cidade. Nos condomínios fechados os espaços públicos são eliminados e os privados são expandidos e passam a desempenhar funções públicas de maneira segregada.

O medo da violência é uma das principais justificativas para os que escolhem os condomínios fechados. A mercantilização do medo é muito vantajosa para alguns setores específicos da economia, em especial relacionados com os serviços de segurança. A ideia de uma cidade perigosa, é na maioria das vezes exacerbada por grupos de interesse e vem levando os segmentos sociais de maior renda a produzir espaços exclusivos e teoricamente seguros para o trabalho, residência, lazer e consumo, gerando conseqüentemente novas formas de exclusão a quem não tem poder aquisitivo para subsidiar esta “segurança”. Alguns dos motivos pela procura deste tipo de moradia são: aumento da sensação de insegurança causado pela violência urbana, incapacidade do Estado em garantir serviços básicos à população, além da questão do status social.

Torres (2004) revela um outro aspecto dentro do estudo de segregação residencial, evidenciando como este processo contribui, de fato, para o aumento e perpetuação da pobreza dos excluídos, apresentando alguns elementos para a comprovação dessa contribuição. O primeiro está relacionado a má qualidade de moradia, o que implica em riscos ambientais e principalmente para a saúde das famílias de baixa renda, que por muitas vezes têm de buscar em áreas impróprias e pouco dotadas de infraestrutura mínima a solução para a falta de lugar para viver. Um outro aspecto é a desproporcionalidade dos custos de moradia entre as camadas ricas e pobres da sociedade, sendo que esses últimos gastam, segundo Torres (2004), cerca de 25% dos rendimentos com habitação, versus cerca de 17% das famílias com poder aquisitivo maior. Este gasto relativo maior das famílias menos abastadas gera um aumento na desigualdade entre estes dois extremos da sociedade.

A distância entre a moradia e o emprego, escassez de serviços e situação irregular de moradia são outros elementos da segregação residencial que contribuem para a manutenção da situação de pobreza, no sentido de que impõem barreiras e dificuldades para o desenvolvimento dos moradores de áreas pobres, gerando um aumento da desigualdade.

Atualmente há, em Nova Iguaçu três empreendimentos: Parque Laranjeiras, Parque Valverde e Jardim Guandu, que fazem parte das políticas de habitação do programa Minha Casa Minha Vida, que estão sendo construídos na Estrada de Madureira, altura do bairro Jardim Laranjeiras, voltados para as camadas de menor poder aquisitivo. O bairro apresenta grandes déficits de infraestrutura, poucas linhas de ônibus circulam pelo local, o abastecimento de água é irregular e falta saneamento básico. Tais medidas evidenciam a proporção da influência do Estado junto aos grandes incorporadores para o aumento da segregação residencial que vem ocorrendo no município com a nova demanda dos condomínios exclusivos, que não se preocupam em promover uma maior integração da população, mas sim, uma diferenciação entre áreas para ricos e áreas para pobres.

6. Considerações Finais

Entende-se que o processo de segregação residencial em curso em Nova Iguaçu, contribui de fato para o aumento e perpetuação da pobreza e infelizmente o que se percebe é uma política intervencionista que promove a expulsão das camadas populares e, por consequência, de seus modos de vida e atividades, substituindo-os por classes com modos de vida elitizados, com maior poder de consumo, que atendem melhor aos interesses privados.

O medo e a violência se apresentam como principais atrativos à esta demanda dotada de poder de escolha, a optar pela moradia nos condomínios fechados. Se por um lado, porém, as pessoas se sentem mais seguras ao se isolarem em seu espaço de moradia, por outro, é este mesmo isolamento que provoca cisões no tecido social, exacerbando as diferenças e limitando as possibilidades de se estabelecer relações interpessoais. Essa fratura social pode ser justamente considerada um dos principais fatores que contribuem para o aumento da violência urbana.

As implicações deste tipo de enclave no quadro de segregação e fragmentação urbanas cada vez mais caracterizam e dão forma às metrópoles brasileiras. O contexto de redução do papel do Estados e de difusão das políticas neoliberais, está na base da deterioração dos espaços públicos como ruas, praças e parques, calçadas e transportes coletivos, que passam a ser evitados, enfraquecendo a relação do cidadão com a cidade. É importante ressaltar que esta essa prática altera o sentido do público em diversas dimensões, ao estimular a criação do solo urbano de maneira privada e ao impedir a livre circulação e o convívio democrático entre os habitantes das cidades.

Referências

ABREU, M. A. **A evolução urbana do Rio de Janeiro**. 4ª edição – Rio de Janeiro, Instituto Pereira Passos, 2011.

ABREU, M. A. **O crescimento das periferias urbanas nos países de terceiro mundo: uma apresentação do tema**. In: Anais da Conferência Regional Latino-americana da União Geográfica Internacional, vol. 2. Rio de Janeiro, UGI/IBGE, 1982.

ARAUJO, F. P. **Mobilidade espacial da população e mercado imobiliário na periferia metropolitana: a expansão dos condomínios fechados em Nova Iguaçu**. Tese – Programa de Pós-Graduação em Geografia, UFRJ, 2014.

BOURDIEU, P. **O poder simbólico**. Lisboa: DIFEL; Rio de Janeiro: Bertrand Brasil. 1989

CALDEIRA T.P.do R. **Enclaves Fortificados: a nova segregação urbana**. Novos Estudos CEBRAP. N. 47 Março 1997.

CORRÊA, R. L. **O espaço urbano**. 3ª edição - São Paulo: Ática, 1995.

FURLANETTO, D. A.; CRUZ, J. M.; ALMEIDA, R. S. **Promoção imobiliária e espaço residencial da classe média na periferia metropolitana do Rio de Janeiro**. RBG, ano 49 (2) 1987.

HARVEY, D. **The Urbanization of Capital: Studies in the History and Theory of Capitalist Urbanization**. Hardcover, 1985

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, **Base de informações por setor censitário**, 2010.

SANTOS, M. **Urbanização brasileira**. São Paulo, Hucitec, 1983.

SINGER, P. **Migrações internas: considerações teóricas sobre seu estudo**. Fortaleza, BNB /ETENE, 1980.

SOARES, M. T. S. **Nova Iguaçu: absorção de uma célula urbana pelo Grande Rio de Janeiro**. Revista Brasileira de Geografia, ano 24 (2), 1962.

SOARES, M. T. S. **Nova Iguaçu: absorção de uma célula urbana pelo Grande Rio de Janeiro**. Tese – Faculdade Nacional de Filosofia, UFRJ, 1960.

SOUZA, M. L. **O desafio Metropolitano: um estudo sobre a problemática sócio espacial nas metrópoles brasileiras**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000.

SOUZA, S. M. **Da laranja ao lote: transformações sociais em Nova Iguaçu**. Dissertação de Mestrado em Antropologia. Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social o Museu Nacional, UFRJ, 1993.

SPÓSITO, M. E. B. **Capitalismo e Urbanização**. São Paulo: Brasiliense, 1986.

SPOSITO, M. E. B. **O chão que arranha o céu: a lógica da (re)produção monopolista da cidade**. São Paulo: USP, 1991.

SHUNI - Subsecretaria de Habitação e Urbanismo de Nova Iguaçu. **Nova Iguaçu: construindo uma cidade legal**. Relatório de atividades, 2004.

TORRES, H. G. **Segregação residencial e políticas públicas: São Paulo na década de 1990**. Revista brasileira de Ciências Sociais. São Paulo, v. 19, n. 54, 2004.

Abstract: The present paper aims to present part of the discussion that I carry out in my master's dissertation where, among other issues, I deal with the socioeconomic

restructuring of Nova Iguaçu, which goes from dormitory to subcenter, with great real estate valuation in recent years. The aforementioned discussion seeks to understand the meaning of the different forms that this residential modality, the verticalized condos-club, has been assuming in the central area of the city of the metropolitan periphery of Rio de Janeiro. The study is based on some considerations about the socio-spatial segregation from the hypothesis that the State and the real estate developers produce and control the space attending the interests of the higher income classes, identifying the role of the effects of segmentation and residential segregation in the A process of reproduction of socioeconomic inequalities and poverty, besides highlighting the strategies of the State in this process of induced segregation, which uses strategies for building and financing real estate for the lower strata through programs such as My House My Life in remote areas of the center, sometimes violent and poorly equipped with essential services.

Key words: Restructuring, Residential Segregation, Nova Iguaçu.

**ZONA CULTURAL PRAÇA DA ESTAÇÃO - CULTURA COMO
ISCA DA GENTRIFICAÇÃO: DESAFIOS PARA UMA GESTÃO
PÚBLICA DA CIDADE PARA O CIDADÃO**

Caroline Craveiro

ZONA CULTURAL PRAÇA DA ESTAÇÃO - CULTURA COMO ISCA DA GENTRIFICAÇÃO: DESAFIOS PARA UMA GESTÃO PÚBLICA DA CIDADE PARA O CIDADÃO

Caroline Craveiro

Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais (PUC-MG)

Resumo: Este artigo apresenta uma reflexão sobre a definição da Zona Cultural Praça da Estação, em Belo Horizonte, pelo poder público por meio do decreto 15.587/2014, bem como das implicações para a gestão urbana. Busca ressaltar os sentidos e vivências já impressas no lugar, os conflitos e interesses dispostos no seu uso e ocupação por diferentes atores e dinâmicas além da identificação da cultura como isca para projetos que podem promover a gentrificação nos chamados projetos de revitalização e requalificação urbana. A instituição da Zona Cultural resultou na constituição de um conselho específico e na proposição de elaboração de um plano diretor participativo para a área – instrumentos para garantir a participação social e reduzir os imperativos do mercado.

Palavras-chave: Cultura, Gentrificação, Gestão Urbana.

1. INTRODUÇÃO

A área objeto deste artigo corresponde àquela definida pelo Decreto nº 15.587/2014, como Zona Cultural Praça da Estação. Contextualiza-se a constituição da Zona Cultural a partir do embate decorrente de leis que buscaram restringir o uso da Praça da Estação e que suscitaram a reação de movimentos culturais frente às demandas de ampliação da participação social nos processos decisórios sobre a área. Além disso, consideram-se os já iniciados, desde final dos anos 80 e 90, projetos de revitalização e requalificação do centro de Belo Horizonte, a partir do Programa Centro Vivo, elaborados à luz de modelos internacionais de requalificação urbana que resultam em formas de apropriação do espaço pelo mercado, ações gentrificadoras e higienistas e baseiam-se num urbanismo de city marketing, buscando ressaltar vocações turísticas a partir do resgate de valores histórico-culturais e do patrimônio. Tais políticas de revitalização apropriam-se culturalmente das imagens da cidade, buscam atribuir novos sentidos para o passado e podem possuir caráter segregador e higienizador. No entanto, ainda que este caráter tenda a esvaziar o sentido público destes espaços, podem gerar também ações que os reativem como públicos, a partir de seus usos e contra-usos. Segundo Jayme e Neves (2010), a desapropriação de sujeitos dos locais revitalizados pode corresponder à reapropriação destes espaços por outros sujeitos que alteram a paisagem e lhe conferem outros sentidos, não atendendo à uma reordenação lógica dentro do que foi planejado pela política pública. Assim, as formas cotidianas de (re)apropriação dos espaços publicizam e politizam as diferenças, atribuindo sentidos a tais espaços e qualificando-os como públicos. A reabilitação das áreas centrais é acompanhada

pelo pressuposto da preservação do patrimônio cultural nos centros urbanos e associada à qualidade de vida, à apropriação democrática e ao intercruzamento de políticas de meio ambiente, habitacionais, transporte público e sustentabilidade econômica (ARROYO, 2003). Os modelos chamados de Planos Estratégicos são os mais criticados em relação à tendência à mercantilização da cultura nos projetos de reabilitação urbana. A maioria destes projetos, a partir de concepções e metodologias distanciadas do diálogo com outras políticas, promovem consequente gentrificação das áreas centrais revitalizadas e sua privatização. A abordagem culturalista da cidade, através de políticas de *image-marking* fortalece o reencontro entre Cultura e Capital e neste, a Cultura é utilizada como uma isca para formulação de políticas urbanas de matriz identitária que, estrategicamente planejadas, conformam-se num escopo que assume caráter de gerenciamento assumidamente empresarial e funda um urbanismo no qual há a convergência de governantes, burocratas e urbanistas (urbanistas-empresendedores) (ARANTES, 2000). Conforma-se assim, no contexto das intervenções urbanas, estruturas mercadológicas que convertem a cidade em mercadoria e a inclui nos cenários e imperativos da sociedade do espetáculo, de Guy Debord (1931). A Cultura, portanto, é tomada como isca nas alegações do comando econômico para proposições urbanísticas e pelo culturalismo empresarial.

PRAÇA DA ESTAÇÃO – INTERVENÇÕES DO PODER PÚBLICO

A Praça da Estação está situada no centro de Belo Horizonte. Destaca-se por estar no entorno da Estação Ferroviária que foi erguida em 1904 e era a porta de chegada para materiais, equipamentos e pessoas à nova capital mineira. Deste o início, possuía uma dinâmica significativa, com comércio, sede de indústrias, concentração de hotéis e pensões. Ao longo do tempo, sofreu alterações com a construção de uma nova estação (1922), a instalação da fonte luminosa Independência (1936) e outras decorrentes do processo de modernização e crescimento urbano. Em 2005, foi fundado o Museu de Artes e Ofícios (MAO) no prédio da Estação Central, com o propósito de preservação da memória do trabalho e das relações sociais. Em 2012, a PBH criou o projeto Corredor Cultural Praça da Estação, com o objetivo de potencializar o caráter cultural da área, onde existem diversos equipamentos, espaços, movimentos e práticas culturais e artísticas. Foi realizado um inventário da região e constituída uma comissão com participação da sociedade civil para a identificação das edificações, usos e atividades desenvolvidas, bem como o estabelecimento de diretrizes para os projetos de intervenção. Em 2014, foi publicado o Decreto nº 15.587/2014 que instituiu a Zona Cultural Praça da Estação e definiu como objetivos da Zona Cultural Praça da Estação fomentar a diversidade, preservar e promover o conjunto arquitetônico, histórico e paisagístico, fomentar atividades culturais, artísticas de lazer e entretenimento, integrar a comunidade local e o público visitante, fomentar o uso do espaço público mediante atividades compatíveis com os demais objetivos. Atribuiu ao poder público a ação de

promover e incentivar a realização de eventos, atividades e programas culturais, de caráter eventual ou permanente na área delimitada, além de criar o Conselho Consultivo da Zona Cultural Praça da Estação.

ZONA CULTURAL PRAÇA DA ESTAÇÃO – O LUGAR ALÉM DO PAPEL

A instituição da Zona Cultural Praça da Estação por meio de uma normativa conformou-se na delimitação de um lugar já vívido dos valores e práticas culturais. O lugar já é ocupado e vivenciado por diferentes grupos, tendo impressos no cotidiano usos e contra-usos decorrentes de movimentos culturais e políticos que reconhecem na Praça da Estação o lugar da resistência contra formas opressoras do uso do espaço público e de políticas que ameaçam o direito à cidade. As reformas definidas e propostas à Zona Cultural Praça da Estação convergem para o uso e ocupação do espaço pela Cultura, em suas diferentes vertentes e por grupos distintos, fortalecendo a identidade do lugar como lugar de realização de encontros e eventos diferentes, que abarcam desde a cultura hip hop, ao movimento do Samba, aos eventos institucionais, de igrejas, encontros de categorias de classe, a exemplo das assembleias dos servidores municipais, às manifestações espontâneas como o Movimento Praia da Estação, blocos de carnaval, dentre outros, em meio a um conjunto de comércio e serviços populares, no Edifício Central, à dinâmica de mobilidade decorrente da presença do metrô e de linhas do MOVE, além da existência do Museu de Artes e Ofícios e do ainda não inaugurado Centro de Referência da Juventude. A vocação para a ocupação e uso pela Cultura do local encontra-se na encruzilhada dos interesses pautados de um lado pelo poder público, de outro pelos interesses do capital privado e de outro pelo interesse público expresso por diferentes grupos da sociedade civil. O poder público, a partir da formulação de políticas urbanísticas que aliam-se a pressupostos de requalificação dos espaços que servem aos interesses do mercado e dos empreendedores urbanísticos, enquanto, pouco atende às demandas imediatas dos grupos que já ocupam e se realizam cultural e artisticamente na área. O tempo e a conveniência aparecem como fatores que orientam os processos decisórios relativos aos projetos pretendidos para a Zona Cultural, ora adiantando mecanismos que viabilizam obras e intervenções, ora retardando resoluções e modificações já pautadas e encaminhadas pelas audiências públicas. Além disso, a sobreposição de poderes e autoridades, propriedades e legislações na área, criam um mosaico entre entes federados e suas instituições, gerando ruídos entre as pretensões locais, estaduais e federais para a área. Os órgãos de proteção do Patrimônio exigem que as prerrogativas da legislação sejam consolidadas em práticas e medidas responsáveis, juntamente, com apelos de maior flexibilidade do uso por movimentos e produtores culturais. O comércio local também aponta para a necessidade de resolução de problemas que, segundo eles, afugenta o público e a permanência das pessoas no local e estimulam a permanência de públicos por eles considerados não atrativos. Há, portanto, o embate de interesses múltiplos que enxergam na região, suas

limitações, potencialidades, desafios e criam expectativas de fruição artístico-cultural, de geração de emprego e renda, de promoção do patrimônio e memória e de coexistência da diversidade. Há, pela leitura dos documentos elaborados nos últimos anos, a partir das reuniões públicas sobre a Zona Cultural Praça da Estação, as expectativas de um lugar de convergência de identidades. Não de uma única identidade, mas de um ponto no qual a cidade possa se reconhecer múltipla e diversa, e, também, desigual. Um ponto onde a Cidade possa se ver refletida pelas manifestações de suas culturas. No entanto, a atuação do poder público, através de intervenções urbanísticas, ordenamentos burocráticos é vista com desconfiança e críticas posto o risco de alinhamento destas ações com imperativos mercadológicos que convergem a cidade e a imagem da cidade, portanto, deste lugar, em mais um produto.

PROJETOS DE REQUALIFICAÇÃO URBANA E A GENTRIFICAÇÃO

A gentrificação é considerada uma finalidade das proposições urbanísticas propostas pelo poder público por movimentos que se opõem ao discurso oficial sobre a Zona Cultural Praça da Estação. As intervenções urbanas, com investimento de recursos públicos, muitas vezes, em parceria com o capital privado, promovem alterações no valor de troca dos espaços e implicam numa valorização monetária dos imóveis ali inseridos, o que leva à alteração dos grupos que ali passam a residir e usufruir, levando também ao aumento do custo de vida encontrado (preço de aluguel, alimentação, serviços, etc.), que conseqüentemente, expulsa os grupos que não possuem condições financeiras de permanecer. Segundo Neil Smith, entre o início dos anos 1970 até o início do século XXI, surgiu um novo urbanismo no qual a gentrificação apresenta uma dimensão central. Neste processo, incorporam-se o propósito de revitalização e a conservação do patrimônio cultural a partir de políticas que segmentam e disciplinam certos espaços para lazer, turismo, entretenimento e consumo. Leite (2011) Há no processo de gentrificação, uma transformação dos significados de uma localidade histórica em um mais um segmento do mercado. A realocação estética do passado, dentro de um padrão que se torne consumível, é a lógica destas políticas urbanísticas. No entanto, para Leite (2011), este processo instaura um cenário de disputa por um espaço de visibilidade pública fragmentado e plural, revelando, de forma mais clara, como se dá a construção de territorialidades nas ruas, praças e que demarcam fronteiras identitárias. E ainda que se pretenda a criação de enclaves fortificados à parte da cidade, o sentido público do espaço, dado pela disputa de práticas e símbolos sobre o direito de estar na cidade, ocupar seus espaços, traçar itinerários, pertencer, identificar-se, não é suplantado. No entanto, quando a dimensão do consumo é aderida à concepção de cidadania, por políticas urbanas gentrificadoras, a fragmentação e a segregação no território da cidade se reforçam e tornam estes centros históricos em enclaves e cenários deslocados. As práticas de gentrificação se dão pela articulação da dimensão do consumo à tradição e ao patrimônio, com destaque para centros históricos concebidos como lugares de

convergência do passado e da identidade, e pela intervenção urbana como forma de recuperar este espaço público para o lazer, o entretenimento, o consumo (LEITE,2011). Este processo está inserido num ordenamento do capital pela globalização, assumindo-se, por alguns autores, uma vertente economicista clara, tal como apontado por Neil Smith. E também apresenta-se numa vertente culturalista, como descrevem David Ley e Sharon Zukin a partir da ênfase nos agentes que se instauram no processo e não exclusivamente na atuação do capital. Há, segundo Rubino (2009), uma tensão entre a estrutura dada pela vertente economicista e a agência inscrita pelas ações e agentes culturais. Neste contexto, a gentrificação seria uma modalidade contemporânea de higienismo que se ofusca no discurso de apreço à cidade. Também é importante ressaltar que a gentrificação não se limita apenas ao aspecto residencial (com saída da classe trabalhadora e a chegada da classe média) ao local requalificado, ressignificado. Este processo também pode ocorrer com a alteração dos locais e padrões de consumo. Van Criekingen (2006) distingue a gentrificação residencial, a de consumo e a gentrificação marginal. Esta última, é um processo no qual os bairros centrais são ocupados por população jovem, com alta escolaridade e mais abastada, que possuem um capital cultural que norteia suas escolhas e classificações (RUBIM, 2009). A Cultura, incorporada às propostas de intervenção urbana de requalificação, revitalização e derivados, é vista por Botelho (2005), como um conteúdo diferenciador destas experiências de revitalização e tornou-se a principal estratégia dos projetos. A necessidade de ser criar e fortalecer a imagem da cidade ou de recortes específicos desta cidade a partir dos valores culturais, identidade, patrimônio foram inseridos às estratégias do planejamento urbano, com base no marketing urbano a fim de se potencializar a arquitetura e cultura do espetáculo. Hoffman (2014) explana sobre o papel dos museus, concebidos como espaços públicos, nas operações de revitalização urbana, destacando a problemática inerente a este processo e a decorrente gentrificação. O autor analisa a revitalização da Praça da Estação a partir da implantação do Museu de Artes e Ofícios (MAO) e busca identificar a capacidade de atuar como mola propulsora do processo de recuperação do centro histórico e da criação de um “distrito cultural”. Para Vaz (2004), um distrito cultural corresponde a uma área espacialmente distinta e limitada que contém alta concentração de ofertas culturais. Para Hoffman, neste contexto de mercantilização cultural há a instauração de um processo de elitização do espaço e gentrificação. Os museus, atualmente, são concebidos a partir de novas práticas e teorias, que lhes atribuem uma função social e um papel transformador e por tais premissas, estes são incorporados nos processos de revitalização urbana como polos cuja capacidade de atração e simbolismo atendem às proposições do planejamento urbano, como catalisadores de simbologias, traduzindo a imagem da cidade, assim como a capacidade de estimular a aglomeração de equipamentos e outros espaços culturais, além de serviços e comércios (bares, restaurantes, livrarias, etc.). No caso da Praça da Estação, observou-se que, por se não se tratar de uma área com significada função residencial, a revitalização provocou uma alteração dos usos, mas não modificou o padrão residencial, levando-se como foco para sua análise a gentrificação de

consumo e frequência e não a residencial. Para Hoffman, houve a alteração da forma como a Praça da Estação foi apropriada por novos grupos sociais, implicando em aumento de policiamento, mas não alterando o perfil dos transeuntes e ocupantes do local (moradores de rua, trabalhadores, famílias, casais de namorados, etc.). Ele também ressalta que a Praça da Estação continua a acolher eventos de caráter variado, com grande concentração popular e que, a priori, não é possível afirmar que houve um processo de segregação e elitização do espaço. Durante os debates sobre o projeto Corredor Cultural Praça da Estação, o embate entre interesses dos comerciantes e da população em situação de rua revelou os graus e densidades dos conflitos cotidianos entre estes grupos no local. Para os comerciantes, a proposta da revitalização e da constituição de uma centralidade cultural e turística na região é a possibilidade de ampliação da atividade comercial e de serviços. Concordam e reforçam as propostas de intervenção que visam a valorização da área no sentido cultural e econômico. Em muitos depoimentos, os comerciantes veem na população em situação de risco, um fator de desvalorização do lugar e repulsão dos clientes. Já a representação da população de rua revelou a complexidade inerente a este grupo, dada a diversidade de histórias de vida, perspectivas, posturas frente às mudanças, vínculos sociais e familiares desfigurados, indicando que o contexto deste grupo requer muito além de uma política urbanística ou cultural, de ações efetivas de transformação de estruturas econômicas e sociais, de escala que extrapola o local e que se vincula a sistemas mais amplos. Não apenas na Praça da Estação, mas em todo o conjunto paisagístico e arquitetônico da Praça Rui Barbosa, diversos atores sociais conseguem reverter tendências ao processo de gentrificação quando se apropriam do mesmo, a exemplo de encontros e eventos variados, como o Duelo de MCs, o Quarteirão Eletrônico, Praia da Estação e outros movimentos (HOFFMAN, 2014). Pela maneira como foi conduzido, pelas características da região e pelos desdobramentos do processo, a requalificação da Praça da Estação em consonância com a implantação do MAO não produziu uma gentrificação, se constituindo, pelo contrário, como um espaço fértil e auto organizado, com uma multiplicidade de manifestações e grupos culturais. (HOFFMAN, 2014, p. 556). Porém, é importante que a sociedade civil acompanhe e questione as propostas de intervenção e se faça presente nas instâncias deliberativas sobre estes e nas instâncias de contestação também. Para além da atuação institucionalizada para questionar dada pela definição de decretos, conselhos e planos diretores, o lugar abriga e é habitado por dinâmicas e ações que, cotidianamente, reforçam o seu caráter de pluralidade, diversidade e também de subversões e transgressões. É o cotidiano da Zona Cultural Praça da Estação que fortalece sua identidade fundante na convergência de tempos pretéritos da cidade e de tempos atuais, de perspectivas culturais e artísticas múltiplas, da vivência trabalhadora e do ócio contemplativo, das desigualdades da sociedade em múltiplos olhares para a Estação. As idas e vindas de uns, as permanências de outros. O tempo de quem passa e o tempo de quem adormece ali. As políticas urbanas de revitalização para áreas como a Praça da Estação e projetos específicos como a Zona Cultural Praça da Estação exigem a aproximação destes contextos e a arqueologia de seus sentidos. Este lugar é, então, traduzido como

paisagem em cartões-postais, em territórios para domínios diversos, em espaços para versões econômicas e para disputas políticas, enfim, é um lugar cuja faturação revela sua multiplicidade. No entanto, cabe ressaltar, que na arena pública urbana, há diferentes forças, umas mais fortes que outras, subjugadas aos imperativos do processo de reprodução do capital. Assim, as decisões políticas relativas às formas de uso e ocupação dos espaços, que incluem a signifição destes e seus potenciais e funções, não se desassocia da lógica mercadológica e estão sempre envolvidas pela atmosfera econômica. Os movimentos de resistência à gentrifição, por vezes, conseguem retardar ações pontuais e minimizar impactos, e confirma que a presença e a ocupação são as principais estratégias para a manutenção do caráter público dos espaços urbanos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao buscar reconhecer a Cultura como isca para a gentrifição no caso da Zona Cultural Praça da Estação, o estudo revelou como a Cultura pode ser assimilada por projetos de revitalização urbana que resultam em processos de gentrifição. A gentrifição pode se dar no âmbito residencial, o que ainda não é observado na área da Praça da Estação, mas pode também ocorrer no âmbito dos usos e da frequência, modificando os grupos sociais que passam a usufruir da área. Percebemos que, a partir da revitalização da Praça da Estação, muitos questionamentos foram feitos sobre perspectivas e motivações das intervenções, bem como da forma como o cidadão está incluído no processo. Verificou-se o debate, o reconhecimento da vocação cultural da área e a discussão dos modos de sua efetivação e fortalecimento, assim como os instrumentos de garantia para a coexistência da diversidade cultural e do convívio de diferentes. Houve a constituição de um conselho consultivo voltado para a elaboração de um plano diretor participativo para a Zona Cultural, bem como a articulação deste com outros documentos que ordenam o uso do espaço público da cidade. A forma de resistência de vários grupos e movimentos sociais e culturais às intervenções na Zona Cultural Praça da Estação se dá pela ocupação, estratégia de presença e permanência. Há, mesmo em correntes de resistência riscos de espetacularização pela apropriação estética do urbanismo hipster pela apropriação de formas e discursos e criam produtos de consumo associados a áreas marginais e degradadas. Não a conformação de uma única proposta, dada a multiplicidade de interesses. Há o questionamento do limite de intervenção pelo poder público, da capacidade de fomentar as diversas manifestações culturais e artísticas situadas no local, de garantir a segurança e a proteção a todos os que residem, transitam e usufruem e de como o interesse público será construído a partir de deliberações junto à sociedade civil – complexa, diversa e desigual, e não por definição unilateral de grupos do poder. Os desafios colocados para a gestão pública deste espaço urbano desdobram-se em várias áreas e políticas, não se limitando à Cultura e ao Planejamento Urbano, mas reverberando necessariamente nas agendas das

Políticas Sociais e de Desenvolvimento, exigindo, cada vez, mais um trabalho conjunto e articulado, que inclusive, não se encerra na gestão municipal, mas dialoga com os entes estadual e federal. Na soma de diferentes olhares sobre a Zona Cultural Praça da Estação, revelam-se divergências ideológicas, conceituais e metodológicas da forma de usar e se apropriar do espaço urbano, os interesses comuns e opostos entre grupos da própria sociedade civil e seus múltiplos sentidos de pertencimento conferidos ao lugar, os distintos graus de envolvimento das pastas públicas em relação ao local, dada a fragmentação das agendas públicas e seu loteamento por grupos políticos distintos no âmbito da administração pública, além de revelar a necessidade de mecanismos mais eficientes de comunicação e divulgação das ações públicas, das decisões e gastos públicos, da interlocução do executivo com o legislativo, e de outras dimensões administrativas que impactam nas formas como o espaço urbano é gerido e como é vivido pelo cidadão.

REFERÊNCIAS

ARANTES, OTÍLIA. Uma estratégia fatal: a cultura nas novas gestões urbanas in: arantes, o.; vainer, c.; maricato, e. (org). A cidade do pensamento único. Petrópolis: vozes, 2000, (11-73p.) ARROYO, Michele Abreu. Reabilitação Urbana Integrada e a Centralidade da Praça da Estação. In. XI Congresso Brasileiro de Sociologia - 1a5 de setembro de 2003, UNICAMP, Campinas, SP. BOTELHO, T. R. (2005). Revitalização de centros urbanos no Brasil: uma análise comparativa das experiências de Vitória, Fortaleza e São Luís. Revista Eure. Santiago do Chile, v. XXI, n. 93, pp. 53-71.

CRUZ, Ramon Coelho da., ASCENÇÃO, Valéria de Oliveira Roque. OS (RE) USOS EM ESPAÇOS REVITALIZADOS NA REGIÃO CENTRO-SUL DE BELO HORIZONTE. In ANAIS XVI ENCONTRO NACIONAL DOS GEOGRAFOS 2010 - Realizado de 25 a 31 de julho de 2010. Porto Alegre - RS, 2010. ISBN 978-85-99907- 02-3

FUNDAÇÃO MUNICIPAL DE CULTURA - RELATÓRIO COMISSÃO DE ACOMPANHAMENTO -ZONA CULTURAL PRAÇA DA ESTAÇÃO , 2014 – manuscrito

HOFFMAN, Felipe. Museus e revitalização urbana: o Museu de Artes e Ofícios e a Praça da Estação em Belo Horizonte. Cad. Metrópole, São Paulo, v.16, n 32, novembro/2014

JAYME, Juliana G., NEVES, Magda. de A. Cidade e espaço público: política de revitalização urbana em Belo Horizonte. Caderno CRH, Salvador, v. 23. N. 60, set/dez. 2007

JAYME, Juliana. TREVISAN, Eveline. Intervenções urbanas, usos e ocupações de espaços na região central de Belo Horizonte. Civitas, Porto Alegre, v. 12, n. 2, maio/ago, 2012.

LEITE, Rogério. P. Contra-usos e espaço público: notas sobre a construção social dos lugares na Manguetown. Revista Brasileira de Ciências Sociais, v. 17, n. 49, p.115-172, jun.2002.

LEITE, Rogério. P. Patrimônio e consumo cultural em cidades enobrecidas. Sociedade e Cultura, v. 8, n. 2, p. 79-89, jul/dez. 2005.

LEITE, Rogério. P. Cidades, consumo e enobrecimento urbano no Brasil e em Portugal. Latin American Studies Association – LASA, Rio de Janeiro, jun. 2009. Disponível em: <http://lasa.international.pitt.edu/members/congresspapers/lasa2009/files/ProencaRogerioLeite.pdf>. Acesso em: 07/07/2011.

RUBINO, Silvana, 2009, "Enobrecimento Urbano", in Carlos Fortuna e Rogério Proença Leite (Orgs.), Plural de cidade: novos léxicos urbanos. Coimbra, Almedina, 2009

Capítulo XVI

MAPEAMENTO E ANÁLISE DA EXPANSÃO URBANA: UM ESTUDO SOBRE A REGIÃO METROPOLITANA DE CAMPINAS (SP)

Ederson Nascimento

MAPEAMENTO E ANÁLISE DA EXPANSÃO URBANA: UM ESTUDO SOBRE A REGIÃO METROPOLITANA DE CAMPINAS (SP)

Ederson Nascimento

Universidade Federal da Fronteira Sul, campus Chapecó
Chapecó, SC

Resumo: O presente texto discute a temática da expansão horizontal urbana e a importância da metodologia de mapeamento, apoiada no uso do geoprocessamento, para a análise do referido processo espacial. Como estudo empírico, apresenta-se o mapeamento e análise da expansão do tecido urbano ocorrida nos municípios que compõem a atual Região Metropolitana de Campinas, no interior do estado de São Paulo.

Palavras-chave: urbanização; expansão urbana; mapeamento; geoprocessamento.

1. INTRODUÇÃO

A análise da expansão urbana por meio da incorporação de novas áreas ao espaço da cidade é muito importante para a compreensão da configuração do espaço urbano. Tal investigação fornece elementos que permitem caracterizar, entre outros aspectos, a estruturação interna e a distribuição das classes sociais na cidade, bem como o principal mecanismo de produção de novas áreas urbanas, que é a valorização fundiária.

Investigar a dinâmica da expansão horizontal urbana, seja examinando uma cidade individualmente, seja por meio da abordagem de um conjunto de cidades e suas articulações, torna-se cada vez mais importante diante do avanço da urbanização brasileira nas últimas décadas e sua crescente materialização em espaços destinados a usos urbanos. E com o desenvolvimento do geoprocessamento e da cartografia, abre-se novas perspectivas para o estudo do fenômeno, a partir do mapeamento de sua formação espacial no decorrer do tempo e das características de sua organização espacial.

O presente texto, elaborado com base na revisão de ideias e resultados de pesquisas apresentados em trabalhos anteriores (NASCIMENTO, 2013 e 2016; NASCIMENTO; MATIAS, 2011), reúne reflexões acerca da natureza do processo de expansão horizontal urbana, bem como sobre as potencialidades para sua caracterização e análise a partir da metodologia de mapeamento, utilizando, para isso, tecnologias e procedimentos de geoprocessamento. Como estudo empírico, analisa-se a atual Região Metropolitana de Campinas (RMC), região situada no interior do estado de São Paulo e composta por vinte municípios: Campinas, Americana, Artur Nogueira, Cosmópolis, Engenheiro Coelho, Holambra, Hortolândia, Indaiatuba, Itatiba, Jaguariúna, Monte Mor, Morungaba, Nova Odessa, Paulínia, Santa Bárbara d'Oeste, Santo Antonio de Posse, Sumaré, Valinhos e Vinhedo. A

região se destaca pela longa trajetória de crescimento econômico e vigorosa urbanização, apresentando intensa ampliação dos tecidos urbanos municipais.

O texto está organizado em duas partes, além desta introdução e das considerações finais. Na seção a seguir são apresentadas considerações teóricas, primeiramente a respeito da lógica do processo de expansão urbana segundo a perspectiva da produção de localizações urbanas e, em seguida, sobre as principais contribuições da cartografia e, em espacial, do geoprocessamento para o estudo do espaço urbano e, em particular, do processo de expansão urbana. O estudo empírico acerca da RMC, por sua vez, é apresentado na seção seguinte.

2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

2.1 REFLEXÕES SOBRE O PROCESSO DE EXPANSÃO URBANA

A expansão urbana é uma das expressões mais concretas do processo de produção do espaço na sociedade contemporânea. No espaço urbano, a concentração espacial de pessoas na forma de força de trabalho e de mercado consumidor, aliada à concentração dos meios de produção, permite que as forças produtivas alcancem um elevado grau de desenvolvimento, acelerando assim a realização da mais-valia e a reprodução do capital, e ao mesmo tempo levando a uma concentração populacional ainda maior. Portanto, a urbanização reflete a dinâmica de acumulação e concentração do capital na cidade e reproduz a aglomeração ao demandar cada vez mais espaço. Mas a cidade, mais do que um local de produção e consumo de mercadorias e de habitação, é também um importante lócus da vivência humana em sua dimensão plena, e seu espaço reflete e condiciona as diversas estratégias engendradas pelos diferentes agentes sociais na criação e apropriação da riqueza (produção e comercialização de mercadorias), da reprodução da força de trabalho e do desenrolar da vida cotidiana como um todo (educação, consumo, atividades culturais, lazer etc.).

Diante do aumento da necessidade de locais para o desenvolvimento de atividades produtivas e para a constituição de áreas habitacionais, a expansão da área urbanizada se dá em direção a terras com vegetação campestre e/ou arbórea e sobre glebas até então utilizadas para fins agropecuários, sendo estas anexadas ao perímetro dito urbano. Apesar de crescimento da demanda por terras poder incentivar a expansão urbana, não há, entretanto, uma relação direta entre a demanda e a rapidez com que novas áreas são urbanizadas, nem com o grau de ocupação efetiva dessas terras.

A importância da terra urbana enquanto condição essencial para a realização de qualquer atividade, somada ainda às suas propriedades intrínsecas (características topográficas e amenidades físicas), confere a ela a condição de mercadoria, assumindo assim um determinado preço a ser pago pelos indivíduos desprovidos do direito de propriedade privada (HARVEY, 1980). Enquanto componente do espaço geográfico, a terra urbana deve ser contextualizada no

âmbito dos objetos que a inserem na cidade – as condições do sistema viário, a disponibilidade de serviços públicos e, principalmente, a sua posição em relação a outros espaços fundamentais como os centros de trabalho e consumo –, pois são sobretudo esses elementos que agregam valor a ela. Nesta perspectiva de análise, a terra deve ser considerada, de acordo com Villaça (1998), a partir de um valor conferido pela sua *localização* no espaço da cidade, e o seu preço – remuneração a ser paga por ela no mercado – dependerá diretamente daquele valor:

[...] há dois valores a considerar no espaço urbano. O primeiro é o dos produtos em si – os edifícios, as ruas, as praças, as infra-estruturas. O outro é o valor produzido pela aglomeração, dado pela localização dos edifícios, ruas e praças, pois é essa localização que os insere na aglomeração. A localização se apresenta, assim, como um valor de uso da terra – dos lotes, das ruas, das praças, das praias – o qual, no mercado, se traduz em preço da terra. Tal como qualquer valor, o da localização também é dado pelo tempo de trabalho socialmente necessário para produzi-la, ou seja, para produzir a cidade inteira da qual a localização é parte (VILLAÇA, 1998, p. 334).

A localização aparece como principal valor de um determinado fragmento do espaço urbano em virtude dos benefícios que a mesma pode proporcionar na realização das atividades econômicas ou à função residencial. Para as empresas, a disponibilidade de localizações favoráveis é fundamental para usufruírem das vantagens de aglomeração, como o acesso aos principais mercados consumidores, proximidade a atividades complementares e – principalmente para as indústrias – condições adequadas para o transporte de mercadorias (RIBEIRO, 1997). Por sua vez, para a função habitacional, a localização é importante ao condicionar a acessibilidade do indivíduo aos demais pontos da cidade, seja para a realização da produção enquanto força de trabalho, seja para o próprio consumo do espaço (VILLAÇA, 1998). Em certa medida, também importarão aspectos referentes ao *status* social do bairro, bem como a presença de amenidades físicas, que incidem sobre o poder de atratividade da área às camadas de alta e média renda.

O controle das terras situadas no entorno de áreas já urbanizadas ou ao longo de vias de acesso a estas, torna-se assim estratégico, situação que torna seus proprietários importantes agentes no processo geral de produção do espaço urbano e, particularmente, no de crescimento das áreas urbanas, ao intervirem visando a incorporação de suas glebas ao perímetro urbano oficial, a fim de obterem maior valorização das mesmas e maior lucratividade com o parcelamento e a comercialização na forma de lotes. A viabilidade desta conversão rural-urbana da terra, no entanto, depende do diferencial entre a renda agropecuária que se deixa de auferir e a remuneração que se espera obter com a sua anexação à periferia urbana (SINGER, 1982).

A incorporação de novas glebas ao espaço da cidade não implica necessariamente em seu imediato parcelamento e comercialização. Dados os fortes interesses em torno da valorização fundiário-imobiliária, as práticas especulativas têm sido largamente executadas no Brasil – como mostram autores como Campos

Filho (1989), Santos (1993) e Mautner (1999), entre outros –, tendo, inclusive, se intensificado a partir de 2009, com a ampliação das linhas de crédito imobiliário pelo Governo Federal, como no caso do programa “Minha Casa Minha Vida” (Cf. MARICATO, 2015; RUFINO, 2015). Dentre tais práticas, destacam-se a incorporação desmesurada de áreas aos perímetros urbanos municipais, acima inclusive da demanda considerada solvável, e a manutenção de glebas ociosas entre áreas loteadas nos limites do perímetro urbano e o restante da aglomeração, à espera de valorização devido à densificação da ocupação das áreas circunvizinhas e/ou à implantação de infraestrutura e serviços pelo poder público.

Em espaços metropolitalizados ou em processo de metropolização, a dinâmica de expansão urbana é ainda mais intensa, fomentada pela demanda por terras (para usos empresariais e implantação de loteamentos) comparativamente maior que nas cidades de pequeno e de médio porte. É importante chamar a atenção para a crescente redefinição do padrão espacial de crescimento urbano, desencadeada a partir de novas características do processo de urbanização em regiões economicamente dinâmicas e com industrialização mais recente, como é o caso, por exemplo, das regiões metropolitanas e aglomerações urbanas do interior paulista (incluindo a de Campinas, foco do estudo empírico apresentado adiante). Trata-se de regiões onde a urbanização se processa em um *padrão disperso* quando à ocupação e uso do espaço, processo que, em linhas gerais, se caracteriza, de acordo com Reis (2006, p. 13):

[...] pelo esgarçamento crescente do tecido dos principais núcleos urbanos, em suas áreas periféricas;
pela formação de constelações ou nebulosas de núcleos urbanos e bairros isolados em meio ao campo, de diferentes dimensões, integrados em uma área metropolitana ou em um conjunto ou sistema de áreas metropolitanas;
pelas mudanças no transporte inter-regional, de tal modo que estas se tornaram grandes vias expressas inter e intrametropolitanas;
pela difusão ampla de modos metropolitanos de vida e de consumo, também estes dispersos pela área metropolitana ou pelo sistema de áreas metropolitanas.

A expansão conformada neste padrão de urbanização resulta em tecidos urbanos bastante descontínuos e com baixas densidades de ocupação, constituídos por núcleos urbanos consolidados, eixos de ocupação ao longo das vias de tráfego que ligam aqueles núcleos entre si, combinando usos industriais, comerciais e residenciais, bem como por loteamentos afastados da malha urbana contínua. Apesar da rarefação na ocupação, trata-se de espaços com forte articulação, viabilizada por uma ampla e moderna infraestrutura viária. Cria-se, assim, um espaço mais fluido em escala regional, assegurando o estabelecimento de ligações mais dinâmicas entre as cidades de uma área metropolitana (mesmo entre áreas não conurbadas) e contribuindo para uma redistribuição espacial das classes sociais e para a criação de novas formas de ocupação e uso do espaço (SPOSITO, 2004; REIS, 2006). Por outro lado, as práticas especulativas sobre as áreas não ocupadas

tendem a ser ainda mais intensas diante das possibilidades de valorização imobiliária.

Em suma, a apropriação de externalidades produzidas pelo trabalho social é condição fundamental para a valorização das terras e do espaço construído, não só nas áreas periféricas, mas em todo o espaço urbano e metropolitano. Fica evidente que o processo de expansão urbana reflete muito mais do que a simples demanda coletiva por novas áreas urbanizadas. Expressa, acima de tudo, a concretização, no espaço, da busca pelo lucro por meio da apropriação monopolista da terra.

A expansão urbana assim conduzida influencia diretamente a estruturação do restante do espaço urbano, bem como a distribuição dos segmentos sociais na cidade. A incorporação de novas terras à área urbanizada, bem como a própria ampliação do perímetro urbano, alteram o valor não só das áreas recém incorporadas mas também das áreas que tinham localização periférica segundo o perímetro urbano anterior. O crescimento urbano especulativo é também socialmente injusto, uma vez que afeta os preços dos imóveis, onerando a dotação, pelo poder público, de infraestrutura nas áreas mais longínquas, contribuindo para o acirramento da segregação socioespacial e da periferização de segmentos sociais empobrecidos.

Em que pesem os interesses econômicos que permeiam a expansão desmesurada da área urbana, é importante ter em conta que, em nome da cidadania, as cidades não podem crescer só em tamanho, mas também deve ser ampliado, na mesma proporção, o acesso aos elementos necessários a uma qualidade de vida satisfatória à sua população. Dentre tais elementos, sem dúvida, o acesso à terra urbana em condições locacionais adequadas é um dos mais importantes.

2.2 CARTOGRAFIA, GEOPROCESSAMENTO E ANÁLISE DA EXPANSÃO URBANA

O estudo da urbanização e da dinâmica de expansão urbana tem recebido importante aporte com o desenvolvimento de representações e análises cartográficas do fenômeno em ambiente digital.

Como ciência que se preocupa com os agentes e condicionantes sociais e naturais responsáveis pela produção do espaço geográfico (SANTOS, 2002), na Geografia o mapa se faz presente tanto para investigação de hipóteses, como para a constatação de seus dados, contribuindo, portanto, para a produção de seu conhecimento e para uma compreensão mais abalizada do mesmo. A ciência geográfica se utiliza dos conhecimentos cartográficos para que as informações levantadas por ela sejam representadas de modo sistematizado, possibilitando, assim, uma visão ampla da distribuição espacial e das relações entre os fenômenos geográficos, facilitando sua compreensão.

A análise geocartográfica – a análise do espaço geográfico por meio da cartografia – ganha notadamente grande impulso com a difusão e domínio das tecnologias de geoprocessamento, também conhecidas como geotecnologias. O

geoprocessamento consiste em um conjunto de técnicas computacionais que possibilitam a aquisição, processamento, análise e disponibilização de informações espacializadas. O geoprocessamento abrange diferentes tecnologias de coleta e tratamento de dados espaciais (as chamadas geotecnologias), dentre as quais se destacam a cartografia digital, os sistemas de posicionamento por satélite (como o GPS), o sensoriamento remoto e as imagens aéreas, assim como as ferramentas computacionais para realização de operações de geoprocessamento: os Sistemas de Informações Geográficas – SIG (ROCHA, 2002).

O geoprocessamento contribui com a ampliação do conhecimento sobre o espaço geográfico ao disponibilizar instrumentos computacionais que forneçam subsídios para que os distintos analistas possam identificar a evolução de um fenômeno no tempo e no espaço, bem como as inter-relações mantidas entre os diferentes fenômenos (CÂMARA; MEDEIROS, 1998). Em relação à análise do espaço urbano, as geotecnologias também fornecem importantes recursos para a realização de diagnósticos e análises da organização espacial, bem como para subsidiar a proposição de estratégias de intervenção. Na aquisição de dados, são utilizados os recursos da Cartografia Digital para a construção de bases cartográficas. Com o uso dos SIGs, realiza-se a articulação de diferentes informações em mapas-base (especialmente dados altimétricos, hidrografia, sistema viário, perímetro urbano, arruamentos e quadras e limites internos da cidade) a dados não espaciais (como indicadores socioeconômicos da população, por exemplo), por meio de sua espacialização e correlação a outros elementos do espaço representados.

Os produtos de sensoriamento remoto, por sua vez, também servem de base para a extração de informações. Destaque para as fotografias aéreas históricas, que auxiliam a análise das transformações nos usos da terra e da evolução temporal da organização espacial no tempo, bem como para as imagens de alta resolução espacial (fotografias aéreas, imagens orbitais, imagens de videografia, etc.), disponíveis em número cada vez mais significativo e com acesso mais facilitado. As imagens possibilitam discriminar os diferentes alvos que configuram a paisagem geográfica urbana, considerando-se a complexidade dos elementos que a constituem em relação à forma, disposição, textura, cores e tonalidades etc.

Mais especificamente quanto ao estudo da expansão urbana e seus efeitos, o uso do geoprocessamento fornece recursos cartográficos e geoestatísticos fundamentais para a análise do fenômeno, viabilizando, entre outros, a realização dos seguintes procedimentos:

- a) Caracterização da evolução espaço-temporal das manchas urbanas, identificando seus ritmos de crescimento, densidades de ocupação, os principais vetores de expansão e as articulações com o entorno da cidade;
- b) Caracterização dos tipos de uso e ocupação da terra e cotejamento com diretrizes urbanísticas (perímetros urbanos, zoneamento de uso e ocupação, áreas de interesse social, entre outras);
- c) Análise de padrões de organização espacial impressos na paisagem (arruamentos, características das edificações e da infraestrutura, arborização etc.)

- d) Espacialização de variáveis estatísticas diversas, provenientes de bases de dados consolidadas de instituições e empresas (tais como censos demográficos, levantamentos cadastrais municipais, por exemplo) ou levantados diretamente *in loco* pelo analista, a fim de examinar aspectos específicos do processo de expansão do tecido urbano e seus efeitos sobre a estrutura socioespacial e as condições de vida da população.

3. MAPEANDO O PROCESSO DE EXPANSÃO URBANA: O CASO DA REGIÃO METROPOLITANA DE CAMPINAS

3.1 O MAPEAMENTO: NOTAS METODOLÓGICAS

A metodologia adotada na pesquisa consistiu no estudo e revisão de bibliografia específica e no emprego de geotecnologias com vistas à realização do mapeamento da expansão horizontal das áreas urbanizadas que compõem a atual RMC. Procedeu-se a compilação de diversos dados estatísticos e cartográficos e produtos de sensoriamento remoto, os quais foram estruturados na forma de uma base de dados georreferenciados, construída a partir do encaminhamento metodológico apresentado por Zeiler (1999).

Realizou-se um esforço metodológico a fim de efetuar um mapeamento mais abrangente em termos temporais em comparação a alguns trabalhos já existentes, e também mais detalhado, sem manchas urbanas generalizadas em excesso, mas que, ao mesmo tempo, não restringisse a definição do urbano apenas pela *forma* (ambiente construído). Procurou-se avançar em relação a isso, tentando definir, com base em materiais cartográficos e em literatura específica, as áreas urbanizadas a partir de seu *uso*. Isto significou incluir também áreas que cumprem *funções urbanas* mesmo sem apresentarem feições espaciais urbanas aparentes, casos, por exemplo, de algumas glebas desocupadas e áreas condominiais situadas nas franjas urbanas dos municípios.

Considerou-se como *áreas urbanizadas* as terras nas quais puderam ser identificadas: formas espaciais caracteristicamente urbanas, tais como arruamentos, edificações ou outras construções; usos tipicamente urbanos, como parques e chácaras de lazer, ou; áreas desocupadas, ou de ocupação rarefeita, utilizadas segundo uma lógica urbana de uso da terra, casos dos lotes sem construções e, principalmente, dos chamados “vazios urbanos”, glebas localizadas entre as formas urbanas e mantidas desocupadas (sem uso rural).

Cabe fazer a ressalva de que se têm consciência das eventuais imprecisões que a classificação realizada possa apresentar, sobretudo devido às limitações impostas pelas características dos diferentes materiais utilizados (em especial, das cartas topográficas, que já trazem *per se* uma interpretação prévia do espaço) e, principalmente, devido à complexidade inerente à própria atividade de delimitar áreas urbanizadas em um espaço regional onde a urbanização se processa cada vez mais de modo disperso. Mesmo assim, acredita-se que a identificação das áreas

urbanizadas a partir destes pressupostos representa uma contribuição para o conhecimento do espaço urbano-metropolitano da RMC.

Realizou-se o reconhecimento e caracterização, a partir dos padrões de uso da terra, das áreas consideradas urbanizadas em seis momentos históricos, os quais foram definidos – dentro das possibilidades fornecidas pelos materiais cartográficos e documentais disponíveis (vide Quadro 1 e Figura 1) – visando retratar diferentes períodos da dinâmica socioespacial de urbanização. As áreas foram registradas através de fotointerpretação realizada diretamente sobre a tela do computador, utilizando a técnica de vetorização manual (BOOTH et al., 2002), recorrendo-se, sempre que necessário, a documentos cartográficos auxiliares.

Quadro 1 - Materiais cartográficos utilizados no mapeamento das áreas urbanizadas

Ano	Material cartográfico	Fonte
1965	Conjunto de dez cartas topográficas em escala 1:50.000	Diretoria do Serviço Geográfico
1979	Conjunto de dezessete cartas topográficas em escala 1:10.000, com recobrimento de Campinas, Pedreira e Morungaba (total), Sumaré e Valinhos (parcial)	Instituto Geográfico e Cartográfico de SP
	Carta topográfica em escala 1:50.000, recobrimento parcial de Itatiba e Vinhedo	Diretoria do Serviço Geográfico
	Mapa de uso e ocupação do solo (recobrimento de todos os municípios, exceto Morungaba)	Emplasa (2005)
1989	Imagens do satélite Landsat 5, sensor TM, resolução espacial de 30 metros (duas cenas)	Global Land Cover Facility (página oficial na internet)
2001	Imagens do satélite Landsat 7, sensor ETM+, resolução espacial de 30 metros (duas cenas)	
2010	Imagens do satélite ALOS, sensor PRISM, resolução espacial de 2,5 metros (sete cenas)	IBGE
2015	Imagens RapidEye, composição colorida do espectro visível, resolução espacial de 6,5 m (17 cenas)	Ministério do Meio Ambiente (Portal Geocatálogo)
	Imagens diversas disponíveis no portal Google Satellite, visualizadas no software QGIS (<i>OpenLayers Plugin</i>)*	Google

*Utilizadas para conferir e/ou atualizar a interpretação feita a partir das cenas do satélite RapidEye.

Para a realização do trabalho de fotointerpretação e demais operações geocartográficas (edição de dados, quantificação de áreas e elaboração de mapas temáticos), foram utilizados os softwares de geoprocessamento ArcMap™ versão 10.4, e QGIS Desktop versão 2.12.

3.2 A REGIÃO METROPOLITANA DE CAMPINAS: CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICO-GEOGRÁFICA

O marco inicial da evolução urbana de Campinas situa-se no último quartel do século XIX e princípio do XX, durante a vigência do chamado “ciclo do café” no estado

de São Paulo. “A economia cafeeira propiciou o surgimento e a integração, pelas ferrovias, da maior parte dos núcleos que dariam origem aos atuais municípios da RMC” (PIRES; SANTOS, 2002, p. 55). O excedente gerado pela produção cafeeira viabilizou o surgimento da indústria têxtil e a realização de investimentos urbanos em empresas de serviços públicos, bancos, sistema de armazenagem e comunicação (BAENINGER, 1996). Nos anos 1930, a crise nas exportações de café abriu espaço para uma maior diversificação da economia da região, com o redirecionamento de parte do capital aplicado na agricultura para a instalação de novas indústrias e atividades terciárias (GONÇALVES; SEMEGHINI, 2002). Estas modificações na base produtiva campineira firmaram as bases para a concentração da população no espaço urbano, bem como para a sua posterior expansão horizontal.

Da década de 1940 à de 1960, a região de Campinas vivenciou uma sucessão de eventos que impulsionaram o seu dinamismo econômico e a consolidação da urbanização e da expansão urbana. Conforme Baeninger (1996), a pavimentação da Via Anhanguera (SP-330), concluída em 1948, representou um vetor de expansão produtiva e de articulação física e econômica regionais, atraindo a instalação de novas plantas industriais em seus bordos e promovendo um efeito multiplicador sobre o setor terciário das cidades, especialmente no comércio. Nos anos 1950, Campinas recebe a instalação de grandes empresas estrangeiras, tais como Dunlop, Swift e Singer, atraindo pequenos e médios estabelecimentos fornecedores e reforçando ainda mais sua centralidade regional.

Neste contexto, já ocorria uma expansão sem precedentes da área urbanizada do município. Conforme Pires e Santos (2002), a mancha urbana, que em 1945 era de 16,25 km², sendo 70% efetivamente ocupados, aumenta para 53 km² em 1954, sendo que no período “foram implantados 28 novos e grandes loteamentos fora da malha urbana consolidada” (p. 56). Tais loteamentos localizavam-se

preferencialmente na direção Sudoeste do município, configurando uma estrutura urbana caracterizada por um núcleo que se diferenciava internamente, com o alargamento de ruas e a verticalização na área central, e pela formação de uma periferia que somente seria ocupada vinte anos depois (PIRES; SANTOS, 2002, p. 56).

Ainda segundo as mesmas autoras, nos anos 1950 processa-se expressiva expansão do tecido urbano de Americana – já nesta época, o segundo centro urbano mais importante da região – em padrões semelhantes à ocorrida em Campinas, especialmente ao longo das rodovias Luiz de Queiroz (SP-304) em direção a Santa Bárbara d’Oeste, e da Anhangüera sentido Nova Odessa.

Na década de 1960, a região foi beneficiada com importantes investimentos produtivos estatais (criação da Universidade Estadual de Campinas - Unicamp, do Aeroporto de Viracopos, da Refinaria de Petróleo de Paulínia – Replan, entre outros), além de melhorias na infraestrutura de transportes e comunicações. Com isto, na medida em que surgiam oportunidades de emprego e de boa qualidade de vida,

foram também se avolumando os fluxos migratórios para a região, concorrendo para o crescimento das cidades e para uma maior interligação entre as mesmas, tanto em termos físico-territoriais, como funcionais.

No decênio seguinte, a desconcentração industrial a partir da Região Metropolitana de São Paulo, promovida através de incentivos governamentais, deu o impulso decisivo para a conformação de um espaço metropolitano nucleado por Campinas. Neste processo, a região se beneficiou não só com a instalação de novas indústrias, mas também com a implantação de escritórios e divisões administrativas de grandes empresas do interior paulista, além da configuração de uma ampla cadeia de lojas, supermercados, de instituições financeiras e de serviços especializados, atendendo a novas exigências da produção e do consumo (GONÇALVES; SEMEGHINI, 2002).

A partir de 1980, as crises econômicas frearam o desenvolvimento socioeconômico regional, levando ao encerramento de atividades agrícolas e industriais. A isto, seguiu-se um expressivo crescimento do desemprego e retração da renda dos trabalhadores, que, juntamente com políticas neoliberais de ajuste, concorreu para a queda nos padrões médios de vida na RMC (FERNANDES; BRANDÃO; CANO, 2002). Mesmo assim, com o agravamento da depressão econômica em outras áreas mais carentes, a região continuou a receber migrantes que passaram a se instalar predominantemente em municípios com menor valor do solo urbano situados ao redor de Campinas, como Sumaré e Hortolândia (BAENINGER, 2001).

Os dados da Tabela 1 evidenciam a intensa dinâmica populacional urbana ocorrida nos municípios da RMC a partir da década de 1970, a qual está associada aos numerosos fluxos migratórios direcionados à região. A partir dos dados da tabela, e de considerações acerca da dinâmica migratória regional apresentadas por Baeninger (2001), pode-se constatar a existência na região de Campinas, desde a década de 1970, de características típicas do crescimento populacional manifestadas nas antigas metrópoles nacionais, tais como: a) taxas de crescimento superiores em municípios do entorno em comparação com as do município-sede; b) redução da participação relativa da população do município-sede no total regional: de 49,3% em 1970 para 39% em 2010, e; c) elevação da participação de cidades de menor porte no crescimento demográfico urbano regional, casos de Santa Bárbara d'Oeste, Pedreira e Artur Nogueira, cidades que, embora distantes do centro metropolitano¹, apresentaram taxas elevadas de crescimento populacional em todo o período analisado². As migrações para a região tiveram locais de origem distintos, desde a Região Metropolitana de São Paulo, onde se vivenciava problemas

¹ Adotando proposição de Caiado e Pires (2006), chamar-se-á de centro metropolitano a área composta pelo centro urbano de Campinas e adjacências, atualmente delimitada pelas rodovias Anhangüera, D. Pedro I (SP-065) e Magalhães Teixeira (SP-091).

² A taxa de crescimento anual negativa de Sumaré em 2000 (Tabela 1) se deve à perda populacional sofrida com a criação do município de Hortolândia, emancipado de Sumaré em 1991. No mesmo ano, também sofreram perdas populacionais por desmembramentos territoriais os municípios de Artur Nogueira, com a emancipação de Engenheiro Coelho, e, em menor proporção, Jaguariúna, que cedeu parte de seu território rural para a criação de Holambra.

decorrentes da metropolização avançada, como dificuldades de acesso a emprego e moradia, até áreas em situação de estagnação econômica, sobretudo nos estados de Minas Gerais e Paraná (BAENINGER, 1996).

Tabela 1 - Evolução da população urbana da RMC (1970-2010)

Município	População Urbana					Crescimento Anual (%)			
	1970	1980	1991	2000	2010	1970-1980	1980-1991	1991-2000	2000-2010
Americana	62.329	121.300	153.085	181.867	209.717	6,89	2,14	1,93	1,44
A. Nogueira	3.192	6.918	20.984	30.318	40.026	8,04	10,61	4,17	2,82
Campinas	335.756	589.310	820.203	952.003	1.062.453	5,79	3,05	1,67	1,10
Cosmópolis	7.025	18.750	33.946	42.445	54.629	10,32	5,54	2,51	2,56
Eng. Coelho*	-	-	-	6.986	11.499	-	-	-	5,11
Holambra*	-	-	-	3.929	8.182	-	-	-	7,61
Hortolândia*	-	-	-	151.697	192.225	-	-	-	2,40
Indaiatuba	22.341	48.051	90.903	144.228	199.835	7,96	5,97	5,26	3,31
Itatiba	20.758	35.304	54.078	65.602	85.640	5,45	3,95	2,17	2,70
Jaguariúna	3.839	9.208	18.132	25.756	43.047	9,14	6,35	3,98	5,27
Monte Mor	3.793	6.823	21.699	34.051	45.996	6,05	11,09	5,13	3,05
Morungaba	2.839	4.566	6.215	7.786	10.036	4,87	2,84	2,54	2,57
Nova Odessa	6.242	19.405	31.781	41.028	50.440	12,01	4,59	2,88	2,09
Paulínia	3.673	18.919	32.566	50.601	82.074	17,81	5,06	5,02	4,96
Pedreira	12.078	19.593	26.490	34.056	41.197	4,96	2,78	2,83	1,92
S. B. d'Oeste	22.360	71.157	139.849	167.660	178.728	12,27	6,34	2,04	0,64
S. A. Posse	4.160	7.090	8.470	14.633	18.813	5,48	1,63	6,26	2,54
Sumaré	15.295	94.643	222.115	193.322	238.599	19,99	8,06	-1,53	2,13
Valinhos	19.963	37.267	59.514	78.358	101.820	6,44	4,35	3,10	2,65
Vinhedo	7.420	20.901	32.745	46.027	61.688	10,91	4,17	3,86	2,97
Total RMC	553.063	1.129.205	1.772.775	2.272.353	2.736.644	7,40	4,19	2,80	1,88

*Municípios criados em dezembro de 1991.

Fonte: IBGE (Censos demográficos 1970-2010).

A correlação entre o crescimento econômico presente na maior parte do tempo nos últimos cinquenta anos e manifestados na maior parte dos municípios da RMC, e as múltiplas ações de agentes produtores do espaço urbano (como proprietários de terras, incorporadores imobiliários e o poder público nas diferentes esferas) engendradas neste contexto, resultou em uma dinâmica de expansão urbana bastante intensa em termos de incorporação de áreas ao tecido urbano regional, e amplamente desigual no tocante aos padrões de ocupação e uso da terra e à espacialização dos segmentos sociais no espaço.

Em relação aos usos, a mancha urbana regional foi expandida através da implantação de unidades industriais – especialmente ao longo das rodovias

Anhangüera, Santos Dumont (SP-075) e Adhemar de Barros (SP-340) – e de loteamentos, e mais recentemente, por meio de usos que reforçaram a dispersão da urbanização na região (REIS, 2006; CAIADO; PIRES, 2009), como a implantação de grandes equipamentos de consumo de âmbito regional (shoppings, grandes lojas de varejo) e áreas condominiais multiuso e residenciais voltadas às camadas de média e alta renda. Juntamente a todos estes usos, contribuíram para ampliar as áreas urbanizadas as várias glebas mantidas ociosas à espera de valorização, bem como pelo seu contraponto, representado pelas favelas e loteamentos clandestinos. Por sua vez, em relação às classes sociais, a expansão urbana deu-se, de modo geral, concentrando os segmentos de mais alta renda nas porções norte e nordeste de Campinas (em direção à Paulínia e Jaguariúna) e no quadrante sudeste da RMC (Valinhos, Vinhedo e Itatiba), em oposição às porções sul, sudoeste e oeste da região, onde predominam áreas residenciais de populações de menores faixas de renda.

3.3 CARTOGRAFIA DA EXPANSÃO URBANA NA REGIÃO METROPOLITANA DE CAMPINAS

Os resultados da pesquisa evidenciam a dinâmica de urbanização e expansão urbana na RMC e revelam importantes diversidades do processo em sua intensidade ao longo do período analisado e nos diferentes espaços que conformam a região. Como se pode observar na Tabela 2, a área urbanizada total na RMC apresentou intenso crescimento no último cinquentenário (sobretudo até a década de 1990), aumentando de aproximadamente 171 km² em 1965 para 928,39 km² em 2015. A expansão mais veloz ocorreu entre 1979 e 1989, período em que várias das manchas urbanas municipais começam a se aproximar e a maior parte dos usos rurais das terras situadas entre elas foram suprimidos, com as glebas sendo mantidas em situação de “pousio social”. Na maioria dos municípios, as áreas urbanizadas se expandiram sobre terras já desocupadas ou em substituição a culturas de café, cana-de-açúcar e citros.

Em relação aos municípios, cabe destacar as seguintes características da dinâmica espacial: a) grande crescimento das áreas urbanizadas de Campinas, Americana, Paulínia e Sumaré em praticamente todo o período; b) expansão urbana expressiva, nas décadas de 1970 e 1980, nos municípios que passariam a abrigar amplas áreas condominiais e loteamentos para as classes de alta renda, casos de Valinhos, Vinhedo e Itatiba; c) expansão intensa em Indaiatuba a partir dos anos 1970 até a década de 1990, impulsionada pela instalação de diversas unidades industriais em seu território após a implantação do Aeroporto de Viracopos, na porção sul de Campinas, e; d) intensificação da expansão urbana nas cidades de menor porte populacional a partir dos anos 1990, como Artur Nogueira, Engenheiro Coelho e Santo Antônio de Posse (Cf. Tabela 2).

Tabela 2 - Áreas urbanizadas nos municípios da Região Metropolitana de Campinas (1965-2015)

Município	Área urbanizada (km ²)					
	1965	1979	1989	2001	2010	2015
Americana	16,16	27,73	47,64	57,58	62,82	64,14
Artur Nogueira	0,67	2,00	4,60	13,06	14,76	16,13
Campinas	92,06	146,95	228,16	266,88	279,66	291,79
Cosmópolis	2,41	6,15	9,94	12,80	14,05	20,07
Engenheiro Coelho	0,27	0,40	2,03	5,52	6,16	6,78
Holambra	*	0,98	4,15	5,46	6,67	7,88
Hortolândia	6,79	8,96	31,35	39,15	40,05	40,40
Indaiatuba	9,34	28,72	47,42	63,49	65,97	82,48
Itatiba	2,28	9,28	35,32	44,92	45,62	47,96
Jaguariúna	1,16	3,90	13,85	20,41	22,36	24,89
Monte Mor	0,87	0,84	15,73	16,91	18,99	19,13
Morungaba	1,18	1,40	2,47	2,80	3,86	3,99
Nova Odessa	2,25	4,52	11,93	16,25	20,12	20,55
Paulínia	3,88	14,49	29,14	41,52	46,96	52,31
Pedreira	3,30	5,13	9,37	12,85	13,76	13,76
Santa Bárbara d'Oeste	3,94	21,18	33,99	37,40	40,95	46,15
Santo Antônio de Posse	1,25	1,52	4,75	8,13	8,69	9,93
Sumaré	15,70	25,18	43,19	53,67	61,17	63,53
Valinhos	7,70	28,19	44,43	54,62	54,77	56,46
Vinhedo	1,76	17,58	27,01	36,48	39,28	40,06
Total RMC	172,97	355,10	646,47	807,10	862,81	928,39

*Não identificada.

A Figura 1 apresenta a cartografia da dinâmica espaço-temporal das áreas urbanizadas na RMC. Pode-se observar que em 1965 as maiores manchas urbanas pertenciam aos dois principais centros econômicos da região – Campinas e Americana –, superando em muito as áreas urbanizadas dos demais municípios. Naquele momento, já havia uma ocupação urbana densa em uma área correspondente ao atual centro metropolitano, delimitada aproximadamente pela Via Anhanguera (sul e sudeste), a área da atual Av. Norte-Sul a leste, a Lagoa do Taquaral e o bairro Jardim Guanabara (norte) e Av. Lix da Cunha até a indústria Bosch. A sudoeste do centro metropolitano havia dezenas de loteamentos, implantados, segundo Miranda (2002), desde os anos 1940, com ocupação rarefeita ou nula, além de algumas glebas em parcelamento. Todas estas áreas aparecem “isoladas” do tecido urbano contínuo, entremeadas a várias glebas sem ocupação, evidenciando o intenso processo de especulação fundiária em vigor.

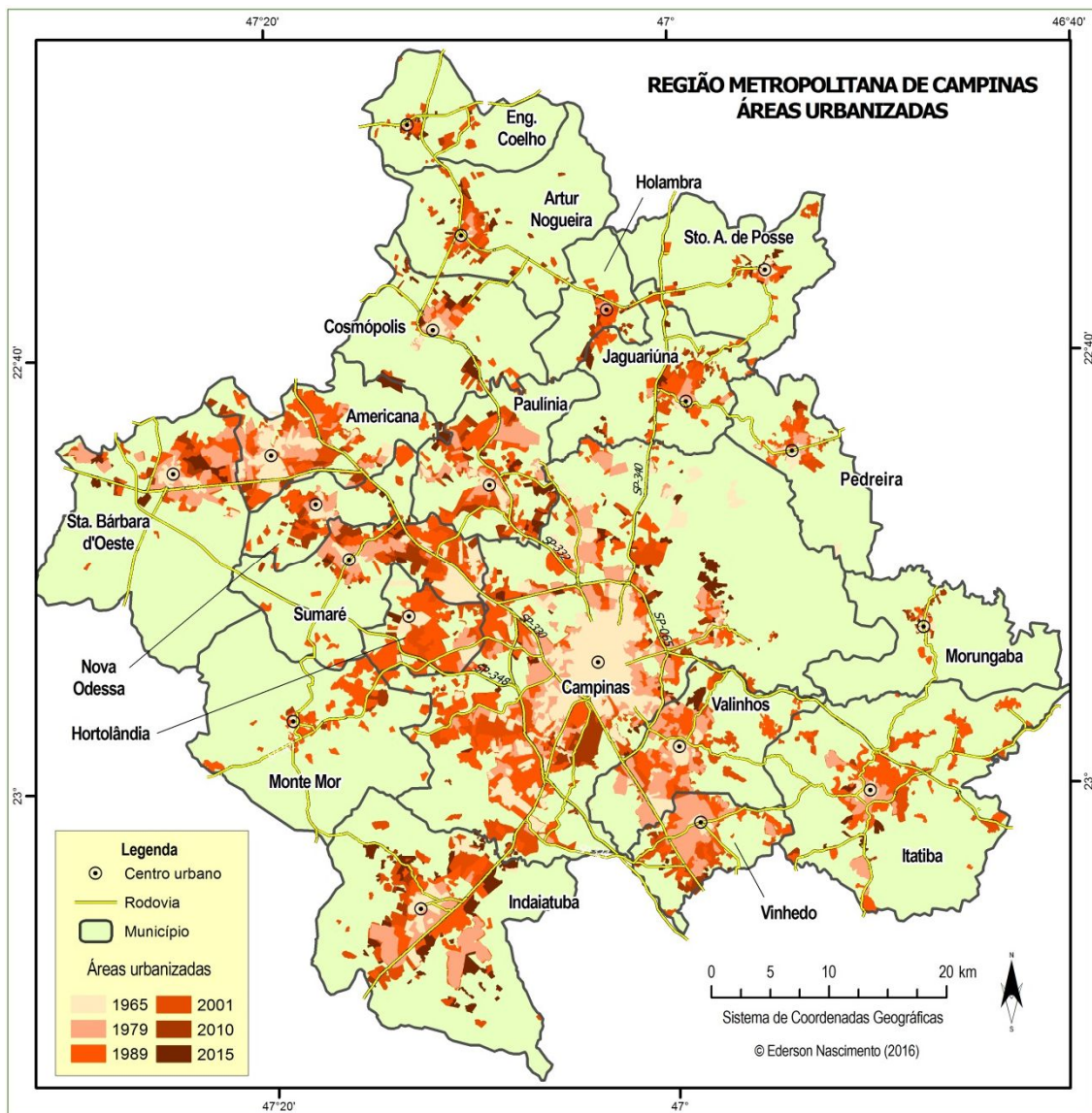


Figura 1 – Evolução das áreas urbanizadas na RMC (1965-2015)

É importante registrar que a partir da década de 1950,

[...] o padrão de crescimento urbano de Campinas passou a se consolidar de maneira segregada. O intenso processo de valorização imobiliária expulsou a população mais pobre, que se deslocou para áreas mais distantes, processo sancionado pelas ações e omissões do poder público, seja pela aprovação de loteamentos, seja pela aprovação de normas urbanísticas e, também, pela implantação de infraestrutura urbana (MIRANDA, 2002, p. 52).

Por sua vez, em praticamente todos os municípios mais afastados da área central de Campinas, a área urbanizada era constituída por pequenas extensões territoriais correspondentes ao núcleo urbano central com alguns bairros em suas imediações (Figura 1).

Outras características importantes da mancha urbana de 1965 são: a) tendência de conurbação entre as áreas urbanizadas na porção de Campinas nas

proximidades da Via Anhanguera, especialmente em direção a Sumaré, com a presença de áreas industriais e armazéns às margens da rodovia, além de loteamentos em suas proximidades; b) presença de núcleos urbanizados dispersos em Indaiatuba, Pedreira e Paulínia, correspondendo, no caso do último, a áreas industriais (Rhodia e Bresler) e, no caso dos dois primeiros, a loteamentos e glebas em processo de parcelamento (Cf. Figura 1).

Nos anos 1980, a expansão urbana consolida dois padrões de organização espacial em zonas distintas, os quais representam duas faces socialmente contraditórias do processo de produção do espaço urbano-metropolitano na região. Por um lado, prossegue a urbanização precária e excludente no quadrante sudoeste da RMC, estendendo-se agora até Monte Mor. Neste município, assim como em Sumaré (distrito de Nova Veneza) e Hortolândia, ocorre a consolidação de áreas residenciais em conurbação com a cidade de Campinas, porém afastadas das áreas urbanizadas dos respectivos distritos sede, fragmentando o tecido urbano naqueles municípios do entorno metropolitano. Trata-se de um espaço conurbado cujo padrão periférico de ocupação – com concentração de segmentos populacionais com baixos rendimentos e apresentando graves problemas de infraestrutura e demandas sociais – claramente deriva das carências habitacionais do município-sede (CAIADO, 2002; NEGREIROS; TEIXEIRA, 2002).

Por outro lado, no quadrante sudeste, acelera-se a urbanização de chácaras e fazendas para a implantação de áreas residenciais destinadas às classes de alta renda (incluindo Itatiba e o distrito de Sousas, no leste de Campinas), muitas das quais fechadas (FREITAS, 2008). Permanece, contudo, a retenção de glebas com fins especulativos, especialmente em Campinas, Valinhos, Sumaré e Monte Mor. Na porção setentrional da região, algumas cidades também apresentaram expressiva expansão de suas áreas urbanizadas, casos de Jaguariúna, Pedreira, Cosmópolis e Artur Nogueira, refletindo a dispersão regional da população resultante da busca por habitação e custo de vida mais baratos, em comparação com a sede regional e municípios do entorno (Cf. Figura 1).

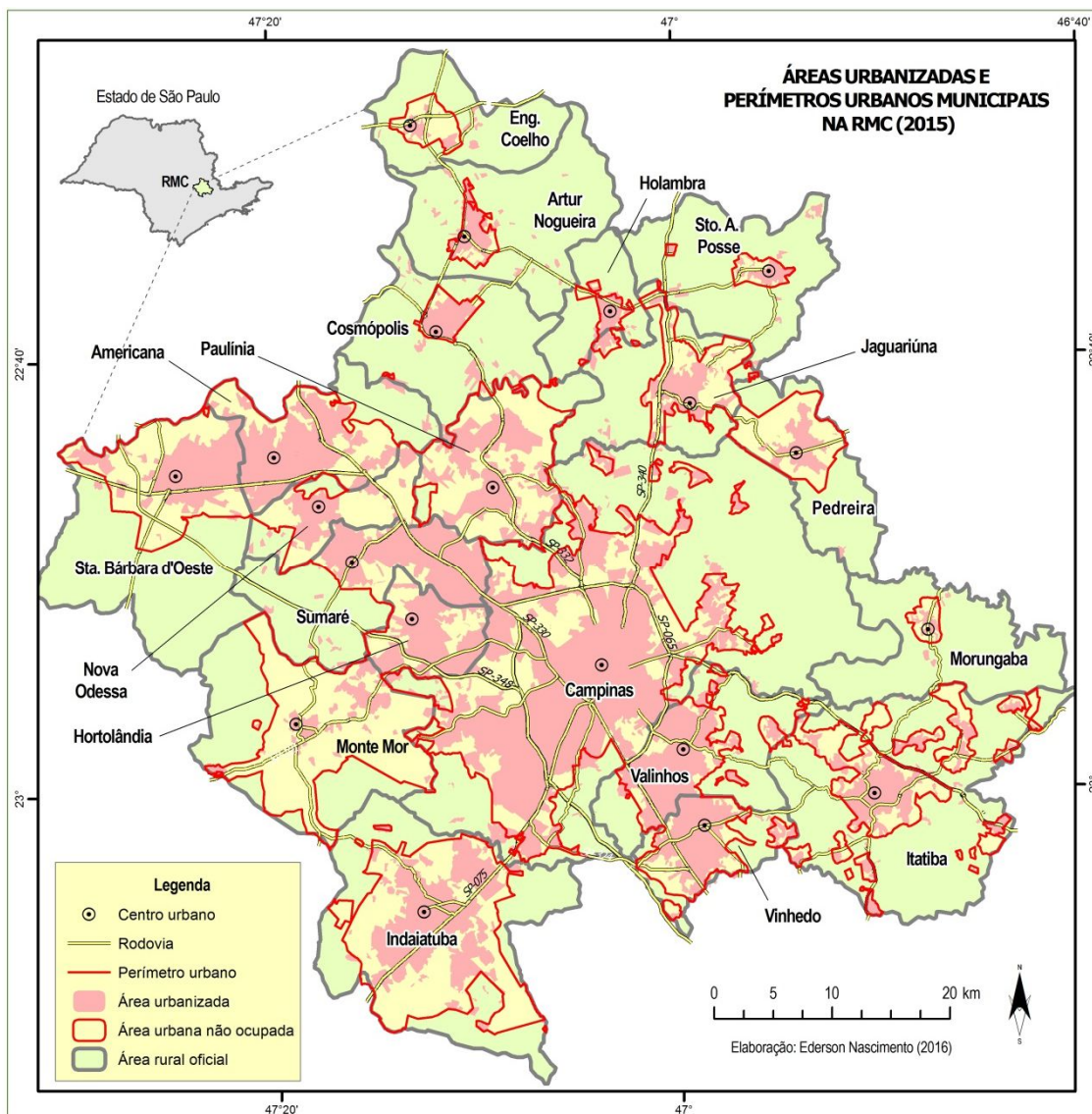
Nas duas décadas seguintes, a expansão se dá em praticamente todos os municípios da região com a implantação de loteamentos. O destaque, porém, cabe à proliferação de condomínios residenciais e loteamentos fechados, que passam a ser implantados na maioria dos municípios da região, acentuando a segregação social em escalas metropolitana e intraurbana (CUNHA et al., 2006; PIRES, 2007). Destaca-se também a instalação de grandes empreendimentos comerciais e multiuso nas principais avenidas e nas proximidades dos principais eixos viários da região, especialmente na Via Anhangüera e no trecho de Campinas da rodovia Dom Pedro I. A implantação destes grandes equipamentos de consumo tem ocasionado um crescimento exponencial da circulação de pessoas entre diferentes municípios da RMC, tanto para trabalho como para consumo, o que amplia a escala do cotidiano social para uma dimensão cada vez mais supramunicipal e metropolitana (REIS, 2006).

Finalmente, em 2015, o espaço urbano-metropolitano aparece consolidado em um padrão disperso de urbanização. Há avançada conurbação ligando os

espaços urbanos de pelo menos onze municípios, em três vetores: de Santa Bárbara d'Oeste a Americana pela rodovia SP-304; deste a Vinhedo pela Via Anhanguera, e prosseguindo para a região de Jundiaí; e, partindo de Campinas pela SP-075 em direção a Indaiatuba, pela SP-332 rumo a Paulínia e seguindo a SP-101 por Hortolândia e Monte-Mor. De outra parte, em vários municípios aprofunda-se a fragmentação do tecido urbano com o expressivo aumento do número de áreas urbanizadas em descontinuidade com as malhas urbanas contínuas (Cf. Figura 1). Na maioria dos municípios – exceção feita a Cosmópolis e Monte Mor –, tais espaços correspondem a condomínios residenciais e loteamentos fechados.

Cabe salientar que a expansão das áreas urbanizadas foi acompanhada e incentivada por sucessivas ampliações dos perímetros urbanos promovidas por administrações municipais, em praticamente toda a RMC. Examinando a Figura 2, constata-se a presença, em todos os municípios da região, de áreas não urbanizadas dentro dos limites do perímetro urbano³, sendo as maiores em Monte Mor, Indaiatuba, Paulínia, Santa Bárbara d'Oeste e Pedreira. Em Campinas também podem ser observadas algumas grandes áreas desocupadas a oeste, nordeste e sudeste do centro principal. Destaca-se o caso de Itatiba, onde a área urbanizada do município, constituída pelo tecido urbano principal e por diversos outros fragmentos, é acompanhada pelo perímetro urbano oficial, ampliado em 2011 para acomodar as áreas dispersas, a maioria delas condomínios e chácaras com infraestrutura urbana.

³ As áreas urbanas oficiais na RMC totalizam cerca de 1.641,36 km², 77% superior à soma das áreas urbanizadas em 2015, que, como vimos, é de 928,39 km².



4. REFLEXÕES FINAIS

Neste ensaio, problematizou-se a temática da expansão horizontal urbana e a contribuição da metodologia de mapeamento para a análise do processo, partindo da experiência realizada para a Região Metropolitana de Campinas. Utilizando-se de procedimentos geocartográficos em SIG, procurou-se caracterizar o crescimento dos tecidos urbanos nos municípios, contextualizando-o no âmbito das condicionantes da urbanização da região. Evidenciou-se a intensa produção de novas áreas urbanizadas a partir da segunda metade do século XX, o que expressa, antes de tudo, o papel de destaque que a região historicamente tem ocupado como a mais próspera do interior paulista, com importantes base econômica (tanto industrial, quanto agrícola e terciária) e dinâmica populacional.

É importante salientar que a rápida expansão urbana não consiste em si em um problema socioespacial, porém a organização espacial urbana originada neste contexto o é se a dinâmica de crescimento físico das cidades for conduzida

privilegiando-se a especulação imobiliária e a criação/apropriação privada de valor a partir do espaço construído, em detrimento dos interesses coletivos de usufruto do espaço urbano. No caso da região em análise, assim como na maior parte das cidades e aglomerações urbanas brasileiras, os interesses privatistas têm prevalecido em tal processo, amparados pela ação/omissão do poder público. Verifica-se atualmente a consolidação de um tecido urbano-metropolitano articulado, inclusive com avançada conurbação entre onze cidades, porém bastante disperso, o qual se notabiliza por apresentar grandes discontinuidades e núcleos com baixa densidade de ocupação, além de acentuada segregação socioespacial.

É fundamental que o crescimento das cidades seja pensado a partir da implementação de políticas de planejamento e gestão urbanas integradas em âmbito regional, que possam, a partir de diretrizes coordenadas, promover um ordenamento espacial mais adequado à maior parcela da população urbana, priorizando o bem estar coletivo em detrimento da produção corporativa e especulativa do espaço urbano. Neste sentido, a produção do conhecimento sobre a realidade espacial urbana – incluindo-se o uso das geotecnologias como recurso de apoio a isto, quando é o caso – e sua difusão, especialmente para “além dos muros” das universidades, certamente pode contribuir para maior esclarecimento e empoderamento popular para atuar em defesa de tais objetivos.

REFERÊNCIAS

BAENINGER, Rosana. **Espaço e tempo em Campinas: migrantes e a consolidação do polo industrial paulista**. Campinas: CMU, 1996.

_____. Região Metropolitana de Campinas: expansão e consolidação do urbano paulista. In: HOGAN, Daniel J. (Org.). **Migração e ambiente nas aglomerações urbanas**. Campinas: NEPO, Ed. UNICAMP, 2001. p. 319-348.

BOOTH, Bob et al. **Editing in ArcMap™**. ESRI: Redlands, 2002.

CAIADO, Maria C. S. Município de Monte Mor. In: CANO, Wilson; BRANDÃO, Carlos A. (Coords.). **A Região Metropolitana de Campinas: urbanização, economia, finanças e meio ambiente**. Campinas: Ed. UNICAMP, v. 1, 2002. p. 407-472.

CAIADO, Maria C. S.; PIRES, Maria C. S. Campinas metropolitana: transformações na estrutura urbana atual e desafios futuros. In: CUNHA, José M. P. da (Org.). **Novas metrópoles paulistas: população, vulnerabilidade e segregação**. Campinas: NEPO, Ed. UNICAMP, 2006. p. 274-304.

_____; _____. Expansão recente na Região Metropolitana de Campinas: dispersão e novas formas urbanas. In: REIS, Nestor G.; TANAKA, Marta S. **Brasil: estudos sobre a dispersão urbana**. São Paulo: FAU/USP, 2007. p. 81-112.

CÂMARA, Gilberto; MEDEIROS, José S. de. Princípios básicos em Geoprocessamento. In: ASSAD, Eduardo D.; SANO, Edson E. (Eds.) **Sistema de Informações Geográficas: aplicações na agricultura**. 2. ed. Planaltina: Embrapa-CPAC, 1998. p. 3-12.

CAMPOS FILHO, Cândido Malta. **Cidades brasileiras: seu controle ou o caos**. São Paulo: Nobel, 1989.

CUNHA, José M. P. da et al. Expansão metropolitana, mobilidade espacial e segregação nos anos 90: o caso da RM de Campinas. In: CUNHA, José M. P. da (Org.). **Novas metrópoles paulistas: população, vulnerabilidade e segregação**. Campinas: NEPO, Ed. UNICAMP, 2006. p. 337-364.

FERNANDES, Ana C. A.; BRANDÃO, Carlos A.; CANO, Wilson. A Região Metropolitana de Campinas: análise integrada. In: CANO, Wilson; BRANDÃO, Carlos A. (Coords.). **A Região Metropolitana de Campinas: urbanização, economia, finanças e meio ambiente**. Campinas: Unicamp, v. 2, 2002. p. 395-472.

FREITAS, Eleusina L. H. **Loteamentos fechados**. São Paulo, 2008, 203 f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo), FAU/USP, 2008.

GONÇALVES, Maria F.; SEMEGHINI, Ulysses C. Uma metrópole singular. In: FONSECA, Rinaldo B.; DAVANZO, Áurea M. Q.; NEGREIROS, Rovena (Orgs.). **Livro verde: desafios para a gestão da Região Metropolitana de Campinas**. Campinas: IE/UNICAMP, 2002. p. 27-51.

HARVEY, David. **A justiça social e a cidade**. São Paulo: Hucitec, 1980.

MARICATO, Erminia. **Para entender a crise urbana**. São Paulo: Expressão Popular, 2015.

MAUTNER, Yvonne. A periferia como fronteira de expansão do capital. In: DEÁK, Csaba; SCHIFFER, Sueli R. (Orgs.). **O processo de urbanização no Brasil**. São Paulo: Edusp, 1999, p. 245-259.

MIRANDA, Zoraide A. I. A incorporação de áreas rurais às cidades: um estudo de caso sobre Campinas, SP. Campinas, 2002, 300f. Tese (Doutorado em Economia Aplicada), Instituto de Economia, UNICAMP, 2002.

NASCIMENTO, Ederson. **As desigualdades socioespaciais urbanas numa metrópole interiorana: uma análise da Região Metropolitana de Campinas (SP) a partir de indicadores de exclusão/inclusão social**. Campinas, 2013, 243 p. Tese (Doutorado em Geografia), Instituto de Geociências, UNICAMP, 2013.

_____. Região Metropolitana de Campinas (SP): cinco décadas de expansão urbana. **Boletim Campineiro de Geografia**, Campinas, v. 6, n. 1, p. 67-91, 2016.

NASCIMENTO, Ederson; MATIAS, Lindon F. Expansão urbana e desigualdade socioespacial: uma análise da cidade de Ponta Grossa (PR). **RAÍE GA**, Curitiba, n. 23, p. 65-97, 2011.

NEGREIROS, Rovená; TEIXEIRA, Marina P. Município de Hortolândia. In: CANO, Wilson; BRANDÃO, Carlos A. (Coords.). **A Região Metropolitana de Campinas: urbanização, economia, finanças e meio ambiente**. Campinas: Ed. UNICAMP, v. 1, 2002. p. 283-309.

PIRES, Maria C. S. **Morar na metrópole: expansão urbana e mercado imobiliário na Região Metropolitana de Campinas**. Campinas, 2007, 178f. Tese (Doutorado em Geografia), Instituto de Geociências, UNICAMP, 2007.

PIRES, Maria C. S.; SANTOS, Sarah M. M. Evolução da mancha urbana. In: FONSECA, Rinaldo; DAVANZO, Áurea M. Q.; NEGREIROS, Rovená (Orgs.). **Livro verde: desafios para a gestão da Região Metropolitana de Campinas**. Campinas: Instituto de Economia, UNICAMP, 2002. p. 53-74.

REIS, Nestor G. **Notas sobre urbanização dispersa e novas formas de tecido urbano**. São Paulo: Via das Artes, 2006.

RIBEIRO, Luiz César de Queiroz. **Dos cortiços aos condomínios fechados: as formas de produção da moradia na cidade do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1997.

ROCHA, César Henrique Barra. **Geoprocessamento: tecnologia transdisciplinar**. Juiz de Fora: Ed. do autor, 2002.

RUFINO, Maria B. C. Um olhar sobre a produção do PMCMV a partir de eixos analíticos. In: AMORE, Caio; SHIMBO, Lúcia Z.; RUFINO, Maria B. C. (Orgs.). **Minha casa... E a cidade?** Avaliação do Programa Minha Casa Minha Vida em seis estados brasileiros. Rio de Janeiro: Letra Capital, pp. 51-70.

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

_____. **A natureza do espaço**. São Paulo: EDUSP, 2002.

SINGER, Paul. O uso do solo urbano na economia capitalista. In: MARICATO, Ermínia (Org.). **A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial**. 2. ed. São Paulo: Alfa-Ômega, 1982. p. 21-36.

SPOSITO, Maria E. B. **O chão em pedaços**: urbanização, economia e cidades no estado de São Paulo. Presidente Prudente, 2004, 508 f. Tese (Livre Docência), Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, 2004.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel, FAPESP, Lincoln Institute, 1998.

ZEILER, Michael. **Modeling our World**. Readlands: ESRI, 1999.

Abstract: This paper discusses the theme of urban horizontal expansion and the importance of the mapping methodology, supported by the use of geoprocessing, for the analysis of that spatial process. As empirical research, it presents the mapping and analysis of urban expansion in the municipalities of the current Metropolitan Region of Campinas, State of São Paulo, Brazil.

Keywords: urbanization; urban expansion; mapping; geoprocessing.

**NOTAS SOBRE OS IMPACTOS DA CONSTRUÇÃO DA
RODOVIA FERNÃO DIAS NO ESPAÇO INTRAURBANO DE
ALFENAS (MG), EM MEADOS DO SÉCULO XX**

Gil Carlos Silveira Porto

NOTAS SOBRE OS IMPACTOS DA CONSTRUÇÃO DA RODOVIA FERNÃO DIAS NO ESPAÇO INTRAURBANO DE ALFENAS (MG), EM MEADOS DO SÉCULO XX

Gil Carlos Silveira Porto

Universidade Federal de Alfenas (MG)

Alfenas – Minas Gerais

Resumo: A ampliação da rede rodoviária brasileira e mineira ocorreu num contexto de maior participação do Estado na implementação de políticas públicas de infraestrutura, bem como de maior internacionalização da economia nacional. A flexibilidade do transporte rodoviário integrou ainda mais localidades distantes à capital do estado, Belo Horizonte, ampliando assim as trocas entre elas e favorecendo a urbanização, os fluxos migratórios entre lugares e, em certa medida, o crescimento vegetativo de muitas localidades. O presente escrito tem por objetivo principal identificar possíveis transformações espaciais pelas quais passou a cidade de Alfenas com a expansão da malha rodoviária no estado, sobretudo, após o começo da construção da Rodovia Fernão Dias na década de 1950. Dentre os resultados obtidos, identificaram-se transformações na paisagem urbana (e regional) com a chegada dos automóveis e suas consequências no modo de vida da população e nos fluxos de informações, pessoas e mercadorias.

Palavras-chaves: rodoviarismo; Alfenas-MG; transformações socioespaciais

1. INTRODUÇÃO

Nas três primeiras décadas do século XX, o transporte ferroviário brasileiro começou a sofrer a concorrência do transporte automotivo. Embora a malha ferroviária nacional continuasse a ser ampliada, problemas como a obsolescência do sistema de bitolas e os atrasos na execução dos projetos de ampliação ou construção de novos trechos passaram a comprometer o funcionamento de muitas linhas, gerando na população usuária insatisfação e descrédito em relação ao serviço oferecido pelas empresas de trem. Além disso, fatores internacionais foram decisivos para a diminuição dos investimentos no transporte ferroviário: os interesses das corporações vinculadas ao aço, à borracha, ao cimento e ao petróleo nos Estados Unidos influíram na opção pelo transporte rodoviário no Brasil (MATOS & SILVA, 2008, p. 38). Paralelamente, “os processos de urbanização tornaram-se mais densos e as novas tecnologias propiciaram uma expansão inusitada dos assentamentos humanos, em meio a uma série de novidades com a modernização das cidades e dos costumes” (Ibid., 2008).

A ampliação da rede rodoviária brasileira e mineira ocorreu num contexto de maior participação do Estado na implementação de políticas públicas infraestruturais, bem como de maior internacionalização da economia nacional. A flexibilidade do transporte rodoviário integrou ainda mais localidades distantes a Belo Horizonte, ampliando, assim, as trocas entre elas e favorecendo a urbanização,

os fluxos migratórios entre lugares e, em certa medida, o crescimento vegetativo de muitas localidades.

O presente artigo tem como objetivo principal identificar possíveis transformações espaciais pelas quais passaram localidades sul-mineiras com a expansão da malha rodoviária no estado, sobretudo após o começo da construção da Rodovia Fernão Dias, na década de 1950. Analisamos o caso de Alfenas, importante localidade sul-mineira que se despontou como centralidade desde o final do século XIX, com a chegada da ferrovia. O estudo procurou discutir os desdobramentos do rodoviarismo no espaço intraurbano alfenense, no momento de transição das ferrovias para as rodovias.

As técnicas de pesquisa utilizadas abrangeram desde a análise de documentos históricos municipais, passando pelos recenseamentos, até textos e fotografias que ofereceram informações que permitiram recompor a paisagem passada da cidade no período pesquisado. A investigação foi realizada de forma descritiva e crítica, identificando os reflexos do desenvolvimento do capitalismo naquele momento, analisado a partir das especificidades regionais e locais. Dentre os resultados obtidos inicialmente, identificam-se poucas transformações ocorridas na paisagem urbana alfenense a partir da construção da Rodovia Fernão Dias, assim como poucos sinais desse fato no modo de vida da população e nos fluxos de informações, pessoas e mercadorias, que, pelo visto, já existiam mesmo antes do asfalto.

2. IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA RODOVIÁRIO NO BRASIL

As primeiras iniciativas de construção de vias carroçáveis datam do Brasil Colônia, quando expedições técnicas esquadrihavam o interior, no século XIX. Dos caminhos simples, do bandeirantismo, às rodovias pavimentadas, usadas pelas novas correntes migratórias, foram percorridos mais de três séculos. Neste intercurso, os meios de transporte passaram por sucessivas mudanças e, em certa medida, adequaram-se às singularidades regionais, resultado da interiorização do povoamento e das principais atividades produtivas, conjugadas aos interesses da metrópole, entre outros motivos.

Xavier (2005, pp. 329-330), ao considerar o modelo de transporte rodoviário no Brasil, identificou três períodos em seu desenvolvimento. O primeiro momento ocorreu entre a segunda metade do século XIX e os anos de 1930, quando teria acontecido uma integração parcial do território; o segundo se estendeu entre a Segunda Guerra Mundial e o início da década de 1960, e foi marcado pela mecanização e integração do território e pela criação de um mercado nacional unificado; e o terceiro, que se iniciou em 1964, se estende aos dias atuais, embalado pelo processo de internacionalização da economia brasileira.

As primeiras rodovias brasileiras foram planejadas na primeira década do século XX, e seus idealizadores tinham como propósito inicial interligar a capital federal às capitais estaduais, que deveriam convergir para pontos de entroncamento

ferroviário ou portuário. Muitas dessas vias eram executadas por políticos e empreendedores locais e, diferentemente das estradas de ferro, tinham o papel de conectar lugarejos a cidades com certa primazia no contexto regional. Também tiveram papel decisivo na difusão do rodoviarismo no país os clubes automobilísticos, que pressionavam o Estado, exigindo estradas adequadas para servir aos seus carros de passeio (COSTA et al. 2001, p. 40). Um marco importante na geografia dos transportes nacionais foi a criação dos primeiros planos rodoviários, na década de 1920, e do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (Dner), no ano de 1937. Antes dessa fase, as estradas de rodagem recebiam poucos investimentos e eram usadas para viagens curtas, ao passo que as ferrovias interligavam pontos mais distantes no território e estavam a serviço de uma economia agroexportadora, vinculada aos propósitos das oligarquias provinciais e locais.

Com a chegada de Getúlio Vargas ao poder, com a Constituição de 1934 e o início do Estado Novo, o aparelho público modernizou-se, novos instrumentos de gestão foram incorporados e ampliou-se a intervenção do Estado na economia. É dessa época a criação de organismos oficiais, a maioria deles embrião de órgãos e empresas estatais que permanecem até os dias de hoje. Na década de 1940, por exemplo, criou-se o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), justificado pela necessidade de obter informações estatísticas confiáveis, que permitissem a concretização das políticas públicas em vias de efetivação (COSTA, 1988). Embora Vargas tenha, por questões políticas, retirado o tema das rodovias do discurso governamental e demonstrado a preferência pela multimodalidade, foi nesse decênio que as novas condições técnicas permitiram a ampliação da rede rodoviária nacional (COSTA et al., 2001, p. 46).

Merecem atenção nesse tópico as políticas implementadas por Eurico Gaspar Dutra, que governou o Brasil entre 1946 e 1951, e que objetivavam consolidar o transporte rodoviário como o principal do país. Em seu governo, foi iniciada a construção de três importantes troncos rodoviários nacionais, todos partindo da então capital da República: a Rio-Bahia, a Rio-São Paulo e a Rio-Belo Horizonte. Também é desse período a criação da Companhia de Desenvolvimento dos Vales do São Francisco e do Parnaíba (Codevasf, 1948) e do Banco de Crédito da Amazônia (1950). Em 1951, com o retorno de Vargas à presidência, foram criadas a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), em Volta Redonda, no Rio de Janeiro, a Eletrobras, a Petrobras e o Banco do Nordeste.

Com a eleição de Juscelino Kubitschek, o projeto de modernização do país continuou. Seu Plano de Metas (1956-1961) foi, para alguns estudiosos, a mais sólida decisão consciente em prol da industrialização do país. Os investimentos foram destinados à montagem de diferentes tipos de indústrias, à construção de Brasília e à construção de infraestrutura de transporte integrando os diferentes (e distantes) pontos do território nacional. Os investimentos em transportes concentraram-se principalmente na abertura de estradas de penetração, que, por sua vez, expandiriam o povoamento e a fronteira agrícola nas regiões Centro-Oeste e Norte do país (aí nascem os projetos de colonização e as rodovias Belém-Brasília e

Brasília-Acre). Essa orientação articulava-se com a política de atração de indústrias automobilísticas estrangeiras, com a criação do Grupo Executivo da Indústria Automobilística (Geia), em 1956, para ampliar o consumo de carros de passeio: as rodovias planejadas até ali eram orientadas, sobretudo, pelo transporte de cargas. Entre 1930 e 1950, a frota de automóveis cresceu aproximadamente 96%, enquanto a de caminhão ultrapassou a cifra de 200% (COSTA et al., 2001, p. 53). Segundo Paula (2010, p. 144), o fator que justificou a política de transporte implementada por Juscelino foi o interesse das montadoras, das multinacionais do petróleo e da borracha e dos empresários nacionais, sobretudo os empreiteiros.

Também é da segunda metade do século XX a construção de diversas infraestruturas de circulação que interligaram as regiões entre si, e estas com a Região Concentrada do país (SANTOS & SILVEIRA, 2005, p. 65): a rede rodoviária brasileira passa de 302.147 quilômetros, em 1952, para 1.657.769 quilômetros, em 1995, sendo o maior crescimento na década de 1970.

A consolidação do sistema técnico-rodoviário manteve estreita relação com o desenvolvimento da industrialização de países periféricos, como o Brasil. No caso brasileiro, e mineiro, os aspectos condicionantes dessa nova estrutura que nascia se associavam com parte do capital proveniente da cafeicultura, a chegada de migrantes estrangeiros - que imprimiu no território modelos de produtividade mais dinâmicos -, o aumento da participação de grupos locais e o ambiente de paz interna vivido pelo país naquele momento.

3. DINÂMICA SOCIOECONÔMICA DE ALFENAS ANTES E DURANTE A CONSTRUÇÃO DA RODOVIA

É fato que, na maior parte do século XX, a cidade de Alfenas se posicionou na rede urbana brasileira mais pela conexão dos trilhos que pelas estradas e/ou rodovias. De acordo com Eugenio (2015, p. 6), os “trilhos alcançaram o município de Alfenas em 1897, no distrito de Gaspar Lopes (Estrada de Ferro Muzambinho, criada em 1892 e incorporada pela Estrada de Ferro Minas-Rio em 1908)”. Em 1928, uma nova estação foi inaugurada, mas desta vez no centro da cidade, provocando impactos na paisagem local e se constituindo como incentivo ao crescimento urbano.

Uma observação atenta às interações espaciais que Alfenas manteve, desde o advento da ferrovia até sua integração nacional pela Rodovia Fernão Dias, mostrará que os alfenenses sempre se comunicaram mais com as cidades de São Paulo e Rio de Janeiro do que com a capital estadual, Belo Horizonte. Essa condição aparece num artigo publicado por Silva (1940) na *Revista Brasileira de Geografia*, que mostra, por meio da figura 1, retirada desse artigo, uma extensa área sul-mineira atraída pela capital paulista. As estradas representadas na figura por duas linhas paralelas são estaduais, e aquelas representadas por uma linha são obras dos municípios. O autor do mapa não localizou a cidade de Alfenas, que se situa entre Machado e Paraguaçu, mas é provável sua localização em algum ponto entre as duas cidades situado na área representada pela circunferência vermelha, conforme se

observa no mapa. Alfenas se articulava a Poços de Caldas, que, por sua vez, se conectava a São Paulo; fluxos entre essas localidades se estabeleciam, sobretudo durante as férias, período em que grandes levas de paulistanos se dirigiam para Poços a fim de aproveitar suas fontes hidrotermais.



Figura 1: Sul de Minas, rede de estradas, final da década de 1940.
Fonte: Silva, 1940.

Na sequência, apresentaremos alguns indicadores que possibilitarão contextualizar a dinâmica da cidade durante a mudança do modal de transporte ferroviário para o viário no sul de Minas.

O primeiro indicador refere-se ao crescimento populacional do município em análise entre 1940 e 1960. Nesse ínterim, houve um incremento de quase 9 mil residentes na unidade municipal alfenense, enquanto no município de Varginha o acréscimo foi de quase 13 mil moradores (usamos como referência comparativa o município de Varginha, uma vez que sua posição geográfica é relativamente próxima à Rodovia Fernão Dias (cerca de 25 km), logo, teria sentido o impacto da construção da rodovia num espaço de tempo menor do que em Alfenas, que dista da BR-381 cerca de 93 km.). Outra variável incorporada nos recenseamentos feitos a partir de 1950 foi a população residente nas vilas e cidades. Assim, o continente populacional da cidade de Alfenas passou de 9.481, em 1950, para 16.874, em 1960. Ou seja: de uma taxa de urbanização de 46,69%, o município alcança 64,43%, em dez anos. Cabe ressaltar que o Brasil chegou a um patamar semelhante somente no começo dos anos 80, quando sua taxa de urbanização se elevou para 68,86%.

O segundo aspecto analisado refere-se à presença de estabelecimentos varejistas/atacadistas no município. Os censos de 1940, 1950 e 1960 registraram, respectivamente, 101, 126 e 215 negócios varejistas e 142, 211 e 350 pessoas ocupadas em cada um desses momentos. O aumento considerável desse tipo de venda pode estar associado à maior inserção de Alfenas no contexto sub-regional, que teria passado a atender a cada vez mais localidades próximas, graças à maior acessibilidade entre elas, mas pode também refletir a diminuição do número de

negócios atacadistas no período aqui considerado. Enquanto em 1940 o IBGE contabilizou 39 lojas de venda a atacado, nos censos de 1950 e 1960 esse número caiu para 7 e 15, respectivamente.

O terceiro e último aspecto quantitativo observado indica a importância da cidade na oferta de serviços e de atividades de transformação; no final da década de 1960, existiam 143 estabelecimentos de serviços em Alfenas, que agregavam 289 pessoas, entre proprietários, sócios, familiares e empregados. Também nesse período, o IBGE identificou 32 espaços que ofereciam serviços de alojamento e alimentação, situação que sugere a existência de uma vida urbana marcada pela presença de visitantes que para a cidade se dirigiam para fins diversos. No que tange à atividade industrial, de transformação, o mesmo recenseamento contabilizou 83 espaços produtivos no município, que agregavam 409 pessoas, das quais 308 eram empregadas. Varginha possuía no mesmo momento 57 pontos de atividade industrial de transformação, que empregavam cerca de 430 trabalhadores, entre proprietários e trabalhadores braçais.

A observação conjunta dos indicadores acima apresentados nos mostra que, em meados do século XX, a cidade de Alfenas apresentava um rápido crescimento demográfico e uma expansão de atividades tipicamente urbanas. O incremento populacional no período pode ser um reflexo da diminuição da taxa de mortalidade, mas também pode estar vinculado ao poder de atração de novos moradores. Essa dinâmica condicionou e/ou refletiu o incremento de atividades de comércio, de transformação e de serviços, como a inauguração do Cine Alfenas (figura 2), em 1943.

Não há consenso quanto à data da chegada de fato do cinema à cidade; enquanto Eugênio (2015) acredita que seu advento foi na segunda metade do século XX, Siqueira Junior (2013) informa que ele foi inaugurado na década de 1950. Aqui, adotamos a data escrita na fotografia que utilizamos como fonte de pesquisa, apresentada acima.



Figura 2: Fachada do primeiro cinema de Alfenas, inaugurado em junho de 1943.

Fonte: Arquivo José Aprelini (1960), da página Fotos Antigas de Alfenas.

Além da chegada do cinema, a presença de novos investimentos se materializaram em objetos técnicos, que indicam a forte centralidade de Alfenas mesmo antes da construção da Rodovia Fernão Dias. A chegada da ferrovia, no final do século XIX, constituiu-se num importante fator estruturante da modernização da cidade. Na primeira metade do século XX, o acesso à energia elétrica e a oferta de água tratada, canalizada e disponibilizada para a população se configuram também como uma novidade moderna. Outras atividades, igualmente, tiveram essa função, como a oferta de serviços bancários e de lazer (em teatro e clubes recreativos) (EUGENIO, 2015). A vinda desses serviços, a ampliação do comércio varejista, a presença de automóveis (figura 3) e a chegada de novos equipamentos urbanos impulsionaram atividades produtivas, símbolos da modernidade que alteraram a paisagem e o modo de vida da população de Alfenas.

Outro indicador da modernidade pela qual passava a cidade se verifica na quantidade de pessoas que possuíam curso superior no final da década de 1930; 64 moradores eram diplomados nesse nível de ensino, possível reflexo da criação de uma faculdade particular, em 1914: a Escola de Farmácia e Odontologia de Alfenas (Efoa), transformada na Universidade Federal de Alfenas em 2005. Sua criação

revela que em Alfenas havia uma elite intelectualizada, sintonizada com a cultura científica da época, ansiosa para inserir sua cidade nos trilhos do progresso pela via da educação universitária e ávida pela afirmação como grupo social esclarecido (EUGÊNIO, 2015, p. 15).



Figura 3: Ponto de taxi na Praça Getúlio Vargas, 1950.

Fonte: Arquivo Wanderley Cesarini (1950), da página Fotos Antigas de Alfenas.

Outro aspecto da centralidade de Alfenas se verifica na presença de imigrantes internacionais e daqueles que conseguiram cidadania brasileira. Em 1940, residiam em Alfenas 115 estrangeiros (dos quais 54 eram italianos) e 41 haviam conseguido se naturalizar brasileiros. A rede migratória na qual se inseria a localidade é uma boa representação da dinâmica urbana da cidade em pelo menos três aspectos: a existência de comunicação com outros centros, a presença de um ambiente atrativo para os que vinham de fora e a possibilidade de incorporação de costumes/práticas diferentes daqueles da sociedade local.

Assim, antes mesmo da construção da Rodovia Fernão Dias, a cidade já se conectava com outras centralidades do país, oferecendo serviços para parte de sua

população, aquela com poder aquisitivo para consumi-los. Ou seja, a construção da rodovia que liga São Paulo a Belo Horizonte pouco alterou a dinâmica da cidade de Alfenas em meados do século XX. Sua dinâmica no período analisado era mais um reflexo das mudanças ocorridas nas décadas anteriores do que advindas propriamente da chegada do asfalto. É provável que a partir de 1959 se tornariam mais presentes no cotidiano da cidade os efeitos da construção da atual BR-381, como a construção do terminal rodoviário, o estabelecimento de linhas regulares entre Alfenas e outras localidades e a abertura de lojas de diferentes concessionárias. 1959 foi o ano de inauguração do trecho (na época inacabado) Belo Horizonte-Pouso Alegre pelo então presidente, Juscelino Kubitschek. Apenas em 1961 a rodovia foi concluída, com a finalização das obras do trecho paulista.

Se, de acordo com Santos (2009, p. 38), somente após a Segunda Guerra Mundial as estradas de ferro, desconectadas na maior parte do país, foram interligadas e se construíram estradas de rodagem, Alfenas já se inseria nesse cenário desde as primeiras décadas do século XX, em função de sua posição na produção e distribuição de café para o Brasil e para o mercado externo.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Quando se iniciou o estudo que resultou neste artigo, defendia-se a tese de que os impactos do projeto e da construção da Rodovia Fernão Dias seriam visíveis na paisagem urbana de Alfenas, antes mesmo de sua inauguração, em 1959. A pesquisa nos mostrou que até a década de 1960 pouco se viu, na referida paisagem, em relação a elementos do projeto político-rodoviarista de integrar o Brasil naquela época. A Alfenas de meados do século XX era muito mais um reflexo da chegada da ferrovia ao município e do desenvolvimento capitalista regional fincado na cafeicultura do que uma cidade que teria transformado sua paisagem imediatamente após a chegada do asfalto.

Assim, o cotidiano da cidade, marcado pela presença de automóveis em sua área central, como se observa em muitas fotografias datadas das décadas de 1940 e 1950, refletia o desejo de modernização da elite econômica local, sustentada pela venda do café no mercado externo, do que propriamente um desdobramento da propagação/construção da estrada que ligaria São Paulo a Belo Horizonte. A rede de estradas de rodagem na qual Alfenas se inseria, o incremento populacional urbano ocorrido no período, a forte presença de estabelecimentos comerciais varejistas e a oferta de serviços de hospedagem, alimentação e ensino superior corroboraram para as novas leituras construídas acerca da chegada dos trilhos e da cafeicultura, identificados na pesquisa, como as principais condicionantes das forças produtivas dinamizadoras da cidade até a década de 1960. É provável que somente a partir desse momento se tornaram mais visíveis no dia a dia e na paisagem da cidade situações e elementos ligados diretamente à inauguração da rodovia e da instalação da Usina Hidrelétrica de Furnas (também no começo da década de 1960); este último empreendimento não foi analisado neste artigo.

Por fim, acredita-se que as mudanças ocorridas em Alfenas em meados do século XX foram impulsionadas pela elite econômica e pela política local e produziram contradições próprias do modo capitalista de produção. É provável que a maioria dos moradores da cidade não se beneficiava do processo de modernização em curso, que refletiu a possibilidade de uma elite agrária acumular riqueza e transformar a paisagem objetivando atender às suas necessidades de classe. Assim, a discussão aqui construída abre novas possibilidades de investigação, que poderão elucidar a maneira pela qual a população pobre de Alfenas se inseria na dinâmica da urbanização e do desenvolvimento do capitalismo em curso. A descoberta dos reais efeitos da inauguração da BR-381 na estrutura e na dinâmica socioeconômica da cidade é também uma possibilidade que se abre a partir dos resultados que aqui apresentamos.

REFERÊNCIAS

APRELINI, José. Disponível em: <http://fotosantigasdealfenas.blogspot.com.br>. Acesso em 04.jun.2016.

CESARINI, Wanderley. Disponível em: <http://fotosantigasdealfenas.blogspot.com.br>. Acesso em 04.jun.2016.

COSTA, Wanderley Messias da. **O Estado e as Políticas Territoriais no Brasil**. São Paulo: Ed. Contexto, 1988.

COSTA, Sérgio; ALONSO, Angela; TOMIOKA, Sérgio. **Modernização Negociada: expansão viária e riscos ambientais no Brasil**. Brasília: Ed. Ibama, 2001.

EUGENIO, Alisson. Urbanização e modernização no sul de Minas Gerais, o caso do município de Alfenas durante a Primeira República. **Revista Eletrônica do Centro Interdisciplinar de Estudos sobre a Cidade**. v. 7, n. 10, jan./ago. 2015. Dossiê História Urbana: a configuração de um campo conceitual. Disponível em: http://www.ifch.unicamp.br/ojs/index.php/urbana_old/article/view/1854. Acesso em 8.dez.2015.

IBGE, **Censos Demográficos**. 1940, 1950 e 1960.

MATOS, Ralfo Edmundo da Silva; SILVA, Amélia Maria da Costa. Transporte automotivo e crises sistêmicas no século XX. **Cadernos do Leste**, Belo Horizonte, v. 8, n. 8, pp. 38-60, 2008.

PAULA, Dilma Andrade de. Estado, sociedade civil e hegemonia do rodoviarismo no Brasil. **Revista Brasileira de História da Ciência**, Rio de Janeiro, v. 3, n. 2, pp. 142-156, jul.-dez. 2010.

SANTOS, Milton. **A Urbanização Brasileira**. São Paulo: Edusp, 2009.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, María Laura. **O Brasil, Território e Sociedade no Início do Século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2005. p. 473.

SILVA, Moacir M. F. Geografia dos transportes no Brasil. In: IBGE, **Revista Brasileira de Geografia**. Ano II, outubro de 1940, n. 4. pp. 560-587. Disponível em; <http://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=7115>. Acesso em 08.jul.2016.

SIQUEIRA JUNIOR, Francisco Carlos de. **A revalorização do patrimônio histórico de Alfenas – MG**. Trabalho de conclusão de curso. Instituto de Ciências da Natureza. Universidade Federal de Alfenas, 2013. Disponível em: <http://www.unifal-mg.edu.br/geografia/>. Acesso em 09.jul.2016.

XAVIER, Marcos. Os sistemas de engenharia e a tecnicização do território. O exemplo da rede rodoviária brasileira. In: SANTOS, Milton; SILVEIRA, María Laura. **O Brasil, Território e Sociedade no Início do Século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2005.

Abstract: The expansion of the Brazilian and Minas Gerais State road network occurred in a context of greater State participation in the implementation of public infrastructure policies, as well as greater internationalization of the national economy. The flexibility of road transportation has integrated even more further localities to the state capital, Belo Horizonte, thus expanding trade between them and favoring urbanization, migratory flows between places and, to a certain extent, the vegetative growth of many localities. The main purpose of this paper is to identify possible spatial transformations through which the city of Alfenas, Minas Gerais State, passed through with the expansion of the road network in the state, especially after the construction of the Fernão Dias Highway in the 1950s. Among the results obtained, transformations were identified in the urban and regional landscape with the arrival of the automobiles and their consequences in the population's way of life and in the flows of information, people and goods.

Keywords: road network; Alfenas-MG; socio-spatial transformations

Capítulo XVIII

A IMPLANTAÇÃO DO IFNMG NO MUNICÍPIO DE ARINOS (MG): A CONSTRUÇÃO DE UMA “NOVA” PAISAGEM URBANA

Juliana Lopes Lelis de Moraes
Eduardo Henrique Modesto de Moraes

A IMPLANTAÇÃO DO IFNMG NO MUNICÍPIO DE ARINOS (MG): A CONSTRUÇÃO DE UMA “NOVA” PAISAGEM URBANA.

Juliana Lopes Lelis de Moraes

Instituto Federal Norte de Minas Gerais.

Arinos - Minas Gerais

Eduardo Henrique Modesto de Moraes

Superintendência Regional de Ensino

Unaí - Minas Gerais

Resumo: O presente trabalho teve como objetivo principal, compreender as alterações ocorridas na paisagem urbana da cidade de Arinos após a instalação do Instituto Federal Norte de Minas, IFNMG. Para alcançar tal objetivo, utilizou-se como procedimentos metodológicos: observação sistemática; pesquisa documental; entrevistas semiestruturadas com professores, moradores, empresários, representantes do poder público municipal e diretor geral do campus. Como principais resultados verificou-se que a instalação do IFNMG trouxe alterações visíveis e “invisíveis” a sua paisagem, através do estabelecendo de novos fixos e fluxos. A partir da ação de diferentes atores (empresários do ramo de prestação de serviços e comércios, construtores; e a prefeitura municipal) observou-se, ao longo destes seis anos, melhorias nos seus dados socioeconômicos, principalmente por meio da elevação do seu PIB, da renda da população e da geração de empregos; bem como melhorias em sua infraestrutura urbana, como: o aumento no número de comércios, diversificação no setor de prestação de serviços, modernização na infraestrutura dos estabelecimentos, aumento de construções de casas e prédios, principalmente na área central da cidade. Além disso, é importante ressaltar que o IFNMG aumentou o fluxo de informações na cidade, com a formação de profissionais para atuação no mercado de trabalho. Desse modo, pode-se afirmar que o Instituto Federal Norte de Minas Gerais alterou a dinâmica socioespacial da cidade de Arinos e vem contribuindo com o desenvolvimento local.

Palavras-chave: Paisagem – Fixos – Fluxos – Instituto Federal.

1. INTRODUÇÃO

Os Institutos Federais, anteriormente, conhecidos como Centros Federais de Educação Tecnológica (CEFET) ou Escolas Agrotécnicas Federais, compõem a rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica. De acordo com a Lei de criação, Lei 11.892 de 29 de dezembro de 2008, a sua instalação em todo o território nacional, preconiza, como missão, a contribuição para o desenvolvimento socioeconômico local e regional. De modo mais específico, os objetivos desses institutos abarcam a consolidação e fortalecimento dos arranjos produtivos, sociais e culturais locais; a expansão, ampliação, interiorização e consolidação da rede de Institutos e Universidades Federais, democratizando e ampliando o acesso às vagas na Educação Profissional, Tecnológica e Superior; a formação de profissionais

qualificados; e a potencialização da função social e engajamento dos Institutos como expressão das políticas governamentais, na superação da miséria e na redução das iniquidades sociais e territoriais.

Como reflexo dessa expansão, cerca de quinhentos municípios brasileiros teve no seu espaço urbano, a instalação de um campus do Instituto Federal. No estado de Minas Gerais, estas unidades de ensino encontram-se distribuídas em suas diferentes regiões. O Instituto Federal do Norte de Minas Gerais, IFNMG, abrange as regiões Norte, Noroeste, Vale do Jequitinhonha e Mucuri e possuem, atualmente, dez Campi e um Centro de referência.

Um de seus campi mais recente está localizado no município de Arinos, localizado no noroeste de Minas Gerais. Segundo informações do site institucional do IFNMG, sua instalação justificou-se por compor-se um território que abrange 11 municípios: Arinos, Bonfinópolis de Minas, Buritis, Cabeceiras (GO), Chapada Gaúcha, Formoso, Pintópolis, Riachinho, São Romão, Uruana de Minas e Urucuia, abarcando uma área de 45.000 km² e uma população aproximada de 290.000 habitantes. Diante desta abrangência, sua implantação demonstrou grande potencialidade ao desenvolvimento regional.

Figura 01 – Vista Aérea do IFNMG, campus Arinos.

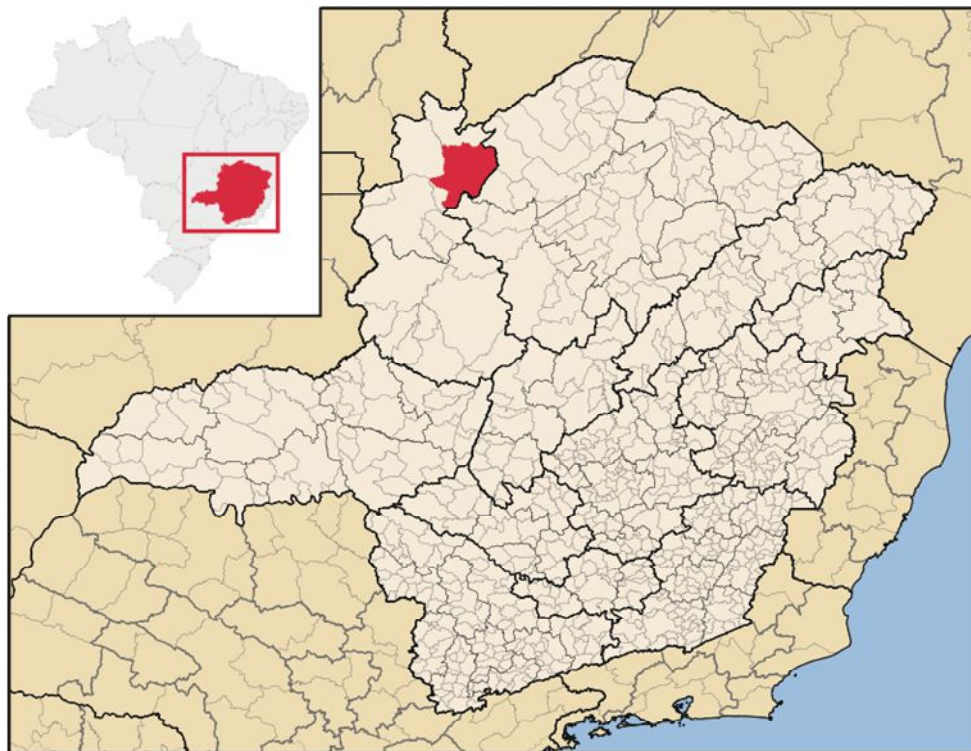


Fonte: www.ifnmg.edu.br (2016).

Arinos, conforme dados do IBGE (2015), conta com uma população de 18.210 habitantes e área territorial de 5.279,419 km², sendo o 6º município maior do estado de Minas Gerais. No que se refere aos seus aspectos físicos, a cidade encontra-se no bioma do cerrado, possui clima semiárido e é banhada pelo rio Urucuia, um dos maiores afluentes do Rio São Francisco. Apesar de estar localizada

a cerca de 660 Km da capital mineira, encontra-se a apenas 250 km da capital nacional, Brasília, e aproximadamente 340 km de Montes Claros, um polo regional, o que a torna um local atraente para os seus moradores.

Figura 02 – Localização do município de Arinos no Estado de Minas Gerais



Fonte: IBGE (2015).

No que tange aos aspectos socioeconômicos, verifica-se a existência de uma dicotomia: por um lado, tem-se parte de sua economia voltada para o agronegócio e pecuária, com arrecadações significativas, além de ser reconhecida pela diversidade de manifestações artísticas e pela valorização dos grupos e costumes que ali nasceram; mas por outro lado, é um município marcado pela desigualdade social, com características físicas que limitam o pequeno produtor e uma economia citadina ainda muito incipiente, voltada para o comércio e prestação de serviços, para atender as necessidades básicas da população.

No que se refere à prestação de serviço, cabe ressaltar, a presença do Instituto Federal, única Instituição de Ensino Federal presente na região do Vale do Urucuia. De acordo com Carlos (2004), a presença das instituições de ensino no espaço urbano influencia na sua dinâmica socioespacial, uma vez que as intervenções técnicas do governo ou da iniciativa privada, (re)criam formas espaciais (objetos técnicos) que interferirão nas relações sociais. A instalação das unidades de ensino, um objeto técnico, está arreigado de intencionalidades e atrai fluxos de diferentes naturezas: fluxo de pessoas, de informações, de capital, entre outros. E, estes fluxos, por sua vez, promoverão alterações no espaço, reconstruindo lugares, paisagens e relações sociais. Enfim, a presença de um fixo influencia na organização

espacial, visto que não é apenas mais um elemento da paisagem, e sim fixos carregados de intencionalidades, interagindo com o meio e transformando-o.

Como exposto, é inegável a influência da implantação das instituições de ensino no espaço urbano das cidades, no entanto, cada cidade possui sua história, seus atores e dinâmica. Assim, não há como apontar as evidências desta influência na cidade de Arinos, sem antes estudar o fenômeno detalhadamente e considerar as características deste município.

Sabe-se que, no âmbito acadêmico ainda existem poucos trabalhos que discutam esta relação, sendo que os existentes buscam entender as implicações dos institutos federais nos espaços urbanos de grandes cidades, ou detêm como foco da pesquisa, apenas as universidades federais. Portanto, a realização deste trabalho justifica-se na compreensão das alterações na paisagem de uma pequena cidade interiorana após a instalação do Instituto Federal.

É importante ressaltar que este trabalho é fruto de uma pesquisa de iniciação científica realizada no âmbito do Instituto Federal Norte de Minas, campus Arinos, financiada pela FAPEMIG (Fundação de Amparo à Pesquisa de Minas Gerais), no ano de 2016.

2. OBJETIVOS

2.1. OBJETIVO GERAL

Compreender as alterações ocorridas no espaço urbano da cidade de Arinos após a instalação do Instituto Federal Norte de Minas, IFNMG.

2.1.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Destacar o contexto de instalação do IFNMG e seus principais parceiros;
- Verificar os principais atores modeladores do espaço urbano de Arinos;
- Identificar as principais alterações ocorridas na paisagem urbana da cidade de Arinos.

3. METODOLOGIA

Em busca pela compreensão das alterações ocorridas na paisagem do município de Arinos após a instalação do Instituto Federal Norte de Minas, o presente estudo caracterizou-se por uma pesquisa de cunho qualitativo e realizou-se na cidade de Arinos, com foco em sua área urbana.

No que refere-se aos procedimentos metodológicos, primeiramente realizou-se uma revisão bibliográfica sobre os principais temas abordados no trabalho, a saber: paisagem, produção do espaço urbano e instituições federais de ensino. Esta

revisão aconteceu em periódicos, livros, teses, dissertações e sites do IBGE, possibilitando maior conhecimento e, portanto, um embasamento teórico consistente para a análise do problema proposto.

Concluída a coleta das informações sobre os temas, ocorreu uma pesquisa documental na Prefeitura Municipal de Arinos, principalmente nas Secretarias de Fazenda e Planejamento; e Cultura. Essa etapa buscou informações sobre possíveis alterações ocorridas na paisagem urbana da cidade ao longo dos últimos cinco anos, os principais atores modeladores do seu espaço urbano, bem como dados socioeconômicos da cidade. De forma complementar, também realizou-se uma pesquisa em sites de órgãos públicos como o IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) e sites da cidade e região. E ainda, a busca por fotografias comuns e fotografias áreas que demonstrassem as alterações da paisagem da cidade com representantes do poder público e moradores da cidade.

Outro procedimento de coleta de dado, baseado em Lakatos & Marconi (2003), foi a observação direta intensiva sistemática (o pesquisador vai a campo com objetivos específicos para realizar a sua observação). A observação aconteceu no espaço urbano da cidade verificando os prédios, casas e instalações mais recentes, bem como mudanças no número de ruas e sua infraestrutura, fluxo de pessoas nestas localidades, diferenciação entre o centro e demais bairros, dentre outros aspectos.

A próxima etapa realizada foi à realização de entrevistas semiestruturadas com o Diretor Geral do Campus Arinos, para compreender o processo de instalação da instituição, seus principais parceiros e as primeiras alterações no espaço urbano da cidade, necessárias a sua implantação. E ainda, entrevista com cinco (05) docentes que acompanharam a instalação do IFNMG, 20 moradores e 10 empresários da cidade.

Com o intuito de entender as transformações geradas pelos novos fixos no espaço urbano e como estes influenciam o meio social, também realizou-se a história oral com 05 moradores antigos da cidade. De acordo com Matos e Senna (2011), a história oral é uma metodologia de pesquisa que consiste em realizar entrevistas gravadas com pessoas que podem testemunhar sobre acontecimentos, conjunturas, instituições, modos de vida ou outros aspectos da história.

Após a coleta dos dados e informações, ocorreu a sua sistematização através da tabulação das entrevistas e dados, bem como a transcrição da história oral e entrevistas, visando identificar as variáveis mais citadas, a frequência que aparecem e as relações entre as variáveis consideradas importantes para a pesquisa. A seguir, as respostas semelhantes foram agrupadas e interpretadas por meio de categorias analíticas da geografia e conceitos destacados no trabalho.

4. RESULTADOS E DISCUSSÃO

4.1. O CONTEXTO DE IMPLANTAÇÃO DO IFNMG NA CIDADE DE ARINOS E OS PRINCIPAIS ATORES MODELADORES DO SEU ESPAÇO URBANO.

Segundo o PDI (Plano de Desenvolvimento Institucional) do IFNMG, a instituição está inserida numa região semiárida, que requer estudos e pesquisas no sentido de identificar seu potencial produtivo, na tentativa de vencer determinantes ambientais e sociopolíticos que atuam como fatores geradores dos baixos indicadores de desenvolvimento social, os quais se refletem nas limitações do capital social regional; êxodo rural-urbano acentuado, e conseqüentemente, uma perda populacional para outras regiões consideradas mais dinâmicas. No entanto, é uma região que também apresenta avanços e destaque, como, por exemplo, na produção agrícola. Neste contexto, a criação e ampliação dos Institutos Federais representam possibilidades de inserção das pessoas em processos de formação tecnológica e superior, capacitando-as para atuarem como agentes nos processos de mudanças tão necessárias à promoção do desenvolvimento socioeconômico sustentável da região.

Diante desta perspectiva, o município de Arinos teve no ano de 2009 a instalação de um campus do IFNMG. De acordo com informações coletadas, o principal motivo para a seleção do município foi a sua abrangência territorial, composta pelo Vale do Urucuia (Arinos, Bonfinópolis de Minas, Buritis, Cabeceiras (GO), Chapada Gaúcha, Formoso, Pintópolis, Riachinho, São Romão, Uruana de Minas e Urucuia) que atenderia uma população aproximada de 290.000 habitantes. E a busca pela potencialização dos arranjos produtivos locais, como: mel e bovinocultura.

Após ser escolhido como município sede, a instituição contou com o apoio de diferentes parceiros, como: a prefeitura municipal de Arinos que doou parte do terreno; a Agência de Desenvolvimento do Vale do Urucuia e a Associação Comunitária dos Moradores de Arinos (COMAR) que doou o restante do terreno (o mínimo era de 50 hectares); outras organizações sociais, políticos e representantes da comunidade que mobilizaram e contribuíram na elaboração do projeto; prefeitura das cidades vizinhas e fundação Banco do Brasil que ajudaram com recurso financeiro (cerca de R\$ 2.000.000) para a construção de uma infraestrutura complementar.

Outro parceiro foi a Secretaria Municipal de Educação e Superintendência Regional de Ensino, visto que cederam alguns de seus profissionais até que os servidores efetivos do IFNMG chegassem, já que havia corpo docente suficiente para a realização de suas atividades. E, também, cederam o espaço da Escola Municipal João Gontijo para realização das atividades até que a construção do campus fosse finalizada, o que ocorreu em junho de 2010.

Diante deste contexto de instalação do IFNMG na cidade de Arinos, no ano de 2009, nota-se que a presença desta instituição alterou a sua dinâmica e, conseqüentemente, diferentes agentes modeladores foram ocupando a cidade,

como: empresários do ramo de prestação de serviços (imobiliárias, copiadoras, *lan houses*, dentre outros), do comércio (bares, frutarias, supermercados), da indústria e cooperativas, como a COPABASE (Cooperativa agropecuária de pequenos produtores). E ainda, algumas pessoas que viram na construção de *kitnets* e prédios uma fonte de renda; e a prefeitura municipal com a execução de obras públicas. É importante ressaltar, que estes atores contribuem na modelagem do espaço e, conseqüentemente, na alteração de sua paisagem urbana.

4.2. PRINCIPAIS ALTERAÇÕES NA PAISAGEM URBANA DA CIDADE DE ARINOS: NOVOS FIXOS E FLUXOS.

Santos (2006), na sua obra “Natureza do Espaço”, afirma que a compreensão da cidade deve ir além da análise da paisagem visível, pois a alteração da paisagem é apenas um indicativo da reconfiguração do espaço. É necessário interpretá-la, ultrapassando a paisagem como aspecto, ou seja, chegando ao seu significado. Para este entendimento, Santos (2006) destaca que o espaço urbano é constituído de fixos (objetos, estruturas e formas) e fluxos (entendido como as relações construídas entre estes fixos, ou seja, relações sociais, culturais e econômicas).

Corroborando com Santos (2006), a presença do IFNMG no município de Arinos trouxe alterações visíveis e “invisíveis” a sua paisagem urbana, estabelecendo novos fixos e fluxos. Durante as entrevistas, alguns pontos foram destacados, como: o aumento no número de comércios, melhorias na qualidade da prestação de serviços e modernização na infraestrutura dos estabelecimentos. É perceptível, também, o aumento de construções de casas e prédios, principalmente na área central da cidade, que demonstram o crescimento e evolução que ocorreu durante os últimos cinco anos.

Essas melhorias também são observadas na fala de moradores da cidade:

“Depois do Instituto muita coisa mudou... a cidade teve que melhorar para atender as necessidades. Nós dos mercados mesmo, tivemos que diversificar as mercadorias e melhorar a estrutura” (entrevistado, empresário, 45 anos).

“Depois que o IFNMG chegou em Arinos mudou muito a cidade, por exemplo: as fachadas dos comércios ficaram mais modernas, os mercados, também, se modernizaram. Muitas pessoas começaram a construir para alugar para os servidores, enfim, trouxe uma nova paisagem para a cidade” (entrevistado, servidora IFNMG, 38 anos).

A Avenida José Fernandes Valadares localiza-se na área central e é uma das principais vias de entrada na cidade. Atualmente, verifica-se uma verticalização crescente, e estabelecimentos comerciais mais diversificados e com melhor infraestrutura, conforme mostra a imagem abaixo.

Figura 03 – Trecho da Avenida José Fernandes Valadares, Arinos, no ano 2016



Fonte: Pesquisa (2016).

Além da avenida central é possível observar melhorias na infraestrutura das ruas de alguns bairros, como a pavimentação.

Figura 04 – Trecho da Avenida José Fernandes Valadares, Arinos, no ano 2005.



Fonte: Secretaria Municipal de Cultura de Arinos, 2016.

Figura 04 – Trecho da Avenida José Fernandes Valadares, Arinos, no ano 2016.



Fonte: Pesquisa, 2016.

Além da avenida central é possível observar melhorias na infraestrutura das ruas de alguns bairros, como a pavimentação.

Figura 05: Rua sem pavimentação, Arinos (MG) em 2005



Fonte: Secretaria Municipal de Cultura de Arinos, 2016.

Figura 06: Rua pavimentada, Arinos (MG) em 2015



Fonte: Pesquisa, 2016.

Segundo o Diretor Geral do Campus Arinos, a instalação do IFNMG possibilitou o crescimento populacional da cidade e permanência dos jovens na mesma, uma vez que a cidade de Arinos estava restrita as crianças e idosos, pois muitos de seus jovens mudavam-se para municípios próximos de melhor infraestrutura, em busca de uma opção de estudo e/ou emprego. Nos últimos censos do IBGE, a cidade apresentava decréscimo no número de habitantes, o que não ocorreu no último levantamento populacional realizado pela prefeitura no ano de 2015.

Observou-se, também, uma melhoria nos índices socioeconômicos da cidade, como: aumento do PIB, principalmente no setor terciário, aumento do nível de escolaridade, e aumento no número de empresas instaladas, como mostra a tabela:

Tabela 01 – Dados econômicos da cidade de Arinos 2009 - 2012

	PIB bruto da agropecuária	PIB bruto da indústria	PIB bruto dos serviços	Salário e outras remunerações
2009	R\$ 39.477,00	R\$ 8.957,00	R\$ 62.467,00	R\$ 12.511,00
2010	R\$ 49.172,00	R\$ 12.174,00	R\$ 73.443,00	R\$ 14.610,00
2011	R\$ 43.015,00	R\$ 14.983,00	R\$ 80.213,00	R\$ 19.094,00
2012	R\$ 49.634,00	R\$ 16.960,00	R\$ 91.783,00	R\$ 21.297,00

Fonte: dados da pesquisa, 2016.

Em todas as entrevistas essas melhorias na economia ficaram destacadas, como reflexo da vinda de inúmeros alunos, professores e servidores para a cidade, em busca de emprego e/ou educação, fazendo com que trouxessem mais

consumidores e influenciasse uma diversificação no setor de comércio e serviços. Além disso, contribuiu para melhorias em sua infraestrutura urbana (aumento no número de ruas e pavimentação). É importante ressaltar, que por outro lado, a presença dos servidores do IFNMG na cidade contribuiu para um acréscimo nos custos referentes à alimentação, moradia, dentre outros serviços básicos indispensáveis.

Ainda pode-se afirmar que o IFNMG aumentou o fluxo de capital na cidade, com a oferta de empregos diretos e indiretos; e de informações, uma vez que vários técnicos e graduados no IFNMG permaneceram na cidade e região, aplicando o conhecimento visando melhorias locais.

Na mesma perspectiva, Santana (2014) afirma que as instituições de ensino superior afetam e são afetadas pelas cidades onde encontram-se inseridas. Estas instituições têm um papel importante na economia local, já que funcionários e alunos mobilizam o mercado imobiliário através da busca por aluguéis, além de realizarem consumo de todos os tipos, entre os quais podemos destacar alimentação, cultura, lazer, materiais acadêmicos, serviços de telefonia e internet, etc. Ocorre, também, um incentivo no setor da construção civil, pois com a chegada de estudantes e servidores, há uma maior procura de casas para alugar e um direcionamento para construção de pensionatos, restaurantes, bares, entre outros. Essas construções que oferecem serviços, em geral, voltados para os estudantes, geram uma movimentação financeira importante para o município. E ainda, apresenta a importância dos serviços que as instituições de ensino superiores prestam a sociedade, sobretudo nas áreas de saúde e educação, pois colaboram com empresas próximas e ajudam no desenvolvimento de novas tecnologias, além da formação de mão de obra qualificada. Além disso, ressalta que as instituições, também, possuem um papel político fundamental na vida das cidades, pois muitas ideologias são criadas e debatidas pelos professores e estudantes, formando um grupo capaz de pensar a sociedade e em diversas situações assumir atuações importantes.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Enfim, através do desenvolvimento desta pesquisa pode-se afirmar que o Instituto Federal Norte de Minas Gerais na cidade de Arinos vem contribuindo com o desenvolvimento local, alcançando um de seus principais objetivos. Com o oferecimento de cursos gratuitos e de qualidade, os institutos atraem novos fluxos para as cidades, seja de pessoas, capital, mercadoria ou mesmo de conhecimento. A instalação dos institutos possibilita aumento populacional, acarretando aumento no volume de vendas de mercadorias, incentivando o desenvolvimento do comércio, impulsionando este a se especializar e oferecer serviços antes dispensáveis para a população local.

E paralelamente a este processo tem-se uma nova configuração espacial, com alterações na sua paisagem urbana.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Lei nº 11.892, de 28 de dezembro de 2008. Institui a Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica, cria os Institutos Federais de Educação, Ciência e Tecnologia, e dá outras providências. **Portal da Legislação: Leis Ordinárias**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2008/lei/l11892.htm. Acesso em: 15 fev. 2015.

CARLOS, A. F. **O Espaço Urbano**: novos escritos sobre a cidade. São Paulo: Editora Contexto, 2004. 154 p.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA. **Cidades**. Disponível em: <<http://www.ibge.com.br/cidadesat/default.php>>. Acesso em: 16 fev. 2015.

INSTITUTO FEDERAL NORTE DE MINAS GERAIS. **Arinos**. Disponível em: <http://www.ifnmg.edu.br/arinos>. Acesso em: 14 fev. 2015.

MARCONI, M. de A.; LAKATOS, E. M. **Fundamentos de metodologia científica**. 5ª ed. São Paulo: Atlas, 2003.

SANTANA, E. T. As instituições de ensino superior e a produção do espaço urbano nas cidades de barreiras (ba) e chapecó (sc): algumas reflexões iniciais. In: **Anais do Simpósio Cidades Médias e Pequenas da Bania**, 2014, Barreiras. Disponível em: <http://periodicos.uesb.br/index.php/ascmpa/article/view/4442>. Acesso em: 18 fev. 2015.

SANTOS, M. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 4. ed. São Paulo: EDUSP, 2006.

Abstract: This paper aimed to understand the changes that occurred in the urban landscape of Arinos-MG after the installation of Instituto Federal do Norte de Minas Gerais, IFNMG. For to achieve this objective, it was used as methodological procedures: systematic observation; documentary research; semi-structured interviews with teachers, city dwellers, entrepreneurs, representatives of municipal public authority and the general director of the campus. As main results it was verified that the installations of IFNMG brought visible and "invisibles" changes to its landscape, through the emerging of new fixed and flows. From the action of different actors (businessmen from the service and trade sector, builders, and the city hall), it was observed, during these six years, improvements in its socioeconomic data, mainly through the increase of its GDP, to the income of the population and the generation of jobs; as well as improvements in its urban infrastructure, such as: The increase in the number of trades, diversification in the services sector, modernization of the infrastructure of the establishments, increase in the construction of houses

and buildings, mainly in the central area of the city. Also, it is important to highlight that the IFNMG increased the flow of information in the city, with the training of professionals to work in the labor market. Thus, it can be affirmed that the Instituto Federal do Norte de Minas Gerais changed the socio-spatial dynamics of Arinos-MG and contributed to local development.

Keywords: Urban landscape – Fixed – Flows – Instituto Federal.

**FRONTEIRA URBANA: A ESTRADA DE FERRO NOROESTE
DO BRASIL E AS DISCREPÂNCIAS SÓCIOESPACIAIS EM
TRÊS LAGOAS/MS**

José Antonio Dias Cavalcante
Luana Fernanda Luiz
Edima Aranha Silva

FRONTEIRA URBANA: A ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL E AS DISCREPÂNCIAS SÓCIOESPACIAIS EM TRÊS LAGOAS/MS.

José Antonio Dias Cavalcante

Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
Três Lagoas - MS

Luana Fernanda Luiz

Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
Três Lagoas - MS

Edima Aranha Silva

Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
Três Lagoas - MS

Resumo: O presente trabalho pautou-se no estudo das formas e estruturas socioespaciais ocorridas nos bairros Vila Esplanada NOB e Centro, localizados na cidade de Três Lagoas/MS. Estes bairros são separados pela Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (CEFNOB) e são marcados por diversas disparidades. Na tentativa de compreender os processos históricos, as relações sociais e os diferentes agentes que interagiram na dinâmica desse território; foi necessário o levantamento bibliográfico desde os primeiros traços urbanos ao redor da linha férrea Noroeste do Brasil até a dinâmica atual da cidade, considerada hoje um polo urbano industrial de importante grandeza no estado do Mato Grosso do Sul, fato este que intensifica tal segmentação. A partir da análise desses distintos espaços, caracterizou-se a linha férrea Noroeste do Brasil como uma fronteira urbana, não no sentido de limitação entre duas nações ou regiões, mas sim uma fronteira que separa dois espaços, configurando territórios distintos dentro de uma mesma cidade.

Palavras-chave: Espaço urbano; Ferrovia; Fronteira urbana; Três Lagoas.

1. INTRODUÇÃO

Este trabalho propõe estudar as formas e as estruturas socioespaciais ocorridas nos bairros Esplanada NOB e Centro, localizados na cidade de Três Lagoas/MS, e sua infraestrutura remanescente, construída pela Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (CEFNOB). Para este estudo, foi fundamental a compreensão dos processos históricos, as relações sociais e os diferentes agentes que interagiram na dinâmica desse território.

No início do século XX, ocorriam diversas transformações político-econômicas no território nacional, as linhas férreas começavam a desbravar as regiões ainda não alcançadas, reduzindo as distâncias e possibilitando o surgimento de novas cidades, relançando uma política expansionista sobre o território nacional (MENDES, 2013).

A ocupação do território três-lagoense ocorreu em dois momentos diferentes. O primeiro momento se deu a partir do desenvolvimento da pecuária e o segundo se

deu a partir da chegada da Estrada de Ferro Noroeste Brasil, ambos os momentos provocaram o povoamento deste território.

A implantação do modal ferroviário em 1910, no km 33 da linha Itapura/Corumbá da Estrada de Ferro Noroeste Brasil, proporcionou a instalação da primeira estação ferroviária em terras até então mato-grossense.

No período de 1910- 1912, a inserção da ferrovia em Três Lagoas modificou sua configuração territorial, pois, alterou-se o conjunto de elementos naturais e artificiais que fisicamente caracterizavam aquela área (SANTOS, 1998).

Para instalar os trabalhadores da construção da estrada de ferro, em 1911, construíram-se edificações próximas à lagoa maior, por considerar esta localidade ideal para a construção de um núcleo urbano. O local recebeu o nome de Formigueiro (atualmente bairro Santa Luzia), e também alojou a população migrante do campo, que serviu como mão-de-obra não qualificada na cidade.

No entanto, a estação ferroviária construída distante do bairro Formigueiro, provocou a transferência do equipamento urbano, e assim, as primeiras moradias que foram construídas próximas aos trilhos para alojar os trabalhadores da ferrovia, deu início ao processo de urbanização do município de Três Lagoas (OLIVEIRA, 2011) ainda situado no estado de Mato Grosso que posteriormente, vem a ser município do estado de Mato Grosso do Sul, com a divisão do estado em 1977.

Entre 1915 e 1931, a implantação do transporte ferroviário possibilitou a ligação entre o estado de Mato Grosso, hoje Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, e São Paulo. Essa ligação entre os estados, além de impulsionar o transporte de gado pela ferrovia e favorecer a economia do município até então baseada na pecuária, provocou o aumento considerável no fluxo de migrantes que ocasionou o adensamento populacional no município (OLIVEIRA, 2011).

Devido esse adensamento populacional, a Resolução Estadual nº 820/10/1920 elevou a “Vila Três Lagoas” para a categoria de cidade e promulgou-se em 15/06/1918 a Lei nº 752, que criou a comarca de Três Lagoas (MILANI, 2009).

O grande contingente de trabalhadores imigrantes de outras regiões que chegaram e ainda chegam a Três Lagoas para suprir a necessidade de mão-de-obra, constitui fator importante nas alterações da dinâmica socioespacial da cidade (ARANHA-SILVA et al, 2009).

No final da década de 1980 e início de 1990, Três Lagoas passou por um processo de estruturação da malha urbana, a partir da formação de novos loteamentos na porção sul e sudeste orientando o crescimento da cidade para essa direção.

Salienta-se que a partir de 1997, intensificou-se o número de indústrias em Três Lagoas, atraídas pelos incentivos fiscais, e por sua localização estratégica na divisa com o estado de São Paulo. Nesse sentido, eleva-se a demanda por infraestrutura, moradia e serviços (MILANI, 2009), por conseguinte provoca a fragmentação e descentralização da malha urbana.

Hoje ao considerar Três Lagoas como o segundo polo urbano-industrial mais importante do estado de Mato Grosso do Sul, percebe-se uma grande mudança na

dinâmica da cidade, fatores que intensificam a disparidade entre os espaços que serão analisados a seguir.

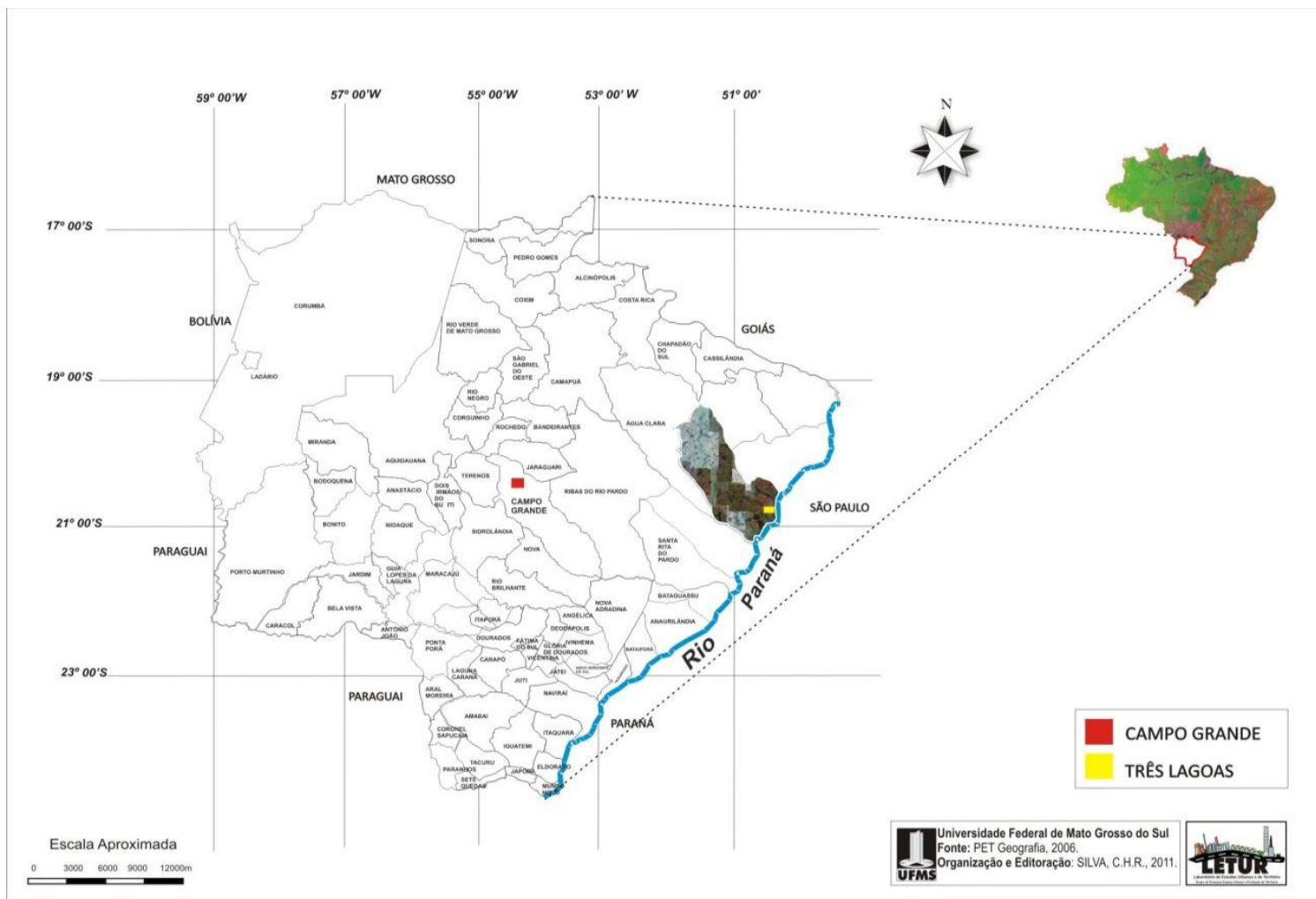


Figura 1: Mapa de localização de Três Lagoas/MS
Fonte: PET Geografia, 2006. Org. SILVA, C. H. R., 2011.

2. OBJETIVO

A pesquisa caracterizou as formas, as estruturas socioespaciais e as distintas temporalidades presente em Três Lagoas, mais especificamente, os contrastes do Bairro Vila Esplanada NOB e do Centro, os quais são separados pela linha férrea Noroeste do Brasil, estabelecendo uma fronteira, bem como, avaliou a intensificação destes processos no atual contexto da cidade, qual seja, um polo urbano industrial de importante grandeza.

3. METODOLOGIA

Como procedimentos teórico-metodológicos pautaram-se em Mendes (2013) com as questões político-econômicas do novo cenário nacional; Milani (2009) no que tange ao início das ocupações no município de Três Lagoas; Corrêa (1993) e Santos (2006, 2013a, 2013b) no que se refere ao estudo dos espaços e seus agentes modeladores; Aranha-Silva & Santos (2006) e Oliveira (2011), com o debate acerca da rede ferroviária na região e Corrêa (2012), que aborda sobre o simbolismo com o lugar.

Foram realizadas visitas ao local de estudo e entrevistas com os moradores da Esplanada NOB. Utilizou-se de recursos fotográficos para registro de imagens e o software *CorelDRAW* na espacialização da Vila Esplanada NOB e do Centro.

4. RESULTADOS E DISCUSSÕES

Visualizou-se na organização do espaço em estudo – no caso, o Bairro Centro e a Vila Esplanada NOB, uma impactante discrepância quanto às formas, estruturas e conteúdos. Percebe-se por meio da planta urbana (Figura 2) que a linha férrea Noroeste Brasil divide a cidade de Três Lagoas em dois distintos espaços, um situado a norte e o outro a sul da cidade. De maneira audaciosa, caracterizou-se a linha férrea NOB como uma fronteira urbana, não no sentido de limitação entre duas nações ou regiões, mas sim uma fronteira que separam dois espaços, configurando territórios distintos dentro de uma mesma cidade.

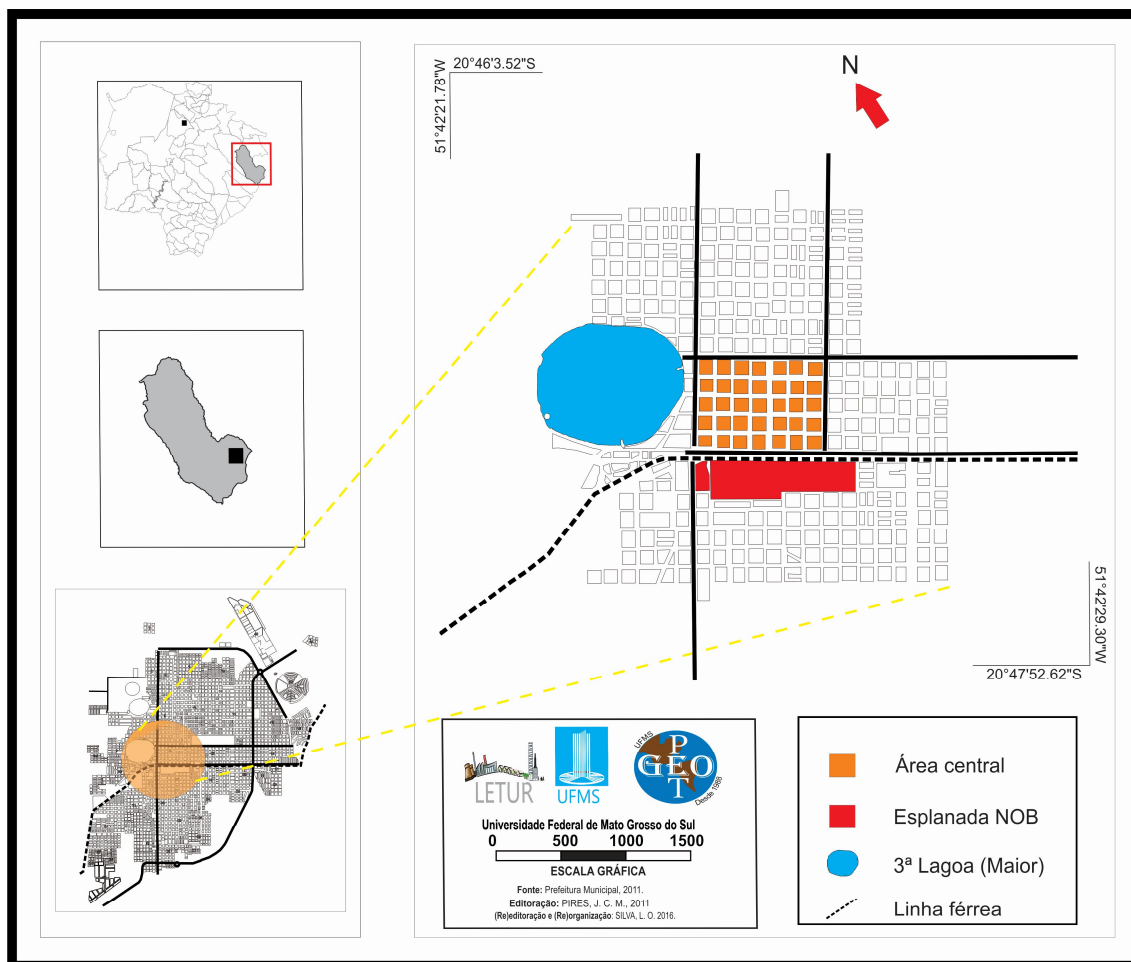


Figura 2: Mapa de localização da Vila Esplanada NOB e Centro.
Fonte: PET Geografia, 2016. Org. SILVA, L. O., 2016.

Para melhor compreender essa caracterização, recorreremos às contribuições de Santos (2013), com os conceitos de espaços opacos e luminosos, logo, o espaço opaco seria caracterizado ao sul da linha férrea, onde estão concentradas as moradias dos trabalhadores, que em sua paisagem encontram-se edificações de casas simples com pouca ou quase nula infraestrutura urbana, sistemas informacionais e tecnologias. Esse lugar é destinado aos moradores com menor poder aquisitivo, no caso, os trabalhadores e seus familiares – e os espaços luminosos visíveis ao norte da linha férrea, com um maior aparato de tecnologias e informação, além de expressar um maior nível organizacional.

A estrutura, forma e conteúdo social da área central diferem dos espaços opacos, pois esta é dotada de equipamentos e infraestrutura urbana, possui um adensamento de prédios comerciais, ruas pavimentadas o que favorecem a mobilidade. Conta ainda com a igreja matriz, a praça central, escritórios, enfim, espaços com caráter progressista, servindo àqueles que exercem influências econômicas, políticas e administrativas, sendo eles, os agentes hegemônicos. Na caracterização desses espaços, Santos (2013) corrobora que:

[...] os espaços luminosos são aqueles que mais acumulam densidades técnicas e informacionais, ficando assim mais aptos a atrair atividades

com maior conteúdo em capital, tecnologia e organização. Por oposição, os subespaços onde tais características estão ausentes seriam os espaços opacos. (SANTOS, 2013, p. 264).

Vale ressaltar que esse processo de divisão e da organização socioespacial não se deu de forma natural, mas sim, involuntariamente modeladas por interesses político-econômicos ao longo do tempo, tornando visível uma grande discrepância social, uma vez que uma das vias de acesso entre o bairro Centro e a Vila Esplanada NOB é por meio de um túnel, que metaforicamente liga o presente ao passado e vice versa. Portanto, ambos os espaços são considerados um produto histórico, porém, marcados por distintas especificidades que se traduzem em modos de vida diferente, o que Santos (2013) atribui como espaços da rapidez e espaços da lentidão, logo:

[...] grupos, instituições, indivíduos convivem juntos, mas não praticam os mesmos tempos. O território é, na verdade, uma superposição de sistemas de engenharia diferentemente dotados e, hoje, usados segundo tempos diversos. Os diversos logradouros, ruas, estradas não são percorridos igualmente por todos. Os ritmos de cada qual – empresas ou pessoas – não são os mesmos. Talvez fosse mais correto utilizar aqui o termo *temporalidade* em vez da palavra *tempo*. (SANTOS, 2013, p. 42, grifo do autor).

As discrepâncias socioespaciais na cidade de Três Lagoas tornaram-se ainda mais nítidas nas últimas décadas, pelo processo de mudança de sua base técnica caracterizado por uma nova economia - da pecuária extensiva à indústria. No atual contexto, a cidade de Três Lagoas é considerada o segundo polo urbano-industrial mais importante do estado de Mato Grosso do Sul. Essa industrialização deriva-se de diversos fatores, tais como a posição geográfica e a sua malha viária que favorecem os fluxos, os incentivos fiscais, enfim, alguns dos fatores preponderantes para a fixação de um pólo industrial significativo no município.

Na figura 3 e 4, observa-se os lados opostos da mesma cidade marcada por especificidade e atributos espaciais distintos, de um lado, a cidade do passado com suas rugosidades e permanências, e do outro, a cidade dotada por uma nova lógica, o espaço da fluidez.



Figura 3: Vila Esplanada NOB
Fonte: PET Geografia, 2016.



Figura 4: Centro de Três Lagoas/MS
Fonte: PET Geografia, 2016.

Para melhor compreender o processo de produção do espaço urbano e aplicar ao estudo da realidade de Três Lagoas, recorreremos a Corrêa (1993) o qual caracteriza os agentes modeladores do espaço, sendo eles: os proprietários dos meios de produção; os proprietários fundiários; os proprietários imobiliários e o Estado, que por influência política e econômica participam ativamente da produção do espaço urbano – o que interfere diretamente nas dinâmicas da urbe e nas relações sociais.

Cabe ressaltar o papel importante dos grupos sociais excluídos, que também produzem o espaço como forma de resistência, antes de tudo, como estratégias de sobrevivência, conseqüentemente, criam-se simbologias espaciais, como pondera (CASTRO et al, 2012). Essas simbologias estão diretamente vinculadas ao espaço, constituindo-se em fixos e fluxos, isto é, localizações e itinerários. No caso da Vila Esplanada NOB, os fixos constituem-se pela própria linha férrea, bem como a antiga estação, os galpões e as edificações destinadas às moradias. São marcados por singularidades simbólicas que estão geralmente impregnadas por significados políticos, religiosos, étnicos ou associados ao passado da população que ali habitam. Esses fixos estão cada vez mais deteriorados por falta de um projeto de revitalização, deste modo, os moradores tentam reivindicar ações de perante o governo municipal, até o presente momento, sem êxito.

Em entrevista com alguns dos moradores da Vila ouviram-se relatos dessas reivindicações, os quais apontaram que, os grandes entraves estão na regulamentação de suas moradias, na acessibilidade e na revitalização do espaço, uma vez que, a área toda é pertencente à SPU (Superintendência do Patrimônio da União) e as edificações estão tombadas pela Lei Estadual do Patrimônio Histórico, Artístico e Cultural Lei 3.522 de 30/05/2008, e em 31/05/2007 foi sancionada a Lei 11.483, no art. 2º inciso II - os bens e imóveis da extinta RFFSA (Rede Ferroviária Federal S.A.) ficam transferidos para a União, ressalvado o disposto nos incisos I e IV do caput do art. 8º desta Lei (BRASIL, 2014).

No que tange a acessibilidade está em andamento o projeto que visa dar continuidade a cinco vias de interligação, por parte da Secretaria de Planejamento do município, facilitando o acesso entre o Centro e a Vila. Segundo o assessor jurídico

da Prefeitura Municipal de Três Lagoas em entrevista para um jornal local, a União autorizou o projeto e já houve a abertura de duas vias: a Rua Generoso Siqueira e a Rua João Silva, e ainda para este ano prevê-se a abertura de outras vias.

Em meio a algumas conquistas e as diversas dificuldades nota-se a indignação das famílias da Vila Esplanada NOB, os quais relatam que a população da Vila é lembrada apenas em períodos eleitorais, com a promessa de regulamentação de suas moradias, e maior acessibilidade, garantindo-lhes a permanência e mantendo seus respectivos modos de vida com dignidade, em um tempo diferente daquele vivido pela a cidade do desenvolvimento dos discursos políticos e midiáticos.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Mediante a análise histórica do município de Três Lagoas, tomado por base a os referenciais bibliográficos acerca da cidade, tornou-se possível compreender os processos de ocupação e ordenamento do espaço urbano sob a influência da chegada da Linha Férrea Noroeste do Brasil e a atuação dos diferentes agentes produtores do espaço. Deste modo, foi possível caracterizar uma divisão socioespacial discrepante nas distintas áreas – norte e sul da cidade, especificamente a área Central e a Vila Esplanada NOB.

Pautado nas distintas temporalidades e nos diferentes usos do espaço, consideramos a linha Férrea Noroeste do Brasil dentro do perímetro urbano de Três Lagoas, como uma “fronteira urbana”, pois, limitam-se dois espaços - o espaço dos possuídos e dos despossuídos; o primeiro veloz e tecnificado em termos de fluxos e fixos e o outro marcado pela lentidão e pelo ostracismo e opacidade.

Considerando as novas dinâmicas político-econômicas, o avanço da indústria e a densidade das técnicas atuantes no município, ressalta-se que essa segmentação socioespacial tende a se manter. Cabe ao poder público municipal em acordo com a União Federativa, amenizar tais segmentações espaciais, estruturais e as sociais, pois são conjunturais. E de fato sanar as dificuldades que enfrentam os moradores da Vila NOB, no que tange à regularização de suas moradias, a acessibilidade e a preservação da memória, por meio de um projeto de revitalização da área; garantindo-lhes a permanência dos seus respectivos modo de vida, ou seja, a memória e identidade daqueles sujeitos que ali vivem, pois mesmo em tempos de globalização em que vive a cidade, preservar as suas singularidades garantem a alteridade e sua história.

REFERÊNCIAS

ARANHA-SILVA, E.; CHAVES, D. D.; CLEMENTE, R. H.; SANTOS, B. M.; MILANI, P. H. **Três Lagoas em Mato Grosso do Sul (Brasil) e sua inserção na hierarquia urbana**

regional.Anais... 12° Encontro de Geógrafos da América Latina: Montevideo – Uruguay, 2009.

CASTRO, I. E. et al. **Olhares Geográficos: Modos de Ver e Viver o Espaço.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2012.

CORRÊA, Roberto L. **O espaço urbano.** São Paulo: Ática, 1993.

MILANI, P. H. Centralidade urbana: um estudo do centro principal de Três Lagoas-MS. Trabalho Orientado de Geografia. Três Lagoas: UFMS/CPTL, 2009. (Trabalho de Graduação).

OLIVEIRA, Arlinda Montalvão de. **Nos trilhos da memória: estrada de ferro noroeste do Brasil e o surgimento das cidades em Mato Grosso do Sul.** Campo Grande: Life Editora, 2011.

SANTOS, M. **A natureza do espaço.** São Paulo: Edusp, 2012.

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. **O Brasil: Território e sociedade no início do século XXI.** – 17. ed. – Rio de Janeiro: Record, 2013.

SANTOS, M. **Técnica, Espaço, Tempo: Globalização e Meio Técnico-científico-informacional.** – 5. Ed., 1. Reimp. – São Paulo: Edusp, 2013.

MENDES, L. P. D. **Rumos da cidade: Formação urbana e possibilidades para o desenvolvimento urbano de Três Lagoas/MS.** 119p. Trabalho de monografia. Escola Superior de Tecnologia e Educação de Rio Claro, Rio Claro, 2013.

Abstract: The present work was based on the study of socio-spatial forms and structures in Vila Esplanada NOB and Downtown districts, located in the city of Três Lagoas / MS. These neighborhoods are separated by the Northwest Railroad of Brazil (CEFNOB) and are marked by diverse disparities. In an attempt to understand historical processes, social relations and the different agents that interacted in the dynamics of this territory, it was necessary a bibliographic survey from the earliest urban traces around the Northwest of Brazil, to the present dynamics of the city, considered today an industrial urban pole of great magnitude in the state of Mato Grosso do Sul, which intensifies such segmentation. From the analysis of these distinct spaces, the Northwest Brazil railway line was characterized as an urban border, not in the sense of limitation between two nations or regions, but rather a border separating two spaces, configuring distinct territories within the same city.

Keywords: Urban space; Railroad; Urban border; Três Lagoas.

**PAISAGEM E PERCEPÇÃO DA CIDADE DE GOIÂNIA: UM
ESTUDO DO IMAGINÁRIO URBANO A PARTIR DE
PROCESSOS SOCIOSSEMIÓTICOS**

Gabriela Leles Amaral

PAISAGEM E PERCEPÇÃO DA CIDADE DE GOIÂNIA: UM ESTUDO DO IMAGINÁRIO URBANO A PARTIR DE PROCESSOS SOCIOSSEMIÓTICOS

Gabriela Leles Amaral

Instituto de Estudos Sócio- Ambientais – Universidade Federal de Goiás
Goiânia- Goiás

Resumo: Este capítulo trata-se de um artigo, publicado anteriormente nos Anais do XVIII Encontro Nacional de Geógrafos, que foi aprimorado para a publicação no presente e-book. Esse trabalho advém do projeto *As cidades do tempo ausente*, que busca estudar a constituição da temporalidade urbana e a consolidação do imaginário da cidade. Nessa pesquisa, busca-se pelos processos semióticos, através das imagens que caracterizam a paisagem, traçar o imaginário que permeia o espaço urbano de Goiânia. Uma cidade planejada que possui uma identidade em construção. Para este estudo, foram selecionadas fontes reveladoras da cultura urbana, na qual a cidade está envolvida, assim, as imagens urbanas geradas a partir da paisagem e fundamentalmente o olhar dos atores sociais frente ao espaço urbano de Goiânia são reveladores desse imaginário. A cidade impacta mental e identitariamente os atores sociais frente ao seu espaço urbano. A formação de Goiânia, do lançamento da sua pedra fundamental na década de 1930 até os dias de hoje tem gerado diversos tipos de imagem: imagens visuais plásticas, icônicas e “imagens do imaginário” no sentido bachelandiano, que são aquelas produzidas pela literatura que retrata a cidade. Nesse sentido, exploraremos essas imagens sobre a cidade, assim como a sua paisagem, afinal, é a partir do espaço urbano que os habitantes consolidam o seu cotidiano e tecem sentidos sobre os lugares.

Palavras- chave: Goiânia, literatura, cidade, imaginário e percepção.

1. INTRODUÇÃO

A presente pesquisa é fruto do projeto *As cidades do tempo ausente*, que busca estudar as cidades planejadas a partir da relação entre temporalidade, imaginário e as sensibilidades cotidianas. A cidade de Goiânia é diferente das cidades históricas, que tem o seu espaço atrelado à memória e a uma identidade coletiva, pois surgiu a partir de planos sofisticados na década de 1930. Goiânia faz-se como uma cidade do tempo ausente, pois surgiu em um contexto de supressão da diacronia. Enquanto as cidades históricas figuram-se como marca e testemunhas do tempo, pois alimentaram-se de tempo, já a cidade do tempo ausente simula o tempo em seu espaço, pois nela tudo é simultaneidade. O tempo ausente, porém, não é um tempo abolido, inexistente, mas sim um tempo que espera para “acontecer”, que espera para transcórrer (SILVA, 2010). A partir dessas colocações, pretende-se estudar a constituição da temporalidade urbana e a consolidação do imaginário da cidade de Goiânia a partir da literatura, com atenção especial para *O chão vermelho*, de Eli Brasiense; *Sociologia Goiana*, de Gilberto Mendonça Teles e *Hotel do Tempo*, de

Brasigóis Felício, que são reveladoras deste imaginário urbano. Essa literatura irá fornecer-nos elementos para compreender a relação entre os dois tipos de imagens: o imaginário urbano e as paisagens urbanas.

As “imagens do imaginário”, no sentido bachelardiano, são produzidas a partir de um processo sóciossemiótico de geração de sentido. Busca-se, assim, cotejar e analisar as imagens derivadas da literatura para também entender a percepção do espaço urbano, enquanto espaço simbólico responsável pelo estabelecimento das representações sociais da cidade, que envolvem tanto a identidade e a memória, quanto o seu imaginário. É a partir do espaço urbano que os habitantes consolidam o seu cotidiano e compõem sentidos sobre os lugares.

Para Bachelard (1997) “[...] A imaginação não é, como sugere a etimologia, a faculdade de formar imagens da realidade; é a faculdade de formar imagens que ultrapassam a realidade, que cantam a realidade.” (p.17-18). Ou seja, as imagens captadas nas obras dos autores, viabilizarão o estudo do imaginário e da paisagem em relação ao espaço urbano da cidade de Goiânia, na medida em que a atividade artística permite a penetração no que se encontra escondido, pois se “a imagem de uma obra de arte repercute no sujeito, e essa repercussão nos chama a um aprofundamento de nossa própria existência” (BARBOSA, 2006, p. 48), então a literatura fornecerá meios para desvendar o que compõe essa paisagem.

Para Bachelard (1993), o estudo da imagem poética só é possível através do entendimento do fenômeno da imagem, quando esta emerge na consciência como produto do ser e, assim, só uma “fenomenologia da imaginação” seria capaz de “reconstituir a subjetividade das imagens e a medir a amplitude, a força, o sentido da transubjetividade da imagem.” (BACHELARD, 1993, p. 3). Assim, será possível captar a subjetividade das imagens contidas nas expressões artísticas goianienses que iremos analisar, sendo elas: as imagens poéticas e os *grafittis*.

2. A LITERATURA E A HISTÓRIA DE GOIÂNIA:

O estado de Goiás localiza-se na região centro-oeste do Brasil. Pelo seu isolamento geográfico, as primeiras manifestações literárias no estado demoraram a aparecer quando se compara com a região sudeste (Rio de Janeiro e São Paulo, principalmente), que é considerada o centro cultural do país. Esse retardamento que perpassava a realidade de Goiás antes da revolução de 1930 refletia o tardio e vagaroso desenvolvimento do estado que só foi avançar, verdadeiramente, com a mudança da capital do Brasil, do Rio de Janeiro para Brasília, em 1960 (TELES, 1983, p. 33). Em meio a esse contexto, nasceu em 1933 a cidade de Goiânia, com a intenção de ser a nova capital do estado Goiás e, assim, incentivar o desenvolvimento dessa região do país que, até então, numa conjuntura de isolamento geográfico, desenvolvia-se a passos lentos. Nesse sentido, a construção da nova capital era vista como uma promessa para um futuro promissor, de modernização etc.

Porém, a construção de Goiânia foi um “choque de contrários”, pois estabeleceu o que Mello (2006) chamou de “oposição cidade-sertão” (A palavra sertão tem o sentido de lugar incerto, longe do litoral etc.). Afinal, na antiga capital, Goiás, a relação com tempo era diferente, era o tempo lento, da cidade do interior, intrínseco ao da natureza. Diferentemente do ritmo que estabelecia-se na nova capital que “[...] trazia consigo um conteúdo simbólico que apontava para ideais de novos tempos de desenvolvimento e progresso.” (MELLO, 2006, p. 31). Goiânia carrega em si muito dessa cidade moderna que busca romper com as tradições, porém é habitada por uma população que tenta viver essas tradições.

Nesse sentido, esse “choque de contrários” fez-se muito presente na época de sua construção, como percebe-se na Foto 1, em que na frente do prédio que ficaria alocada a administração da cidade, o Palácio das Esmeraldas, sendo portanto um símbolo de poder e de modernidade, havia um carro de bois passando simbolizando o arcaico, o tradicional.



Foto 1: Carro de Bois em frente ao Palácio das Esmeraldas.

Fonte: A autoria de Alois Feichtenberger, 1936, Goiânia. Acervo MIS-GO.

A construção de Goiânia (e Brasília), segundo Teles (1983), só se deu devido a “um amadurecimento político, cujas raízes encontravam-se na revolução de 1930” (p.34) e, só após essa época, é possível assinalar o desenvolvimento de uma literatura em Goiás concomitante ao desenvolvimento social e econômico do estado. O desenvolvimento da literatura no estado e, conseqüentemente da nova capital, caminhava para o aproveitamento de temáticas sociais tipicamente goianas e goianienses. Essas temáticas giravam (e ainda giram) em torno da religião (com predominância da religião católica), de festas tradicionais (em geral, com cunho religioso) e da história do estado de Goiás e da cidade, como pode-se ver em algumas obras de autores goianos, a exemplo de Brasigóis Felício, Eli Brasiliense e Gilberto Mendonça Teles.

Como exemplo dessa literatura, temos o poema *Goiás, hotel do tempo*, de Brasigóis Felício, que é revelador de uma parte importante da história do estado, na medida em que aborda a questão da exploração do ouro em Goiás, especialmente, na Cidade de Goiás.

O ouro que rebrilhou
por este leito de seixos
fez mais sangue que riqueza.
O lume de muitos bugres
o Anhanguera apagou
assassinando a sabre
ou iludindo com fogo.
Estas pedras justapostas
são testemunhos de dor:
o tempo e o medo dos negros.
Há tesouros enterrados
nos casarões patriarcas.
[...]
As cicatrizes do tempo
já lhe desnudam a face
que soterrada no medo
emerge, como (c) idade:
ESSA ESTALAGEM DE ALMAS.
(FELÍCIO, 1981, p. 219-220)

A exploração do ouro fez surgir inúmeras vilas na época, que deixaram suas marcas nessas cidades, as marcas de um tempo que, para o eu-lírico, era de sangue, sofrimento, dor e medo. Além das marcas do tempo, o poema ressalta ainda a figura emblemática do Anhanguera e sua “esperteza” para conseguir o que queria afinal, segundo a lenda, ele enganou os índios da região colocando fogo em aguardente os fazendo acreditar que ele poderia pôr fogo na água e, então, queimar os rios. Dessa forma os ameaçou para conseguir explorar a região e os fez de escravos para conseguir mão de obra que conhecia bem o lugar. Em meio a esse contexto de aflição, o eu-lírico ainda ressalta a transformação da antiga Vila Boa em cidade, uma cidade caracterizada por abrigar essas almas que por ali passaram (dando ênfase aos escravos), e que ainda fazem-se presentes pelas marcas que lá deixaram. O poema de Brasigóis Felício, além de ser revelador de parte importante da história da cidade de Goiás, é também revelador da própria paisagem da cidade, nesse sentido, a poesia é também reveladora da paisagem.

3. GOIÂNIA ENTRE PALAVRAS:

A literatura goiana possui um arsenal de imagens reveladoras do imaginário da cidade de Goiânia. Peixoto (2004) diz que a arte tem como função construir imagens da cidade que sejam novas e façam parte da própria paisagem urbana, nesse sentido, a literatura possibilita a construção de imagens que sejam reveladoras dessa paisagem e, assim, proporcionam a redescoberta da cidade. Desta maneira, nesta parte do trabalho dar-se-á ênfase às poesias de Gilberto Mendonça Teles por tratar-se de um poeta goiano cuja poesia é reveladora não só do imaginário da cidade, como também da constituição de sua paisagem. Também

iremos enfatizar a obra *O chão vermelho*, de Eli Brasiense, por tratar-se do primeiro romance a ter Goiânia e sua gente como cenário, logo faz-se como peça importante nesse estudo sobre a cidade.

Em 2001, Gilberto Mendonça Teles publicou o livro *Sociologia Goiana*. Nele há o poema “*Goiânia*”, que é muito rico para falar sobre a nova capital:

Enquanto a capital era Goiás
o Estado inteiro se perdia
no descampado de seu próprio nome.
Por trás da Serra Dourada,
o tempo cochilava na beira do rio e o sol morria além.

[...]

Um dia alguém subiu a serra,
gostou de ver o sol nascendo
e falou:
“Goiás, capital Goiás” não fica bem
nem para o ensino de geografia
nem para a glória da cultura atlântica
do Rio de Janeiro.

E tratou logo de escolher
no meio do cerrado
o local mais adequado
à construção
de uma cidade que tivesse a pinta
da revolução de 30.

Da terra vermelha e dura
meio-escondida pelo capinzal
de repente nasceu a planta- arquitetura
da Nova Capital
de ruas claras
de largas avenidas
e de algumas praças
que as demais
viraram becos e vielas
para matar as saudades paralelas
da Cidade de Goiás.

Uma planta arquipoeítica
sobre o triângulo dos rios
que se levantam do mapa e se projetam
no espaço mítico da cidade,
indo desaguar as suas mágoas
no lago do Palácio das Esmeraldas,
onde havia peixes vermelhos que em 64
foram considerados subversivos
e que pelo sim/ pelo não,
em nome da Redentora
foram bem temperados com salmoura
de pimenta e limão.

[...]

Agora o povo anda murmurando
que além das esmeraldas das araras
e dos rubis dos colibris
(presentes do neto de Macunaíma)
é preciso pôr logo os pingos nos is
e arranjar rima
em -ória
em -ésio
para acabar com essa triste história
que ficou do césio.
[...]
(TELES, 2001, p. 133-135)

Primeiramente, pode-se perceber o contexto de pouco desenvolvimento do estado de Goiás e, para, além disso, como o tempo era vivido na antiga capital, pois tratava-se do tempo lento, da cidade provinciana, do interior.

Em seguida, percebe-se uma ironia ao tratar da decisão de mudança da capital, visto que havia um conflito entre grupos da elite goiana que queriam a mudança da capital (mudancistas) e os que não queriam (anti-mudancistas) para não perder o poder e a influência que exerciam (OLIVEIRA, 2005, p. 175-180) e, com muita perspicácia, Teles faz uso de certo deboche ao colocar que “ ‘Goiás, capital Goiás’ não fica bem/ nem para o ensino de geografia/ nem para a glória da cultura atlântica/ do Rio de Janeiro”, ironizando o conflito existente na época em torno da mudança da capital.

Mais a frente, o eu-lírico faz uma interessante colocação em relação à construção de Goiânia: o fato de ter-se “parido” da terra vermelha e dura meio escondida pelo capinzal, a nova capital, que teria largas avenidas, mas ainda assim teria seus becos e vielas. Ou seja, em meio ao sertão pouco desenvolvido, seria construída uma cidade que seria a representação do que havia de mais moderno na época, estabelecendo aí um grande contraste entre a tradição e a modernidade.

Ao longo do poema, fala-se de forma interessante, em uma “Uma planta arqui-poética/ sobre o triângulo de rios/ que se levantam do mapa e se projetam/ no espaço mítico da cidade,/ indo desaguar as suas mágoas/ no lago do Palácio das Esmeraldas”. Esse trecho ilustra poeticamente a Planta Urbanística original de Goiânia, projetada pelo arquiteto Atílio Correia Lima (Foto 2), em que as três avenidas principais (Av. Araguaia, Goiás e Tocantins), que levam nomes de rios importantes do estado, “deságuam” no Palácio das Esmeraldas (prédio que abrigava a administração da capital e localiza-se no centro administrativo, a Praça Cívica), dando forma a um espaço mítico da cidade, pois a população (em sua maioria rural e predominantemente católica) em sua leitura da planta original de Goiânia visualizou a imagem do manto de Nossa Senhora Aparecida, reforçando o quanto a religiosidade faz parte do imaginário da cidade. Ironicamente, segundo Mello (2006, p. 42), no planejamento do arquiteto não faz-se nenhuma referência a santa, na realidade, Atílio deixou por escrito no plano diretor da cidade que suas inspirações vieram de Versalhes, Karlsruhe e Washington, seguindo sua influência francesa.

Nesse sentido, pode-se perceber que o imaginário de Goiânia faz-se ambivalente, mesclando o planejamento moderno com a tradição popular.



Foto 2: Vista aérea. Traçado Urbano de Goiânia.
1936. Autor desconhecido. Goiânia. Acervo MIS-GO.

Finalmente, ao dizer que “é preciso pôr logo os pingos nos is/ e arranjar rima/ em -ória/ em -ésio/ pra acabar com essa triste história/ que ficou do césio.”, o autor faz referência a um dos maiores acidentes radiológicos do mundo acontecido em Goiânia, no ano de 1987.

Nesse sentido, o autor coloca o quanto a tragédia configura-se como um trauma na memória em construção da cidade. Sendo uma “ferida aberta” que marcou a literatura, gerando o que Oliveira (2005) nomina de “literatura do trauma”, além de ter deixado marcas na paisagem da cidade, pois a área onde a cápsula do elemento foi aberta ainda é reservada, impossibilitada de ser habitada por tempo indeterminado. A ferida azul do césio deixou marcas no imaginário urbano não só pelo isolamento do local em que o material começou a ser espalhado, mas pelo conseqüente isolamento da cidade. E para além disso, a mudança na imagem da cidade que, anteriormente, externava-se positiva, de progresso e desenvolvimento e que após o episódio passou por preconceitos de âmbito internacional vivendo um verdadeiro trauma (OLIVEIRA, 2005, p.186)

Além de Gilberto Mendonça Teles, tem-se o autor Eli Brasiliense, outro goiano que escreveu sobre a nova capital, Goiânia. Brasiliense (2002) foi inovador, pois em sua obra *O chão vermelho*, publicada em 1956, o olhar humano em relação à Goiânia é enfatizado, principalmente, o ponto de vista da camada popular: gente pobre, operários, prostitutas, estudantes, donas de casa etc, esses são os protagonistas da história. A percepção dessas pessoas sobre a cidade que estava sendo construída e tudo o que com ela estava “surgindo”, é foco da obra e faz-se importante para o entendimento de como Goiânia era percebida. O seguinte trecho do livro é uma exemplificação de como os personagens da obra percebiam a nova capital em construção:

Dali se avistava a Avenida Anhanguera, inçada (sic) de automóveis, alguns até engraçados, parecendo mais com jabutis de lata. O progresso estava

estragando tudo. Já não se podia andar com sossego pelas ruas. O vivente ia muito bem, andando distraído, de repente era um guinchar perto, a roda do carro riscando o asfalto. Carro passava por cima de gente de vez em quando. No bairro não havia desastres porque os chofres tinham de andar com cuidado, para se livrar dos buracos. (BRASILIANSE, 2002, p. 45)

Essa nova cidade é percebida com estranheza pelo personagem, na cena percebe-se um grande estranhamento com aqueles automóveis que mais pareciam “jabutis de lata”, ou seja, há uma desconfiança em relação a essa cidade que trazia novos hábitos, novos meios de transporte, comunicação e há esse tempo novo que a cidade estava construindo que não era mais de sossego, e sim de rapidez. Enfatizando ainda mais essa dualidade entre a modernidade e o sertão.

Dentro dessas análises, dizemos que a literatura goianiense tem como lócus de criação Goiás e/ou Goiânia e faz referência à vida do sertanejo: desde o seu modo de falar, até sua forma de pensar e agir com a natureza, além de abordar a relação com a cidade e a percepção da realidade ao redor. Essa literatura faz-se demasiadamente clara, sem nebulosidades, gira em torno dos mesmos temas: a natureza, o acidente do césio 137, a dualidade entre a modernidade e o sertão e o sertanejo. Nesse sentido, pode-se dizer que essa literatura tem um caráter geográfico, que abarcam questões relativas ao espaço da capital planejada e do estado sertanejo.

4. A PAISAGEM GOIANIENSE:

A paradigmática imagem do caipira picando fumo é um emblema do sertão, homens e árvores, peixes, rios, plantas, casas, porteiras e costumes, tudo que faz a paisagem ser muito mais que imagens que o olhar abarca, mas circunscreve também sinais semi-invisíveis aos quais só é possível sentir com a força do vento pelo viés essencial do batismo da literatura.

Do sertão para a cidade, a claridade diurna arrefece-se um pouco e a noturnia da lua cheia do Sertão irradia sobre a cidade. A cidade de Goiás, antiga capital do estado de Goiás, reveste-se da poesia do tempo, dos versos de Cora Coralina, das caçadas antigas, do casario, suas ruas tortas e cheias de essências e formas rituais que recobrem o céu e o chão. De Goiás é possível falar densamente, mesmo que em poucos versos. Da cidade de Goiânia ficam os desmatamentos, os loteamentos, a tentativa de esquecer o césio 137 – o trágico na sua jovem e curta trajetória –, a expansão da cidade, mas ainda assim detendo o gesto provinciano do Anhangüera. “Uma cidade fluida que escorre por entre a articulação poética”. (SILVA, 2013, p. 14-15).

Segundo Peixoto (2004), as cidades são paisagens contemporâneas, pois elas permitem a intersecção de diferentes espaços e tempos, diferentes suportes e tipos de imagem, como a pintura e a fotografia. Em Goiânia há um exemplo interessante de imagem artística da contemporaneidade que permite esse elo entre os diferentes espaços e tempos na cidade: o *grafitti*. Para visualizar e entender melhor essa

manifestação foi feita uma atividade de campo no dia 24 de julho, no Setor Sul, onde localizam-se esses *grafittis*. Nessa atividade fotos foram tiradas e pode-se fazer o exercício da percepção do lugar, teve-se a oportunidade de andar por entre as vielas do setor e perceber o clima que ali instaura-se. Percebeu-se o quanto esses quadros urbanos são capazes de quebrar a monotonia da paisagem em meio a tantos tons pastéis (amarela, ocre, branco etc), dando mais cor e vida à cidade.

O *grafitti* faz-se como um tipo de imagem que permite o entrecruzamento de diferentes espaços e tempos, tendo como suporte os muros da cidade. No caso de Goiânia, ele é uma expressão da paisagem urbana contemporânea, pois são quadros urbanos que extrapolam o imaginário dual entre modernidade x sertão tão presente na literatura sobre a capital. Nos *grafittis*, o sertão metropolitano recria-se, transforma-se, permite-se atingir outras ideias, outras identidades. Identidades que vão além do caipira picando o fumo no alpendre do quintal, pois agora essas imagens atingem outros patamares de percepção.

A Foto 3 faz-se como um exemplo dessa re-criação do sertanejo, em que a origem não é esquecida, mas recontada. Na imagem, o caipira, emblema do sertão, é retratado de forma não convencional, já não é mais a imagem do caipira picando o fumo, agora ele extrapola-se, faz-se. A cena diferencia-se da imagem tradicional do camponês ao lado da plantação, como fruto de seu trabalho, agora a plantação sai do sertanejo, assim como o chapéu (seu símbolo), se desintegra. É como se tudo o que o compunha estivesse saindo, indo embora.

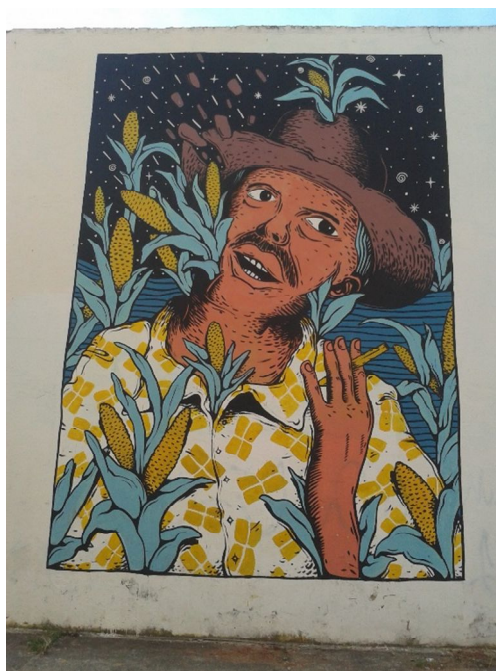


Foto 3: Vela da rua 124, Setor Sul-Goiânia. Foto da autora, 2015.

A Foto 4 também é um exemplo do rompimento da cidade com o sertão, afinal, o protagonista do *grafitti* não faz parte desse universo sertanejo, muito pelo contrário. A mulher retratada na imagem é contemporânea: têm os cabelos coloridos, com

formas expressivas e esvoaçantes; o olhar penetrante e profundo, sem rumo definido, não aponta para nenhuma direção; além de a imagem quebrar com o que há de mais familiar na paisagem para o goianiense: as cores pastéis, o muro amarelo e o clima pacato em torno das residências.

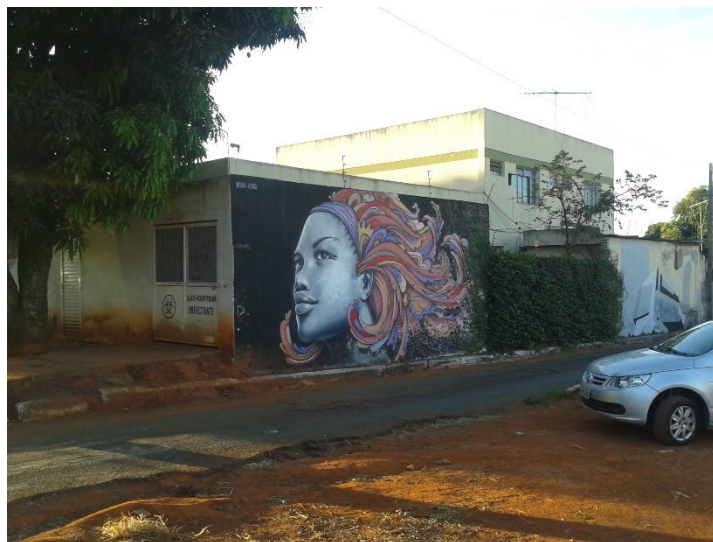


Foto 4: A mulher na viela 102, Setor Sul- Goiânia. Foto da autora, 2015.

W. Benjamin (1989) observou na cidade moderna europeia o comportamento da multidão diante da metrópole, ele descreve as reações que a agitação da cidade causava nas transeuntes. Nós, por nossa vez, observamos Goiânia e percebeu-se que as avenidas principais no centro da cidade são locais onde a multidão que passa tem “movimentos desordenados, rostos rubicundos, falam consigo mesmos e gesticulam, como se se sentissem sozinhos exatamente por causa da incontável multidão ao seu redor.” (BENJAMIN, p. 50, 1989), cada um está voltado para si, andam velozmente, seja a pé ou em seus carros, sem perceber o outro ao seu redor. A cidade para com os sinaleiros e volta a movimentar-se quando eles se abrem. Assim como as fotos a seguir mostram:



Foto 5: O sinal se abrindo na avenida Tocantins. Foto da autora, 2015.



Foto 6: O sinal fechado na avenida Goiás. Foto da autora, 2015.



Foto 7: Avenida Araguaia. Foto da autora, 2015.

As fotos revelam um aspecto do traçado urbano da cidade que reflete também na movimentação das pessoas e dos carros que por ali passam, afinal, no final dessas três avenidas existe a Praça Cívica, onde ficava alocada a administração da cidade e que ainda hoje conserva museus e alguns prédios da administração pública. A Praça Cívica abriga o Palácio das Esmeraldas (Foto 8), um dos prédios que representam o poder e faz-se como ícone de sua construção e de sua memória que, anteriormente, abrigou a prefeitura, mas que hoje abriga um museu.



Foto 8: Palácio das Esmeraldas. Foto da autora, 2015.

Anteriormente, falamos do quanto à literatura goianiense faz-se clara e aborda os mesmos temas que, em geral, cercam a vida do sertanejo. Já a paisagem da cidade mostra-nos outra versão de Goiânia: a contemporânea. Uma versão que traz ao encontro dos olhos o novo, o que transcende a imagem do

sertanejo e elabora novas imagens nos muros da cidade. Imagens que trazem mensagens de reconstrução e beleza. Porém, a imagem da literatura não se separa das imagens transmitidas pelos *grafittis*, pois um baseia-se no outro, afinal a origem da capital também faz parte do que está sendo manifestado nos *grafittis*. O *grafitti* não existe sem a cidade e cidade tem sua origem que permanece latente.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS:

Essa pesquisa possibilitou um imenso ganho intelectual, com as leituras feitas, as discussões dos textos, a participação no evento e as atividades de campo, foram grandes ganhos para a formação e muita experiência acumulada.

Para além do engrandecimento profissional, o trabalho mostrou-nos que a literatura é fonte de embasamento para perceber o quão profunda é a dualidade modernidade x sertão no imaginário de Goiânia, caracterizando sua origem, seu cerne de criação.

Portanto, a literatura não extrapola o que há de contemporâneo na paisagem da cidade, permanecendo com a atenção voltada à vida do sertanejo. Apesar de ter sido pelo viés da literatura que percebeu-se uma certa sofisticação do espaço da cidade apresentada nos discursos literários. Os elementos de sofisticação acabam aparecendo na paisagem na forma de novos elementos urbanos que chegam à cidade. Apesar disso, a característica sertaneja da literatura dificultou a percepção no que há de diferente na paisagem da capital, pois, enquanto pesquisadoras, fomos embebedas por essa literatura clara e sem nebulosidades que, por momentos, fizeram-nos pensar que Goiânia fosse como Aglaura (CALVINO, 1997): uma cidade que não diz nada mais do que os seus próprios habitantes dizem.

Porém, as manifestações dos *grafittis* na cidade fizeram-nos perceber traços da contemporaneidade que não percebeu-se na literatura. Os *grafittis* foram à porta de entrada para a percepção de uma nova imagem da capital, a de uma Goiânia metropolitana e não sertaneja; a de uma cidade que está reelaborando-se, elaborando novos significados e resignificando os que já existem.

REFERÊNCIAS:

BACHELARD, Gaston. *A poética do espaço*. Tradução: DANESI, Antônio de Pádua; revisão de tradução: ABÍLIO, Rosemary Costhek. São Paulo, Martins Fontes, 1993.

_____. *A água e os sonhos: ensaio sobre a imaginação da matéria*. Tradução: Antônio de Pádua Danesi; revisão de tradução: Rosemary Costhek Abílio. São Paulo, Martins Fontes, 1997.

BARBOSA, Elyana. *Gaston Bachelard: o arauto da pós-modernidade*. 2. ed. Salvador, Editora da Universidade Federal da Bahia, 1996.

BENJAMIN, Walter. *Charles Baudelaire: um lírico no auge do capitalismo- Obras escolhidas volume III*. Tradução: José Carlos Martins Barbosa e Hemerson Alves Baptista. São Paulo: Brasiliense, 1989.

BRASILIENSE, Eli. *O chão vermelho*. Goiânia: IGL/AGEPEL, 2002.

CALVINO, Ítalo. *As cidades invisíveis*. Tradução: MAINARDI, Diogo. Companhia das Letras, 1990. Disponível em: <<http://lelivros.red/book/baixar-livro-as-cidades-invisiveis-italo-calvino-em-pdf-epub-e-mobi/>>.

FELÍCIO, Brasigóis. *Hotel do tempo*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira/Massac Ohno, 1981.

MELLO, Márcia Metran de. *Goiânia: cidade de pedras e de palavras*. Goiânia, Editora da Universidade Federal de Goiás, 2006.

PEIXOTO, Nelson Brissac. *Paisagens urbanas*. São Paulo: SENAC, 2004.

TELES, Gilberto Mendonça. *Estudos Goianos: A poesia em Goiás*. 2. ed. Goiânia: Editora da Universidade Federal de Goiás, vol. 1, 1983

_____. *Sociologia goiana*. Goiânia, AGEPEL, 2001.

OLIVEIRA, Eliéser Cardoso de. As imagens de Goiânia na literatura mudancista. In: CHAUL, Nars Fayad e DUARTE, Luís Sérgio (Org.). *As cidades dos sonhos: desenvolvimento urbano em Goiás*. Goiânia, Editora UFG, 2005.

SILVA, Valéria Cristina da. Goiânia: um mosaico imaginário: modernidades e micro-tempo-territorialidades. Rev. *Caderno prudentino de Geografia*. Presidente Prudente, n. 35, volume especial, p.6-25, 2013. Disponível em: <<http://revista.fct.unesp.br/index.php/cpg/issue/view/223/showToc>>. Acesso em: 14/ 04/2015.

_____. *Palmas, a última capital projetada do século XX: uma cidade em busca do tempo*. [online]. São Paulo: Editora UNESP; São Paulo: Cultura Acadêmica, 2010. 294 p. ISBN 978-85-7983-092-1. Disponível em: <<http://books.scielo.org>>. Acesso em: 01/07/2015.

Abstract: This chapter is an article, previously published in Anais do XVIII Encontro Nacional de Geógrafos, which has been improved for publication in this e-book. This work comes from the project *As cidades do tempo ausente*, which seeks to study the constitution of urban temporality and the consolidation of the city's imaginary. In this research, we search for the semiotic processes, through the images that characterize the landscape, tracing the imaginary that permeates the urban space of Goiânia. A planned city that has an identity under construction. For this study, we have selected revealing sources of urban culture, in which the city is involved, so the urban images generated from the landscape and fundamentally the look of the social actors in front of the urban space of Goiania are revealing of this imaginary. The city mentally and identically impacts the social actors in front of their urban space. Goiânia's formation, from the launching of its “pedra fundamental” in the 1930s to the present day, has generated several types of image: visual, plastic and iconic imagery in the Bachelardian sense, which are those produced by the literature that portrays the city. In this sense, we will explore these images about the city, as well as its landscape, after all, it is from the urban space that the inhabitants consolidate their daily life and weave senses about the places.

Key-words: Goiânia, literature, city, imagination e perception.

**A IMIGRAÇÃO HAITIANA PARA SANTA CATARINA:
CONSIDERAÇÕES GERAIS**

Yuri Lima Perotto
Fábio Napoleão
Lucas dos Santos Ferreira

A IMIGRAÇÃO HAITIANA PARA SANTA CATARINA: CONSIDERAÇÕES GERAIS

Yuri Lima Perotto

Graduando em Geografia pela Universidade do Estado de Santa Catarina - UDESC
Membro do Grupo de Estudos de Economia Política. GESEP

Fábio Napoleão

Doutor em Geografia pela Universidade Federal de Santa Catarina - UFSC
Professor da Universidade do Estado de Santa Catarina - UDESC
Professor do Programa de Pós-Graduação em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Socioambiental - PPGPLAN/UDESC

Lucas dos Santos Ferreira

Mestre em Geografia Humana pela Universidade de São Paulo - USP e doutorando em Geografia pela Universidade Federal de Santa Catarina - UFSC
Professor Colaborador da Universidade do Estado de Santa Catarina - UDESC.

Resumo: O Brasil, comandando as tropas armadas da Missão das Nações Unidas para a Estabilização do Haiti (MINUSTAH), contribuiu com ajuda humanitária para normalizar um país que passava por um período de grande instabilidade política que culminou com a saída do presidente Jean-Bertrand Aristide (2004). Nos últimos anos, estamos convivendo com a chegada de imigrantes oriundos da nação caribenha em nossas distintas regiões. O presente trabalho tem por objetivos compreender os impactos provocados pela vinda de contingentes populacionais do Haiti para Santa Catarina e desvendar os motivos de sua dispersão espacial no Estado e suas reais condições de vida. Para a realização do trabalho efetuou-se revisão bibliográfica, análise de bancos de dados e entrevistas com haitianos e autoridades públicas responsáveis pela gestão da entrada/manutenção dos imigrantes no Brasil. O trabalho mostra que a concentração dos haitianos ocorre nas áreas industriais em que a oferta de emprego é mais abundante. Percebemos também que os mesmos se instalam em áreas periféricas dos perímetros urbanos das cidades escolhidas, muitas vezes distantes de seus locais de trabalho, possuem condições salariais inferiores aos trabalhadores brasileiros e grande dificuldade para conseguir habitação e acesso aos serviços de utilidade pública.

Palavras-chave: Imigração Haitiana; Santa Catarina; Inclusão Social.

INTRODUÇÃO

A imigração percorre a história desde os tempos mais remotos e ganha novos aspectos e novas situações. É um fluxo de pessoas que talvez nunca vá cessar a julgar pelas demandas e condições que vão surgindo. Dela se observa diversos pontos, passando da insegurança para a novidade, da incerteza para a possibilidade, da preocupação para a alternativa. São situações do ser humano migrar, partir, chegar e constituir. Por isso, deve-se sempre observar quem vem e quem vai com o propósito de levantar e avaliar questões da qual forma que esses imigrantes são

vistos na sociedade, de como ocupam o espaço, quais os processos os levam a determinados fins.

A imigração no Brasil é tema de debate há muito tempo e possui uma ampla carga de estudos, haja vista que o país é formado basicamente por imigrantes vindos de diversas regiões do mundo. O fluxo migratório está sempre em constante movimento, seja da mais variada forma de migração. A imigração é parte da história do Brasil, e os imigrantes que no país se alojavam criavam maneiras de se integrar no território brasileiro. Com a chegada dos portugueses se inicia a imigração no país, e no decorrer do tempo o Brasil abre as portas para a colonização de seu interior. Atualmente o Brasil vive a chegada dos imigrantes haitianos vindos após o terremoto que ocorreu no país em 2010 e que deixou mais de 200 mil mortos além de acarretar uma miséria generalizada no país.

O Brasil, visando lançar o país internacionalmente integra suas forças armadas à Missão das Nações Unidas para a Estabilização do Haiti (MINUSTAH) a fim de contribuir com a ajuda humanitária no Haiti. Deste modo, fica a dúvida qual realmente é a intenção do Brasil com o Haiti visto que as tropas brasileiras já estão a mais de dez anos nesse processo de estabilização. Assim o presente artigo tem como objetivo indagar essa questão para gerar o debate sobre o tema e familiarizar as pessoas com esse assunto tão relevante atualmente.

Os imigrantes haitianos vêm em busca de melhores condições de vida, e procuram trabalho nos mais variados setores. Em Santa Catarina, esses trabalhadores são encontrados em diversas regiões e ocupam lugares onde os brasileiros já não estão mais ocupando. Desta forma, neste trabalho, busca-se compreender e trazer um panorama geral sobre a chegada desses imigrantes no Brasil mais especificamente em Santa Catarina e apontar algumas das demandas dessas pessoas com intuito de incluí-las na sociedade catarinense.

1. A ATUAÇÃO DO BRASIL NO HAITI E O CONTEXTO DA MIGRAÇÃO

A vinda de novos imigrantes para o Brasil desencadeia uma série de debates e pesquisas sobre esse recente contexto de imigração. Devem-se analisar questões pontuais sobre como o Brasil está preparado para essa nova onda migratória, e como a sociedade se mostra hoje para a chegada de novas culturas e para lidar com as diferenças existentes entre os povos. Saber procurar as diferenças, mas também buscar quais pontos existem semelhanças, de modo que se encontre um ponto de partida para a aproximação e assim, agir de uma forma inclusiva com o migrante. Os imigrantes “embora eles sejam social, étnica e culturalmente diferenciados, enfrentam os mesmos desafios no seu processo de inserção na cidade (SILVA, 2006, p.66-67)”.

É preciso também contextualizar como o Brasil chegou ao Haiti e porque chegou. Lembra-se que o Haiti encontrava-se em uma crise insustentável. Nessa época o Brasil era membro não permanente do Conselho de Segurança da ONU. Durante a criação da MINUSTAH, o país buscou inserir diversos aspectos que

mostrassem o compromisso com o Haiti além de proporcionar apenas a questão da segurança, demonstrando que não iria apenas como intervenção estrangeira.

Verdade seja dita, devemos analisar a fundo o que acontece com a entrada do Brasil no Haiti. Para o governo, a entrada do país no Haiti era vista de maneira benéfica, já que estaria indo em missão de paz. Além disso, ao assumir a liderança militar da ONU estaria projetando o país internacionalmente, e assim conquistaria uma cadeira permanente no Conselho de Segurança da Organização das Nações Unidas. A situação recente pela qual passou o Haiti não era das melhores, enfrentaram em 2004 a saída do presidente Jean-Bertrand Aristide do poder após uma intervenção americana. A partir daí a ONU interveio com uma missão que já passa de uma década. Poucos lembram que atuação da ONU previa uma duração de seis meses de permanência no país.

A situação é vista com receio pela população haitiana. A missão de estabilizar o país não pode ser apenas para dar segurança armada, mas também possibilitar avanços sociais, econômicos e políticos para que o país consiga andar com as “próprias pernas”. Em uma entrevista ao jornal da Zero Hora, o senador haitiano Jean-Charles Moise define que a presença estrangeira já é vista como uma “ocupação” e que esta deveria ser finalizada. Comunica ainda ao governo brasileiro “que suas tropas não podem nos ajudar lá. Queremos a ajuda dos brasileiros, por isso pedimos que o Brasil substitua seus tanques de guerra por tratores agrícolas”. Ou seja, fica a crítica, que de fato há uma insatisfação por parte da sociedade haitiana e que deve-se deixar um legado positivo para o Haiti. A saída do Brasil deve ser urgente e de forma estratégica.

A história do Haiti desde a colonização tem questões de ocupação em seu território. Franck Seguy, haitiano que escreveu sua tese de doutorado em sociologia da UNICAMP salienta muito bem isso.

Ao adentrarmos na lógica da colonialidade para buscar as raízes da situação atual do Haiti, o que afirmamos é que da invasão de Cristóvão Colombo em 1492 até hoje, a lógica da colonialidade pode ter sofrido mudanças superficiais nas suas proporções e seus agentes. No entanto, permanece a mesma. Em certos momentos, o Haiti goza do estatuto de país livre e independente; em outros, passa sob a administração direta e pessoal do imperialismo, como é o caso nos três períodos de ocupação militar que já sofreu (1915- 1934, 1994-2000, 2004-) (SEGUY,2014, p.45).

A partir desse ponto de vista, de que maneira o Brasil e a MINUSTAH estão agindo no Haiti? Estaria o Brasil efetivamente interessado em desempenhar o papel de paz e solidariedade ou seria o Brasil um país agindo de forma subimperialista visando apenas seus interesses em aprofundar seus laços comerciais? Para Franck a única estabilização que o país vive é a estabilização do povo haitiano na miséria. Ele ainda fala que:

O primeiro interesse do Brasil é conseguir uma cadeira permanente no Conselho de Segurança da ONU. Mas o imperialismo não dá essa vaga de graça para ninguém. Quer dizer, o governo brasileiro precisava comprovar ao mundo

inteiro que tinha essa capacidade para lidar com essa vaga. O Haiti foi o laboratório oferecido para o Brasil comprovar isso.

Portanto é necessário pensar quais as características do Brasil para com o Haiti. Para compreender a realidade é preciso ir a fundo e analisar os mais variados pontos de vista, a fim de mostrar o que realmente ocorre nesses acordos bilaterais. O mundo do sistema capitalista cria raízes profundas e às vezes não conseguimos enxergar como o processo realmente ocorre. É fundamental buscar além da mídia que mostra o soldado amparando uma pessoa que chora, é preciso pesquisar os interesses, as causas e as peculiaridades desse momento em que o Haiti vem passando, e de como o Brasil se mostra para as ajudas humanitárias.

Desse modo fica posto em dúvida sobre a vinda dos haitianos para o Brasil. Como muito mencionado na mídia, ela ocorreria simplesmente devido à presença das tropas brasileiras no país. Mas a relação não é só essa. Ela existe, contudo deve-se pensar sobre a situação que o Haiti passou em 2010 com o terremoto que assolou o país. A migração de haitianos pra cá acontece e se faz necessária também pelo fato de que lá, no mercado de trabalho há uma exploração do proletariado, quer dizer, existe emprego, mas não há a garantia de sobrevivência com este trabalho. A solução que se encontra é a emigração, e o Brasil passou a ser visto como uma nova oportunidade de vida e moradia.

Colocado as devidas situações devemos analisar como é a vinda desses imigrantes, por onde eles passam e como eles chegam até o Brasil. Deve-se deixar claro que o trajeto percorrido por todos não é o mesmo, mas a maioria dos que chegam ao Brasil fazem o trajeto e acabam chegando pelas cidades de Brasília e Assis Brasil, no Acre, e por Tabatinga, no Amazonas. O trajeto até a fronteira se fazia via Equador, Peru ou Bolívia. Durante a viagem são deflagradas muitas situações de desrespeito aos direitos humanos. Na passagem do Peru para o Brasil, os haitianos têm falado que sofrem nas mãos dos policiais, os chamados “coiotes”, pois estes chegam a cobrar entre 2000 e 3000 dólares por pessoa para cruzar a fronteira.

A ROTA DOS HAITIANOS NO BRASIL

Número de imigrantes em Brasileia (AC) bate recorde

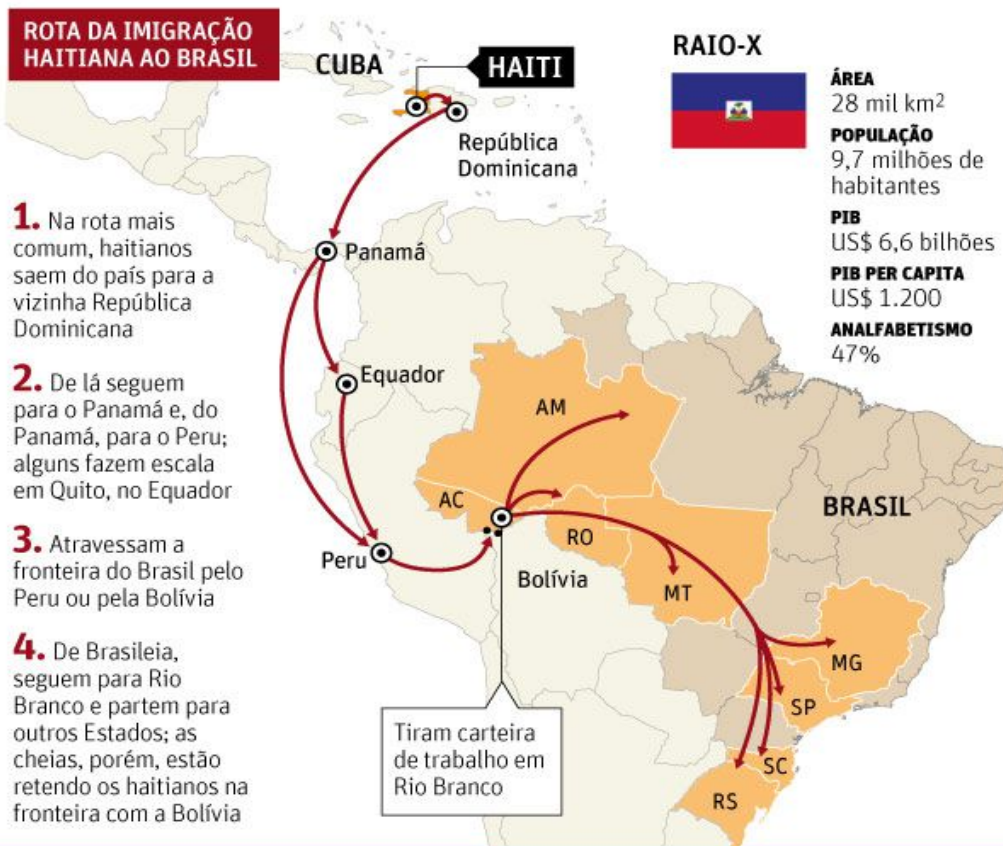


Figura 4 - Rota dos haitianos no Brasil. Fonte: <http://www1.folha.uol.com.br/mundo/2014/04/1439034-acre-vai-fechar-abrigo-para-imigrantes.shtml>

Esse é um dos percursos feito, e é um percurso muito duro e complicado, chegando às vezes a ser feito a pé por dentro da floresta. Os que conseguem imigrar chegam a gastar cerca de 2 a 3 mil dólares para realizar essa viagem. Nota-se que há certa seletividade com as pessoas que migram, assim como todo fluxo migratório, pois nem todos no Haiti dispõem desse dinheiro. Muitas vezes, a família junta certa quantidade e manda um familiar (predominantemente homens) vir ao Brasil tentar a vida e assim conseguir mandar uma remessa de dinheiro do trabalho que se consegue no país.

Além de todos os problemas que enfrentam durante a vinda ao Brasil, os imigrantes se deparam com questões de preconceito e xenofobia quando chegam, ademais se defrontam com a atual recessão que o país está vivendo, o que implica diretamente na questão de emprego e moradia, haja vista que os próprios brasileiros vêm encontrando dificuldades nos mesmos aspectos. O Brasil deve refletir a vinda desses imigrantes de modo a incluí-los na sociedade. A imagem de país hospitaleiro deve ser colocada em prática, de modo que se consiga uma inserção efetiva do imigrante.

2. PANORAMA GERAL DA IMIGRAÇÃO HAITIANA EM SANTA CATARINA E DEMANDAS DOS IMIGRANTES PARA INCLUSÃO NA SOCIEDADE

Depois do terremoto que assolou o país em 2010, as imigrações tomaram maiores proporções chegando assim, ao Sul do Brasil nos anos que se seguiram. Em Santa Catarina a situação migratória está dentro do que vem acontecendo no país. O recomeço no Estado é repleto de incertezas assim como foi para os imigrantes italianos e alemães que em Santa Catarina se estabeleceram. A vontade de quem chega, é encontrar um emprego, trabalhar e assim poder ajudar os familiares que ficaram no Haiti. A mão-de-obra haitiana vem ocupando postos de trabalho e preenchendo lacunas onde os brasileiros já não estão mais trabalhando. São trabalhadores que ocupam postos de trabalhos ociosos, como na indústria pesada, passando por abatedouros de frangos e carnes do Oeste até os canteiros de obras do Vale do Itajaí. Segundo o Ministério do Trabalho e Emprego, esse novo grupo de imigrantes são os que mais ocupam o mercado de trabalho brasileiro formal.

No litoral do Estado, principalmente em Itajaí, Balneário Camboriú e Navegantes existem ofertas de trabalho em setores que não possuem muita mão-de-obra como em construções, supermercados e galpões da indústria naval. No Oeste catarinense os primeiros haitianos chegaram em 2011 e de uma forma diferente do normal. A primeira situação que foi constatada é de uma empresa de piscinas que buscou no Acre trabalhadores para atender a falta de mão-de-obra que se tinha na região. O mesmo motivo levou as agroindústrias a buscar trabalhadores. “Foi através de recrutamentos realizados ainda na fronteira do Brasil com o Peru por empresas da Mesorregião do Vale do Itajaí que os primeiros haitianos chegaram ao território catarinense (GAIRF, 2015, p.24)”.

A Superintendência Regional do Trabalho e Emprego de Santa Catarina emitiu até Maio de 2015 cerca de 2.259 carteiras de trabalho para imigrantes haitianos, ficando claro que gradualmente os haitianos têm superado a primeira barreira para se conseguir empregos.

Emissão de carteira de trabalho durante a imigração haitiana	
Ano	Número de emissão de carteira de trabalho
2011	04
2012	62
2013	774
2014	986
Até Maio de 2015	2.259

Figura 5 - Carteira de trabalho para haitianos. Elaborado pelo autor.

Na região da Grande Florianópolis, os haitianos já representam um grande número de imigrantes. “Estima-se que residam na cidade de Florianópolis cerca de 370 haitianos (GAIRF, p.26)”. Sua chegada é vista com fervor pela mídia, pela sociedade, por instituições de pesquisa e Centros de Referência em Direitos Humanos. Todos esses citados tem grande importância nesse fluxo migratório, uma

vez que devem pensar quais são as melhores formas de inclusão desses imigrantes na sociedade catarinense, pensando além do mercado de trabalho.

Os haitianos, na medida em que chegam, se organizam e estabelecem associações que servem para lutar pelos seus próprios direitos. Santa Catarina já conta com cerca de seis associações em todo o Estado – Chapecó, Balneário Camboriú, Itapema, Brusque, Navegantes e Florianópolis. As Associações servem para que os imigrantes possam ter noção de seus direitos na sociedade e assim, lutar por melhores condições de trabalho. Além disso, com estas, as entidades citadas acima podem buscar, através do que é colocado em pauta pelos imigrantes, um auxílio em como proceder para alcançar o que se deseja, de modo que possam inserir essas pessoas em um cotidiano mais justo e digno para se viver. A inclusão social dos haitianos é algo necessário não só para eles, mas também para a sociedade catarinense.

Tendo em vista a falta de iniciativa do poder público frente às questões da imigração e as demandas dos imigrantes, foi criado O Grupo de Apoio aos Imigrantes e Refugiados de Florianópolis e Região (GAIRF) em 2014, por iniciativa da Arquidiocese de Florianópolis para ajudar nessa questão. Atualmente, igrejas, universidades, instituições do poder público e organizações não governamentais atuam em conjunto no amparo dessas pessoas.

Em 20 de Agosto de 2015 a Defensoria Pública da União (DPU) em Santa Catarina, recebeu a antropóloga Tamajara J. L. da Silva, integrante do GAIRF e o padre Joaquim Filipin, membro da Pastoral do Migrante, a fim de expor os principais problemas na chegada dos estrangeiros e as demandas dos imigrantes e refugiados de Florianópolis e região.

Dentre as demandas citadas, está a falta de atendimento na chegada à Florianópolis, as barreiras na obtenção do visto permanente, dificuldades com o protocolo emitido pela Polícia Federal (que mesmo em mãos, não está garantindo os direitos básicos e uma efetiva integração social como deveria), além da carência de instrução e informação para com os funcionários públicos e trabalhadores quanto à validade do documento de identificação. Além delas, foram pontuadas, a falta de tradução oficial de informações pessoais (quesitos essenciais para que esses imigrantes possam estudar, trabalhar e até casar no Brasil), a cobrança de taxas para a emissão de documentos e dificuldade na obtenção da carta de habilitação para dirigir veículos ou motos, fazendo com que a mobilidade diária fique muito limitada (seja pelo trabalho, atividades de lazer e até em situações de emergência).

No âmbito da educação, foi evidenciado o problema com o acesso a aulas de Língua Portuguesa, meio pelo qual os imigrantes podem se inserir de uma forma mais ampla, no mercado de trabalho, serviços essenciais, direitos e lazer. A comunicação entra como uma “peça-chave” na relação e aproximação de brasileiros e haitianos. Mesmo com o apoio institucional, haitianos estudantes da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), relataram dificuldades para validação de documentos e disciplinas das instituições de ensino de origem, além do acesso aos cursos de Português, para uma integração mais efetiva com população de Florianópolis e a própria universidade.

Fica evidente que a superação dessas demandas facilitaria a vida dos imigrantes e os fariam sentir-se mais incluídos na sociedade. É necessário que o Estado e a população compreendam que a inserção dessas pessoas vai além de uma oportunidade de trabalho, e os acolham de maneira solidária, uma vez que o povo haitiano tem muito a acrescentar em diversos aspectos, como a cultura, língua e sua tradição para a sociedade brasileira.

REFERÊNCIAS

DA SILVA, Sidney. Hispano-americanos no Brasil: Entre a cidadania sonhada e a concedida. In: **CNPD. Migrações internacionais: contribuições para políticas.** Brasília: CNPD, 2001.

Grupo de Apoio ao Imigrante e Refugiado de Florianópolis e Região (GAIRF). **Novos Imigrantes e Refugiados na Região da Grande Florianópolis: Observações preliminares sobre suas experiências e demandas.** Florianópolis, SC, 2015.

MAMINIGONIAN, Armen. **Notas Sobre o Processo da Industrialização no Brasil.** Boletim do Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia Ciências e Letras de Presidente Prudente. N°.2. Presidente Prudente, 1969.

ENGELS, Friedrich; MARX, Karl. **A Ideologia Alemã.** São Paulo: Boitempo, 2007.

RIBEIRO, Darcy. **O Povo Brasileiro: A formação e o sentido do Brasil.** 2° ed. São Paulo: Companhia das Letras. 1995.

SEGUY, Franck. **A catástrofe de janeiro de 2010, a “Internacional Comunitária” e a recolonização do Haiti.** Campinas, SP: [s.n.], 2014.

Abstract: Brazil, commanding the armed troops of the United Nations Mission to Haiti stabilization (MINUSTAH), contributed with humanitarian help to normalize a country which was going through a very unstable political period that culminated in the departure of the president Jean-Bertrand Aristide (2004). In the last years, we have been living with the arrival of immigrants from the Caribbean nation in our different regions. This article aims to understand the impacts provoked by the arrival of population quotas from Haiti to Santa Catarina and uncover the reasons to their spatial dispersion in the State and their real life's conditions. To achieve this article was effected bibliographic review, data analyses and interviews with Haitians and public authorities responsible for the management of arrivals/maintenance of immigrants in Brazil. The article demonstrates that the Haitians concentration occurs in the industrial areas where the employment offer is more abundant. We also realized that they settle in peripheral areas of urban perimeters in the selected cities, often far from their work places, having lower salary conditions compared to Brazilian workers and great difficult to find housing and access to public utility services.
Key-words: Haitian immigration; Santa Catarina; Social Inclusion

**CONSIDERAÇÕES SOBRE O PROGRAMA DE
ACELERAÇÃO DO CRESCIMENTO EM SANTA CATARINA**

Julia Silva
Lucas dos Santos Ferreira
Fabio Napoleão

CONSIDERAÇÕES SOBRE O PROGRAMA DE ACELERAÇÃO DO CRESCIMENTO EM SANTA CATARINA

Julia Silva

Universidade do Estado de Santa Catarina
Florianópolis – Santa Catarina

Lucas dos Santos Ferreira

Universidade do Estado de Santa Catarina
Florianópolis – Santa Catarina

Fabio Napoleão

Universidade do Estado de Santa Catarina

Resumo: O trabalho em questão objetiva apresentar as dificuldades enfrentadas pelos agentes econômicos catarinenses no campo das infraestruturas, bem como as principais iniciativas do Programa de Aceleração do Crescimento no sentido de superação da situação colocada. Para tanto, foram realizadas revisão bibliográfica e análises de bases de dados e depoimentos de integrantes da sociedade civil sobre a temática. Acreditamos que mesmo dentro de certos limites orçamentários, o Programa minimizou os problemas existentes, com obras como a duplicação do trecho Sul da rodovia BR-101 e o apoio à criação de dois novos portos (Navegantes e Itapoá), além da modernização dos já existentes (Itajaí, São Francisco do Sul e Imbituba). Ademais, com o advento do programa, passaram a ser aventadas alvissareiras propostas para o setor produtivo como a construção da chamada “ferrovia do frango”.

Palavras-chave: Infraestrutura de transportes; Programa de Aceleração do Crescimento; Gargalos logísticos.

1. INTRODUÇÃO

Embora dispondo de extensão territorial inferior à maioria das unidades da federação (1,12% do território brasileiro, sendo o 20º estado em área), a economia catarinense se qualifica entre as mais dinâmicas do país, resultando em forte concorrência a outros estados, creditada ao processo de acumulação capitalista ancorado em formações sociais fundamentadas na pequena produção mercantil, como bem constata o geógrafo Armen Mamigonian.

O autor em questão aponta ainda que, em meados dos anos 1980, enquanto no Paraná se destacam o Bamerindus e a CR Almeida (engenharia) e no Rio Grande do Sul a VARIG e o grupo Gerdau (siderurgia) como grandes grupos nacionais, em Santa Catarina os grandes grupos privados de projeção nacional eram todos eles industriais e se dispersavam pelas várias regiões: Sadia – Transbrasil e Perdigão no Oeste; Hering, Artex, Tigre-Hansen, Weg, etc. nas áreas alemãs; Guglielmi, Freitas e Gaidzinski na área carbonífera, além da Portobello – Usati no Litoral Central. Certamente não deviam ser esquecidos os investimentos em geração e transmissão

de eletricidade (Eletrosul e Celesc), além da ICC, de capitais estatais e a presença dos grupos extra-regionais, como Klabin, Brastemp – Cònsul, etc (MAMIGONIAN, 1986).

Entretanto, a política econômicamente irresponsável do governo federal herdada dos anos 1990 (elevadas taxas de juros, sobrevalorização cambial e elevada carga tributária) continua gerando graves danos à economia estadual. Conforme pesquisa da FIESC, cerca de 40% das empresas catarinenses são negativamente atingidas pela entrada de produtos estrangeiros em nosso mercado e 60% pela concorrência externa desigual, gerando terceirização da produção (17% dos casos verificados) e ampliando os níveis de desemprego.

Para agravar ainda mais a situação, antigas agências de fomento (BADESC, por exemplo) tornaram-se, grosso modo, meras transmissoras de recursos do BNDES (cujo montante destinado a SC foi reduzido de 6,1% em 2001 para 5,1% em 2010, ao passo que a quantia de recursos solicitados foi multiplicada em 7,7%), continua a não existir uma política industrial de âmbito estadual e dos 12 planos de incentivo à indústria existentes, 10 estão em desacordo com a legislação do CONFAZ, trazendo grande insegurança jurídica para o empresariado. No caso do Pró-Emprego, que entre outras coisas reduz a alíquota de importações para 3%, aumentando a força de atração dos portos catarinenses através do estímulo a importações predatórias, a própria Confederação Nacional da Indústria perpetrou ação contra o programa. O resultado negativo desta equação é explicitado por grandioso déficit comercial em 2011, pela taxa de crescimento industrial inferior à média brasileira, pela redução da participação no total de exportações brasileiras (em 2001 o estado respondia por 5,2% do total nacional, em 2010 somente por 3,8%) e pela redução do valor de transformação industrial (VTI) das exportações catarinenses.

Santa Catarina constituiu privilegiado conjunto portuário (um dos maiores adensamentos de portos do litoral brasileiro), rodovias federais conectando os principais núcleos produtivos (Blumenau, Joinville, etc.) com o Rio Grande do Sul e São Paulo, ferrovias ligadas a produtos regionais (carvão, grãos, etc.) e mesmo cadeia de aeroportos superdimensionada considerando o tamanho de sua população. Entretanto, com a paralisia econômica dos anos 1980 e 1990, muitas obras ligadas ao setor de transportes deixaram de ser realizadas, o que significou maiores custos para os empresários em já difícil cenário de âncora cambial e redução do crédito público. A partir do governo Lula (2002-2010), com a utilização de dividendos oriundos da elevação do preço das commodities exportadas pelo Brasil, foi efetivado o maior programa de investimentos em infraestrutura dos últimos vinte anos (Programa de Aceleração do Crescimento – PAC).

O trabalho em questão objetiva apresentar em linhas gerais algumas das dificuldades enfrentadas pelos agentes econômicos catarinenses no campo das infraestruturas, bem como as principais iniciativas do Programa de Aceleração do Crescimento no sentido de superação da situação colocada.

2. PERCEPÇÕES DO MEIO EMPRESARIAL SOBRE AS INFRAESTRUTURAS DE SANTA CATARINA

A logística tem por objetivo reduzir os custos de entrega de uma determinada mercadoria no seu destino final. No território brasileiro, sérias insuficiências logísticas travam uma expansão mais acelerada do setor produtivo (rodovias, ferrovias, portos, aeroportos de carga, etc.). Para efeito de comparação, o Brasil está na 65ª posição no ranking de Eficiência Logística do Banco Mundial (2014) enquanto a China está em 15º e os EUA em 9º.

Ainda que seja uma das menores unidades da federação em extensão territorial, Santa Catarina é uma das mais dinâmicas economias do Brasil, com destaque para sua pujança industrial.

Durante palestra de abertura da ExpoVideira 2015, maior feira multissetorial do Oeste, Glaucio Côrte, presidente da FIESC, afirmou que “a precariedade da infraestrutura é o maior gargalo de Santa Catarina”, destacando a insuficiência de ferrovias e a dificuldade de acesso aos portos. “Estamos mostrando que Santa Catarina tem que investir muito em infraestrutura e logística, além de aumentar o uso de outros modais, como é o caso da cabotagem. Também enfatizamos a necessidade de um acompanhamento e um planejamento integrado dos investimentos”, afirmou Corte, baseando-se nos resultados da pesquisa de Custos Logísticos na Indústria Catarinense (2015), organizada pela FIESC. No estudo inferiu-se que as indústrias catarinenses têm em média 14% de sua composição de custos relacionada à logística, média superior à brasileira (11,2%) e à estimada para outros países (9%). O estudo também mostrou que estes custos variam dependendo do segmento produtivo, com situações ainda mais alarmantes nos setores madeireiro (26% do faturamento), de materiais elétricos (22%) e mecânica (22%).

A questão logística em Santa Catarina igualmente apresenta variações regionais. O Norte é a região que apresenta o maior custo logístico, próximo dos 19%. Entre depoimentos dos representantes do setor industrial da região, Carlos André Athanzio Veiga, presidente da Associação Empresarial de São Francisco do Sul, afirmou que: “Hoje, qualquer novo empreendedor não tem segurança em direcionar seus investimentos para São Francisco do Sul diante de tantas dificuldades de acesso”. Para o vice-presidente de relações institucionais da Whirlpool Latin America, Armando Valle, “a principal dificuldade logística está nas condições das rodovias, o que encarece os preços devido à manutenção, segurança, tempo e distância percorrida”. Para o gerente de logística da Arcelor Mittal Vega, Marcos Tadeu Arante, as ferrovias são o modal mais problemático. “Já sofremos problemas de qualidade com nosso material durante o trajeto por causa das crateras no caminho até um de nossos clientes. A solução foi desenvolver um sistema pneumático, e agora o envio para este cliente ocorre só com estes veículos especiais. A velocidade da geração de empreendimentos é maior do que a criação da infraestrutura para suportá-los — diz Arante. Já para o gerente de logística da Weg, Clécio Fábio Zucco, os maiores problemas do estado estão nas BRs 280 e 101: “Há falta de vias marginais que possam desafogar os fluxos próximos das cidades e de vias expressas de acesso aos

portos”. Zucco também avalia a ausência de um aeroporto regional de cargas e passageiro. Grande parte do comércio internacional brasileiro passa pelo Porto de Santos. Ele vem enfrentando grandes problemas de congestionamento de cargas, o que acaba criando uma instabilidade de atracação de navios nos portos catarinenses – analisa Clécio.

Iniciado em 2014, o Contorno Viário da Grande Florianópolis é uma obra realizada com o intuito de desafogar o fluxo na BR 101 trecho Biguaçu-Palhoça, que desde a expansão urbana na região, é palco de disputa de espaço entre caminhoneiros e veículos de passeio. Executada pela empresa Autopista Litoral Sul e fiscalizada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), planeja-se sua finalização no ano de 2018.

O início imediato da obra foi defendido por lideranças de entidades empresariais da Grande Florianópolis. O presidente da Federação das Empresas de Transporte de Carga e Logística de SC (Fetrancesc), Pedro Lopes, disse ter o apoio dos também presidentes Alaor Tissot, da FACISC e Bruno Breithaupt, da FECOMÉRCIO-SC.

Mesmo não tendo o maior custo de logística de Santa Catarina, a região Oeste também sofre com a precariedade no setor de infraestruturas. Liderando o setor agroalimentar do estado, acumula reclamações de seus empresários acerca do acesso aos municípios. O vice-presidente da Aurora Alimentos, Neivor Canton, em jantar com o presidente da Assembleia Legislativa (Alesc), Gelson Merisio e demais lideranças empresariais da região, alegou que “o oeste tem uma desvantagem em atrair investimentos pela carência de boas rodovias, falta de ferrovias e até de energia elétrica”. Na mesma ocasião, o presidente da Sociedade Amigos de Chapecó, Cláudio Jorge Kraker, destacou que “Chapecó necessita de obras como o Contorno Viário Leste, ligando a BR-282 com a SC-480, uma ligação da SC-283 com a BR-282 e um plano de mobilidade urbana”. Na mesma via que seu vice, o presidente da Aurora Alimentos, Mário Lanznaster, que também preside a Câmara de Desenvolvimento da Agroindústria da Federação das Indústrias de Santa Catarina (FIESC) afirmou em reunião com a diretoria da FIESC em fevereiro de 2016: “Hoje se percorre em média mil quilômetros para ir e mais mil quilômetros para voltar com o milho, que é transportado por caminhões. Por que não fazer o trem de uma vez?”, perguntou Lanznaster, referindo-se à construção da ferrovia esperada há anos.

Como uma das soluções para os problemas de escoamento da produção, em especial do Oeste de Santa Catarina, desenvolveu-se a Ferrovia de Integração, popularmente designada a “Ferrovia do Frango”. Planejada pela estatal VALEC – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., empresa que tem como objetivo planejar e executar a expansão dos trens pelo país, a obra ligará as empresas do Oeste aos portos catarinenses, mais especificamente de Itajaí e Imbituba, garantindo a movimentação nos portos locais e alavancando a economia estadual.

Sendo uma alternativa ao transporte de carga, diminuirá o fluxo nas estradas e os custos da produção. As cargas congeladas serão o principal produto transportado pelos trens, visto que exercem a liderança de exportação dos portos de Itajaí e Navegantes. A Ferrovia está sendo projetada para até 100 vagões e terá

capacidade total de 12 mil toneladas. O custo estimado para a obra será de R\$ 6 bilhões e a expectativa de conclusão está até o ano de 2022.

Em fase de conclusão do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA), a ferrovia já traz polêmicas quanto à exclusão das cidades do Norte do estado, detentoras do maior custo logístico verificado. Como justificativa está que o Norte já possuiria uma ferrovia, entretanto a Ferrovia do Contestado possui diversos trechos desativados. O Estudo também aponta que a geomorfologia da região oferta obstáculos, além da alta densidade demográfica. Segundo a VALEC, o traçado atual teria a melhor relação custo/benefício, tornando o investimento atraente para uma possível concessão.

Ademais, a possibilidade de duplicação da rodovia que ligará o Oeste ao município de Mafra ocorrer anteriormente ao término das obras da BR-470 é outro problema que assusta os empresários locais, logo que será mais viável mandar cargas para o Porto de Paranaguá do que mantê-las em território estadual.

Segue mapa publicado pela VALEC, onde é possível ver que a Ferrovia sairia do Oeste, passando pela cidade de Herval do Oeste e seguiria em direção à região de Anitápolis (mesorregião da Grande Florianópolis), onde haveria uma bifurcação da via férrea, uma levando o trem para o porto de Imbituba e outra para o de Itajaí.

MAPA 1
 TRAÇADO DA FERROVIA DO FRANGO



Fonte: Adaptado/ http://www.valec.gov.br/acoes_programas2/Downloads/MapaFerroviasValec_07-03-2016.pdf

3. O PAC EM SANTA CATARINA

Originado em 2007, concomitantemente ao segundo mandato do então presidente Luiz Inácio Lula da Silva (2007 – 2010), o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) objetivou promover a execução de amplas obras de infraestrutura urbana, social, logística e energética no país, acelerando o crescimento econômico. Na época de sua criação, o Brasil tinha como desafio estabilizar sua economia, fazendo com que o PAC nascesse com responsabilidade de crescer de forma acelerada e sustentada. Caracterizado por parcerias público-privadas, sua ação também contribuiu para o aumento na oferta de empregos.

No setor de infraestrutura logística, objeto deste trabalho, é compartimentado em cinco áreas: portos, rodovias, ferrovias e aeroportos.

Durante todo o programa, o governo federal lançou balanços acerca do andamento das obras através de seu site institucional, discriminando se as obras se encontravam em fase de ação preparatória (projeto e/ou licenciamento), licitação (do edital até o início da obra), obra em andamento ou obra concluída, com objetivo de dar transparência ao Programa. Os empreendimentos ainda foram divididos em dois grandes grupos: os empreendimentos exclusivos (que abarcam apenas o Estado de Santa Catarina) e os empreendimentos regionais (que ultrapassam as barreiras estaduais, como em concessões rodoviárias entre Paraná e Santa Catarina).

Para a primeira edição do programa, lançaram-se sete relatórios de balanço online. Destes relatórios, inferiu-se que dois aeroportos catarinenses tiveram obras para sua ampliação (Florianópolis e Joinville), assim como quatro trechos ferroviários do estado (Joinville, São Francisco do Sul, Itajaí-Chapecó e Imbituba-Araquari). Com a marinha mercante, foi financiada a construção de 65 embarcações, além do Estaleiro Naveship. Dos portos catarinenses públicos de carga geral, de Itajaí, São Francisco do Sul e Imbituba, todos receberam obras de dragagem de seus acessos aquaviários e recuperação de berços.

Para as rodovias, área dos transportes que mais obteve investimentos (quase quatro bilhões de reais), importantes obras foram realizadas e/ou iniciadas: duplicação de diversos trechos da BR-101/SC no município de Palhoça; construção, pavimentação e duplicação de trechos da BR-282/SC (nos trechos de São Francisco do Sul - Jaraguá do Sul; Lages - Campos Novos; São Miguel d'Oeste – Paraíso); construção da via expressa de acesso ao Porto de Itajaí; projeto de duplicação do trecho Navegantes – Blumenau da BR-470/SC; além de estudos e projetos e mais de quatrocentos milhões gastos com a manutenção e sinalização das rodovias estaduais. Entre os empreendimentos regionais, estão as concessões das rodovias federais (BR-101 trecho PR – SC e BR-116 trecho PR – SC).

Referente aos investimentos em obras no estado de Santa Catarina observou-se um frequente crescimento durante a execução do Programa, saindo de um total previsto inicialmente de 22 bilhões de reais para 45 bilhões, como mostra o gráfico 1.

Em 2011, junto com o sucesso da primeira fase do Programa e o mandato da nova presidenta Dilma Rousseff (2011 – 2014), dá-se início a segunda fase do

mesmo, contando com uma execução orçamentária que atingiu 1,009 trilhão de reais para obras em todo o território Nacional, cerca de 72,2% superior aos investimentos realizados do PAC 1.

A segunda etapa do programa chegou ao fim com mais de 40 mil empreendimentos em todo o território nacional e o país atingiu o menor índice de desemprego já registrado, de apenas 4,3% em dezembro de 2014. Assim como na primeira etapa, o estado de Santa Catarina teve seu orçamento crescente durante a execução das obras, saindo de um investimento total de 14 bilhões para quase 40 bilhões de reais.

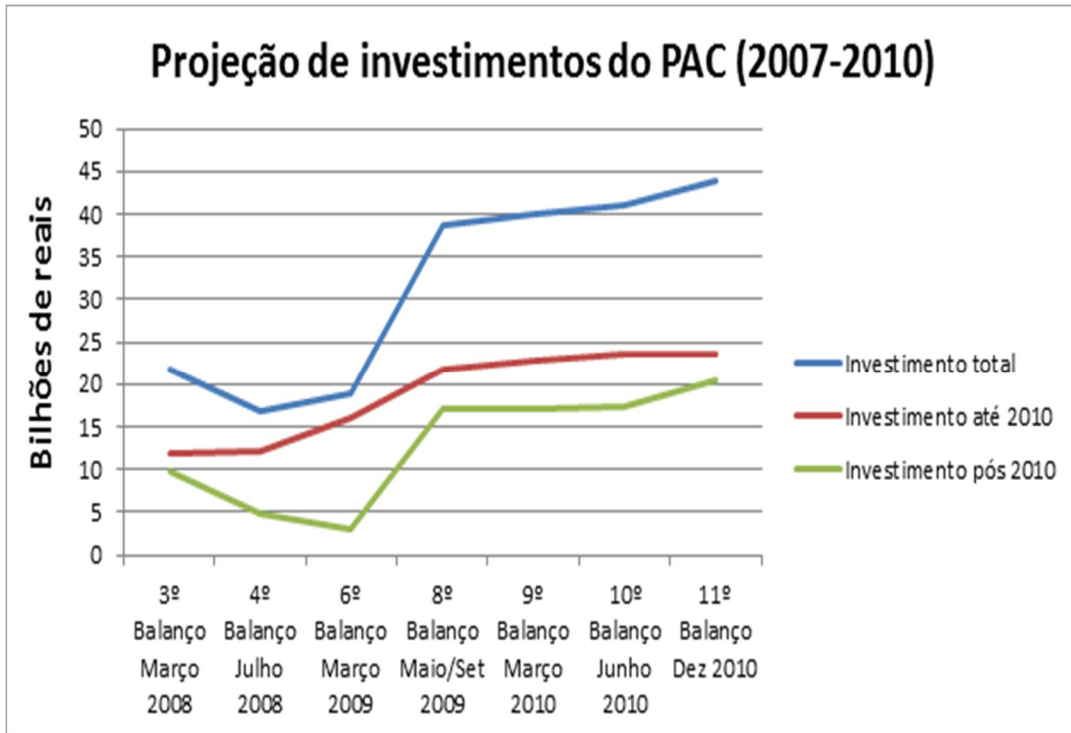
No período de 2011 a 2014, três aeroportos catarinenses receberam investimentos (Florianópolis, Joinville e Correia Pinto). Além das rodovias investidas, as estradas vicinais também receberam investimentos para sua recuperação, com a obtenção de maquinários (retroescavadeiras, caminhões e motoniveladoras). Para as ferrovias, houve estudos e projetos para três contornos: Joinville, São Francisco do Sul e Chapecó – Itajaí (ferrovia do frango). Os investimentos nos três portos públicos de carga geral (Itajaí, São Francisco do Sul e Imbituba) continuaram, com reforços nos berços e dragagem de aprofundamento, assim como na marinha mercante, com o financiamento para a construção de 49 embarcações e a construção do Estaleiro Oceana.

A duplicação de diversos trechos da rodovia BR-101/SC no município de Palhoça foi continuada, assim como o projeto de duplicação do trecho Navegantes – Blumenau da BR-470/SC e o trecho São Francisco do Sul – Jaraguá do Sul da BR-280/SC. Houve a construção da Ponte de Transposição da Lagoa do Imaruí. Ocorreram adequações no acesso ao Porto de Imbituba, na Via expressa de Florianópolis e no contorno de Chapecó, além de obras na BR-163/SC, trecho São Miguel do Oeste (divisa SC/PR) e da BR-282/SC, trechos da travessia de Xanxerê, travessia de Laguna e travessia urbana de Lages. Os túneis do Morro do Formigão e do Morro dos Cavalos também receberam obras de duplicação. A BR-285/SC recebeu pavimentação no trecho Timbé do Sul – Divisa SC/RS. Para essa segunda etapa, mais de 45 milhões de reais foram investidos em estudos e projetos de rodovias e quase 620 milhões de reais foram investidos em manutenção e operação.

Nesta fase, os empreendimentos regionais ampliaram-se para todos os ramos do transporte, com a aquisição de aparelhos para aeroportos, estudos e projetos para a extensão da Ferrovia Norte-Sul e investimento em inteligência logística portuária, através de projetos como o “Porto sem Papel”, criação de um concentrador de dados e portal de informações portuárias.

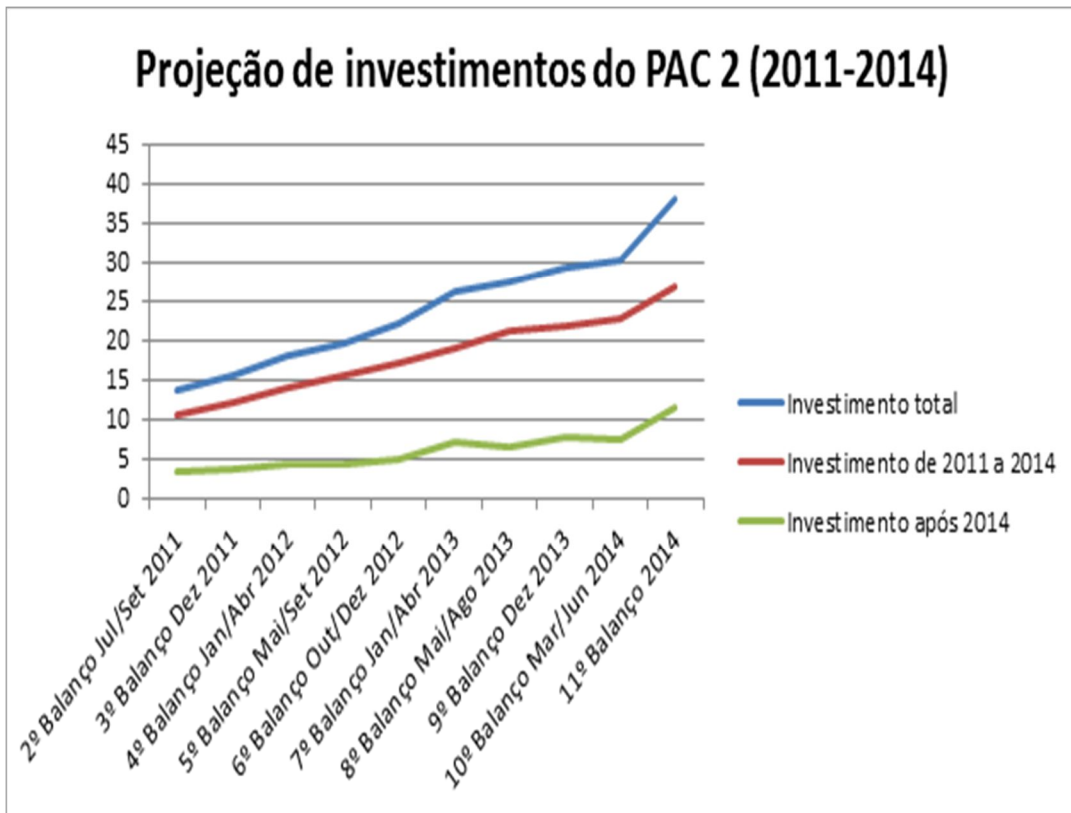
Em 2015, o programa já contava com cerca de 37 mil empreendimentos realizados ou em execução no país. No setor de infraestrutura, foram feitas 547 obras em todo território nacional, sendo 35 destes empreendimentos apenas em Santa Catarina

GRÁFICO 1



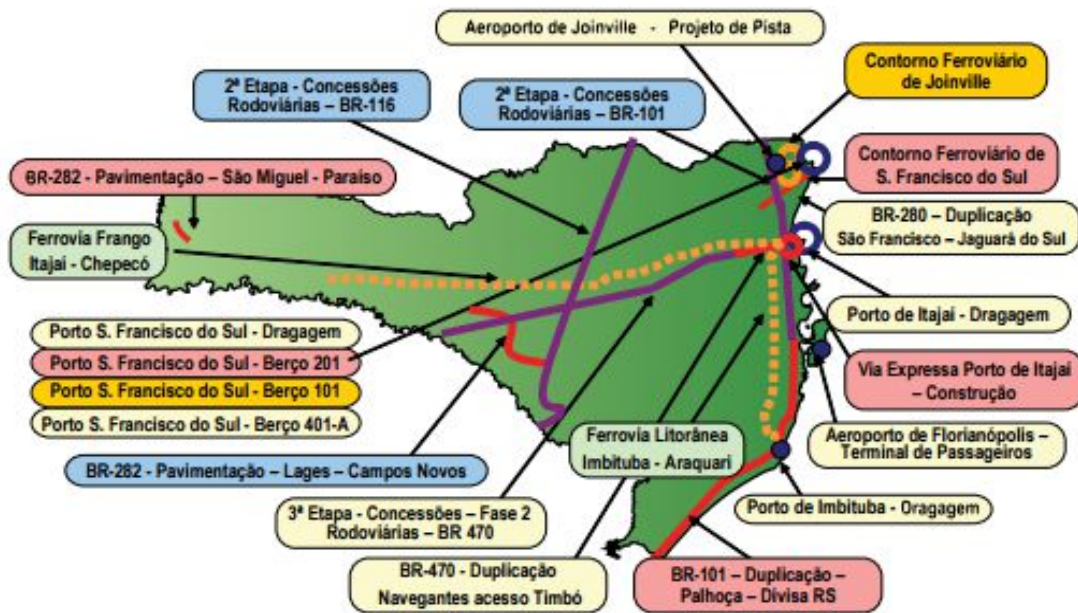
Elaboração: Julia Silva/2016. Fonte: Relatórios de balanço em Santa Catarina/PAC.

GRÁFICO 2



Elaboração: Julia Silva/2016. Fonte: Relatórios de balanço em Santa Catarina/PAC.

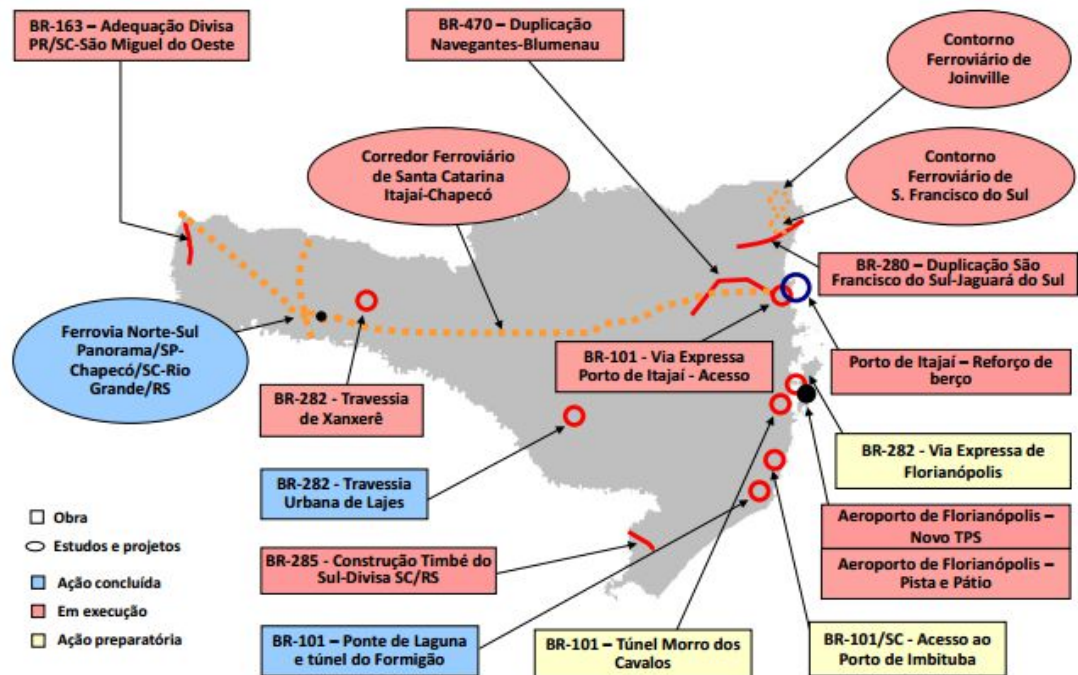
**MAPA 2
OBRAS DO PAC 1 EM SANTA CATARINA**



- △ Termelétrica ▲ Hidrelétrica
■ Concluída ■ Obra em Andamento ■ Licitação de Obra ■ Ação Preparatória

Fonte: 6º Relatório de balanço do PAC 1/Governo federal

**MAPA 3
OBRAS DO PAC 2 EM SANTA CATARINA**



Fonte: 1º Relatório de balanço do PAC 2/Governo federal

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A percepção pelo Estado Nacional do caráter estratégico das infraestruturas de transportes tende a engendrar modificações no espaço através de obras de engenharia visando à modernização e ampliação dos fluxos. Para além das políticas macroeconômicas, as infraestruturas constituem um dos grandes problemas geradores de falta de competitividade da indústria catarinense e brasileira nos mercados interno e externo.

Acreditamos que mesmo dentro de certos limites orçamentários, o Programa de Aceleração do Crescimento – PAC minimizou os problemas existentes, organizando obras estruturais para Santa Catarina como a duplicação do trecho Sul da rodovia BR-101, o apoio à criação de dois novos portos (Navegantes e Itapoá) e a modernização dos já existentes (Itajaí, São Francisco do Sul e Imbituba). Ademais, com o advento do programa, passaram a ser aventadas alvissareiras propostas para o setor produtivo como a construção da chamada “ferrovia do frango” e o anel viário Biguaçu-Palhoça.

REFERÊNCIAS

BENETTI, Estela. Empresários defendem início imediato do contorno viário da Grande Florianópolis. Disponível em: <http://wp.clicrbs.com.br/estelabenetti/2013/05/27/empresarios-defendem-inicio-imediato-do-contorno-viario-da-grande-florianopolis/?topo=67,2,18,,,67>. Acesso em: 20 de Abr. de 2016.

BRASIL. Ministério do Planejamento. 9º Relatório de balanço do Programa de Aceleração do Crescimento (3 anos - Fevereiro de 2010).

DEBONA, Darci. Lideranças do Oeste de SC reivindicam mais investimentos para a região. Disponível em: <http://jornaldesantacatarina.clicrbs.com.br/sc/noticia/2015/04/liderancas-do-oeste-de-sc-reivindicam-mais-investimentos-para-a-regiao-4737026.html>. Acesso em: 20 de abr. de 2016.

FIESC. Falta de infraestrutura e custo do milho ameaçam agroindústria de Santa Catarina. Disponível em: <http://fiesc.com.br/noticias/falta-de-infraestrutura-e-custo-do-milho-ameacam-agroindustria-de-sc>. Acesso em 10 jul. de 2016.

FIESC. Indústria de Santa Catarina gasta 14% do faturamento em logística. Disponível em <http://fiesc.com.br/noticias/industria-de-sc-gasta-14-do-faturamento-em-logistica>. Acesso em: 25 de abr. de 2016.

FIESC. **Precariedade da infraestrutura física é o maior gargalo de Santa Catarina.** Disponível em: <http://fiesc.com.br/noticias/precariedade-da-infraestrutura-fisica-e-o-maior-gargalo-de-sc>. Acesso em: 25 de abr. de 2016.

MAMIGONIAN, Armen. **Indústria.** Atlas geográfico de Santa Catarina. Rio de Janeiro: Aerofoto Cruzeiro, 1986.

NUNES, Claudine; ROLDÃO, Tuane. **Falta de infraestrutura logística causa prejuízo para empresas do norte de Santa Catarina.** Disponível em: <http://dc.clicrbs.com.br/sc/noticias/noticia/2013/08/falta-de-infraestrutura-logistica-causa-prejuizos-para-empresas-do-norte-de-sc-4221569.html>. Acesso em: 24 de jun. 2016.

SPAUTZ, Dagmar. **Definição de trajeto da ferrovia do frango será feito em audiências públicas.** Disponível em: <http://jornaldesantacatarina.clicrbs.com.br/sc/geral/noticia/2016/04/definicao-de-trajeto-da-ferrovia-do-frango-sera-feito-em-audiencias-publicas-5756374.html>. Acesso em: 20 de abr. de 2016.

Abstract: this present paper objectfies to present difficulties faced by economic agents from Santa Catarina on infrastructure areas, as well as the main Growth Acceleration Program’s initiatives on overcoming the current situation. For this purpose, bibliographic reviews and database analisys were done, as well as civil society’s testimony about the subject. We believe that even with some budget cap, the Program minimized existing problems, duplicating the southern stretch of BR-101’s road and supporting the creation of two new ports (Navegantes and Itapoá), and also modernizing the existing ones (Itajaí, São Francisco do Sul and Imbituba). Furthermore, the arrival of that program brought good proposals on the productive sector, as the construction of the called “Ferrovia do frango” (literally “Chicken Railroad”).

Keywords: Transports infraestrutura; Growth Acceleration Program; Logistics bottlenecks.

**INTERPRETAÇÕES GEOGRÁFICAS DO ESPAÇO RURAL E
URBANO A PARTIR DA LEGISLAÇÃO BRASILEIRA**

Gabriel Bias Fortes
André Lopes de Souza
Fernando Souza Damasco

INTERPRETAÇÕES GEOGRÁFICAS DO ESPAÇO RURAL E URBANO A PARTIR DA LEGISLAÇÃO BRASILEIRA

Gabriel Bias Fortes

Universidade do Estado do Rio de Janeiro – UERJ, Programa de Pós-Graduação em Geografia

Rio de Janeiro – RJ

André Lopes de Souza

Universidade do Estado do Rio de Janeiro – UERJ, Faculdade de Formação de Professores

São Gonçalo – RJ

Fernando Souza Damasco

Universidade Federal Fluminense – UFF, Programa de Pós-Graduação em Geografia
Niterói – RJ

Resumo: Apesar da competência municipal em distinguir o território urbano do território rural, a delimitação legal nem sempre reflete a realidade do uso e ocupação do espaço, considerando que as motivações do poder público são estritamente tributárias ou para fins de parcelamento. Assim, propõe-se estabelecer uma classificação complementar do que seria o espaço urbano e rural, identificados a partir de critérios morfológicos e demográficos com respaldo na legislação brasileira. **Palavres-chave:** rural, urbano, legislação territorial.

1. INTRODUÇÃO

A Constituição da República de 1988, com base nos artigos 30º incisos I e VIII – que, respectivamente, imputam ao município legislar sobre assuntos de interesse local e promover o ordenamento territorial mediante planejamento e controle do uso, parcelamento e ocupação do solo urbano –, atribuiu à esfera municipal a competência de delimitar a área urbana em seu território (atendendo a diretrizes estabelecidas em legislação federal). Tal competência é reiterada no inciso I do artigo 47º da Lei n. 11.977, de 7 de julho de 2009 – que dispõe sobre o Programa Minha Casa, Minha Vida e a regularização fundiária de assentamentos localizados em áreas urbanas – e no artigo 40º da Lei n. 10.257, de 10 de julho de 2001 – que estabelece as diretrizes gerais da política urbana. Esta competência de delimitação da área urbana (e rural, por consequência) define o critério básico do levantamento da população urbana e rural dos municípios pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), que conceitua área urbana como a área interna ao perímetro urbano legalmente estabelecido (IBGE, 2016, p. 303).

Historicamente, o critério político-administrativo orienta a divisão entre a população e território urbanos e rurais desde a publicação do decreto-lei 311 de 1938, que estabeleceria as primeiras diretrizes na demarcação territorial dos

municípios (o que incluía, na época, a delimitação dos quadros urbanos) e, desde então, o IBGE, como órgão responsável pela coleta e publicação das informações estatísticas e geográficas oficiais, utiliza a legislação municipal como parâmetro na estruturação de sua base de coleta para a classificação do setor censitário em urbano ou rural (IBGE, p. 357), considerando que o setor censitário é a menor unidade territorial utilizada na coleta (IBGE, p. 89). Assim, este parâmetro legal torna-se, a princípio, o único critério utilizado na metodologia de levantamento censitário da população e do território urbano e rural no Brasil, de forma que é a localização geográfica do domicílio que determina a condição da população residente se urbana ou rural.

Entretanto, a análise da literatura científica e das legislações disponíveis permite a identificação de novas possibilidades de interpretação do urbano e do rural para a realidade brasileira. Por isso, este artigo consiste em um esforço de sistematização de uma série de instrumentos legais sobre a classificação do espaço em áreas urbanas e rurais, de modo a compor novas abordagens metodológicas capazes de, por critérios morfológicos e demográficos, se aproximar da ocupação que de fato ocorre no espaço.

Para isso, as propostas metodológicas exploram o aproveitamento de dados coletados e divulgados pelo IBGE, o levantamento de definições legais sobre o espaço e território urbano/rural (e como tais definições podem dialogar com a Geografia) e a utilização de ferramentas de geoprocessamento no processo de análise, além dos próprios conceitos discutidos na Geografia e em outras ciências.

2. QUESTIONAMENTOS TEÓRICOS E LEGAIS

A adoção exclusiva de um caráter político-administrativo na delimitação do urbano e do rural foi criticado por autores como Talaska *et al.* (2014), que o consideram arbitrário, uma vez que a delimitação do perímetro urbano fica a livre critério do legislador; e limitado, pois não considera quaisquer outros aspectos da ocupação. Essa limitação também é explorada por Bispo & Mendes (2010) que entendem que o rural e o urbano extrapolam os limites espaciais tradicionais, uma vez que, nem sempre os territórios e as territorialidades são edificados respeitando-se os limites legais de configuração espacial. Para as autoras, o território não cabe dentro de uma divisão político-administrativa, mas deve ser entendido como um espaço socialmente construído por um determinado grupo social na produção e reprodução de sua existência, levando a crer que para compreender a realidade brasileira é necessário que se tenha uma visão mais integradora das territorialidades em que o urbano e o rural se mesclam, definindo particularidades e singularidades que marcam cada localidade.

Apesar da competência municipal em diferenciar seu território entre urbano e rural, a delimitação legal nem sempre reflete a realidade do uso e ocupação do espaço, considerando-se que as motivações do poder público são principalmente tributárias e/ou para fins de parcelamento. Ao analisar simultaneamente o espaço e

a legislação confrontada com a configuração do território municipal, pode ocorrer uma discrepância entre a situação de fato e a situação de direito.

Por situação de direito, entende-se aquela prevista segundo os princípios de direito, de acordo com a lei, em virtude de disposição legal, ao contrário da situação de fato, em que se constituiu circunstância material, referente à ocorrência e não ao direito que ela se aplica (França, 1977). Guimarães (2007) segue o mesmo entendimento na abordagem dos termos *de direito* e *de fato* (quanto à situação).

Quando se fala em território municipal, o território é compreendido conceitualmente na interpretação do *território-competência* proposta por Kelsen (2000), na qual é a unidade geográfica onde se vale a ordem jurídica de um Estado, teoria exposta também por Bonavides (2000) – ordem aqui estabelecida com base na noção de *domínio legal* definida por Weber (1982). Ainda que a interpretação do *território-competência* (espaço de validade de uma norma jurídica) seja atribuída inicialmente ao Estado como entidade de direito público internacional dotada de soberania, é possível expandir o conceito à escala das demais unidades federativas (União, Estados-membros e Municípios), aceitando a possibilidade da existência de territorialidades concomitantes na forma da sobreposição encaixada de territorialidades político-administrativas, conforme identificado por Haesbaert (2005) ao analisar modalidades de *múltiplos territórios*. Da mesma forma, Castro (2005) considera as escalas estadual e municipal como escalas territoriais do Estado, partindo do princípio que, no Brasil, o exercício do poder sobre o território é responsabilidade partilhada da união, dos estados e dos municípios.

A divergência envolvendo a identificação dos espaços urbanos e rurais (e da população urbana e rural) não se restringe à delimitação municipal por lei e à apropriação do espaço que ocorre de fato. A própria legislação federal faz referência a áreas rurais independentemente de prévia demarcação municipal – como no caso da lei n. 9.985 de 18 de julho de 2000, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Unidades de Conservação e prevê, em seu art. 49º, que toda área de uma unidade de conservação do grupo de proteção integral é considerada zona rural para os efeitos legais, além de estabelecer que sua zona de amortecimento não pode ser transformada em zona urbana após sua definição formal – e também restringe dentro da área urbana legal, através de critérios morfológicos ou demográficos, o que pode ser considerado como área urbana de fato.

A menção de uma área urbana de fato na legislação brasileira já ocorrera no Código Tributário Nacional de 1966 (lei n. 5.172 de 25 de outubro de 1966) e na lei 6.766 de 19 de dezembro de 1979, que atribuíam, ainda que respectivamente para finalidades tributárias e urbanísticas, critérios morfológicos, na forma de equipamentos urbanos, à área urbana, tais como vias de circulação, iluminação pública, rede de esgoto e abastecimento de água. Na lei 11.977 de 2009, já mencionada, surge o conceito do termo área urbana consolidada no art. 47º:

Art.47. Para efeitos da regularização fundiária de assentamentos urbanos, consideram-se:

I – área urbana: parcela do território, contínua ou não, incluída no perímetro urbano pelo Plano Diretor ou por lei municipal específica;

II – área urbana consolidada: parcela da área urbana com densidade demográfica superior a 50 (cinquenta) habitantes por hectare e malha viária implantada e que tenha, no mínimo, 2 (dois) dos seguintes equipamentos de infraestrutura urbana implantados:

- a) drenagem de águas pluviais urbanas;
- b) esgotamento sanitário;
- c) abastecimento de água potável;
- d) distribuição de energia elétrica; ou
- e) limpeza urbana, coleta e manejo de resíduos sólidos.

Já a lei 12.651 de 2012, além de reiterar o conceito de área urbana consolidada dado pela lei 11.977, traz no artigo 3º os conceitos de área rural consolidada e área verde urbana:

Art. 3º Para os efeitos desta Lei, entende-se por:

(...)

IV – área rural consolidada: área de imóvel rural com ocupação antrópica preexistente a 22 de julho de 2008, com edificações, benfeitorias ou atividades agrossilvipastoris, admitida, neste último caso, a adoção do regime de pousio;

(...)

XX – área verde urbana: espaços, públicos ou privados, com predomínio de vegetação, preferencialmente nativa, natural ou recuperada, previstos no Plano Diretor, nas Leis de Zoneamento Urbano e Uso do Solo do Município, indisponíveis para construção de moradias, destinados aos propósitos de recreação, lazer, melhoria da qualidade ambiental urbana, proteção dos recursos hídricos, manutenção ou melhoria paisagística, proteção de bens e manifestações culturais;

(...)

XXVI – área urbana consolidada: aquela de que trata o inciso II do caput do art. 47 da lei nº 11977 de 7 de julho de 2009.

(...)

Paradoxalmente, a legislação brasileira atribui ao município a competência para definir a área urbana em seu território ao mesmo tempo que permite uma interpretação do território urbano e rural através de critérios morfológicos a partir de definições sobre o tema que se encontram esparsas no ordenamento jurídico.

Outro ponto marcante é que o próprio IBGE prevê em sua metodologia a utilização de um *perímetro urbano para fins estatísticos*, demarcado pelo instituto nos municípios em que não haja legislação que defina a área urbana (IBGE, 2016, p. 358), a fim de identificar os domicílios urbanos e rurais, além de prever também a existência de *aglomerados rurais de extensão urbana*, aos quais é atribuído um caráter urbano por constituírem uma simples extensão da área efetivamente urbanizada (IBGE, 2016 p. 305). Tal como a legislação brasileira, o instituto também cria critérios morfológicos para análise espacial da situação urbana e rural de fato.

Dessa forma, chega-se a questão: com base na legislação brasileira, o que pode ser classificado como situação urbana e rural de fato e como, a partir dos dados

divulgados pelo IBGE, estes espaços podem ser delimitados no território municipal, de forma paralela ao que já é divulgado pelo instituto?

3. PROPOSTA METODOLÓGICA PARA A DEFINIÇÃO DE ESPAÇOS DE FATO URBANIZADOS E ESPAÇOS DE FATO NÃO URBANIZADOS

A metodologia proposta pode ser compreendida em duas etapas: a definição conceitual e a elaboração da técnica utilizada para análise espacial. Como o estudo busca identificar o espaço urbano que de fato se encontra urbanizado (e por consequência o espaço de fato não urbanizado), deve-se definir com base na legislação brasileira alguns conceitos fundamentais para compreensão da análise:

- *Espaço Urbano e Rural legalmente constituído*: a situação de direito: aquele delimitado pelo Poder Público através do instrumento legal (plano diretor, lei municipal específica etc.). Nesta situação, o que o poder público não definiu como espaço urbano é, por consequência, espaço rural. A princípio, reflete a divulgação oficial do espaço urbano e rural (tal como da população envolvida) realizada pelo IBGE;
- *Espaço Urbano e Rural de Fato*: aquele que reflete a ocupação identificada no território, considerando o caráter morfológico (e demográfico quando for o caso) do urbano e rural com base em definições encontradas na legislação brasileira (e também na prática do IBGE na delimitação de *perímetros urbanos para fins estatísticos*). Na interpretação do espaço urbano e rural de fato ocupados (que também pode utilizar a área urbana legal como referência para sua identificação), podemos distinguir quatro situações (embasadas em critérios legais e morfológicos); duas que expressam a área urbano de fato e duas que expressam a área rural de fato: área urbana consolidada, área verde urbana, área rural consolidada, área rural não consolidada;
- *Área Urbana Consolidada* (área urbana): a definida na lei n. 12.651/2012 e na lei n. 11.977/2009 citadas anteriormente. Contudo, para os fins desta análise, há de se considerar, *a priori*, o critério da malha viária implantada e dos equipamentos de infraestrutura urbana. O critério de densidade há de ser considerado nos casos dos aglomerados subnormais, que podem não conter os equipamentos de infraestrutura, e das áreas urbanas externas à área urbana legal, aceitando a possibilidade de aglomerações não urbanas. Para caracterizar estas áreas, utiliza-se o conceito do IBGE (2016, p. 368), que considera os aglomerados subnormais como ocupações em terreno de propriedade alheia (pública ou privada) contendo residências toscas dispostas, em geral, de forma desordenada e densa; carentes, em sua maioria, de serviços públicos e essenciais.

- *Áreas Verdes Urbanas* (área urbana): também definida na lei n. 12.651/2012 (citada anteriormente). Consideradas, nesta análise, como equipamentos que compõe a paisagem na área urbana de fato.
- *Área Rural Consolidada* (área rural): com base na lei 12.651/2012 e para fins desta análise, entende-se como área rural aquela localizada fora da área urbana de fato e onde se observa ocupação predominantemente antrópica (edificações, benfeitorias, atividades agrossilvipastoris, etc.).
- *Área Rural Não Consolidada* (área rural): as unidades de conservação do grupo de proteção integral (com base na lei n. 9.985/2000) que não se enquadram como áreas verdes urbanas e, também, aquelas onde a ocupação humana ainda não é predominante no espaço fora da área urbana de fato.

Uma vez definidos os conceitos a se utilizar na análise, deve-se estabelecer a metodologia de análise propriamente dita (a técnica utilizada), assim como a listagem dos insumos utilizados.

Nesta abordagem, utiliza-se os dados espaciais oficiais, especificamente, os arquivos referentes à malha digital do Censo 2010 (setores censitários), grades estatísticas e de municípios do ano de 2010, todos no formato *shape* (*.shp) e disponibilizados gratuitamente no sítio eletrônico do IBGE.

Esses dados são processados em ambiente de Sistema de Informações Geográficas – SIG, preparado de acordo com o Sistema de Referenciamento Geocêntrico para as Américas – SIRGAS 2000.

Para subsidiar as análises, devem ser utilizadas imagens de satélite das séries *Landsat* e *RapidEye*, além de outras séries catalogadas pelos servidores *Google* e *Bing*, desde que contenham a resolução espacial necessária para o trabalho de detalhe requerido na análise do território municipal em questão.

Conforme sinalizado anteriormente, nesta proposta metodológica a identificação do espaço urbano e rural é elaborada em nível municipal e pode ser compreendida em quatro etapas, que são descritas a seguir.

- *Primeira etapa*: verifica-se inicialmente a existência de unidades de conservação do grupo de proteção integral de acordo com a lei n. 9.985/2000 (estação ecológica, reserva biológica, parque nacional, monumento natural e refúgio da vida silvestre). Caso existente, considera-se como área rural não consolidada o polígono concernente à unidade de conservação. A apuração da ocorrência de unidades deste grupo – assim como o polígono das mesmas – pode ser feita por consulta através do Cadastro Nacional de Unidades de Conservação (CNUC), acessado pelo site do Ministério do Meio Ambiente (MMA). Nesta etapa, também é recomendado obter o polígono relativa a área urbana legalmente constituída para servir de orientação prévia na segunda etapa, caso o município tenha feito esta delimitação. Caso o polígono não seja disponibilizado pelo município, a área urbana legal pode ser obtida através

dos setores censitários urbanos da malha de setores censitários disponibilizada pelo IBGE.

- *Segunda etapa:* tem como referência a própria delimitação legal do espaço urbano (os setores urbanos/rurais da malha de setores censitários), e identifica-se preliminarmente, através de critérios de análise da malha viária e concentração de edificações, a parcela referente à área urbana consolidada nos setores censitários urbanos e à parcela desta área que extravasa para os setores censitários rurais. Esta delimitação pode ser realizada tanto na interpretação visual das imagens quanto através de técnicas de sensoriamento remoto que permitam a classificação automática das imagens, detectando-se manchas urbanas, lembrando de considerar como área urbana de fato o espaço referente às áreas verdes urbanas.
- *Terceira etapa:* uma vez estabelecido o(s) polígono(s) referente às áreas urbanas, verifica-se a presença dos equipamentos urbanos consultando os dados coletados nos setores censitários que compõem ou atravessam a delimitação. O IBGE disponibiliza em seu sítio eletrônico, gratuitamente, dados referentes a saneamento básico, abastecimento de água, coleta de lixo e iluminação pública, divulgados por setores censitários, de forma a possibilitar a verificação se a área isolada se enquadra majoritariamente na definição utilizada para área urbana de fato (IBGE, 2010).
- *Quarta etapa:* confirmado a delimitação da área urbana de fato (morfologia e equipamentos), o agrupamento dos dados ocorre por meio das grades estatísticas (IBGE, 2016), principalmente para a composição da população urbana e da densidade das áreas estabelecidas; no caso, a densidade total da área urbana (excluída as áreas verdes urbanas), das áreas de aglomerados subnormais e das áreas urbanas consolidadas fora do perímetro urbano legal (nestes dois últimos, a análise da densidade servirá para uma última validação na área urbana de fato).

4. EXECUÇÃO E RESULTADOS PRELIMINARES: CASO DE SÃO LOURENÇO/MG

Inicialmente, deve-se expor o caráter preliminar da pesquisa, no qual foi dado maior foco à discussão teórica e metodológica, resultando em um procedimento adequado para verificar a urbanização no nível municipal. Com base neste novo zoneamento gerado, é possível se apropriar de dados oficiais divulgados pelo IBGE no formato das grades estatísticas para o que se consideraria o urbano de fato. Considerando que a pesquisa está em andamento, foi realizado um teste provisório, sem a utilização de técnicas avançadas de geoprocessamento, no município de São Lourenço/MG, que, através da lei municipal n. 2.272/1998, art. 3º, *determinou como área urbana legal todo o território municipal.*

A projeção é, através da técnica elaborada, verificar valores complementares relativos a população e área urbana de fato (total e em percentagem) e a densidade demográfica desta área (valor total e valor relativo com a exclusão das áreas verdes urbanas). Os dados obtidos serão comparados aos dados oficiais divulgados pelo IBGE.

No teste, considerando seu caráter prematuro, utilizou-se da identificação morfológica das áreas urbanizadas através da visualização espacial em ambiente Quantum GIS 2.8, valendo-se do *plug-in Openlayers*, que possibilita a visualização das camadas de vias e logradouros do *Google Maps* e *Bing Maps*. Em conformidade com a metodologia proposta, o adequado seria a identificação através de técnicas de geoprocessamento utilizadas para detectar áreas urbanizadas (MAXVER, MAXVER-ICM, etc.) e a utilização de camadas *rasters* de imagens de satélites do mesmo ano dos dados coletados pelo IBGE. Contudo, reitera-se que fora realizado apenas um teste para verificar a viabilidade da proposta.

Ao analisar os dados do Censo de 2010, realizado pelo IBGE, referentes ao município de São Lourenço/MG, que, pela lei n. 2.272/1998, art. 3º, tem como área urbana legal todo o território municipal, observa-se a composição da população urbana (equivalente a total), área urbana (equivalente a área total) e densidade populacional (equivalente a densidade total) no município, conforme disposto no **quadro 1**.

Quadro 1: Dados do município de São Lourenço/MG referentes ao Censo de 2010

Área total (em km ²)	58,02
Área urbana oficial total (%)	100
Densidade demográfica (hab./km ²)	717,99
População residente em área urbana	41.657
População residente em área urbana (%)	100

Fonte: IBGE, Censo Demográfico de 2010.

Para análise, foi utilizado o programa QGIS com a instalação do *plug-in Openlayers* (que possibilita a visualização das camadas do *Google Maps* e *Bing Maps*). No site o IBGE, foi feito o download dos arquivos vetoriais referentes aos limites municipais de 2010; a malha de setores censitários de 2010 em MG e a grade estatística que contempla o território do município (grade_id36). As duas primeiras camadas foram filtradas no QGIS para a escala de análise (no caso, São Lourenço/MG) através do código do município (obtido no canal @*idades* no site do IBGE).

Na segunda etapa, a área urbana preliminar foi identificada no município (com a malha de municípios habilitada) a partir da observação espacial com a camada do *Google Satellite* habilitada e isolada como camada (figura 1).

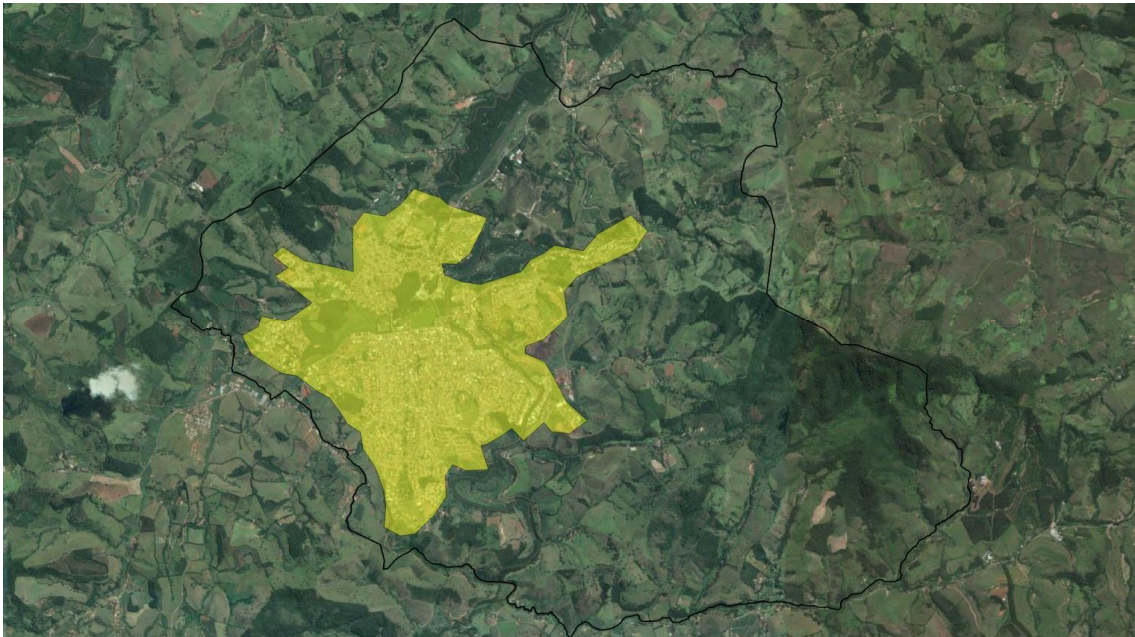


Figura 1: Município de São Lourenço com o estabelecimento da área urbana preliminar (em amarelo) através de visualização espacial. Elaboração: Gabriel Bias Fortes, 2016.

Na terceira etapa, após desabilitar a camada *Google Satellite* e habilitar a camada de setores censitários em MG (vide figura 2), confirmou-se a presença dos equipamentos urbanos (energia, água, lixo e saneamento) nos setores que compõem ou estão majoritariamente contidos na camada criada (a área urbana estabelecida) conforme o processo descrito anteriormente (referente à terceira etapa da metodologia).

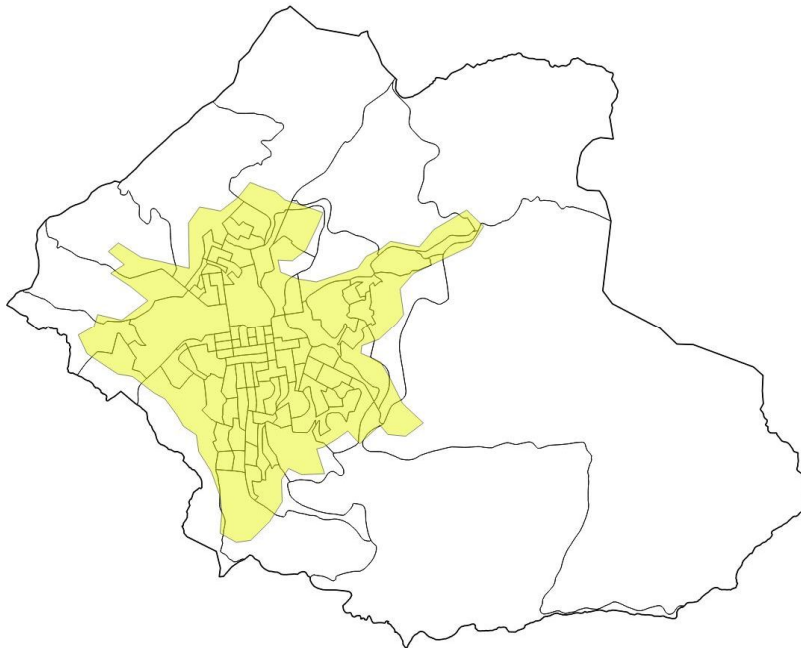


Figura 2: Polígono da área urbana junto a malha de setores censitários. Elaboração: Gabriel Bias Fortes, 2016, com base nos dados vetoriais do IBGE.

Ao abrir a grade estatística (e desabilitar a camada dos setores censitários), foram selecionados as células que serviram de base para a composição dos dados referentes a área urbana de fato do município (tal seleção de quadrantes foi constituída buscando se aproximar do polígono delimitado da área urbana na primeira etapa). Assim, chega-se a um polígono da área urbana de fato (figura 3), que pode servir complementarmente para a divulgação de população urbana, em relação aos dados gerados pela concepção legal municipal de que toda a população do município seria urbana.

Quando se utiliza a camada referente às grades estatísticas no QGIS, a ferramenta analisar estatística básica na opção vetor possibilita a obtenção dos dados referentes a população total da área selecionada, tal como informa o número de células selecionadas para auxiliar no cálculo da área (Parâmetro N ao analisar o campo alvo POP da seleção da camada das grades estatísticas), considerando que a área das células menores é de 0,04 km² (IBGE, 2016). Dessa forma, os dados podem ser compostos conforme o disposto no quadro 2.

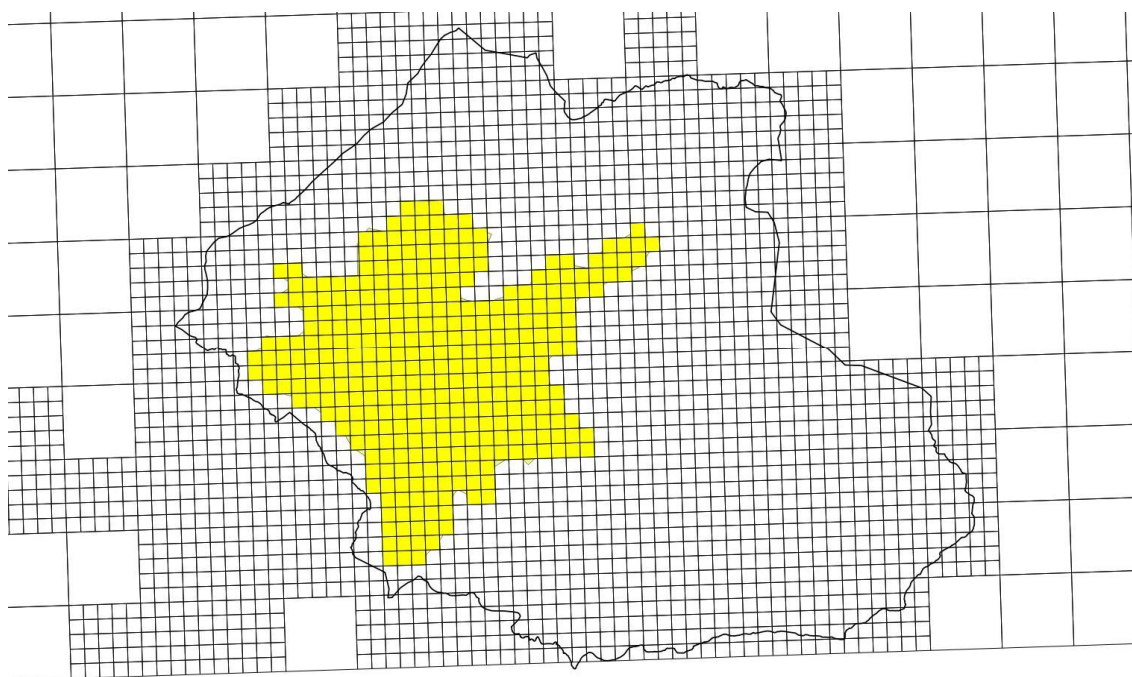


Figura 3: Seleção de células (342 no total) na grade com base na área urbana delimitada.
Elaboração: Gabriel Bias Fortes, 2016.

Quadro 2: Área Urbana: dados complementares no município de São Lourenço/MG.

Área urbana de fato (km ²)	13,68
Área urbana de fato (%)	23,58
Densidade demográfica (hab. /km ²)	2.922,7 3
População residente em área urbana	39.983
População residente em área urbana (%)	95,98

Fonte: IBGE, Censo Demográfico de 2010.

Ainda que, na proposta, o critério de densidade seja aplicado somente nas áreas de aglomerados subnormais (que podem não conter os equipamentos urbanos listados anteriormente) e nas áreas urbanizadas externas ao perímetro urbano legal como forma de verificação se a área se constitui uma área urbana consolidada, é possível (no exemplo apresentado) se obter uma densidade relativa da população urbana ao excluir as células que refletem predominantemente áreas verdes urbanas. Embora extrapole a metodologia proposta, esta eliminação das células referentes às áreas verdes urbanas possibilitam testar uma estimativa da densidade urbana nas áreas efetivamente consolidadas.

Ao selecionar dentro da área urbana as células que refletem as áreas verdes urbanas no município de São Lourenço/MG (figura 4) e verificando através da ferramenta analisar estatística na opção vetor, obtemos os seguintes quantitativos da área formada pelas células selecionadas: 43 células (que significa área de 1,72 Km²) e população 480. Subtraindo estes quantitativos dos dados levantados anteriormente, chega-se no quadro 3, referente à densidade relativa.

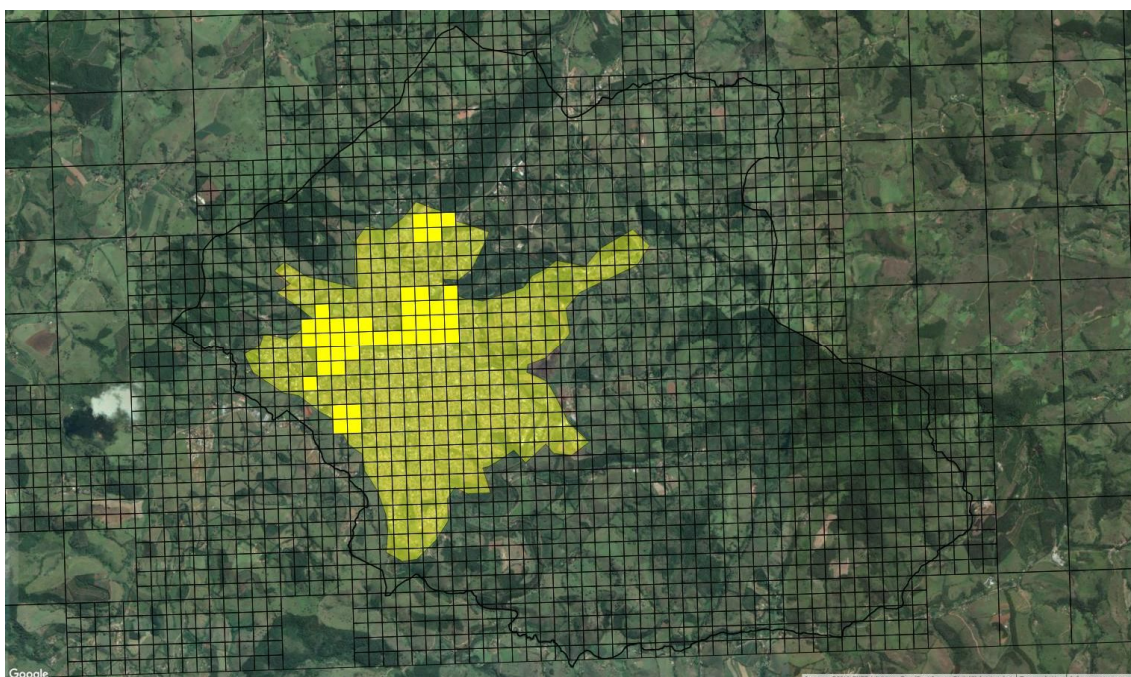


Figura 4: Células isoladas (43) referente às áreas verdes urbanas.
Elaboração: Gabriel Bias Fortes, 2016.

Quadro 3: Área Urbana consolidada e Densidade Demográfica relativa da população urbana.

Área urbana consolidada (em km ²)	11,96
Área urbana consolidada (%)	20,62
População urbana na área consolidada	39.503
População residente em área urbana (%)	94,83
Densidade relativa (hab./Km ²)	3.302,93

Fonte: IBGE, Censo Demográfico de 2010.

Dessa forma, pode-se comparar os dados oficiais com os dados elaborados através da metodologia, considerando tanto a área urbana de fato quanto apenas a área urbana consolidada (sem as áreas verdes urbanas), através da tabela 1.

Tabela 1: Comparação das áreas urbanas de direito, de fato e de fato consolidada

	Área urbana		
	De Direito	De Fato	De Fato Consolidada
Área total (em km ²)	58,02	13,68	11,96
Área urbana em relação à área municipal (%)	100	23,58	20,62
Densidade demográfica (hab./km ²)	717,99	2.992,7 3	3.302,93
População residente	41.657	39.383	39.503
População residente em área urbana (%)	100	95,98	94,83

Fonte: elaborado pelos autores, 2016.

Deve-se considerar alguns casos previstos na metodologia que não foram abordados no exemplo, como os aglomerados de características urbanas externos ao perímetro urbano legal e os aglomerados subnormais, os quais teriam de passar pela verificação da densidade demográfica, e casos não debatidos no estudo como a presença de complexos industriais, que, a princípio, seriam considerados como elementos urbanos.

Por fim, convém reiterar que a utilização desta metodologia para identificação de dados relacionados ao ambiente urbano de fato, este estabelecido através de critérios morfológicos aludidos na legislação brasileira, deve ser realizada em caráter complementar à divulgação oficial publicada pelo IBGE, pois o estudo não substitui ou isenta as atribuições do Poder Público em determinar as finalidades de uso e ocupação do solo em seu território.

REFERÊNCIAS

BISPO, C. L. S.; MENDES, E. P. P. O Rural e o Urbano Brasileiro: definições em debate. In: Encontro Nacional dos Geógrafos, 16, 2010, Porto Alegre. **Anais...** Porto Alegre: 2010. p. 1-10.

BONAVIDES, P. **Ciência Política**. 10. ed. São Paulo: Malheiros Editores, 2000.
BRASIL. Constituição (1988). Brasília: 1988. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm. (acesso em 07/06/2016).

BRASIL. Decreto-Lei nº 311 de 2 de março de 1938. Rio de Janeiro: 1938. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1937-1946/del0311.htm. (acesso em 07/06/2016).

BRASIL. Lei nº 5.172 de 25 de outubro de 1966. Código Tributário Nacional. Brasília: 1966. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L5172.htm. (acesso em 07/06/2016).

BRASIL. Lei nº 6.766 de 19 de dezembro de 1979. Brasília: 1979. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L6766.htm. (acesso em 07/06/2016).

BRASIL. Lei nº 9.985 de 18 de julho de 2000. Brasília: 2000. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9985.htm. (acesso em 07/06/2016).

BRASIL. Lei nº 10.257 de 10 de julho de 2001. Brasília: 2001. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10257.htm. (acesso em 07/06/2016).

BRASIL. Lei nº 11.977 de 07 de julho de 2009. Brasília: 2009. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/lei/l11977.htm. (acesso em 07/06/2016).

BRASIL. Lei nº 12.651 de 25 de maio de 2012. Brasília: 2012. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12651.htm. (acesso em 07/06/2016).

CASTRO, I. E. **Geografia e Política: território, escalas de ação e instituições**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.

FRANÇA, R. L. (org.). **Enciclopédia Saraiva do Direito**. Edição comemorativa do sesquicentenário da fundação dos cursos jurídicos no Brasil, 1827-1977. São Paulo: Editora Saraiva, 1977. 23 v.

GUIMARÃES, D. T. (org.). **Dicionário Técnico Jurídico**. 9. ed. São Paulo: Editora Rideel, 2007.

HAESBAERT, R. Da Desterritorialização à Multiterritorialidade. In: Encontro de Geógrafos da América Latina, 10. 2005, São Paulo. **Anais...** São Paulo: 2005. p. 6774 – 6792.

IBGE. **Características da População e dos Domicílios: Resultados do Universo**. Rio de Janeiro, 2010.

IBGE. **Metodologia do Censo Demográfico de 2010**. Série Relatórios Metodológicos Volume 41. 2ª Edição. Rio de Janeiro. 2016.

IBGE. **Grade Estatística**. Rio de Janeiro. 2016.

KELSEN, H. **Teoria Geral do Direito e do Estado**. Tradução por Luís Carlos Borges. 3. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

SÃO LOURENÇO. Lei Municipal 2.272 de 24 de novembro de 1998. São Lourenço: 1998.

TALASKA, A.; SILVEIRA, R.L.L.; ETGES, V.E. Cidade e Campo: Para além dos critérios e atributos, as relações e contradições entre urbano e rural. In: Encontro Nacional da ANPUR, 15. **Anais...** Recife: 2013. 15v. Disponível em: <http://unuhospedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/anais/index>. (acesso em 07/06/2016).

WEBER, M. **Ensaio de Sociologia**. Tradução por Waltensir Dutra. 5. ed.. Rio de Janeiro: LTC Editora, 1982.

IBGE. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/>. (acesso em 07/06/2016).

CNUC. Disponível em: <http://www.mma.gov.br/areas-protegidas/cadastro-nacional-de-ucs>. (acesso em 07/06/2016).

Abstract: Despite municipal competence in distinguish urban and rural territory, the legal delimitation does not always reflect the reality in land's use and occupation, considering the public power's motivations in taxing and planning urban areas instead of identify the space occupation process. Thus, it is proposed a complementary classification of what would actually be urban and rural occupation, identified based on morphological and demographic criteria with support in brazilian legislation.

Keywords: Rural. Urban. Territorial Legislation.

Capítulo XXIV

PANORAMA GEOGRÁFICO SOBRE O PORTO DE ALGECIRAS - ESPANHA

Larissa Marchesan
Lucas dos Santos Ferreira
Lívia de Souza Carvalho Selhane

PANORAMA GEOGRÁFICO SOBRE O PORTO DE ALGECIRAS - ESPANHA

Larissa Marchesan

Universidade do Estado de Santa Catarina. Centro de Ciências Humanas e da Educação.

Florianópolis – Santa Catarina

Lucas dos Santos Ferreira

Universidade do Estado de Santa Catarina. Centro de Ciências Humanas e da Educação.

Florianópolis – Santa Catarina

Lívia de Souza Carvalho Selhane

Universidade do Estado de Santa Catarina. Centro de Ciências Humanas e da Educação.

Florianópolis – Santa Catarina

Resumo: O Porto de Algeciras é o principal centro logístico, marítimo e portuário espanhol no Mediterrâneo Ocidental. Movimentando 23% do total de carga portuária da Espanha, sendo a conexão entre as linhas marítimas que unem Europa, África, América e Ásia. Seus principais produtos exportados no ano de 2014 foram combustíveis, azeite mineral, aeronaves e veículos espaciais. O trabalho em questão procura elucidar o processo de evolução das infraestruturas do porto de Algeciras, bem como sua vinculação com as regiões produtivas e os mercados receptores. Para tanto se efetivou revisão bibliográfica e análise de bancos de dados e depoimentos de integrantes da sociedade civil espanhola sobre a temática. Deduzimos que a posição geográfica no Mar Mediterrâneo foi condição fundamental para canalizar investimentos públicos e privados para Algeciras em detrimento de outras estruturas portuárias do país e até mesmo da Europa. Também cremos que a tipologia da infraestrutura portuária é muito mais determinada pelas características de sua hinterlândia do que das proximidades territoriais do porto.

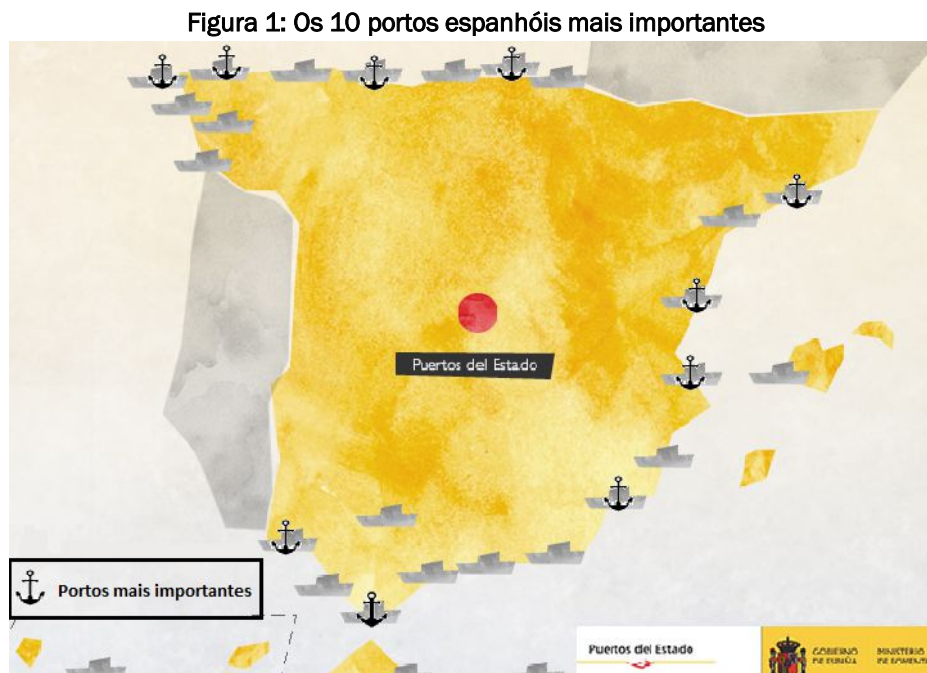
Palavras-chave: Infraestruturas; Comércio Internacional; Portos.

1. INTRODUÇÃO

A Espanha possui uma localização privilegiada na Península Ibérica, fazendo fronteira com Portugal a oeste e com a França ao norte, sendo ainda porta de entrada para o Mar mediterrâneo. O território espanhol se estende até as Ilhas Canárias nas proximidades do continente Africano e inclui também as Ilhas Baleares e duas cidades autônomas no norte de África (Ceuta e Melilla). A função histórica das unidades portuárias é de conexão das hinterlândias produtivas com o mar, o que torna a abordagem dos espaços portuários de fundamental para a compreensão das dinâmicas econômicas regionais. É neste contexto, que elegemos como objeto de estudo, a unidade portuária de Algeciras.

O país possui 28 portos em seu território, sendo os dez maiores Algeciras, Valencia, Barcelona, Cartagena, Bilbao, Huelva, Gijón, Castellon, San Cidrao e La Corunha. Algeciras é uma cidade localizada no Sul da Espanha, no município de Cádiz (estado de Andaluzia). Devido a sua localização, o porto de Algeciras no ano de 2015 moveu quase 100 milhões de toneladas de mercadorias. Sua especificidade geográfica permitiu a bacia de Algeciras condições propicias para a criação de estruturas portuárias. Aliada ao crescimento industrial e mercantil da cidade fez-se necessário importar matérias primas e exportar produtos manufaturados. Condicionando o aumento do comércio e desenvolvimento local da região.

O Porto de Algeciras é um centro logístico, marítimo e portuário no Mediterrâneo Ocidental. É a conexão entre as linhas marítimas que unem Europa, África, América e Ásia. O porto é responsável por movimentar cerca de 23% de todas as cargas que atravessam o território espanhol. Em seguida estão os porto de Valencia e Barcelona, com 17% e 10% respectivamente. O mapa a seguir mostra todos os portos espanhóis, sinalizando os dez maiores.



Fonte: www.puertos.es/Memorias_Anuales/2013/index.html

2. EVOLUÇÃO DO SISTEMA PORTUÁRIO DE ALGECIRAS

O desenvolvimento espanhol possui várias especificidades, já que chegou a nação europeia chegou a possuir grande parte do continente latino-americano e atualmente possui somente um pedaço da península ibérica. Conforme TROTSKY (1972) “El descubrimiento de América, que en un principio fortaleció y enriqueció a España, se volvió contra Ella”. A Espanha possui uma localização geográfica privilegiada, sendo assim uma porta de entrada da Europa para o Mar Mediterrâneo. A partir da expansão ultramarina conquistaram novos territórios que foi fonte da

inserção de capital para a coroa. O comércio destas mercadorias alavancou a economia de Andaluzia, além de outras províncias.

“Indiscutiblemente, España pertenece al grupo de los países más atrasados de Europa. Pero su atraso tiene un carácter peculiar, determinado por el gran pasado del país. (...)El poderoso desarrollo del comercio interior y mundial iba venciendo el aislamiento feudal de las provincias y el particularismo de las regiones nacionales de la monarquía española se hallaba indisolublemente ligado en aquellos siglos con el papel centralizador del capital comercial y la formación gradual de la nación española” (TROTSKY, 1972, p. 13)

Assim, a industrialização espanhola inicia-se apenas no século XIX. Apesar de seguir o padrão europeu no que tange a evolução demográfica e do setor de transportes, se diferencia em alguns pontos: o relativo atraso da revolução agrária e industrial. Na Espanha, a industrialização foi um fenômeno tardio, limitado e localizado no País Basco e na Catalunha, com pequenas empresas e falta de competitividade no mercado exterior. A razão para que o processo de industrialização tenha sido lento é determinado pelas condições geográficas - longe do núcleo europeu de industrialização -, fator que prejudicou as transações internacionais. Apesar das riquezas minerais provenientes da primeira revolução industrial, a Espanha dependia do capital estrangeiro para o desenvolvimento industrial; necessitavam da técnica e do comércio, ligados as importações de matérias primas e maquinarias.

A partir da constituição espanhola de 1812 iniciou-se o período liberal que, mediante normas explícitas na constituição, permitiu a criação de fabricas e manufaturas sem nenhum tipo de licença. Fábrica é sinal de desenvolvimento. A Espanha estava sofrendo um processo de industrialização e crescimento acelerado, porém lento. Depois do estabelecimento destas normas, criaram “(...) otras de igual carácter liberalizador, con el objetivo principal de estimular la industrialización del país.” (RODRIGUEZ, 2010. P. 45). Para que aconteça a industrialização de um país é necessário o desenvolvimento de infraestruturas de transporte para o escoamento das mercadorias. Assim, a cidade de Algeciras, localizada no território de Gibraltar, precisava de instalações portuárias para o desenvolvimento local e o crescimento da economia. Porém, a comarca era utilizada para serviços militares, o que não permitiu que as atividades industriais se instalassem no local.

As conformações espaciais de um porto mudam com o tempo. Primeiro este é apenas uma área de docas, onde passageiros e mercadorias embarcam e desembarcam. Através do crescimento da economia, o porto torna-se um lugar de atividades comerciais. O primeiro mole foi construído em 1887, a partir desse momento começa o crescimento das atividades portuárias. Com capital britânico, em 1892, a Companhia Ferroviária de Algeciras-Bobadilla instala a primeira linha férrea ligada ao porto e em 1893 uma ponte que une o Rio do Mel até o mole. A partir de então, diversas obras de crescimento das infraestruturas foram realizadas. Para desenvolver a comarca se estabeleceram quatro planos de desenvolvimento, entre 1964 a 1979, que condicionaram um pólo de crescimento (Pólos de crescimento são

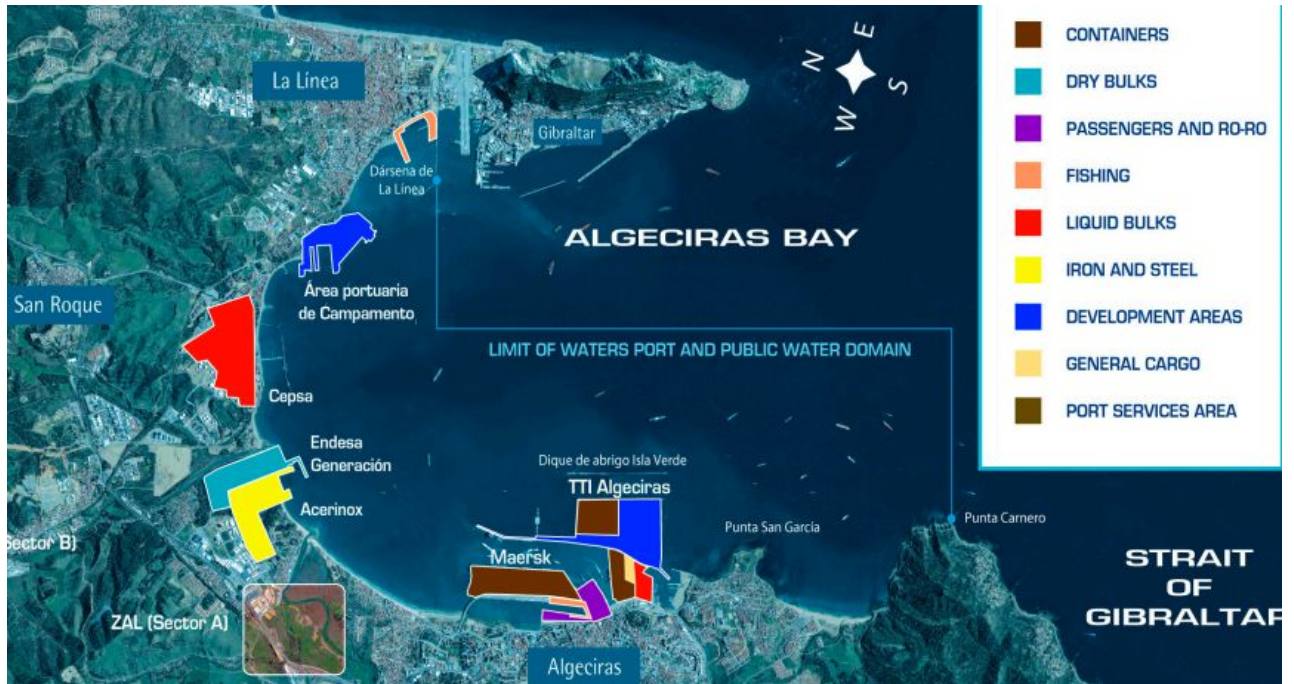
áreas onde se estimula a localização de industriais para aumentar e movimentar a atividade econômica).

O primeiro Plano Nacional de Desenvolvimento (1964 – 1967) tinha como objetivo o crescimento regional, relacionando-se com os pólos de desenvolvimento e avanço da industrialização. Gibraltar possui escassos recursos naturais, assim uma das políticas tomadas foi estimular a instalação da indústria pesada. A partir disso o abastecimento dessas indústrias se deu por vias marítimas, tornando o Porto da Baía de Algeciras estrategicamente importante para o desenvolvimento local. A industrialização e o setor de serviços eram praticamente inexistentes. O segundo (1968 – 1971) continuou com os projetos do primeiro, mas com o intuito de integrar a economia estadual em uma regional e nacional. A tentativa de levar indústrias pesadas para a região se consolidou por causa das condições naturais favoráveis do Porto da Baía de Algeciras. O terceiro (1972 – 1975) consistiu em dividir a aérea em três zonas: Baía de Algeciras, Tarifa e o interior. Algeciras, com mais de 80% da população instalada, foi à aérea escolhida para o desenvolvimento industrial, pois demandavam atividades portuárias. Destinaram 450 hectares para as indústrias, instalando infraestruturas necessárias para seu desenvolvimento. Este planejamento trouxe com ele uma desproporção e diferenças econômicas no crescimento da cidade. No Plano Nacional de Desenvolvimento (1976 – 1979) continuou crescendo e ampliando os setores indústrias e infraestruturas necessárias, como a construção de uma rede viária que ligava Algeciras ao centro da Espanha.

3. INFRAESTRUTURAS PORTUÁRIAS

O Porto de Algeciras está em primeiro lugar no ranking espanhol de movimentação e em quinto lugar quanto ao tráfego em contêineres, manipularam 55,4 milhões de toneladas de mercadorias em contêineres no ano de 2015. A infraestrutura portuária está dividida entre o terminal nacional e terminal internacional (Total terminal internacional - TTI). A construção do terminal internacional possui investimento de capital da Coreia do Sul. Seu intuito é proporcionar as empresas Coreanas e Espanholas um potencial logístico que permita o aumento do tráfego entre a Ásia e a Espanha. O TTI dispõe de uma superfície de 30 hectares e de duas linhas de atracação de 850 e 550 metros, com os calados de 17,5 e 18,5 metros respectivamente. O terminal nacional ocupa uma superfície de 67 hectares e possui de 17 metros de profundidade. Os dois terminais podem atender aos novos mega buques de 18.000 Teus de capacidade. Na figura a seguir, pode-se observar a distribuição geográfica dos setores de Algeciras e a localização da refinaria da Cepsa (Companhia Espanhola de Petróleo) e da empresa Acerinox (Produtora de aço inoxidável),

Figura 2: Setores de atividades da Baía de Algeciras.



Fonte: www.apba.es/uploads/files/koreancluster-FINAL.pdf

Conforme os dados do Governo da Espanha as mercadorias carregadas em granel líquido são óleo de petróleo, óleo combustível e querosene, gasolina e petróleo refinado. O porto manipulou 20,4 milhões de toneladas de mercadorias em granel líquido em 2015, liderando o ranking espanhol nesta modalidade. A refinaria São Roque dispõe de deques e uma monobóia flutuante a 60 metros de profundidade. Através de uma série de dutos subterrâneos, o produto chega até os tanques da refinaria. A mercadoria que mais desembarca em granel sólido no porto é o carvão, com mais de 900.000 toneladas. Porém, o porto espanhol que se destaca quando se fala de granel sólido é o Porto de Gijón, localizado no norte do país, com mais de 13 milhões de toneladas manipuladas no último ano.

O porto de Algeciras converteu-se no principal destino das rotas marítimas comerciais entre Espanha e a Coreia do Sul. Pois, possibilita um tempo menor de transporte entre estes dois destinos, além disso, o Terminal internacional se encontra entre os mais modernos do sul europeu. Estes fatores são os principais motivos pelo grande aumento entre o comércio destes países, ou até mesmo com a Ásia em geral. “Algeciras está situada en la línea de unión de las principales rutas marítimas, en especial la que unen Asia con los mercados Atlánticos” (Algeciras Korean Business Cluster, p. 34), podemos observar na imagem a seguir algumas destas rotas.

Figura 3: Mapa das rotas marítimas entre a Ásia.



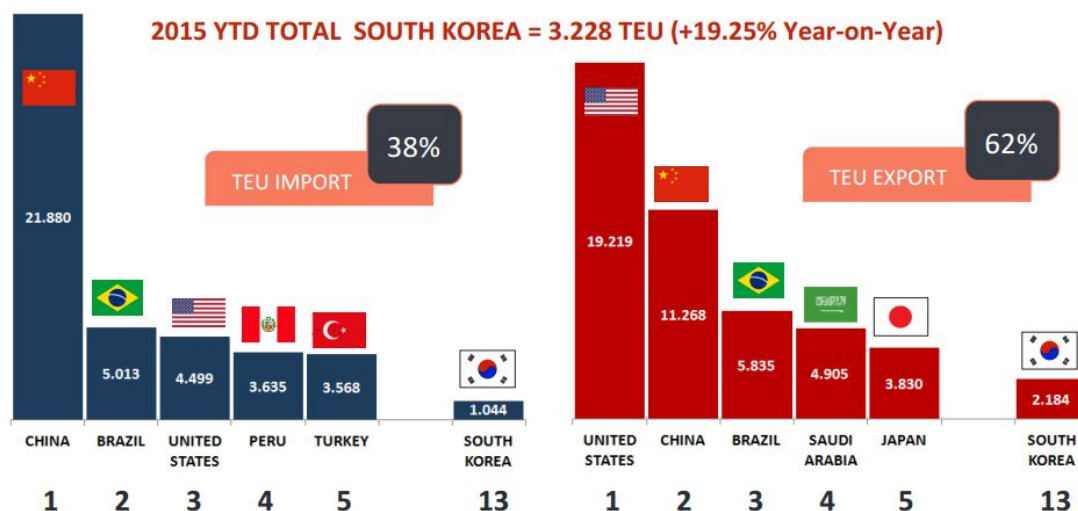
Fonte: www.apba.es/uploads/files/koreancluster-FINAL.pdf

Segundo dados da Autoridade Portuária da Baía de Algeiras de 2015, entre os meses de janeiro a setembro, as importações portuárias corresponderam a 38% e as exportações representam a 62% da movimentação das mercadorias. Os Estados Unidos encontra-se em primeiro lugar quando se fala em exportação, a China vem em segundo lugar e o Brasil em terceiro. A China se encontra em primeiro lugar em relação às importações do porto, seguido do Brasil e os Estados Unidos. A Coreia do Sul se coloca em décimo - terceiro lugar em importação e exportação, como mostra na próxima figura.

Figura 4: Gráfico de importações e exportações (2015)

2015 YTD TOTAL = 189.345 TEU (+6.12% Year-on-Year)

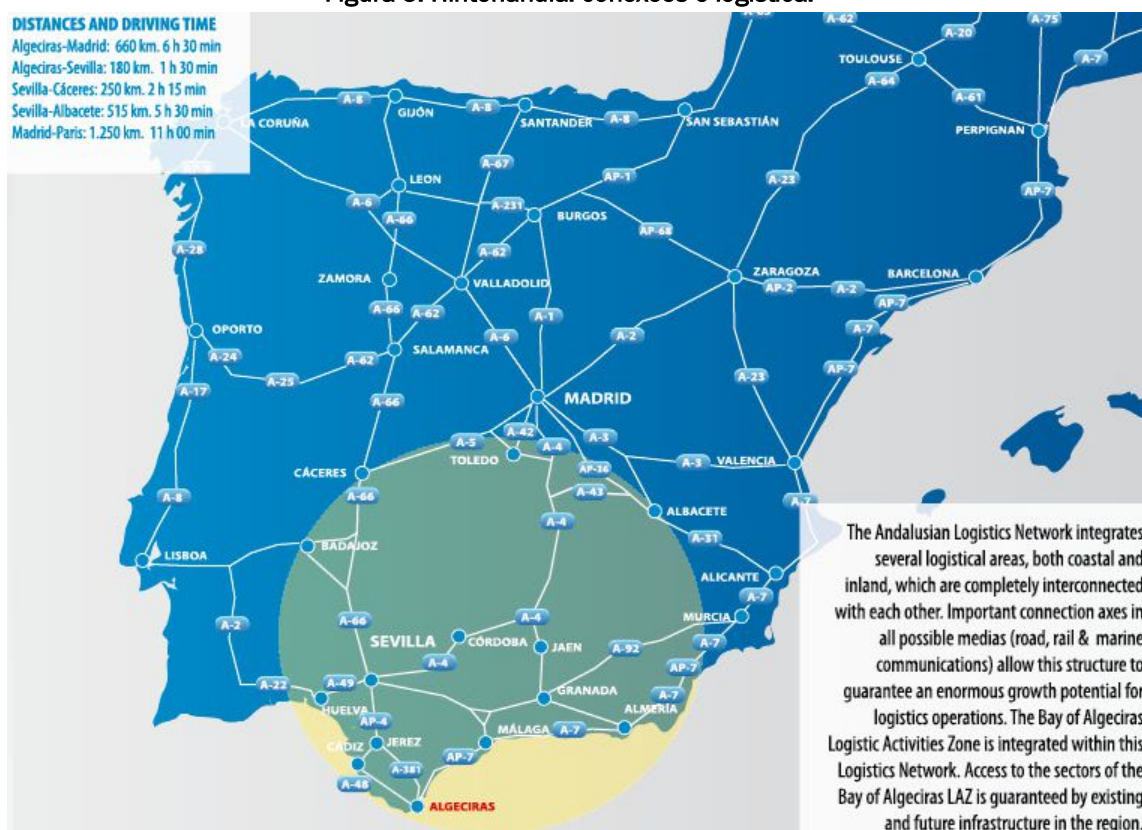
2015 YTD TOTAL SOUTH KOREA = 3.228 TEU (+19.25% Year-on-Year)



Fonte: <http://www.apba.es/uploads/files/koreancluster-FINAL.pdf>

O informe anual de observatório do transporte e logística da Espanha aponta que 97% da mercadoria que entra e sai do porto de Algeciras de importação ou exportação é movimentada por caminhão. Ou seja, 38,8 milhões de toneladas em mercadorias. Os 3% restantes é por ferrovias. O porto possui uma posição central em relação à conexão ferroviária do corredor atlântico e mediterrâneo. Os navios continuam sendo uma peça chave no transporte de mercadorias, aliado ao transporte terrestre, mesmo por transportes rodoviários ou por ferroviários. A localização do porto influenciou na construção das rodovias que o ligam com o restante espanhol e europeu. Como podemos ver na próxima imagem, o porto possui conexões com as principais cidades espanholas a través de rodovias nacionais.

Figura 5: Hinterlandia: conexões e logística.



Fonte: <http://www.tti.algeciras.com/images/promotions/downloads/brochure.pdf>

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nesta pesquisa tivemos como objetivo geral elucidar panoramicamente as dinâmicas geográficas da Unidade Portuária de Algeciras, um importante centro logístico e de transporte marítimo das rotas do Oceano Atlântico e do Mar Mediterrâneo. Como objetivo específico, identificamos a evolução econômica que se encontra atrelada à implantação da unidade portuária e relatamos o progresso de suas infraestruturas frente o processo de modernização. Analisamos ainda que através de sua especificidade geográfica, a baía de Algeciras manteve condições propícias para a criação de estruturas portuárias. Aliada ao crescimento industrial e mercantil da cidade fez-se necessário importar matérias-primas e exportar produtos manufaturados.

Pode-se constatar que a instalação de grandes empresas como a Cepsa e Acerinox está atrelada a importância portuária, que se converteu em um ponto chave das rotas marítimas entre o continente europeu e o asiático. O Terminal internacional de Algeciras se encontra entre os mais modernos do sul europeu. Estes fatores são os principais motivos pelo grande aumento entre o comércio da Espanha e da Coreia do Sul, já que possui investimento de capital destes.

O Porto de Algeciras está em primeiro lugar no ranking espanhol em maior volume de mercadorias, somente em 2015 moveu quase 100 milhões de toneladas,

comprovando assim, a importância da localização geográfica para a influência portuária no mercado internacional. O porto tem uma relação forte com o desenvolvimento de um país, sendo assim, a unidade portuária condicionou a estruturação da economia da comarca de Gibraltar, a organização espacial e o desenvolvimento da sua hinterlandia. Com a realização deste trabalho podemos concluir que é de suma importância o investimento de capital em infraestrutura de transporte para o desenvolvimento urbano e industrial da região, posto que depois através destes investimentos o sistema portuário alcançou posição no mercado internacional.

REFERÊNCIAS

AUTORIDAD PORTUÁRIA DE BAHÍA DE ALGECIRAS. Algeciras-Korean Business Cluster 2015. Disponível em: <www.apba.es/uploads/files/koreancluster-FINAL.pdf. Acesso em: 25/06/2016>

AUTORIDAD PORTUÁRIA DE BAHÍA DE ALGECIRAS. Memorial anual de 2013. Disponível em: <www.puertos.es/Memorias_Anuales/2013/pdf/Bahia_algeciras/03_CaracteristicasTecnicasPuerto.pdf. Acessado em: 03/05/2016

GOBIERNO DE ESPAÑA. Autoridade Portuária da Baía de Algeciras. Disponível em: <<http://www.apba.es/>> Acessado em: 03/05/2016

MUÑOZ, J. M. B. “El papel del puerto de Algeciras en los impactos recientes Del campo de Gibraltar: Prototipo de un modelo de ocupación desarrollista del espacio litoral”. Revista de Estudios Andaluces, número 13, páginas 183 – 196. 1989

PUERTOS DEL ESTADO. “Tráfico total, graneles líquidos, mercancía general, tráfico ro-ro, contenedores y pasajeros establecen nuevos máximos históricos”. Disponível em: <www.puertos.es/Documents/Notas%20de%20Prensa/Trafico_3er_Trimestre_2015.pdf>

RODRÍGUEZ, M. J. F. “Origen de la gran industria en la comarca del campo de Gibraltar”. HAOL, número 22, páginas 45-56, 2010.

TOTAL TERMINAL INTERNACIONAL DE ALGECIRAS. Disponível em: <www.ttialgeciras.com>. Acessado em: 20/06/2016

TROTKY, L. “La revolución española”. Ediciones OMR. 1972

Sobre o organizador

EDUARDO DE LARA CARDOZO é mestrando no Programa de Pós Graduação em Ensino de Ciência e Tecnologia da Universidade Tecnológica Federal do Paraná (UTFPR), campus Ponta Grossa-PR. Especialista em Espaço, Sociedade e Meio Ambiente pela Faculdade Internacional de Curitiba (FACINTER) em parceria com o Instituto Brasileiro de Pós-Graduação e Extensão (IBPEX); Especialista em Educação Profissional Integrada a Educação Básica na Modalidade Educação de Jovens e Adultos pela Universidade Tecnológica Federal do Paraná (UTFPR), campus Ponta Grossa-PR; Especialista em Educação a Distância, pela FACEL, Curitiba-PR e Especialista em EJA no Sistema Prisional, pela Faculdade EFICAZ – Maringá – PR. Tem experiência como tutor do ensino superior pelo Sistema Universidade Aberta do Brasil (UAB) em parceria com a Universidade Estadual de Ponta Grossa (UEPG). Professor da rede Estadual de Ensino do Estado do Paraná, na disciplina de Geografia. E-mail: edularacardozo@ig.com.br

Sobre os autores

ANA ELIZABETH SANTOS ALVES Doutora em Educação. Docente do Departamento de Filosofia e Ciências Humanas e do Programa de Pós-Graduação em Memória, Linguagem e Sociedade da Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia (UESB), Membro do Museu Pedagógico.

ANDRÉ LOPES DE SOUZA Bacharel e licenciado em Geografia pela Universidade Estadual de Campinas (2013), possui pós-graduação em Ensino de Geografia pela Faculdade de Formação de Professores da Universidade Estadual do Rio de Janeiro (2015). Atualmente trabalha como geógrafo no Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE – e é coordenador do Centro Cultural Carolina Maria de Jesus, atuando também como professor nesta instituição. Suas áreas de interesse são Epistemologia da Geografia e Ensino de Geografia.

ANDRÉIA ALVES DE OLIVEIRA Graduanda do Curso de Licenciatura em Geografia pela Universidade Federal de Campina Grande- UFCG. Foi monitora do componente curricular Fundamentos para Estudos em Geomorfologia e atualmente é monitora do componente curricular Fundamentos para estudos em Biogeografia.

ANTONIO JOSÉ DE ARAÚJO FERREIRA Possui graduação em Geografia e especialização em Geografia Aplicada ao Planejamento Ambiental pela Universidade Federal do Maranhão (1989 e 1993), mestrado (1999) e doutorado (2008) em Geografia (Geografia Humana) pela Universidade de São Paulo. Atualmente é Professor Associado do Departamento de Geociências da Universidade Federal do Maranhão. Tem experiência na área de Geografia, com ênfase em Geografia Urbana, atuando principalmente nos seguintes temas: Maranhão, Produção do Espaço e Ordenamento Territorial. É Professor do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Socioespacial e Regional (PPDRS), e do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Estadual do Maranhão. Autor e coautor do artigo: Território, violência e criminalidade: uma análise geográfica sobre o índice de homicídios no bairro do paar em Ananindeua-PA.

BENISON ALBERTO MELO OLIVEIRA Possui graduação em licenciatura e bacharelado em Geografia pela Universidade Federal do Pará-UFGPA(2012). cursou especialização em Planejamento e Gestão Pública do Patrimônio Cultural no Núcleo de Altos estudos Amazônicos-NAEA (2016). Atualmente é discente do curso de mestrado em Planejamento do Desenvolvimento do referido núcleo na mesma universidade. Tem experiência na área de Geografia Cultural, Geografia Urbana, Geografia e artes, Patrimônio Cultural, Festas e Cultura Urbana.

BRUNO ALVES DOS SANTOS Graduado em Geografia pela Universidade do Pará, Participou do Programa Institucional de Iniciação à Docência-PIBID nos anos de 2012 e 2013 e do projeto de extensão ROTEIROS GEO-TURÍSTICOS DO XINGU:

insumos para uma proposta de desenvolvimento local através do turismo, desde março de 2015. Atualmente é o responsável técnico pela supervisão e execução dos Projetos de Recomposição de Praias e Locais de Lazer, Projeto de Reestruturação das Atividades Produtivas de Turismo e Lazer e Projeto de Recomposição das Atividades Comerciais, de Serviços e Industriais Urbanas e Rurais contidos no Projeto Básico Ambiental (PBA) da UHE Belo Monte.

BRUNO FERREIRA DA SILVA Possui graduação de Licenciatura em Ciências Biológicas pela Universidade Federal da Paraíba Campus II CCA/Areia-PB. Graduando de Bacharelado em Ciências Biológicas pela Universidade Federal da Paraíba Campus II CCA/Areia-PB. Estagiário do Comitê de Inclusão e Acessibilidade – CIA.

CARLA RAMONA VIEIRA SALES Graduanda em Licenciatura Plena em Geografia pela Universidade Estadual da Paraíba - UEPB, membro do Grupo de Estudos e Pesquisas sobre o Urbano – GEUR, Pesquisadora do Programa Institucional de Bolsas de Iniciação Científica – PIBIC com Orientação da prof.^a Dr.^a Maria Jackeline Feitosa Carvalho sobre As dimensões do lazer na periferia, Voluntária no projeto Educação Ambiental para a Cidadania, Monitora dos Componentes Curriculares História do Pensamento Geográfico(2015) e Regionalização do Espaço Mundial(2016) junto ao Departamento de Geografia- DG, Tutora Bolsista Programa de Tutoria Especial da UEPB e Aluna dos Cursos de Extensão em Inglês e Espanhol oferecidos pela mesma Instituição.

CAROLINE CRAVEIRO Mestranda no Programa de Pós-Graduação em Geografia – Tratamento da Informação Espacial da Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais (PUC-MG), Graduada em Geografia – Bacharelado/Licenciatura pela Universidade Federal de Minas Gerais, com especializações em Estudos Ambientais (PUC-MG) e Administração Pública (PUC-MG). Servidora efetiva da Fundação Municipal de Cultura da Prefeitura de Belo Horizonte.
<http://lattes.cnpq.br/2384792650831594>

CLAY ANDERSON NUNES CHAGAS Possui graduação em Geografia Licenciatura e Bacharelado pela Universidade Federal do Pará (1998), mestrado em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido pela Universidade Federal do Pará (2002) e doutorado em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido pela Universidade Federal do Pará (2010). Atualmente é Professor do Programa de Pós Graduação em Geografia e no Programa de Pós Graduação em Segurança Pública pela Universidade Federal do Pará. Professor da Universidade do Estado do Pará e Universidade Federal do Pará.

DANIEL DE SOUZA ANDRADE Graduando do Curso de Licenciatura em Geografia pela Universidade Federal de Campina Grande- UFCG, é membro do Grupo de Pesquisa CAGEOS- Cartografia, Geoprocessamento e Sensoriamento Remoto. Foi monitor do Laboratório de Pós-Graduação- LABINFO. Foi monitor dos componentes curriculares:

Estudo de Campo e Cartografia. Atualmente desenvolve pesquisas em educação, inclusão e ecossistema manguezal. É Voluntário do Programa de Iniciação Científica pela Unidade de Geografia da UFCG.

DENISE CARLA MELO VIEIRA Graduanda no curso de Licenciatura e Bacharel em Geografia, pela Universidade Federal do Pará- UEPA. Desenvolve pesquisas nas áreas de Geografia Urbana e Geografia Política no grupo de pesquisas: Ordenamento Territorial, Espaço Urbano e Violência na Amazônia. Coordenado pelo prof.^a Dr^o Clay Anderson Nunes de Chagas.

EDERSON NASCIMENTO Bacharel, licenciado e mestre em Geografia pela Universidade Estadual de Ponta Grossa (UEPG), e doutor em Geografia pela Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP). Atualmente, é Professor Adjunto de Geografia Humana e Geoprocessamento na Universidade Federal da Fronteira Sul, campus de Chapecó/SC, onde também é pesquisador e coordenador do Grupo de Estudos e Pesquisas Sobre Usos do Território e Dinâmicas Socioespaciais (GETESE). Desenvolve pesquisas principalmente com os seguintes temas: Análise Socioespacial Urbana, Desigualdades Socioespaciais, Cartografia Geográfica, e Geotecnologias Aplicadas à Análise Geográfica.

EDIMA ARANHA SILVA Possui graduação em Geografia pela Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (1976) e em Pedagogia - FECLU (1981). Mestrado em Geografia - Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho (1992) e Doutorado em Geografia - Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho (2002). Professora Efetiva, Classe Professor Associado da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul. Docente e Orientadora na Pós-graduação Mestrado em Geografia, na Graduação e Iniciação Científica CNPq/UFMS, Líder do Grupo de Pesquisa "Espaço Urbano e Produção do Território/CNPq/UFMS"; Membro do Grupo de Pesquisa Estudos Fronteiriços - GEF/CNPq-UNIOESTE/PR; Coordenadora do LETUR - Laboratório de Estudos Urbanos e do Território.

EDUARDO HENRIQUE MODESTO DE MORAIS Atualmente é Analista Educacional na Superintendência Regional de Ensino de Unaí, MG, e doutorando do Programa de Pós-Graduação em Geografia pela Universidade de Brasília. Possui Licenciatura e Bacharelado em Geografia pela Universidade Federal de Viçosa (2010). Mestrado em Educação pela Universidade Federal de Juiz de Fora (2012). Tem experiência em diferentes áreas da Geografia, atuando especificadamente nas linhas de pesquisa relacionadas ao Ensino de Geografia. Possui experiência profissional como professor na Rede Particular de Ensino, bem como na Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica.

ELIETHE GONÇALVES DE SOUSA Graduanda em Licenciatura Plena em Geografia pela Universidade Estadual do Piauí - UESPI, CCM. Voluntária no Programa Institucional de Bolsas de Iniciação Científica - PIBIC/CNPq. E-mail: eliethgoncalves@outlook.com

FÁBIO NAPOLEÃO Professor da Universidade do Estado de Santa Catarina - UDESC na área de Geografia (FAED), sendo pesquisador do Laboratório de Planejamento Urbano e Regional (LABPLAN/UDESC) e do Núcleo de Estudos Asiáticos (NEAS/UFSC), além de Coordenador do Programa de Estudos Geoeconômicos da América Latina (PROAL), sediado no LABPLAN. Atualmente ocupa o cargo de Pró-Reitor de Extensão, Cultura e Comunidade da UDESC, gestão 2016-20. Foi Diretor de Extensão, Cultura e Comunidade do Centro de Ciências Humanas e da Educação - FAED/UDESC (Período: 2013-16). Possui doutorado em Geografia pela Universidade Federal de Santa Catarina - UFSC (2000-05) e graduação em Geografia pela UDESC (1995-99).

FERNANDO SOUZA DAMASCO Mestre em Geografia (2016) pela Universidade Federal Fluminense, área de concentração Ordenamento Territorial e Ambiental. É bacharel e licenciado em Geografia (2014) pela mesma universidade, com período de estudos e mobilidade acadêmica internacional no curso de Geografia e Planejamento da Universidade do Minho/Portugal (2012). Desde 2014, é servidor público no Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, lotado como geógrafo da Coordenação de Estruturas Territoriais. Tem enfatizado seus estudos na geografia das relações sociedade/natureza, com ênfase no planejamento territorial urbano-ambiental, na formação sócio espacial dos ambientes urbanos e nas dinâmicas espaciais da degradação ambiental e das precariedades territoriais.

FRANCISCO GOMES RIBEIRO FILHO Professor do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Piauí - IFPI - Teresina-PI. Possui mestrado em Geografia, na área de Organização do Espaço, pela Universidade Estadual Paulista, campus de Rio Claro - SP (2010). É especialista em Geografia Humana, pela Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais (2002). Possui graduação em Licenciatura Plena em Pedagogia, pela Universidade Federal do Piauí (2000). Possui graduação em Licenciatura Plena em Geografia, pela Universidade Federal do Piauí (1994). Foi professor do ensino fundamental na rede pública municipal de Teresina-PI por 10 anos. Foi professor do ensino fundamental e do ensino médio na rede privada de Teresina-PI por 11 anos. Foi professor substituto dos cursos de Licenciatura Plena em Geografia e também em Pedagogia da Universidade Federal do Piauí (UFPI). Foi professor efetivo do curso de Licenciatura Plena em Geografia da Universidade Estadual do Piauí (UESPI), no campus "Clóvis Moura", em Teresina-PI, por 11 anos. Foi professor em vários cursos de Especialização em Geografia. Tem experiência na área de Geografia, com ênfase em Geografia Humana, Ensino de Geografia e Epistemologia da Geografia. Atualmente, há mais de 10 anos, é professor do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Piauí (IFPI), no campus "Teresina Zona Sul", em Teresina-PI.

GABRIEL BIAS FORTES Mestrando em Geografia pela Universidade Estadual do Rio de Janeiro, área de concentração Globalização, Políticas Públicas e Reestruturação Territorial (2017). Pós graduado em Estudos Diplomáticos pela Faculdade Milton

Campos (2011). Bacharel em Geografia pela Universidade Federal de Minas Gerais (2009). Atualmente é servidor público do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE – lotado como geógrafo na coordenação de estruturas territoriais na diretoria de geociências. Ênfase nos estudos em planejamento e legislação territorial, em geografia rural e urbana, em geografia política e econômica.

GABRIELA LELES AMARAL Estudante de graduação do curso de Geografia – Licenciatura, vinculado ao Instituto de Estudos Socioambientais, da Universidade Federal de Goiás. Participou do Programa Institucional de Bolsas de Iniciação Científica, vinculada ao projeto “*As cidades do tempo ausente*”, sob a orientação da Prof. Dr. Valéria P. da Silva, em 2015/1. Participou do Programa Pró-Mobilidade Internacional CAPES/ AULP, em Moçambique, no âmbito no projeto “*O estudo do espaço local e sua representação a partir da produção de atlas escolares no Brasil e Moçambique*”, sob a coordenação da Prof. Dr. Míriam A. Bueno, 2015/2. Atualmente, participa do Programa de Educação Tutorial (PET-GEO), na condição de bolsista, sob a tutoria do Prof. Dr. Ronan E. Borges.

GABRIELLE DE SOUZA FRADE Graduada em Licenciatura plena em Geografia pela Universidade Federal do Rio de Janeiro, tendo experiência na área de Geografia, com ênfase em Geografia Urbana, atuando principalmente nos seguintes temas: Dinâmica Urbana, Circuito Superior e Inferior da Economia Urbana, Mercado Imobiliário, Reestruturação Urbana, Segregação Sócio Espacial e Gentrificação, sob orientação do Professor Doutor William Ribeiro da Silva. Atualmente cursando Bacharelado em Geografia pela Universidade Federal do Rio de Janeiro e Mestrado em Organização e Gestão do Território no Programa de Pós Graduação em Geografia pela Universidade Federal do Rio de Janeiro.

GIL CARLOS SILVEIRA PORTO Professor adjunto de Geografia Humana da Universidade Federal de Alfenas-MG; realizou doutorado em Geografia pela Universidade Federal de Minas Gerais, com período sanduíche na Universidade do Porto, Portugal; é licenciado, bacharel e mestre em Geografia pela Universidade Federal da Bahia. Tem experiência na área de Geografia, trabalhando principalmente os seguintes temas de pesquisa: feiras livres, geografia urbana histórica, mobilidade espacial da população e rede urbana; integra o Grupo de Pesquisa Estudos Regionais e Socioespaciais - GERES - e compõe o conselho editorial da InterEspaço, revista de Geografia e Interdisciplinaridade da Universidade Federal do Maranhão. Atualmente é coordenador do curso de Geografia/Licenciatura da UNIFAL-MG.

HIAGO ANTONIO OLIVEIRA DA SILVA Graduando em Agronomia pela Universidade Federal da Paraíba; Foi Bolsista de Iniciação Científica sob orientação do professor Dr. Djail Santos. Foi professor bolsista e coordenador voluntário do Cursinho pré-vestibular Comunitário do CCA-UEPB. Foi bolsista do programa Ciência Sem Fronteiras na modalidade graduação pela Iowa State University nos Estados Unidos, onde desempenhou atividades relacionadas à fitopatologia e processamento de

sementes. Atualmente é estagiário do laboratório de Fitopatologia da Universidade Federal da Paraíba e bolsista de Iniciação científica com foco em controle alternativo de doenças.

IAPONY RODRIGUES GALVÃO Licenciado, bacharel e mestre em Geografia pela Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Foi docente da rede particular, municipal e estadual de Ensino em Natal/RN e professor temporário do Departamento de Geografia/CERES e no Departamento de Práticas Educacionais e Currículo, ambos na Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Também foi professor efetivo no Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Amazonas. Atualmente, é docente efetivo em Geografia no Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Maranhão – IFMA, campus São Raimundo das Mangabeiras e concluindo o Doutorado em Geografia pela Universidade Estadual do Ceará.

IGOR BRENO BARBOSA DE SOUSA Graduando em Geografia na Universidade Estadual do Maranhão, integrante do Grupo de Estudos de Dinâmicas Territoriais (GEDITE), tendo como experiências acadêmicas pesquisas relacionadas ao Centro Histórico de São Luís e à Laguna da Jansen, atualmente desenvolve projetos de pesquisa sobre o sistema de transporte público de São Luís, sobre o Programa Nacional de Alimentação Escolar (PNAE) no município de Cantanhede - MA e sobre o Plano Territorial de Desenvolvimento Rural Sustentável (PTDRS) no Vale do Itapecuru – MA, ressaltando a dimensão social. Atuando principalmente nos seguintes temas: Desenvolvimento Territorial, Assentamentos Rurais, Transporte Coletivo, Geotecnologias e Políticas Públicas.

IVANAÍLA DE JESUS SOUSA Mestranda em Geografia pela Universidade Federal do Piauí-UFPI - Teresina-PI. Graduada em Geografia e Mestranda em Geografia pela Universidade Federal do Piauí - UFPI (2016-2018). Tem experiência na área de Geografia, com ênfase em Geografia Urbana, Crítica e Cultural, atuando principalmente nos seguintes temas: Espacialização de cemitérios, Geografia Urbana e Ensino de Geografia. Atualmente, além de se dedicar à dissertação, intitulada “As Cidades Divididas do Século XXI e os Espaços Cemitériais: *uma reflexão sobre a geografia urbana contemporânea*”, dedica-se às pesquisas relacionadas ao Ensino de Geografia na contemporaneidade, à Geografia Urbana no contexto ambiental e à Geografia e literatura, sendo este último com artigo apresentado no II Encontro de Geografia da Educação a Distância, cujo título é “A Geografia e as Diversas Linguagens: *paisagem na literatura de Calvino e Borges*”.

JANAÍNA BARBOSA DA SILVA É professora Adjunta na Universidade Federal de Campina Grande na Unidade Acadêmica de Geografia na área de Cartografia, Geoprocessamento e Sensoriamento Remoto. Coordenadora Administrativa da Unidade Acadêmica de Geografia da UFCG. Líder do Grupo de pesquisa Cartografia, Geoprocessamento e Sensoriamento Remoto -CAGEOS certificado no CNPQ. Possui

graduação (2003), mestrado (2006) e Doutorado em Geografia (Março-2012) todos pela Universidade Federal de Pernambuco. Tem experiência na área de Geociências, com ênfase em Biogeografia, Sensoriamento Remoto e Meio Ambiente. É revisora dos periódicos: Revista Brasileira de Geografia Física (RBGF) e da Revista de Geografia (pós Graduação em Geografia da UFPE).

JÉSSICA NEVES MENDES Graduanda em Geografia na Universidade Estadual do Maranhão, integrante do Grupo de Estudos de Dinâmicas Territoriais (GEDITE), tendo como experiências acadêmicas pesquisas relacionadas ao Centro Histórico de São Luís e à Laguna da Jansen, atualmente desenvolve projetos de pesquisa sobre o sistema de transporte público de São Luís, sobre o Programa de Aquisição de Alimentos (PAA) no município de Cantanhede - MA e sobre o Plano Territorial de Desenvolvimento Rural Sustentável (PTDRS) no colegiado territorial do Vale do Itapecuru - MA. Atuando principalmente nos seguintes temas: Desenvolvimento Territorial, Assentamentos Rurais, Processo Produtivo, Geotecnologias, Transporte Coletivo e Políticas Públicas.

JOAQUIM ALVES DA COSTA FILHO Graduado em Licenciatura Plena em Geografia pelo Centro de Formação de Professores da Universidade Federal de Campina Grande – CFP/UFCG (2015). Mestrando na Universidade Federal da Paraíba – UFPB. Como membro do Programa de Integração de cidades pequenas e médias, direciona suas abordagens na perspectiva no estudo das dinâmicas e relações socioespaciais no contexto das escalas intraurbana e interurbana, explorando as implicações da presença de equipamentos de comércio e serviços de média e alta complexidade na reconfiguração dos papéis desempenhados pelos centros urbanos no contexto local e regional. É membro do Grupo de Estudo Urbanos (GeUrb), da UFPB.

JOSÉ ANTONIO DIAS CAVALCANTE Graduando do curso de Geografia - Licenciatura pela Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS), Campus de Três Lagoas (CPTL). Bolsista do Programa de Educação Tutorial - PET Geografia/UFMS/SESU/MEC, onde desenvolve atividades que contemplam a indissociabilidade entre ensino-pesquisa-extensão; Integrante do Grupo de Estudos Cidade e Território (GeCiTe); Representante Discente do Colegiado do curso de Geografia; Vice Presidente do Centro Acadêmico do curso de Geografia.

JOSIAS DE CASTRO GALVÃO Graduado em Licenciatura Plena em Geografia pela Universidade Estadual do Ceará – UECE (1987), mestrado em Geografia pela Universidade Federal de Pernambuco – UFPE (1993), e doutorado em Geografia pela Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ (2003). Atualmente é professor associado do Departamento de Geografia do Centro de Formação de Professores da Universidade Federal de Campina Grande (CFP/UFCG). Professor colaborador do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal da Paraíba – UFPB.

JUAN GUILHERME COSTA SIQUEIRA Possui Graduação em Geografia Bacharelado e Licenciatura pela Universidade Federal do Maranhão (UFMA). Mestrando do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Socioespacial e Regional da Universidade Estadual do Maranhão (UEMA). Tem experiência na Geografia, atuando nas áreas de Geografia urbana, Geografia dos transportes e Geografia econômica, com ênfase em estudos de transportes públicos, infraestruturas e circulação no espaço urbano. É membro do Grupo de Estudos e Pesquisas em Edafologia e Pedologia (GEPEPE), coordenada pelo Prof. Dr. Marcelino Silva Farias Filho. Atua na linha de pesquisa em Geografia dos Transportes.

JULIA SILVA Graduanda do curso de Geografia (Licenciatura) da Universidade do Estado de Santa Catarina – UDESC.

JULIANA LOPES LELIS DE MORAIS Atualmente é Professora de Geografia do Instituto Federal do Norte de Minas Gerais, campus Arinos e doutoranda do Programa de Pós-Graduação em Geografia pela Universidade de Brasília. Possui Licenciatura e Bacharelado em Geografia pela Universidade Federal de Viçosa (2009). Mestrado em Economia Doméstica pela mesma instituição (2011). Tem experiência em diferentes áreas da Geografia, atuando especificadamente nas linhas de pesquisa relacionadas à Geografia Urbana. Possui experiência profissional como professora na Rede Estadual e Particular de Ensino, além de ter atuado como Analista Educacional na Superintendência Regional de Ensino de Unaí, MG.

LARISSA MARCHESAN Acadêmica do curso de Geografia Licenciatura pela Universidade do Estado de Santa Catarina. Tem experiência na área de Geografia, com ênfase em Geografia Humana. Bolsista no programa PIBID Geografia, atuante no projeto COM-VIDA.

LÍVIA DE SOUZA CARVALHO SELHANE Acadêmica do curso de Geografia Licenciatura pela Universidade do Estado de Santa Catarina. Tem experiência na área de Geografia, com ênfase em Geografia Humana. Bolsista no programa PIBID Geografia, atuante no projeto COM-VIDA.

LUANA FERNANDA LUIZ Graduanda do curso de Geografia - Licenciatura pela Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS), Campus de Três Lagoas (CPTL); Bolsista do Programa de Educação Tutorial–PET Geografia/UFMS/SESU/MEC; Integrante do Grupo de Estudos Cidade e Território (GeCiTe); Representante Discente Suplente CLAA-PET (Comitê Local de Acompanhamento e Avaliação dos grupos PET); Diretora de publicação Associação dos Geógrafos Brasileiros- Seção Três Lagoas/MS (AGB/TL).

LUCAS DOS SANTOS FERREIRA Graduado em Geografia pela Universidade do Estado de Santa Catarina - UDESC, Mestre em Geografia Humana pela Universidade de São Paulo - USP e doutorando em Geografia pela Universidade Federal de Santa Catarina - UFSC. Atualmente é Professor Colaborador da Universidade do Estado de Santa

Catarina - UDESC. Coordenador do Grupo de Estudos de Economia Política - GESEP. Escreve artigos sobre conjuntura econômica e política em colunas de jornais.

MATEUS ARAÚJO DE MEDEIROS Formado em Técnico em Mineração pelo Instituto Federal da Paraíba – Campus Campina Grande (2014) onde fui membro do Grupo de Pesquisa, com Orientação do prof. Dr. Edmilson Dantas da Silva Filho sobre Análise da qualidade dos recursos hídricos do distrito de Galante, município de Campina Grande – PB. Atualmente Graduando em Licenciatura Plena em Geografia pela Universidade Estadual da Paraíba – UEPB, Monitor do componente Pedologia (2016) junto ao Departamento de Geografia-DG, Aluno dos Cursos de Extensão em Inglês e Espanhol oferecidos pela mesma Instituição.

MIRIAM CLÉA COELHO ALMEIDA Mestre em Geografia pela Universidade Federal da Bahia (UFBA) em 2005, Doutora em Memória, Linguagem e Sociedade pela Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia (UESB) em 2017, Professora Assistente do Departamento de Geografia da UESB, com atuação na área de Geografia Humana, desde 1994. Tem se dedicado às discussões sobre o trabalho, a memória, a construção civil habitacional, a educação, a produção do espaço urbano, entre outras.

PATRÍCIA BARBOSA NUNES Graduada em Geografia pela Universidade Federal do Pará e especialista em Gestão Ambiental e Desenvolvimento Sustentável pela UNINTER. Participou do Programa Institucional de Iniciação à Docência-PIBID nos anos de 2012 e 2013 e do projeto de extensão ROTEIROS GEO-TURÍSTICOS DO XINGU: Insumos para uma proposta de desenvolvimento local através do turismo, desde março de 2015. Atualmente é Professora na EMEF Princesa do Xingu em Altamira/PA e cursa pós-graduação em Metodologia do Ensino de História e Geografia.

RAFAEL HENRIQUE MAIA BORGES Graduando no curso de Licenciatura em Geografia, pela Universidade do Estado do Pará- UEPA. Desenvolve pesquisas nas áreas de Geografia Urbana e Geografia Política no grupo de pesquisas: Ordenamento Territorial, Espaço Urbano e Violência na Amazônia. Coordenado pelo prof.^a Dr^o Clay Anderson Nunes de Chagas. É voluntário no programa institucional de bolsas – PIBIC-CNPQ: Território e Violência Urbana: Uma leitura geografia dos homicídios no bairro do Curuçambá e Paar, em Ananindeua- Pará, nos anos de 2014 e 2015.

ROBSON PATRICK BRITO DO NASCIMENTO Graduando no curso de Licenciatura em Geografia, pela Universidade do Estado do Pará- UEPA. Desenvolve pesquisas nas áreas de Geografia Urbana e Geografia Política no grupo de pesquisas: Ordenamento Territorial, Espaço Urbano e Violência na Amazônia. Coordenado pelo prof.^a Dr^o Clay Anderson Nunes de Chagas. É bolsista no programa institucional de bolsas – PIBIC-CNPQ: Território e Violência Urbana: Uma leitura geografia dos homicídios no bairro do Curuçambá e Paar, em Ananindeua- Pará, nos anos de 2014e 2015.

SÍLVIO CÉSAR LOPES DA SILVA Possui graduação em Letras - Língua Portuguesa pela Universidade Estadual da Paraíba e graduação em Filosofia pelo Centro Universitário Assunção. Mestre em: Mestrado Profissional em Formação de Professores pela Universidade Estadual da Paraíba - UEPB. Especialista em Educação e em Linguística Aplicada. Tem experiência na área de Educação, com ênfase em Educação, tecnologias, estudos etnográficos e redes sociais. Atua nas Linhas de pesquisa: Estudos etnográficos e formação docente (OPEM - Observatório de Pesquisas e Estudos Multidisciplinares - Pesquisador); e Processos Socioculturais e de Significação (GEMINI - Grupo de Estudos de Mídia - Análises e Pesquisas em Cultura, Processos e Produtos Midiáticos - estudante).

VALMIR BRUNO DE SOUZA AGUIAR Cursa licenciatura plena em geografia na Universidade Estadual da Paraíba (UEPB). Graduando do 5º período do curso, pesquisador bolsista no programa de Iniciação Científica PIBIC/CNPq, integrante do Grupo de Estudos e Pesquisa sobre o Urbano (GEUR) - Universidade Estadual da Paraíba, sob orientação da Profª Drª Maria Jackeline Feitosa Carvalho, que trata sobre a constituição dos espaços públicos e a dimensão do lazer na periferia. Exerceu a função de monitor voluntário no componente curricular de Hidrogeografia - Departamento de Geografia (DG), durante 1 período na graduação em 2016. Participante dos cursos de extensão em língua espanhola e língua brasileira de sinais na mesma instituição.

YURI LIMA PEROTTO Graduando em Geografia Licenciatura pela Universidade do Estado de Santa Catarina - UDESC. Membro do Grupo de Estudos de Economia Política - GESEP.

Agência Brasileira do ISBN
ISBN 978-85-93243-21-9

