

Melhores práticas em planejamento urbano e regional 2

Pedro Henrique Máximo Pereira
(Organizador)

Melhores práticas em planejamento urbano e regional 2

Pedro Henrique Máximo Pereira
(Organizador)

Atena
Editora

Ano 2021

Editora chefe

Profª Drª Antonella Carvalho de Oliveira

Editora executiva

Natalia Oliveira

Assistente editorial

Flávia Roberta Barão

Bibliotecária

Janaina Ramos

Projeto gráfico

Natália Sandrini de Azevedo

Camila Alves de Cremo

Luiza Alves Batista

Maria Alice Pinheiro

Imagens da capa

iStock

Edição de arte

Luiza Alves Batista

2021 by Atena Editora

Copyright © Atena Editora

Copyright do texto © 2021 Os autores

Copyright da edição © 2021 Atena Editora

Direitos para esta edição cedidos à Atena Editora pelos autores.

Open access publication by Atena Editora



Todo o conteúdo deste livro está licenciado sob uma Licença de Atribuição *Creative Commons*. Atribuição-Não-Comercial-NãoDerivativos 4.0 Internacional (CC BY-NC-ND 4.0).

O conteúdo dos artigos e seus dados em sua forma, correção e confiabilidade são de responsabilidade exclusiva dos autores, inclusive não representam necessariamente a posição oficial da Atena Editora. Permitido o *download* da obra e o compartilhamento desde que sejam atribuídos créditos aos autores, mas sem a possibilidade de alterá-la de nenhuma forma ou utilizá-la para fins comerciais.

Todos os manuscritos foram previamente submetidos à avaliação cega pelos pares, membros do Conselho Editorial desta Editora, tendo sido aprovados para a publicação com base em critérios de neutralidade e imparcialidade acadêmica.

A Atena Editora é comprometida em garantir a integridade editorial em todas as etapas do processo de publicação, evitando plágio, dados ou resultados fraudulentos e impedindo que interesses financeiros comprometam os padrões éticos da publicação. Situações suspeitas de má conduta científica serão investigadas sob o mais alto padrão de rigor acadêmico e ético.

Conselho Editorial

Ciências Humanas e Sociais Aplicadas

Prof. Dr. Alexandre Jose Schumacher – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Paraná

Prof. Dr. Américo Junior Nunes da Silva – Universidade do Estado da Bahia

Profª Drª Andréa Cristina Marques de Araújo – Universidade Fernando Pessoa

Prof. Dr. Antonio Carlos Frasson – Universidade Tecnológica Federal do Paraná

Prof. Dr. Antonio Gasparetto Júnior – Instituto Federal do Sudeste de Minas Gerais

Prof. Dr. Antonio Isidro-Filho – Universidade de Brasília

Prof. Dr. Arnaldo Oliveira Souza Júnior – Universidade Federal do Piauí
Prof. Dr. Carlos Antonio de Souza Moraes – Universidade Federal Fluminense
Prof. Dr. Crisóstomo Lima do Nascimento – Universidade Federal Fluminense
Profª Drª Cristina Gaio – Universidade de Lisboa
Prof. Dr. Daniel Richard Sant’Ana – Universidade de Brasília
Prof. Dr. Deyvison de Lima Oliveira – Universidade Federal de Rondônia
Profª Drª Dilma Antunes Silva – Universidade Federal de São Paulo
Prof. Dr. Edvaldo Antunes de Farias – Universidade Estácio de Sá
Prof. Dr. Elson Ferreira Costa – Universidade do Estado do Pará
Prof. Dr. Eloi Martins Senhora – Universidade Federal de Roraima
Prof. Dr. Gustavo Henrique Cepolini Ferreira – Universidade Estadual de Montes Claros
Prof. Dr. Humberto Costa – Universidade Federal do Paraná
Profª Drª Ivone Goulart Lopes – Istituto Internazionale delle Figlie de Maria Ausiliatrice
Prof. Dr. Jadson Correia de Oliveira – Universidade Católica do Salvador
Prof. Dr. José Luis Montesillo-Cedillo – Universidad Autónoma del Estado de México
Prof. Dr. Julio Candido de Meirelles Junior – Universidade Federal Fluminense
Profª Drª Lina Maria Gonçalves – Universidade Federal do Tocantins
Prof. Dr. Luis Ricardo Fernandes da Costa – Universidade Estadual de Montes Claros
Profª Drª Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte
Prof. Dr. Marcelo Pereira da Silva – Pontifícia Universidade Católica de Campinas
Profª Drª Maria Luzia da Silva Santana – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
Prof. Dr. Miguel Rodrigues Netto – Universidade do Estado de Mato Grosso
Prof. Dr. Pablo Ricardo de Lima Falcão – Universidade de Pernambuco
Profª Drª Paola Andressa Scortegagna – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Profª Drª Rita de Cássia da Silva Oliveira – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Prof. Dr. Rui Maia Diamantino – Universidade Salvador
Prof. Dr. Saulo Cerqueira de Aguiar Soares – Universidade Federal do Piauí
Prof. Dr. Urandi João Rodrigues Junior – Universidade Federal do Oeste do Pará
Profª Drª Vanessa Bordin Viera – Universidade Federal de Campina Grande
Profª Drª Vanessa Ribeiro Simon Cavalcanti – Universidade Católica do Salvador
Prof. Dr. William Cleber Domingues Silva – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
Prof. Dr. Willian Douglas Guilherme – Universidade Federal do Tocantins

Melhores práticas em planejamento urbano e regional 2

Diagramação: Maria Alice Pinheiro
Correção: Flávia Roberta Barão
Indexação: Gabriel Motomu Teshima
Revisão: Os autores
Organizador: Pedro Henrique Máximo Pereira

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

M521 Melhores práticas em planejamento urbano e regional 2 /
Organizador Pedro Henrique Máximo Pereira. – Ponta
Grossa - PR: Atena, 2021.

Formato: PDF

Requisitos de sistema: Adobe Acrobat Reader

Modo de acesso: World Wide Web

Inclui bibliografia

ISBN 978-65-5983-491-4

DOI: <https://doi.org/10.22533/at.ed.914212009>

1. Planejamento urbano e regional. I. Pereira, Pedro
Henrique Máximo (Organizador). II. Título.

CDD 711

Elaborado por Bibliotecária Janaina Ramos – CRB-8/9166

Atena Editora

Ponta Grossa – Paraná – Brasil

Telefone: +55 (42) 3323-5493

www.atenaeditora.com.br

contato@atenaeditora.com.br

DECLARAÇÃO DOS AUTORES

Os autores desta obra: 1. Atestam não possuir qualquer interesse comercial que constitua um conflito de interesses em relação ao artigo científico publicado; 2. Declaram que participaram ativamente da construção dos respectivos manuscritos, preferencialmente na: a) Concepção do estudo, e/ou aquisição de dados, e/ou análise e interpretação de dados; b) Elaboração do artigo ou revisão com vistas a tornar o material intelectualmente relevante; c) Aprovação final do manuscrito para submissão.; 3. Certificam que os artigos científicos publicados estão completamente isentos de dados e/ou resultados fraudulentos; 4. Confirmam a citação e a referência correta de todos os dados e de interpretações de dados de outras pesquisas; 5. Reconhecem terem informado todas as fontes de financiamento recebidas para a consecução da pesquisa; 6. Autorizam a edição da obra, que incluem os registros de ficha catalográfica, ISBN, DOI e demais indexadores, projeto visual e criação de capa, diagramação de miolo, assim como lançamento e divulgação da mesma conforme critérios da Atena Editora.

DECLARAÇÃO DA EDITORA

A Atena Editora declara, para os devidos fins de direito, que: 1. A presente publicação constitui apenas transferência temporária dos direitos autorais, direito sobre a publicação, inclusive não constitui responsabilidade solidária na criação dos manuscritos publicados, nos termos previstos na Lei sobre direitos autorais (Lei 9610/98), no art. 184 do Código penal e no art. 927 do Código Civil; 2. Autoriza e incentiva os autores a assinarem contratos com repositórios institucionais, com fins exclusivos de divulgação da obra, desde que com o devido reconhecimento de autoria e edição e sem qualquer finalidade comercial; 3. Todos os e-book são *open access*, *desta forma* não os comercializa em seu site, sites parceiros, plataformas de *e-commerce*, ou qualquer outro meio virtual ou físico, portanto, está isenta de repasses de direitos autorais aos autores; 4. Todos os membros do conselho editorial são doutores e vinculados a instituições de ensino superior públicas, conforme recomendação da CAPES para obtenção do Qualis livro; 5. Não cede, comercializa ou autoriza a utilização dos nomes e e-mails dos autores, bem como nenhum outro dado dos mesmos, para qualquer finalidade que não o escopo da divulgação desta obra.

APRESENTAÇÃO

O ambiente de crise deixado pela pandemia da COVID-19 anuncia, como resposta direta a ele, um forte retorno do Planejamento Urbano e Regional como prática central para a viabilização de saídas possíveis para os mais diversos territórios e escalas territoriais. Sua revalorização está em curso após uma década marcada pela prática distendida, esgarçada e pouco ressonante de Planejamento, provocada pelo agravamento do neoliberalismo, no Brasil e na América Latina.

O segundo volume do livro “Melhores práticas em Planejamento Urbano e Regional”, publicado no contexto da pandemia pela Atena Editora, visa contribuir com tal debate e reforçar o ambiente de valorização das boas práticas de Planejamento. Ele é composto por onze capítulos. Em seu conjunto de debates há uma diversidade de temas, regiões e cidades do Brasil e América Latina. Também é diversa a origem de seus autores, fato que dá pluralidade às abordagens aqui organizadas.

O Planejamento Urbano e Regional, vale salientar, é essencialmente um campo de reflexões, investigações e práticas inter, multi e transdisciplinar. Conta com a cooperação e a colaboração de diversas áreas do conhecimento que emprestam, além de seus conceitos, seus métodos diagnóstico-analíticos e prático-propositivos. Almeja, em síntese, compreender o território, levantar seus dilemas, destacar seus problemas, revelar suas potencialidades e traçar, por meio de um conjunto de prioridades amplamente debatido, futuros possíveis visando o bem comum, coletivo e social. Deste modo, o Planejamento é um campo de tensões políticas por natureza, pois lida com diversos interesses e setores da sociedade, além de enfrentar questões emergentes e persistentes nas áreas urbanas e regiões.

Assim sendo, soma-se às desigualdades historicamente fabricadas nas cidades brasileiras e latino-americanas e às incertezas econômicas deixadas pelos eventos globais de 2008-2009 e suas repercussões até o presente, o agravamento das questões ambientais e sanitárias descortinados pela pandemia. Já é consenso que a pandemia não somente trouxe novos problemas, mas agravou os já existentes, tornando mais visíveis suas inequívocas violações à condição humana.

Neste volume, como resposta a este panorama, o leitor e a leitora encontrarão, com forte tom crítico e propositivo, trabalhos que expõem reflexões sobre a Mobilidade Urbana, Infraestruturas, Educação Ambiental, Resíduos Sólidos, Migração, Espaço Público, Patrimônio Cultural Edificado, Expansão Urbana, Exclusão e Desigualdade Socioespaciais, Metropolização, Diversidade Regional, Cidades Médias e, por fim, o papel do Projeto e do Redesenho de Áreas Preexistentes. Estes temas são debatidos a partir de cidades e regiões do Brasil, Caribe, Peru e México, perfazendo um importante e diverso conteúdo, talvez panorâmico, para o Planejamento Urbano e Regional destes países latino-americanos.

Estimo a todos e todas excelente leitura!

Pedro Henrique Máximo Pereira

SUMÁRIO

CAPÍTULO 1..... 1

A MOBILIDADE URBANA COMO DIREITO EFETIVO DE UMA POLÍTICA PÚBLICA SUSTENTÁVEL EM UM RIO DE JANEIRO PÓS-OLÍMPICO

Diego Sebastian Carvalho de Souza

Ricardo de Freitas Cabral

Ricardo José Pereira Costa

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.9142120091>

CAPÍTULO 2..... 11

ESTRATÉGIAS DE DESENVOLVIMENTO DE INFRAESTRUTURAS EM BORDES COSTEIROS: ASPECTOS HISTÓRICOS DA CIDADE DO PANAMÁ E SEU CANAL / CARIBE

Carlos Andrés Hernández Arriagada

Guilherme Alexandre Gallo Cavenaghi

Mariana Ragazzi Mendes

Eduardo Riffo Durán

Nicolás Parra Urbina

Paulo Roberto Correa

Luis Rogério Pupo Gonçalves

Raquel Ferraz Zamboni

Paula von Zeska de Toledo

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.9142120092>

CAPÍTULO 3..... 33

QUALIDADE DE VIDA NAS CIDADES: A EDUCAÇÃO AMBIENTAL INSERIDA NO PLANEJAMENTO URBANO

Paula Scherer

Mariela Camargo Masutti

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.9142120093>

CAPÍTULO 4..... 41

IMPLEMENTACION DE INDICADORES PARA EL ESTUDIO DEL SISTEMA DE GESTION DE RESIDUOS SOLIDOS DE LA MUNICIPALIDAD DE ILO

Marco Alexis Vera Zúñiga

Maryluz Cuentas Toledo

Osmar Cuentas Toledo

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.9142120094>

CAPÍTULO 5..... 51

A INFLUÊNCIA DOS MIGRANTES NA FORMAÇÃO URBANA DE SALVADOR

Roberto Pereira de Souza Filho

Liamara Xavier Sena

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.9142120095>

CAPÍTULO 6	66
EVALUACIÓN DE LAS OBRAS CIVILES EN LOS ESPACIOS PÚBLICOS DEL CENTRO HISTÓRICO DE LA CIUDAD DE PUNO	
Christian Antony Morales Zamalloa Maryluz Cuentas Toledo José Luis Morales Rocha Daniel Quispe Mamani Osmar Cuentas Toledo	
 https://doi.org/10.22533/at.ed.9142120096	
CAPÍTULO 7	82
EXPANSÃO URBANA E EXCLUSÃO TERRITORIAL: A OCUPAÇÃO DO JARDIM CAMPOS VERDES NA CIDADE DE CAMBÉ/PR	
Jéssika Vieira Marques Sandra Maria Almeida Cordeiro Caroline Berger de Paula Léia Aparecida Veiga	
 https://doi.org/10.22533/at.ed.9142120097	
CAPÍTULO 8	94
ASPECTOS HISTÓRICOS DA FORMAÇÃO E PRODUÇÃO DA REGIÃO METROPOLITANA DE ARACAJU-SE	
Danillo Felix de Santana José Carlos Santos Cunha	
 https://doi.org/10.22533/at.ed.9142120098	
CAPÍTULO 9	106
ESTUDIO SOCIOECONÓMICO COMPARATIVO POR REGIONES DEL ESTADO DE OAXACA, MÉXICO	
Ana Luz Ramos-Soto Jovany Arley Sepúlveda Aguirre Ana Mi Gómez Ramos	
 https://doi.org/10.22533/at.ed.9142120099	
CAPÍTULO 10	126
GEORG SIMMEL E A REFLEXÃO SOBRE O CRESCIMENTO DAS CIDADES MÉDIAS BRASILEIRAS	
Simone Pereira da Costa Dourado Maria Isabel Trivilin	
 https://doi.org/10.22533/at.ed.91421200910	
CAPÍTULO 11	145
REDESENHO URBANO EM FEIRA DE SANTANA- BAHIA E AS TRANSFORMAÇÕES SOCIOESPACIAIS NO BAIRRO DA MANTIBA	
Daianny Teles Gomes Cordeiro Ismerim Marília Moreira Cavalcante	

Ana Licks Almeida Silva

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.91421200911>

SOBRE O ORGANIZADOR.....	160
ÍNDICE REMISSIVO.....	161

CAPÍTULO 1

A MOBILIDADE URBANA COMO DIREITO EFETIVO DE UMA POLÍTICA PÚBLICA SUSTENTÁVEL EM UM RIO DE JANEIRO PÓS-OLÍMPICO

Data de aceite: 02/09/2021

Diego Sebastian Carvalho de Souza

Centro Universitário Celso Lisboa

Ricardo de Freitas Cabral

Universidade Lusíada –Norte
Campus de Vila Nova de Famalicão

Ricardo José Pereira Costa

COMEGI (Centro de Investigação em
Organizações, Mercados e Gestão
Industrial)4Pontífice Universidade Católica
-PUC.

RESUMO: Este artigo aborda questões envolvendo a Mobilidade Urbana e as normas jurídicas pertinentes, a busca por um direito sustentável aplicável ao bem-estar dos indivíduos na cidade do Rio de Janeiro. Para melhor compreensão, analisam-se aspectos normativos nas esferas federal, estadual e municipal, as normas jurídicas como solução de situações críticas, as políticas públicas voltadas a manutenção e à sustentabilidade desse bem-estar social. A interdisciplinaridade, necessária em uma visão holística quanto às diversas formas de deslocamento dos cidadãos e a melhoria da qualidade de vida nos grandes centros urbanos, considerando-se o princípio da efetividade da norma e de políticas públicas de mobilidade adequadas à uma cidade como o Rio de Janeiro pós-olímpico, otimizando-se o ir e vir diário individual e coletivo e sua acessibilidade. Intervenções realizadas ante a Copa do Mundo

de 2014 e a Olimpíada de 2016, refletem hoje, em um mundo pandêmico (2020/2021) uma mobilidade urbana merecedora de debate.

PALAVRAS - CHAVE: Mobilidade Urbana. Norma Efetiva. Direitos Sustentável. Políticas Públicas. Ambiental.

URBAN MOBILITY AS AN EFFECTIVE RIGHT OF A SUSTAINABLE PUBLIC POLICY IN A POST-OLYMPIC RIO DE JANEIRO

ABSTRACT: This article addresses issues involving Urban Mobility and the relevant legal norms, the search for a sustainable right applicable to the well-being of individuals in the city of Rio de Janeiro. For better understanding, normative aspects are analyzed at the federal, state and municipal levels, legal norms are understood as a solution to critical situations and public policies are aimed at maintaining and sustaining this social well-being. The interdisciplinarity is necessary within a holistic view regarding the different forms of displacement of citizens and the improvement of the quality of life in large urban centers, considering the principle of the effectiveness of the standard and public mobility policies appropriate to a city like Rio de Janeiro in a post-Olympic frame, optimizing the individual and collective daily displacement and accessibility. Interventions carried out before the 2014 World Cup and the 2016 Olympics reflect today, in a pandemic world (2020/2021), an urban mobility worthy of debate.

KEYWORDS: Urban Mobility. Effective Standard. Sustainable Rights. Public Policies. Environmental.

INTRODUÇÃO

O estudo da Mobilidade Urbana Sustentável merece especial atenção à luz da Constituição Federal, das normas estaduais e municipais de ordenamento da cidade do Rio de Janeiro, a qual sofreu significativas transformações em seu traçado urbano em virtude das Políticas Públicas adotadas em função das Olimpíadas de 2016.

Relevante se faz a análise de algumas inovações normativas inseridas na Constituição Federal de 1988, que, ao consagrar a Mobilidade Urbana como Direito Constitucional Fundamental, introduzida pela Emenda Constitucional nº 82, de 16 de julho de 2014, no 10º parágrafo, de seu artigo 144, remete à necessidade de reflexões sobre o tema em relação à efetividade na aplicação dessa norma constitucional.

De outra feita, o legislador constituinte delegou aos Estados, Distrito Federal e Municípios, a competência da segurança viária exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do seu patrimônio nas vias públicas, devendo para tanto estabelecer regras legislativas. Assim, corroborando tal entendimento, surge em 2001, o Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001) que regulamenta os artigos 181 e 183 da Constituição Federal, estabelecendo diretrizes gerais quanto à política urbana.

Posteriormente, com o advento da Lei nº 12.587/2012, ficam instituídas as diretrizes básicas para a Política Nacional de Mobilidade Urbana, assim também o Estatuto da Metrópole – Lei nº 13.089/2015, que por sua vez disciplina, dentre outras, a Política Nacional de Desenvolvimento Regional e as políticas setoriais de habitação, saneamento básico, mobilidade urbana e meio ambiente.

O planejamento das cidades deve englobar a mobilidade urbana, tentando solucionar os problemas enfrentados diariamente, pelos gestores públicos que são desafiados pelo aumento vertiginoso do número de veículos, somando-se às frotas pré-existentes.

O crescimento das cidades é dinâmico e evidencia a importância da elaboração e atualização de normas jurídicas, assim também as garantias e efetividade das políticas públicas, para que acompanhem as tendências de evolução e adequação das legislações urbanísticas locais, de mobilidade e acessibilidade do meio urbano, em cidades como o Rio de Janeiro, as quais não devem ser somente aplicadas por ocasião de demandas originárias de grandes eventos, mas sim voltadas ao bem-estar e para suprir as necessidades da população fixa e flutuante, a partir de propostas sustentáveis, como derivadas de um direito fundamental igualmente sustentável.

LEGISLAÇÃO, POLÍTICAS PÚBLICAS E EFETIVIDADE DAS NORMAS PARA UMA MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL, EM UM RIO DE JANEIRO PÓS-OLÍMPICO

A expressão “desordem urbana” e o conseqüente comprometimento da mobilidade urbana remetem à sua antítese, ou seja, a ordem. O modelo de cidade progressista do

futuro considera o homem e sua razão em relação à cidade.

Na cidade progressista há recusa de qualquer vestígio do passado, o espaço é aberto e rompido por “vazios verdes”, sendo o espaço urbano traçado através das funções humanas e das exigências de seu ordenamento.

Neste sentido, as frequentes violações aos direitos sustentáveis são facilmente percebidas através dos problemas de mobilidade urbana, denota-se assim a necessidade do estabelecimento de políticas públicas preventivas dos problemas urbanos que atingem a sociedade, aliadas às condições mínimas de organização do espaço urbano na cidade do Rio de Janeiro, por exemplo, em busca do direito de ir e vir de forma sustentável.

ASPECTOS CONSTITUCIONAIS

A Constituição Federal estabelece em seu artigo 21, inciso XX, como competência exclusiva da União, a instituição de diretrizes para um desenvolvimento urbano, incluídas aí, a habitação, o saneamento básico e os transportes urbanos, ressaltando-se que a Carta Magna deixa a cargo das demais entidades federativas o aprofundamento no tema limitando-se apenas ao estabelecimento de diretrizes básica que nortearão as demais legislações pertinentes.

Os artigos 182 e 183, da Constituição de 1988 estabelecem que, a política de desenvolvimento urbano será competência dos Municípios, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, com o objetivo de ordenar o desenvolvimento das funções sociais da cidade, bem como garantir o bem-estar dos seus habitantes, importante ressaltar, a função social da propriedade, presente no §2º, do art. 182, da Constituição Federal de 1988.

Os aspectos constitucionais remetem aos transportes urbanos, fazendo uma breve remissão à Mobilidade Urbana, deixando crer que os problemas estariam limitados apenas aos meios de transportes locais.

Para a Constituição Federal a mobilidade urbana pressupõe a integração das políticas públicas de transporte, acessibilidade, trânsito, uso do solo, densidade, planejamento urbano, dentre outras, a contrário senso, no entanto, em seu art. 22, os incisos IX e XI, limitam-se a estabelecer como competência legislativa privativa da União, respectivamente, diretrizes da política nacional de transporte, bem como sobre trânsito e novamente transporte.

ESTATUTO DA CIDADE – LEI 10.257/2001

A Lei 10.257/2001, Estatuto da Cidade, preenche requisito constitucional, ao regulamentar o artigo 182, da Constituição Federal de 1988. Desta forma, o artigo 3º, do Estatuto da Cidade, remete à competência exclusiva da União, estabelecida no artigo 21, inciso XX, da Constituição Federal, que por sua vez, apesar de parecerem meras repetições

do texto constitucional, denotam a necessidade de inclusão expressa da mobilidade urbana, que juntamente com os transportes, devem ser levados em consideração no planejamento das políticas públicas de desenvolvimento urbano.

Neste sentido, a falta de estabelecimento de diretrizes básicas sobre a disciplina e a ausência de uma regulação legal sobre a matéria ou a tardia aparição de normas ordenadoras em si mesmas geraram, e seguem gerando, o crescimento de cidades com uma concentração não equitativa e, muito menos sustentáveis, com sérios problemas de mobilidade, dificuldade de integração urbana e ausência da garantia do bem-estar social.

POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA - LEI 12.587/2012

No sistema legislativo brasileiro, com o advento da Lei nº 12.587/2012, ressurgiu a tentativa de se melhorar a acessibilidade e a mobilidade dos indivíduos e de mercadorias nos municípios, buscando o aproveitamento e a integração dos diferentes meios de transporte. A nova Política Nacional de Mobilidade Urbana prioriza os meios de deslocamento não motorizados e o serviço público coletivo integrado, além de estabelecer horários e dias restritos para a circulação de veículos automotores. A cobrança de tarifas para a utilização da infraestrutura urbana, a destinação de espaços exclusivos para o transporte públicos coletivos, como o *“Bus Rapid System – BRS”* no município do Rio de Janeiro (corredores exclusivos de ônibus com paradas determinadas - BRT), políticas de estacionamentos públicos e privados, são direitos dos usuários que esperam eficiência na prestação desses serviços.

A Lei de Mobilidade Urbana - Lei nº 12.587/2012 estabelece que os municípios têm competência para o planejamento e a execução de sua política de mobilidade urbana, devendo seguir as diretrizes estabelecidas no Estatuto da Cidade - Lei nº 10.257/2001, onde municípios com mais de 20 mil habitantes, obrigatoriamente executarão tais planejamentos, baseados fundamentalmente na utilização de transportes coletivos e dos não motorizados. Assim, a competência da União é subsidiária, visto que deverá prestar assistência técnica e financeira aos entes federativos, os quais darão suporte de treinamento àqueles que colocarão em prática as ações necessárias a esse tipo de bem-estar social.

A abordagem das políticas públicas de mobilidade urbana, não se restringe à análise técnico-jurídica da Lei de Mobilidade Urbana, contudo, é a partir dela que são estabelecidas as regras basilares, identificando-se princípios, diretrizes, estratégias e objetivos norteadores.

Os principais objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana estão estabelecidos no artigo 2º, sendo certo que, a contribuição para o acesso universal à cidade proporcionará as condições que contribuam para a efetivação dos princípios e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, garantidos pelas Políticas Públicas exclusivamente voltadas para este fim.

As obrigações de planejar, incentivar a participação pública, prestar informações de forma simples, monitorar as metas de qualidade e de desempenho, bem como garantir a previsão orçamentária e financeira para a melhoria e o aprimoramento da mobilidade urbana devem ser incluídas nas políticas públicas de mobilidade urbana como garantia de um Direito Sustentável.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana, além de estabelecer princípios, objetivos e diretrizes, incumbe-se das classificações que visam ordenar a infraestrutura de mobilidade urbana, composta por metroferrovias, hidrovias e ciclovias; estacionamentos; terminais, estações e demais conexões; pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas; sinalização viária e de trânsito; equipamentos e instalações; instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas, e difusão de informações.

ESTATUTO DA METRÓPOLE -LEI 13.089/2015

Recentemente, o Estatuto da Metrópole estabeleceu as diretrizes gerais para o planejamento urbano, voltada a gestão e execução das funções públicas de interesses comuns em regiões metropolitanas e em aglomerações urbanas instituídas pelos estados, normas gerais sobre o plano de desenvolvimento urbano integrado, estendendo a este, as regras que disciplinam a política nacional de desenvolvimento urbano, a política nacional de desenvolvimento regional e as políticas setoriais de habitação, saneamento básico, mobilidade urbana e meio ambiente.

Ampliou-se no artigo 16 da Lei nº 13.089/2015, a garantia da mobilidade urbana às cidades gêmeas localizadas nas faixas de fronteiras com outros países, que por sua vez investem em transportes públicos de alto padrão, urbanizam as áreas de ocupação informal e contém o adensamento demográfico, na busca por uma melhor qualidade de vida.

POLÍTICAS PÚBLICAS DE MOBILIDADE URBANA NO RIO DE JANEIRO PÓS-OLÍMPICO E ALÉM

A visão de mobilidade urbana, como direito fundamental sustentável, traz uma abordagem interdisciplinar voltada à solução dos problemas contemporâneos das cidades, devendo embasar as políticas públicas pertinentes adotadas atualmente, bem como estabelecer propostas de desenvolvimento de novas medidas corretivas de problemas que afetam os municípios e os grandes centros urbanos, sua mobilidade, acessibilidade e sustentabilidade.

A necessidade de tornar as normas jurídicas mais efetivas se faz premente, visando evitar a ocorrência de dano a partir da aplicação de políticas públicas preventivas nesse mesmo ordenamento urbano. O princípio da efetividade da norma contribui para a análise crítica das recentes legislações urbanísticas na cidade do Rio de Janeiro pós Olimpíada, e suas aplicações em casos concretos, analisando os reflexos positivos e negativos das

intervenções urbanas realizadas.

Neste sentido, a Prefeitura do Rio de Janeiro, através da Secretaria Municipal de Transportes (SMTR), desenvolveu o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS) que deverá estar alinhado com o estabelecido no Plano Diretor da Cidade do Rio de Janeiro - Lei Complementar nº 111/2011 e no Plano Diretor de Transporte Urbano da Região Metropolitana (PDTU-2015), no sentido de balizar os investimentos públicos em infraestruturas de transportes em um período de dez anos a contar de 2016.

O referido plano prevê a participação popular no que tange à mobilidade urbana, através da plataforma “Ágora Rio” (<http://www.labrio.cc/agora.html>), para sugestão de novas rotas para “*Bus Rapid Transit*” ou Transporte Rápido BRT’s, ciclovias e restrições quanto ao trânsito de veículos em determinadas áreas da cidade, através do que seria possível a identificação de trajetos que se encontrem saturados ante ao aumento de população, bem como o estabelecimento de prioridades com relação à implantação de infraestrutura de alta capacidade.

A prefeitura aponta como principal objetivo do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável - PMUS a definição de estratégias para priorizar o transporte público, bem como o não-motorizado.

A justificativa para o estudo é a viabilização para a criação do Fundo Municipal de Transporte, que permitirá a participação da população com sugestões, de como podem se dar as contribuições financeiras para este, considerando desde as cobranças de pedágios, bem como multas específicas que contribuirão para o patrocínio de futuros investimentos em matéria de mobilidade urbana.

No caso do Rio de Janeiro, após as intervenções urbanas decorrentes da realização dos eventos da Copa do Mundo em 2014 e das Olimpíadas em 2016, foram idealizadas novas formas de acessibilidade, mobilidade, alteração da rede existente bem como a introdução de novos modos de transporte para a cidade como os “*Bus Rapid Transit - BRT’s*” ou Transporte Rápido por Ônibus, nas recém criadas, vias expressas TransOlimpica, TransOeste e TransCarioca, além do Veículo Leve sobre Trilhos - VLT e a ampliação das linhas do Metrô-Rio.

Resta assim, refletir acerca da efetividade das intervenções urbanas realizadas e suas consequências na malha viária do centro da cidade do Rio de Janeiro, a qual, ainda hoje, demonstra não estar preparada para um aumento populacional de tal magnitude, ante os evidentes problemas de superlotação da rede de transportes, da má qualidade na prestação desse serviço, elevados índices de poluição, ruído e, principalmente do estresse gerado à população ante o tempo gasto no deslocamento diário.

Como resultado da baixa efetividade das políticas públicas implantadas na cidade do Rio de Janeiro, a Tabela 1, apresenta a posição da cidade em relação a outras metrópoles mundiais.

Ranque de Impacto 2019 (2018)	Área Urbana	País	Região	Horas Perdidas em Congestionamentos 2019	Colocação de 2018 para 2019	Colocação de 2017 para 2018	Velocidade no último Km
1 (2)	Bogotá	Colômbia	América do Sul	191 (1)	3%	1%	9
2 (1)	Rio de Janeiro	Brasil	América do Sul	190 (2)	-5%	-1%	11
3 (5)	Cidade do México	México	América do Norte	158 (6)	2%	1%	12
4 (9)	Istanbul	Turquia	Ásia	153 (8)	6%	3%	11
5 (10)	São Paulo	Brasil	América do Sul	152 (9)	5%	1%	13
6 (7)	Roma	Itália	Europa	166 (3)	1%	2%	11
7 (4)	Paris	França	Europa	165 (4)	-4%	-5%	10
8 (3)	Londres	Inglaterra	Europa	149 (12)	-9%	-4%	10
9 (6)	Boston	EUA	América do Norte	149 (12)	-5%	9%	12
10 (13)	Chicago	EUA	América do Norte	145 (14)	4%	4%	11

Tabela 1 Ranking das dez cidades mais congestionadas do mundo em 2019

Elaborado com base em: <https://inrix.com/scorecard>. Acesso 2021.

Assim, em concordância aos números e resultados expostos, tem-se na Tabela 1 e no Gráfico 1 supra e infra citadas o percentual de congestionamentos em algumas cidades pelo mundo, na qual o Rio de Janeiro figura em posição destacadamente negativa, apesar dos procedimentos implantados, voltados a uma mobilidade que, ao menos até agora não se fez notar, seja pela ineficiência quanto às propostas originais, seja quanto ao cumprimento de leis específicas, cuja efetividade não se tem por constatada. Importante salientar que, por conta da pandemia do COVID-19, o ano de 2020, foi considerado atípico, não sendo levado a efeito seus dados estatísticos e de pesquisa, apresentando-se irregular em diversas áreas e seguimentos.



Gráfico 1 Estatísticas de Congestionamento no Rio de Janeiro.

Elaborado com base em: <https://inrix.com/scorecard-city/?city=Rio%20de%20Janeiro&index=2>. Acesso 2021.

CONCLUSÃO

Conclui-se que no Rio de Janeiro Pós-Olímpico (2016-2017) não houve a efetivação de uma política pública sustentável. Apesar do arcabouço teórico e metodológico aplicado nos instrumentos legislativos, de forma contundente denota-se, não ter havido melhoria na qualidade de vida da população. Como analisado, houve, isto sim, um aumento da utilização de veículos, causando engarrafamentos e piorando a qualidade do ar, principalmente no centro da cidade.

Dessa forma, a tentativa de desenvolvimento de um estudo avançado que venha apontar as necessidades básicas do direito à cidade, em sentido *lato*, abrange a análise interdisciplinar de uma abordagem teórica, o que por certo contribuiria para a garantia do estado do bem-estar social, de forma sustentável.

A não-integração do território impede a livre circulação dos produtos da economia, freando conseqüentemente o desenvolvimento das diversas regiões das cidades, que na época da arrancada industrial foram alavancadas pela integração do espaço por vias férreas, as quais aos poucos vêm perdendo força.

Estudos de fluxos na rede urbana são necessários, assim como a regulamentação de normas pertinentes, que visem garantir a melhoria na estrutura integrada de transporte público ao otimizar os diversos meios de deslocamento, o custo-benefício e a diminuição do tempo gasto. A busca de transporte alternativo coletivo funciona no sentido de tentar desafogar o trânsito urbano nas grandes cidades, definindo as necessidades e a proposta social através de estudos para a melhoria do sistema de transportes.

As políticas públicas de mobilidade urbana estabelecidas com o advento da Lei nº

12.587/12, sofrem com a escassez de recursos públicos para a efetiva implantação em sua totalidade, de ações necessárias que possam garantir cidades sustentáveis.

Pensar a mobilidade urbana como Direito Sustentável é cultivar uma visão holística do bem-estar social, como matéria interdisciplinar a ser estudada e aplicada através da utilização de políticas públicas efetivas que diminuam o tempo de permanência do indivíduo no deslocamento, estabelecendo tarifas justas e sistemas de transportes integrados, eficientes e sustentáveis. Independentemente de sua classe social e poder econômico, essa população sofre com o problema de superlotação nos horários de “rush”, tarifas altas, intervalos irregulares, além da ausência da integração total entre modais.

Políticas públicas de desenvolvimento sustentável visam incentivar a mobilidade interna nas cidades por transporte coletivo, bicicletas e sistemas integrados de metrô, trens e ônibus (no caso da cidade do Rio de Janeiro, também barcas), visando baratear o custo do deslocamento da residência para o local de trabalho, desafogar o trânsito, diminuir o estresse de seus usuários.

A integração da rede urbana ao território facilita o desenvolvimento local, o crescimento de novas regiões segregadas (caso da região do Porto Maravilha no centro do Rio de Janeiro), as quais dependem de planejamento alinhado às reais necessidades locais, no campo da infraestrutura das vias públicas, permitindo a circulação adequada dos sistemas de transportes terrestres, contribuindo para o maior desenvolvimento da região sob sua influência ou domínio.

REFERÊNCIAS

BRASIL. *Constituição da República Federativa do Brasil de 1988*. Brasília, outubro de 1988.

BRASIL. *Emenda Constitucional nº 82, de 16 de julho de 2014*. Brasília. Acesso, 2021.

BRASIL. *Lei 10.257/2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências*. Brasília, DF, julho de 2001.

BRASIL. *Lei n. 12.587/12. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana*. Brasília, DF, jan 2012.

BRASIL. *Lei 13.089/2015. Institui o Estatuto da Metrópole, altera a Lei no 10.257, de 10 de julho de 2001, e dá outras providências*. Brasília, DF, janeiro de 2015.

RIO DE JANEIRO. *Plano Diretor da cidade do Rio de Janeiro*. Lei Complementar Nº 111 de 2011. Disponível em <http://www.rio.rj.gov.br/web/smu/plano-diretor1>. Acesso, 2021.

RIO DE JANEIRO. *Plano Diretor de Transporte Urbano da Região Metropolitana do Rio de Janeiro*. Disponível: https://setrerj.org.br/wp-content/uploads/2017/07/pdu2015_alerj.pdf. Acesso, 2021.

RIO DE JANEIRO. *Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da cidade do Rio de Janeiro*. Disponível em: <http://www.rio.rj.gov.br/web/pmus>. Acesso, 2021

<https://inrix.com/scorecard>. Acesso, 2021.

<https://inrix.com/scorecard-city/?city=Rio%20de%20Janeiro&index=2>. Acesso, 2021.

<http://www.labrio.cc/agora.html>. Acesso, 2021.

CAPÍTULO 2

ESTRATÉGIAS DE DESENVOLVIMENTO DE INFRAESTRUTURAS EM BORDES COSTEIROS: ASPECTOS HISTÓRICOS DA CIDADE DO PANAMÁ E SEU CANAL / CARIBE

Data de aceite: 02/09/2021

Data de submissão: 22/08/2021

(LABSTRATEGY FAUMACK)

<http://lattes.cnpq.br/8487490697062688>

Nicolás Parra Urbina

Mestrando (c) em Procesos Urbanos Sostenibles e Universidad de Concepción. Concepción – Chile. Discente pesquisador no Laboratório de Estratégias Projetuais (LABSTRATEGY FAUMACK)
<https://orcid.org/0000-0002-4887-0203>

Paulo Roberto Correa

Dr. Arq. Urb. Universidade Presbiteriana Mackenzie. São Paulo –SP
<http://lattes.cnpq.br/8371084638138718>

Luis Rogério Pupo Gonçalves

MS.c Arq. Urb. Pesquisador e Professor Universidade Sociedade Educacional de Santa Catarina
<http://lattes.cnpq.br/4711260581272655>

Raquel Ferraz Zamboni

Graduanda no curso de Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Presbiteriana Mackenzie. Discente pesquisadora no Laboratório de Estratégias Projetuais (LABSTRATEGY FAUMACK)
São Paulo – SP
<http://lattes.cnpq.br/8123610848283631>

Paula von Zeska de Toledo

Arquiteta e Urbanista. Pós-graduanda como Aluna Especial (2021) da Universidade de São Paulo (FAU-USP). Pesquisadora no Laboratório de Estratégias Projetuais (LABSTRATEGY FAUMACK)
Joinville – SC
<http://lattes.cnpq.br/9425772300233768>
<https://orcid.org/0000-0002-1963-2134>

Carlos Andrés Hernández Arriagada

Brasil / PhD. em Arquitetura e Urbanismo, Pós-Doutorado (2019-2020) /pelo Instituto de Estudos Avançados da Universidade de São Paulo (IEA-USP). Pesquisador e Professor na Universidade Presbiteriana Mackenzie em Arquitetura e Urbanismo
Laboratório de Estratégias Projetuais – (LABSTRATEGY FAUMACK)
São Paulo-SP
<http://lattes.cnpq.br/8524575047516193>
<https://orcid.org/0000-0002-7740-4455>.

Guilherme Alexandre Gallo Cavenaghi

Graduando no curso de Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Presbiteriana Mackenzie. Discente pesquisador no Laboratório de Estratégias Projetuais (LABSTRATEGY FAUMACK)
São Paulo –SP
<http://lattes.cnpq.br/8532607776687475>

Mariana Ragazzi Mendes

Graduanda no curso de Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Presbiteriana Mackenzie. Discente pesquisadora no Laboratório de Estratégias Projetuais (LABSTRATEGY FAUMACK)
São Paulo – SP
<http://lattes.cnpq.br/3916449065793640>

Eduardo Riffo Durán

Graduando no curso de Arquitetura e Urbanismo pela Universidad de Concepción. Concepción – Chile. Discente pesquisador no Laboratório de Estratégias Projetuais

RESUMO: A pesquisa objetiva situar historicamente a Cidade do Panamá e seu canal, compreendendo seu desenvolvimento territorial e a conformação de seu borde costeiro. A partir do século XV, a Europa foi marcada pelo período das grandes navegações, em uma busca constante por rotas marítimas que levassem à Ásia. Em decorrência desse processo, dá-se a chegada do homem europeu ao continente americano e, mais tarde, a fundação de cidades e entrepostos no “Novo Mundo”. Assim, a Cidade do Panamá nasce no ano de 1519 a partir do político e militar espanhol Pedro Arias de Ávila. Desde seu período fundacional, a Cidade do Panamá já possuía grande relevância estratégica devido seu posicionamento geográfico no istmo centroamericano. Com o aumento do comércio marítimo mundial, a região adquire ainda mais notoriedade, despertando esforços para interligar os oceanos Atlântico e Pacífico, fato que culmina com a construção do Canal do Panamá em 1914. Com o canal e a intensificação comercial, a cidade ganha novas infraestruturas, as quais possibilitam alternativas de repensar taticamente seu borde costeiro, fomentando economicamente e gerando possibilidades de reconfiguração do território. Nesse âmbito, tem-se a proposição de estratégias projetuais (em 4 estruturas principais: estratégias econômicas, governamentais, de sustentabilidade e de urbanidade) que atuam como indutoras para cenários urbanos futuros. Essas estratégias são propostas para 2 fases: 1ª. 2002 - 2025; 2ª. 2025 - 2030. Assim, as estratégias possibilitaram aplicações no território que vislumbram cenários futuros de desenvolvimento para o recorte investigado ao longo do borde costeiro da Cidade do Panamá.

PALAVRAS - CHAVE: Cidade do Panamá. Borde Costeiro. Comércio. Desenvolvimento estratégico

INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT STRATEGIES ON COASTAL EDGES: HISTORICAL ASPECTS OF THE CITY OF PANAMA AND ITS CHANNEL / CARIBBEAN

ABSTRACT: This research aims to historically situate Panama City and its canal, understanding its territorial development and the conformation of its coastal edge. Since the 15th century, Europe was marked by the period of great navigations, in a constant search for sea routes that would lead to Asia. As a result of this process, the Europeans arrived in the American continent and, later, began the foundation of cities and warehouses in the “New World”. Thus, Panama City was born in the year 1519 with the Spanish politician and military man Pedro Arias de Ávila. Since its founding period, Panama City already had great strategic relevance due to its geographic position in the Central American isthmus. With the world maritime trade increase, the region acquires even more notoriety, awakening efforts to interconnect the Atlantic and Pacific oceans, a fact that culminates with the construction of the Panama Canal in 1914. With the canal and commercial intensification, the city gains new infrastructures, which enable alternatives to strategically rethink its coastline, promoting economically and generating possibilities for reconfiguration of the territory. In this context, there is the proposal of design strategies (in 4 main structures: economic, governmental, sustainability and urbanity strategies) that act as inducers for future urban scenarios. These strategies are proposed for 2 phases: 1a. 2002 - 2025; 2nd. 2025 - 2030. Thus, the strategies made possible applications in the territory that envision future development scenarios for the area investigated along the coastline of Panama City.

KEYWORDS: Panama City. Coastal Edge. Maritime trade. Strategic development

1 | INTRODUÇÃO

A República do Panamá situa-se no extremo sudeste do istmo¹ centro-americano, a sete graus ao norte do Equador, contando com uma superfície de 75.517 km² e com aproximadamente 4,18 milhões de habitantes. Seus limites físico-geográficos são: o Oceano Atlântico (Mar do Caribe) ao norte, o Oceano Pacífico ao sul, a Colômbia a leste e a Costa Rica a oeste (Figura 01).

Em termos administrativos o país conta com dez províncias (Panamá, Panamá Oeste, Colón, Bocas del Toro, Chiriquí, Darién, Veraguas, Los Santos, Coclé e Herrera) e cinco comarcas indígenas (Kuna Yala, Emberá - Wounaan, Ngöbe-Buglé, Kuna de Wargandí y Kuna de Madungandí). O idioma oficial é o espanhol².



Figura 01: Panamá e seu contexto geral.

Fonte: elaboração própria.

A capital do país é a Cidade do Panamá (8°59'36"N 79°31'11"O) e se caracteriza por ser seu principal centro cultural e econômico. Além do turismo e de sua relevância no âmbito do comércio mundial, atribuições importantes para o país, a cidade conta com uma "intensa atividade financeira e um centro bancário internacional, ocupando atualmente a 7ª posição na versão 2012 da classificação das Cidades Mais Competitivas da América Latina" (PALACIOS BARRA, 2014, p. 6. Tradução nossa).

1 Istmo conforma uma faixa estreita de terra, a qual conecta uma península a um continente ou duas porções de um continente. Dados extraídos de: <<https://michaelis.uol.com.br/moderno-portugues/busca/portugues-brasileiro/istmo>>. Acesso em 15 de agosto de 2021.

2 Dados extraídos de: <http://www.exteriores.gob.es/Documents/FichasPais/panama_FICHA%20PAIS.pdf>. Acesso em: 08 de agosto de 2021.

O posicionamento geográfico estratégico do território, no centro do continente americano, com acessos por mar, terra e água, juntamente de seu clima tropical durante quase todo o ano, livre de desastres naturais, contribuíram para colocar o Panamá no centro do comércio mundial. (PAYARES; GONZÁLEZ, 2015, p. 121)

Historicamente, como mostra Sabonge e Sánchez (2009, p. 7), o desejo de se obter uma rota que unisse as Américas e seus oceanos, otimizando a navegação marítima e aproximando países produtores e consumidores é grande. Desde que o explorador espanhol Vasco Néñez de Balboa³ (1475 - 1519) cruza o istmo panamenho em 1513, descobriu-se que uma pequena faixa de terra separava o Atlântico do Pacífico.

Ainda de acordo com Sabonge e Sánchez (2009, p. 21), nesse período, meados de 1534, estudos foram realizados a fim de se navegar através dessa estreita porção continental, contudo somente no século XIX e XX que os esforços construtivos foram iniciados, primeiro com o intento francês e, depois, com a efetivação estadunidense.

Surge, então, o Canal do Panamá (Figura 02), que desde sua inauguração em 1914 facilita o comércio mundial servindo 120 rotas marítimas a mais de 80 países do mundo, complementando com o sistema de terminais de contêineres no Pacífico e no Caribe (PAYARES; GONZÁLEZ, 2015, p. 123).



Figura 02: Canal do Panamá.

Fonte: Panama Canal Authority.

A relevância do canal dá-se também pela presença de infraestruturas correlatas que dão suporte ao seu funcionamento. Aqui, é feito o recorte da pesquisa, em que se abordará o Porto de Balboa, situado na entrada do Oceano Pacífico do Canal⁴.

Esse recorte acontece, pois as cidades estabelecem uma relação natural com seu meio geográfico, sendo que a ligação com as águas se dá diretamente através dos portos (HERNÁNDEZ, 2012, p. 33). Logo, o Porto de Balboa, além de contribuir com as atividades comerciais e logísticas do Panamá, também estabelece uma relação direta com seu território e seu borde costeiro, modificando-o qualitativa e estruturalmente

3 Vasco Néñez de Balboa (1475 - 1519) foi um importante governante, explorador e conquistador espanhol. Ficou conhecido, principalmente, por ser o primeiro europeu a descobrir o Oceano Pacífico. Dados extraídos de: <https://history.uol.com.br/hoje-na-historia/vasco-nunez-de-balboa-descobre-o-oceano-pacifico>. Acesso em 21 ago. 2021.

4 Dados extraídos de: <https://logistics.gatech.pa/en/assets/seaports/balboa>. Acesso em: 20 ago. 2021.

Assim, a partir da apreensão histórica, o estudo visa compreender a estruturação física do setor portuário da cidade frente sua posição estratégica no istmo e como isso pode resultar em características territoriais específicas propiciando diversos mecanismos de ocupação ao longo da costa, contribuindo para seu contínuo desenvolvimento e proporcionando oportunidades à localidade.

2 | OBJETIVOS

Pensar nas características territoriais, é a possibilidade de vislumbrar futuros cenários que venham a surgir das características advindas dos aspectos históricos do local, dos quais assumem relevância o impacto sobre seus moradores e sua geografia, podendo se considerar:

“Se a Cidade do Panamá se destaca por seu centro financeiro e por sua economia ‘conectada’, pretendemos mostrar que os habitantes que compõem a diversidade cultural da capital panamenha, entre o local e o global, constituem definitivamente a originalidade desta ‘cidade - mundo’”. (REY, 2019, p. 2)

Objetiva-se investigar como a condição estratégica da Cidade do Panamá e seu desenvolvimento de relevância global, frutos de seu posicionamento geográfico, que influenciam seu território, gerando novas infraestruturas de desenvolvimento territorial, ampliando as capacidades produtivas e urbano, possibilitando que a pesquisa dê origem a diversos cenários projetuais para o desenvolvimento econômico, governamental, sustentável e urbano, promovendo a requalificação das atuais dinâmicas e demandas locais, buscando responder à seguinte pergunta norteadora:

a. Como a infraestrutura atual da Cidade do Panamá pode proporcionar o surgimento de estratégias⁵ que possibilitem a melhoria de infraestruturas existentes para o fomento econômico-sustentável, ao longo de seu território, de modo a reconfigurar o seu borde costeiro?

3 | METODOLOGIA

A metodologia se constitui na revisão bibliográfica que se relaciona com o tema da Cidade do Panamá, abordando o contexto histórico do território, sua importância geográfica no Caribe, sendo um elemento estratégico para o desenvolvimento de frentes marítimas, setores produtores de economia local e internacional fomentadores como modelo territorial.

Estabeleceu-se a identificação de características geográficas e funcionais do território a partir do desenvolvimento de cartografias de reconhecimento das funções da frente marítima, se pautando sobre os seguintes documentos: 1. Documentação da

5 De acordo com o Dicionário Metápolis de Arquitectura Avanzada (2001, p. 210), estratégia é uma lógica, a tática, um critério. “A estratégia se refere, então, à lógica global - um sistema abstrato - capaz de dirigir as operações (...)” (Tradução nossa)

Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). A partir deste levantamento, foi possível obter dados sobre a atividade da zona portuária e do Canal do Panamá em um contexto global e analisar seu posicionamento frente às rotas de comércio internacionais; 2. “Febre do Panamá”, de Matthew Parker, a análise e estudo histórico de desenvolvimento do território, verificando a evolução do território, principalmente sob o viés do canal, de sua concepção e construção; 3. “América Latina: Uma perspectiva histórica”, de Marquand Dozer, esta obra proporciona um olhar acerca da América Latina, desde seu período pré-colombiano até a inserção da mesma no contexto contemporâneo. A abordagem sobre a chegada dos primeiros europeus à América, tendo um contexto mais amplo da Cidade do Panamá, incluindo um recorte histórico mais amplo.

4 | CARACTERÍSTICAS HISTÓRICAS

A Cidade do Panamá é oriunda do desenvolvimento comercial - marítima das navegações. A troca de mercadorias entre povos por vias aquáticas possibilitou ao homem conseguir novos produtos, desenvolver vínculos e rotas, aperfeiçoar seus conhecimentos sobre a geografia e “descobrir” novas terras (PIZZURNO, 1997, p. 7).

Nesse âmbito, é importante compreender o desenvolvimento do transporte por embarcações, o qual remonta há mais de 5.000 anos, quando acontece a primeira movimentação de cargas por modal marítimo. Assim, diferentes cidades foram ocupando o papel protagonista de acordo com novas descobertas que eram feitas. Territórios e povos eram dominados, seja pela demanda de produtos ou pela localização estratégica das diferentes regiões. (STOPFORD, 2017, p. 35).

A partir do século XV, o noroeste europeu desponta no cenário global do comércio marítimo, o qual dominaria pelos próximos 500 anos. Nesse ínterim, Ricardo (2006, p. 6) mostra que:

“As rotas de longa distância, interligando a Europa com a Ásia, África, América e Ilhas Atlânticas, ativadas pelo comércio transcontinental, reconfiguraram a economia europeia e mundial. Novos negócios ampliaram o raio e o tipo de ação do comércio europeu que se tornou mais complexo e passou a contar com um maior número de agentes envolvidos nesta atividade, atuando no Oriente e no Atlântico. O negócio das trocas da primeira metade do século XVI impulsionou as atividades econômicas no continente (...)”

O impacto das grandes navegações nesse período foi tamanho que não se resumiu simplesmente na descoberta de territórios longínquos ou de rotas comerciais, mas representou a descoberta de uma nova construção social, fundamentando a economia - mundo capitalista que vigora até os dias de hoje (WALLERSTEIN, 2004, p. 3).

É nesse contexto também que um importante navegador, cartógrafo e mercador genovês, Cristóvão Colombo⁶ (1451 - 1506), planejando alcançar especiarias por uma rota

6 Cristóvão Colombo (Gênova, 1451 - Valladolid, 1506) foi um navegador genovês que desde sua mocidade

diferente das existentes, navega com sua tripulação para Oeste e avista terra em outubro de 1492 (STOPFORD, 2017, p. 43), território que seria chamado de América.

Nessa conjuntura, os povos ibéricos - Portugal e Espanha primordialmente - despontaram e migraram o olhar para o “Novo Mundo”⁷. Em maior grau o segundo que o primeiro, estes países exerceram forte projeção, sobretudo no território que viria a constituir a América Latina. É possível verificar nesse continente até os dias de hoje marcas desse processo, como as línguas dominantes ibéricas, catolicismo, catedrais e festividades, por exemplo (DOZER, 1974, p. 7).



Figura 03: Contexto latino-americano - o Novo Mundo para o europeu do século XV.

Fonte: Biblioteca Digital Mundial.

Com a chegada do homem europeu ao Novo Mundo (América-Latina) (Figura 03), outros navegadores também viriam em busca de riquezas. Desse modo, em 15 de agosto de 1519, como ressalta a Prefeitura da Cidade do Panamá, o político e militar espanhol Pedro Arias de Ávila (também chamado de Pedrarias Dávila, que na ocasião possuía o título de Capitão Geral e Governador do Reino da Terra Firme) funda na planície do Matasnillo, em uma aldeia dos índios Cueva, o que viria a constituir a Cidade do Panamá. Naquelas primícias, o local recebeu o nome de Nossa Senhora da Assunção do Panamá, a primeira população espanhola na costa do Oceano Pacífico no continente americano.

Segundo Palacios Barra (2014, p. 6), mesmo após pouco tempo de sua fundação e de ter recebido o título de cidade (em 15 de setembro de 1521, aquele núcleo populacional

iniciara carreira como marinheiro. Colombo é uma figura histórica de grande importância, pois em outubro de 1492 chega com sua tripulação no continente americano, onde acreditava ser o Extremo Oriente. Colombo deixou como legado a ampliação do mundo físico e novas perspectivas à expansão e enriquecimento da cultura universal. Dados extraídos de Enciclopédia Barsa, v. 5, p. 408.

⁷ Como mostra Bataillon (1954, p. 343) “Novo Mundo” é um termo utilizado para designar a América no contexto das viagens dos descobrimentos.

recebeu por decreto real o título de cidade e um brasão cedido por Carlos V⁸, instituindo um cabildo⁹), aquele povoado já havia se tornado um ponto de partida para exploração e conquista do Peru, além de ser um ponto estratégico para os carregamentos de ouro e prata que se enviavam à Espanha. A prefeitura da Cidade do Panamá também ressalta que:

“(...) Pedro Arias de Ávila traçou a primeira rota comercial, para o transporte de bens em duas vias da Espanha à América e da América à Espanha, o que levaria posteriormente à existência das famosas Ferias de Portobelo, cidade fundada em 20 de março de 1597 (...), como armazém e centro comercial para trocas de mercadorias e serviços entre a América e a Espanha e vice-versa o que consolidaria a função histórica do Panamá de fluxo e comunicações com o continente americano, sendo o ponto geográfico mais estreito do Novo Mundo” (tradução nossa)

Nesse âmbito comercial, Beluche (2020, p. 74) expõe que a conquista do Istmo do Panamá foi um passo essencial no âmbito de concretizar uma primeira globalização, em que a “descoberta do Mar do Sul” pelos europeus e a fundação da Cidade do Panamá foram a ponte necessária para o estabelecimento do comércio mundial e para as relações de dominação imperialistas existentes até os dias de hoje.

Após seu período fundacional e estabelecimento como ponto estratégico - comercial para terras latino e centro-americanas, Palacios Barra (2014, p. 7) aponta que o Panamá lida com episódios de invasões piratas, crises internas de abastecimento, ameaças indígenas, terremotos e incêndios, sendo o ano de 1644 responsável por destruir a cidade, de modo que a mesma foi reconstruída em 1673, a 2 km da cidade original.

Apesar da fundação da cidade nova¹⁰, seu crescimento e consolidação foi lento, impulsionado pela constante ameaça de piratas, o que dificultava as atividades comerciais. A mudança da rota do ouro e prata para a atual Buenos Aires, na Argentina (América do Sul) fomentou uma crise interna, fazendo com que muitos de seus habitantes migrassem para outras partes mais prósperas da região. Assim, a cidade se recupera somente no século XIX, com a “febre do ouro”¹¹ da Califórnia, aumentando o fluxo de pessoas que rumavam em direção à costa oeste dos Estados Unidos (BELUCHE, 2020, p. 76).

8 Carlos de Habsburgo (Gante, 1500 - Yuste, 1558) foi rei da Espanha (Carlos I) e Imperador do Sacro Império Romano Germânico (Carlos V), sendo um dos monarcas mais poderosos da Europa. Dados extraídos de: <http://www.tordesillas.net/pt_PT/descubre-tordesillas/historia/personajes-historicos/-/asset_publisher/eF65c2Hl6pXY/content/carlos-i-de-espana/23202?_101_INSTANCE_eF65c2Hl6pXY_redirect=%2Fpt%2Fdescubre-tordesillas%2Fhistoria%2Fpersonajes-historicos>. Acesso em: 15 de agosto de 2021.

9 Cabildo foi um termo designado pela coroa espanhola, na época em que esta mantinha colônias de exploração na América, como sendo conselhos municipais para administração das terras conquistadas. Dados extraídos de: <<https://www.infoescuela.com/historia/cabildo/>>. Acesso em: 12 de agosto de 2021.

10 A “cidade nova” do Panamá (que hoje é conhecida como Casco Antiguo) foi fundada em 21 de janeiro de 1673, no local conhecido como “Sitio El Ancón”, uma península que oferecia solo firme (bom para construir e fortificar). Localizada 2 km a sudoeste da cidade velha, a nova cidade estava melhor planejada e se adequava melhor às diretrizes estabelecidas pela Coroa Espanhola. Dados extraídos de: <https://www.mingob.gob.pa/21-de-enero-fecha-insigne-de-la-resiliencia-del-panameno/>. Acesso em: 21 ago. 2021.

11 A “Febre do Ouro” foi um período de intensa migração de trabalhadores para as áreas mais rústicas dos Estados Unidos, onde se descobriu imensas quantidades de ouro. Na Califórnia esse período se deu a partir de 1849. Dados extraídos de: <<https://history.uol.com.br/hoje-na-historia/inicio-da-febre-do-ouro-nos-estados-unidos>>. Acesso em 15 de agosto de 2021.

O desenvolvimento do Panamá foi paulatino, contudo, o século XIX e XX deram grandes impulsos nesse âmbito, principalmente devido à construção do Canal do Panamá, conectando o Atlântico e o Pacífico. Espino (2007, p. 40. Tradução nossa) ressalta sobre essa questão que: “(...) a partir do século XIX a cidade se ativou economicamente com a febre do ouro da Califórnia, o projeto do canal interoceânico francês e a posterior construção do canal norte americano (...)” (Figura 04).

Em maio de 1879, em Paris, foi realizado o Congresso Internacional para Estudo de Canal Interoceânico, em que os achados de expedições científicas para a América Central durante o século XIX foram apresentados. Dessa maneira, foi escolhida a rota para um canal ao nível do mar no Panamá, conectando os oceanos Atlântico e Pacífico (CEPAL, 2014, p. 2).

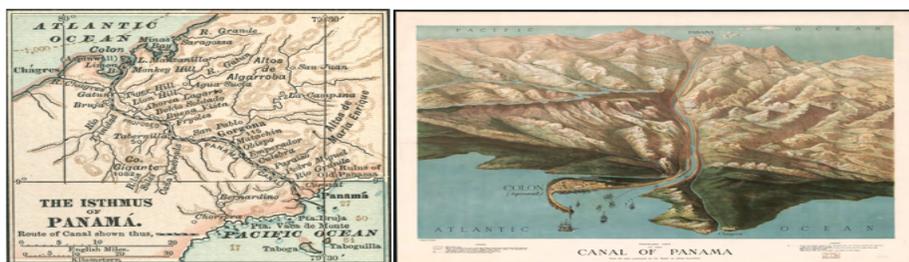


Figura 04: Mapa do Panamá (c.1900) e vista panorâmica do canal (À esquerda, rota proposta para canal, interligando oceanos Pacífico e Atlântico pelo Istmo panamenho. À direita, em molde de gesso representando a construção do canal pelo matemático francês Charles Muret).

Fonte: Britannica e Biblioteca Digital Mundial.

O responsável por inaugurar o ambicioso empreendimento - ocorrido em janeiro de 1880 - foi o diplomata e empresário francês Ferdinand de Lesseps¹² (1805 - 1894), o qual em 1859 já havia dado início à construção do Canal de Suez¹³ (obra concluída dez anos depois, em 1869), um dos mais importantes do mundo, interligando o Mar Mediterrâneo e o Mar Vermelho¹⁴.

Ainda como indica CEPAL (2014, p. 2), apesar dos esforços e contando com uma sequência de infortúnios, a empresa criada para encabeçar as obras, a *Compagnie Universelle du Canal Interoceanique*¹⁵ declara falência em 1889. Como mostra a BBC de

12 Ferdinand de Lesseps (Versalhes, 1805 - Guilly, 1894) nasceu em uma família de diplomáticos, carreira que também seguiu e exerceu no Egito e na Tunísia, fato que o fez fascinar-se pela cultura do Mediterrâneo e Oriente Médio. Apesar de não ser engenheiro, de Lesseps promoveu e geriu importantes obras, como o Canal de Suez, interligando o Mar Mediterrâneo e o Mar Vermelho, e a tentativa malograda do Canal do Panamá (iniciado em 1881). Em dezembro de 1894, o diplomata falece em sua residência, na França. Dados extraídos de: <<https://www.biografias.es/famosos/ferdinand-de-lesseps.html>>. Acesso em: 15 de agosto de 2021.

13 Ver nota de número 11.

14 Dados extraídos de: <http://www.bbc.co.uk/history/historic_figures/de_lesseps_ferdinand.shtml>. Acesso em 14 de agosto de 2021.

15 Companhia responsável pela investida francesa na obra do Canal do Panamá, a qual era chefiada por Ferdinand de Lesseps. Dados extraídos de: <<https://domtotal.com/noticia/1159179/2017/06/canal-do-panama-entre-as-maiores->

Londres (2014), “(...) o canal se mostrou muito mais complicado de construir que o Canal de Suez. (...) a corte francesa acusou de Lesseps e seu filho de má gestão” (Tradução nossa).

Sequencialmente, os Estados Unidos - na ocasião uma potência marítima em ascensão - mostra interesse pelo canal, a princípio para propósitos militares, de modo que em 1902 é aprovada a construção do mesmo através do Panamá, o qual era propriedade da Colômbia na ocasião. (CEPAL, 2014, p. 2).

O canal ficou pronto em agosto de 1914 e possui 65 km de costa a costa (Figura 05), sendo de extrema relevância para o comércio mundial:

“(…) [o canal] é um dos dois mais estratégicos canais artificiais do mundo, sendo o outro o Canal de Suez. Embarcações navegando entre as costas leste e oeste dos Estados Unidos, que em outras condições seriam obrigadas a circundar o Cabo Horn na América do Sul, encurtam sua viagem em aproximadas 8.000 milhas náuticas (15.000 km) utilizando o canal.” (PADELFORD, Norman J., 2021. Tradução nossa)

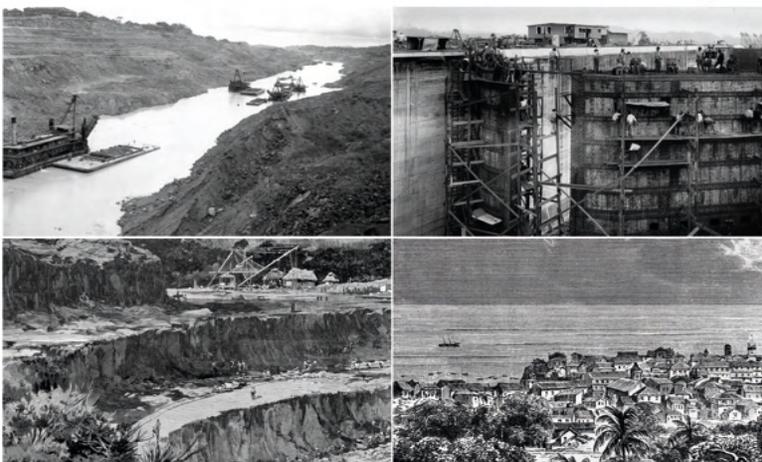


Figura 05: Dragas trabalhando na construção do Canal do Panamá; homens na construção de uma das eclusas do canal; escavações na tentativa francesa de construção do canal; vista da Cidade do Panamá em 1878.

Fonte: Britannica / Panama Canal Authority / Library of Congress, Washington D.C / Suárez (2018).

A implementação do canal (Figura 06) e sua magnitude como infraestrutura de impacto global, permitiu que no final da década de 1970 e ao longo dos anos 1980, a Cidade do Panamá se convertesse em um enclave financeiro de relevância mundial, situação que se perpetua até os dias atuais. A cidade também se caracteriza por ser um dos maiores centros bancários do mundo, determinando diversos controles para fluxo monetário, além de contar com o Porto de Balboa, outra preciosa infraestrutura para a cidade (PALACIOS

-obras-de-todos-os-tempos/>. Acesso em 15 de agosto de 2021.

BARRA, 2014, p. 7).

Desse modo, a Cidade do Panamá se consolida no horizonte comercial - globalizado, sendo essencial para a manutenção e viabilidade das redes comerciais marítimas. Esse fluxo e comércio intensos colocam a Cidade do Panamá em evidência, de modo que planejar possibilidades de intervenções no território frente a esse cenário é vital.

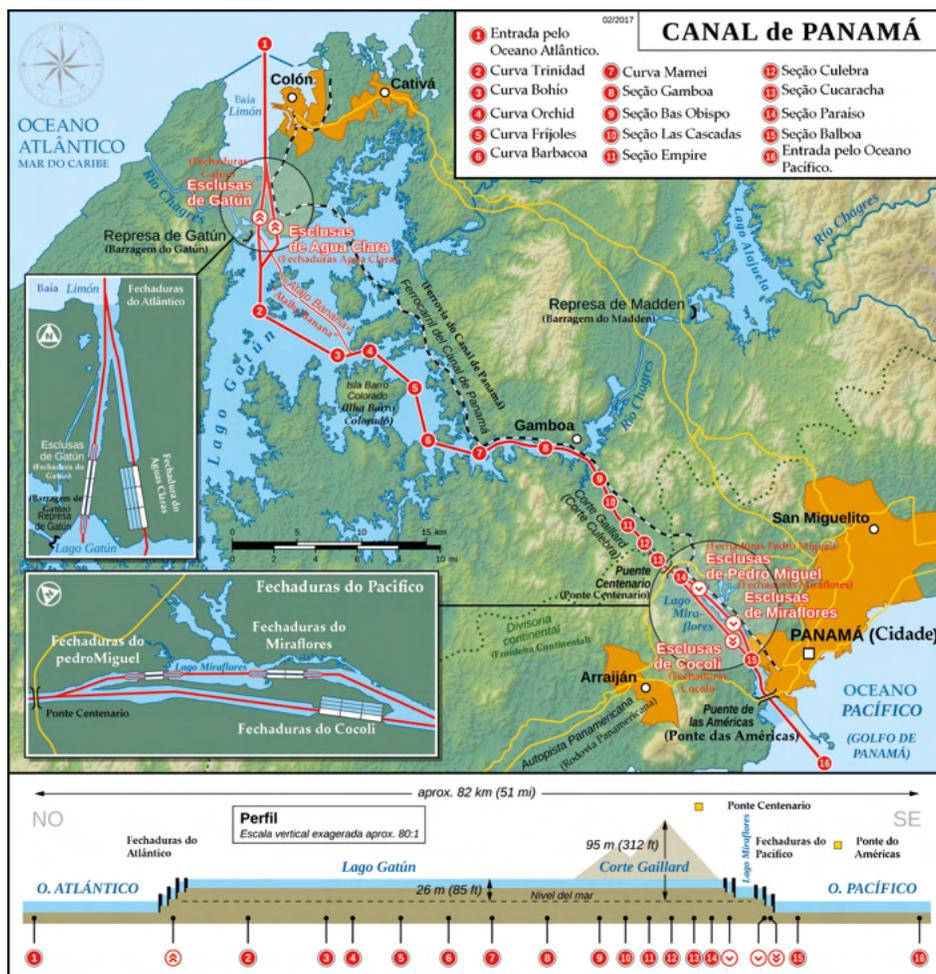


Figura 06: Canal do Panamá em um contexto geral e corte de sua seção.

Fonte: Le Blanc (2021).

5 I PORTO DE BALBOA - CANAL DO PANAMÁ

Com base no panorama geral sobre a história do Canal do Panamá e a grande importância atribuída ao Porto de Balboa (Figura 07), tomar-se-á como recorte a entrada do canal, seguindo a linha de borda de água, desde as Eclusas de Cocolí e do Porto de

Balboa, até Punta Pacífica nas Isla Oeste e East Island.

A Cidade do Panamá é provida pelo Porto de Balboa (recorte da pesquisa), localizado na entrada voltada para o Oceano Pacífico do Canal (Figura 08). Com origens no antigo porto francês La Boca, Balboa foi inaugurado em 1909, como aponta o *Centro de Innovación e Investigaciones Logísticas Georgia Tech Panamá*. Esse porto se configura como o único terminal de contêineres em plena operação do Pacífico, atendendo às diversas companhias marítimas para carga, descarga e transbordo de mercadorias para a região.



Figura 07: Imagem aérea do Porto de Balboa.

Fonte: Logi News / Cruise Mapper.



Figura 08: Imagem aérea do Porto de Balboa e Cidade do Panamá.

Fonte: Adaptado de Centro de Innovación e Investigaciones Logísticas Georgia Tech Panamá.

Desde sua origem, o Porto de Balboa tem sido essencial para o comércio marítimo no Pacífico, pois em sua categoria, era o único existente entre Salina Cruz (México) e El Callao (Peru), que para os barcos de grande calado da época (3 mil toneladas), significava uma travessia de 2 mil milhas entre esses dois pontos¹⁶.

Como mostra o mesmo órgão, Balboa conta com uma área de 30 hectares dedicada ao armazenamento de contêineres e 5 braços de atracação para embarcações porta-contêineres, realizando operações com 25 gruas apoticadas (10 Post Panamax¹⁷, 8 Panamax¹⁸ e 7 Super Post Panamax¹⁹).

Atualmente, esse porto recebe navios com calado máximo de até 15,7 metros e possui um tempo de espera, desde a chegada ao cais até a atracação, de 20 minutos a 1 hora. Com relação aos acessos por terra, Balboa conta com acesso direto à ferrovia, o que permite transbordo de contêineres ao Porto de Colón (voltado para o Atlântico). Também, devido à proximidade com o Canal do Panamá e suas principais rodovias, empresas oferecem serviços de transporte terrestre²⁰.

O desempenho do Porto de Balboa, entre os anos de 2018 e 2019, pode ser verificado na tabela abaixo (Tabela 01):

INDICADORES DE DESEMPENHO DO PORTO DE BALBOA	2018	2019
Toneladas Métricas (MT) – Desembarque	7.032.567	6.846.384
Toneladas Métricas (MT) – Embarque	6.497.739	6.037.925
Embarque (TEU²¹)	1.114.739	1.073.043
Desembarque (TEU)	939.298	851.139
Desembarque – Veículos	38.601	43.425
Embarque – Veículos	3.243	4.140
Throughput (TEU)	4.324.478	4.379.477

Tabela 01: Indicadores de desempenho do Porto de Balboa entre 2018 e 2019.

Fonte: Adaptado de Logistics Capacity Assessment / CEPAL.

16 Dados extraídos de: <https://info.plp.com.pa/blog/5-principales-puertos-maritimos-de-panama>. Acesso em: 21 ago. 2021.

17 Navio cuja capacidade pode chegar até 9.000 TEUS (unidade equivalente de 20 pés). Disponível em: <https://pluscargo.com.br/calado-costado/>. Acesso em: 22 ago. 2021.

18 Navios com aproximadamente as seguintes dimensões: comprimento de 1.000 pés (305m), uma boca de 110 pés (33,5m) e um calado de 85 pés (26m). Disponível em: <https://pluscargo.com.br/calado-costado/>. Acesso em: 22 ago. 2021.

19 Embarcações que carregam até 20.000 TEU. Disponível em: <https://www.bts.gov/sites/bts.dot.gov/files/docs/browse-statistical-products-and-data/port-performance/218601/figure-2-1-vessel-size-and-corresponding-port-infrastructure.pdf>. Acesso em: 22 ago. 2021.

20 Dados extraídos de: <https://dlca.logcluster.org/pages/releaseview.action?pagelId=44205571>. Acesso em: 21 ago. 2021.

21 Stopford (2017, p. 28) TEU é uma sigla que significa twenty-foot equivalent unit, isto é, unidade equivalente de 20 pés.

Com relação à movimentação de contêineres por porto (Figura 09), é possível ver a variação anual desde o ano 2000, em que se verifica um crescimento acentuado até o ano de 2012. O Porto de Balboa é o que apresentou o crescimento mais significativo, visto que no ano 2000 movimentou 63.827 TEU, em 2010 movimentou 2.758.506 TEU e em 2018, 2.054.037 TEU.

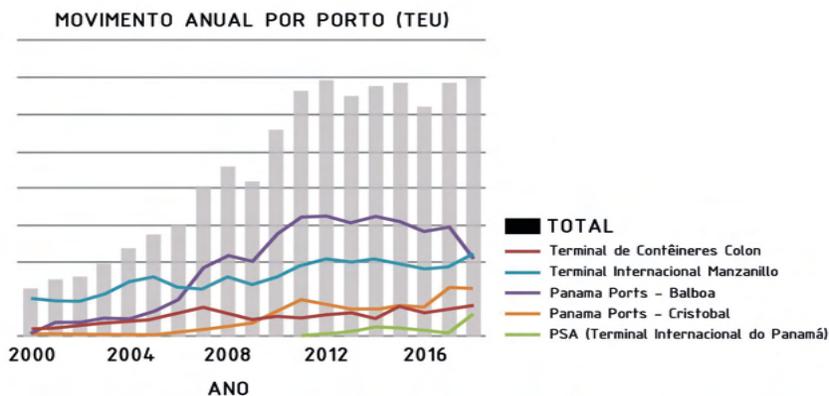


Figura 09: Movimento anual de contêineres por porto em TEU

Fonte: Centro de Innovación e Investigaciones Logísticas Georgia Tech Panamá.

Dessa maneira, vê-se que esse porto, que conta com a presença do istmo panamenho a seu favor, responde às exigências do comércio internacional, sendo um importante centro distribuidor e articulador de mercadorias, conectando-se com os principais serviços de rotas marítimas.

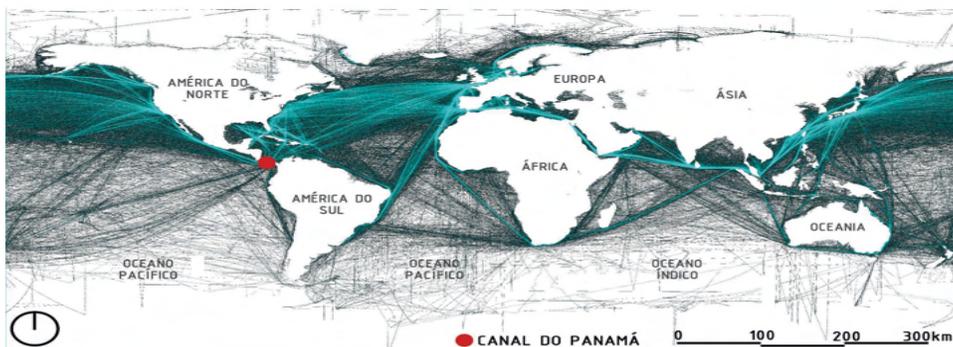


Figura 10: Principais rotas comerciais marítimas e o Canal do Panamá

Fonte: Adaptado de *ResearchGate*.

São 140 o número de rotas comerciais que passam pelo Canal do Panamá, atualmente²² (Figura 10). As principais rotas que utilizam essa infraestrutura são associadas à costa leste dos Estados Unidos, sobretudo com destino à costa oeste da América do Sul. Há um grande fluxo de cargas também de origem europeia que vão para a costa oeste dos Estados Unidos e Canadá. Por ano, são 15 mil navios que atravessam o canal, o que corresponde a 4% do comércio mundial²³.

6 | RESULTADOS

A investigação se propôs a compreender como as características geográficas - históricas da Cidade do Panamá e sua localização estratégica no istmo centro-americano forneceram as bases para o desenvolvimento de infraestruturas que tenham capacidade de impulsionar estrategicamente o território e reconfigurar seu borde costeiro. Nesse cenário, o Porto de Balboa desponta, não apenas por estar na entrada do canal voltada para o Pacífico, mas por estabelecer relações com a cidade que impactam a malha urbana e sua conformação.

Dessa maneira, o território apresenta as seguintes características: **A.** funcionalidade do território investigado; **B.** identificação de zonas de estocagem; **C.** setores de transporte de cargas; **D.** setor econômico; **E.** setor habitacional; **F.** setor de maior poder econômico; **G.** possíveis setores de expansão do porto (Figura 11).

Essa análise proporciona um melhor parâmetro para a indução de planejamentos estratégicos para a área, possibilitando um horizonte futuro de novas relações territoriais. Também auxilia no entendimento de como diferentes atores agem no território e configuram a malha urbana.

Como aponta Güell (2016, p. 17) essa diversidade de atores e a multiplicidade de relações entre si geram a complexidade do sistema e a conseqüente necessidade de proposições estratégicas que atendam essa dinâmica e construam cenários adequados para o futuro. Com essa compreensão, é possível propor infraestruturas, seja de fomento econômico ou sustentável, para atuar sobre o borde costeiro.

Um território como este, permite estabelecer em um período de longo prazo transformações locais, devido aos altos custos de reconversão da estrutura existente, neste caso já consolidadas, permitindo direcionar novas ações a este território que venham a viabilizar novos recursos e transformações ao longo do tempo.

²² Dados extraídos de: <https://www.autodesk.com.br/customer-stories/mwh-global>. Acesso em: 22 ago. 2021.

²³ Dados extraídos de: <https://www.fazcomex.com.br/blog/canal-do-panama/>. Acesso em: 22 ago. 2021.

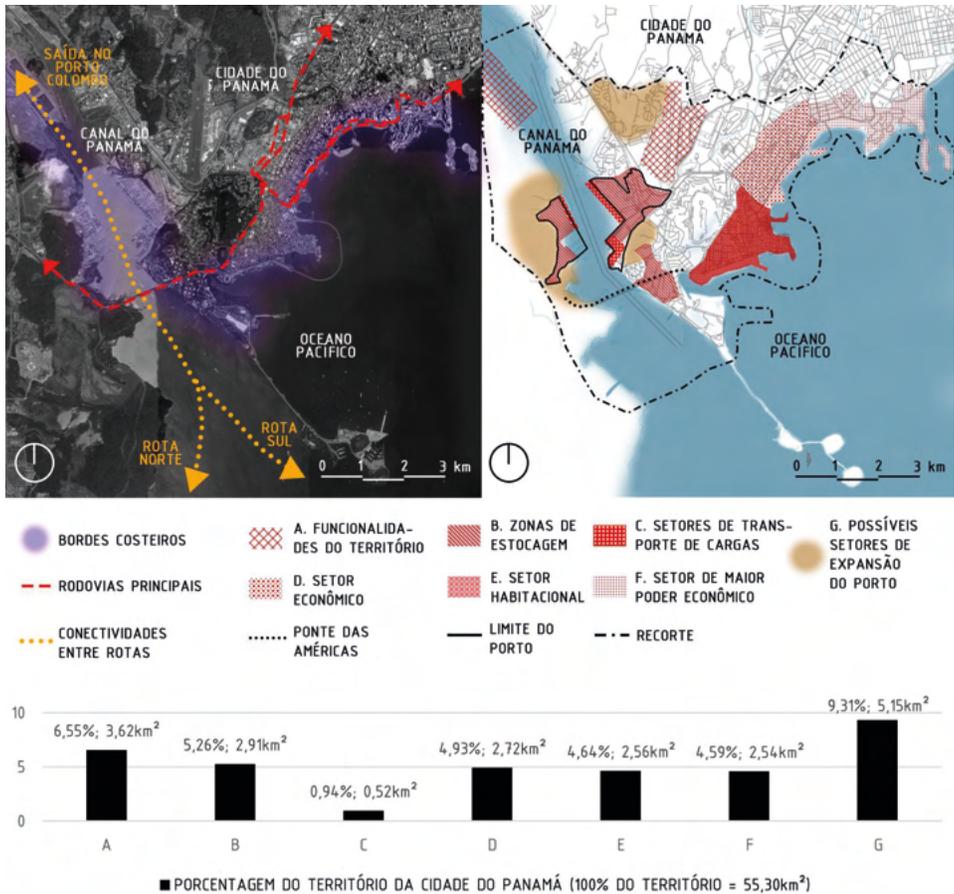


Figura 11: Estrutura diagramática do território como base para fomento de possíveis reconfigurações e intervenções no borde costeiro da Cidade do Panamá.

Fonte: Elaborado pelos autores.

A partir das avaliações, a pesquisa permitiu estabelecer estratégias que se pautam em buscar aspectos de transformação em 4 estruturas organizacionais atuando como possíveis indutores para futuros cenários, cuja periodicidade possa a vir acontecer a cada cinco anos (conforme a gestão política do local), sendo estruturadas em duas etapas.

Este faseamento foi tematizado através de Estratégias Econômicas, Governamentais Sustentáveis e Urbanas, sendo subdivididas (Figura 12):

1ª Fase de 2002 - 2025: a. Estratégias Econômicas: a1. Otimização e Integração dos espaços; a2. Geração de Empregos; b. Estratégias Governamentais: b1. Projetos Geradores; b2. Cooperação Regional; c. Estratégias de Sustentabilidade: c1. Preservação de Patrimônio, c2. Desenvolvimento Econômico Sustentável; d. Estratégias de Urbanidade: d1. Continuidade de Fluxos;

2ª Fase de 2025 - 2030: a. Estratégias Econômicas: a3. Rede de Inovação; a4.

Integração Econômica Mútua; a5. Macrowikinomics b. Estratégias Governamentais: b3. Acordos de Planificação; c. Estratégias de Sustentabilidade: c3. Valorização do Verde; c4. Redução de Impacto; d. Estratégias de Urbanidade: d2. Reciclagem Urbana d3. Gestão Integrada.

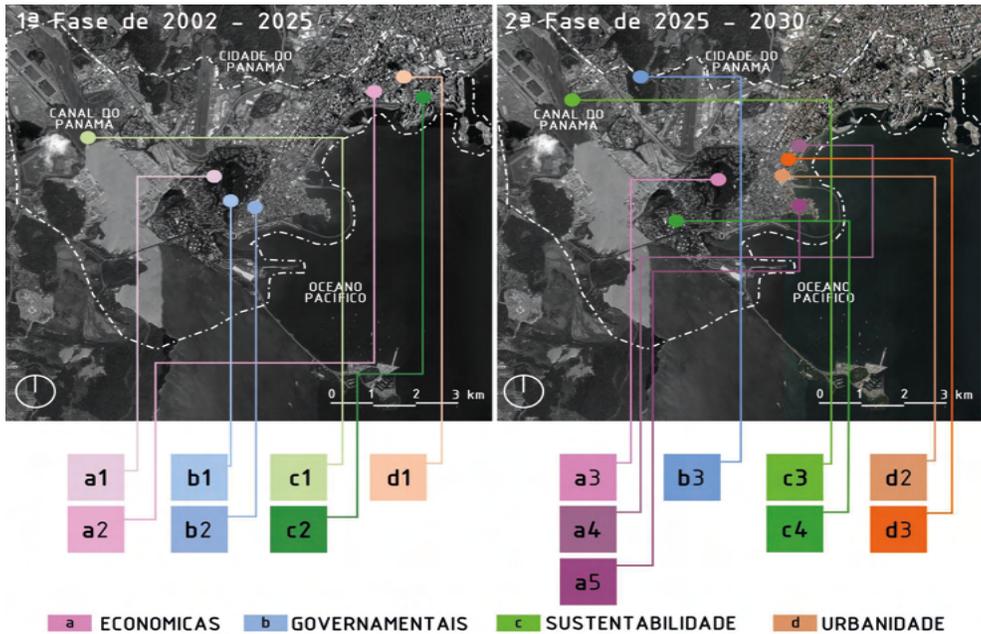


Figura 12: Estratégias aplicadas como possíveis indutores para cenários futuros.

Fonte: Elaborado pelos autores.

7 | CONCLUSÃO

A estrutura histórica da pesquisa possibilitou compreender a importância estratégica advinda do aspecto natural, desde o período da colonização ao estabelecimento das rotas oceânicas nos dias de hoje, o que permite a sua alta competitividade frente aos mercados internacionais, colocando o Canal do Panamá como o principal porto de alta competitividade na América Latina.

Isto permitiu a investigação apontar a seguinte pergunta norteadora: *Como a infraestrutura atual da Cidade do Panamá pode proporcionar o surgimento de estratégias que possibilitem a melhoria de infraestruturas existentes para o fomento econômico-sustentável, ao longo de seu território, de modo a reconfigurar o seu borde costeiro?*

A partir desta análise histórica da região, que conforma o estabelecimento de uma das principais obras de engenharia decorrente da abrangência do canal e da reconfiguração geográfica do local propiciando uma nova conectividade entre os oceanos Pacífico e e

Atlântico, permitiu-se entender a suas estruturas territoriais

Esta estrutura se caracteriza pelas dinâmicas apresentadas entre os setores econômicos, resultantes da relação entre as zonas de atracagem e o número de embarcações, sua zona de estoque definida como Hinterlândia, que configura e estabelece as zonas de estoque a a capacidade de armazenagem do porto, em específico o Porto Balboa. Também foi perceptível a relação clara existente entre os setores urbanizáveis na borda da zona costeira da cidade, onde está a maior concentração de renda do território, devido à existência de capitais nacionais e internacionais que transitam nos mercados existentes na localidade.

É possível ser afirmado que devido às transformações periódicas ao longo do tempo, um setor portuário reinventa as relações territoriais sobrepondo “características diversificadas para a construção de um novo território” (HERNÁNDEZ, 2012, p. 33).

A dinâmica territorial está graficamente apresentada e denota a importância da distribuição territorial entre as zonas de estocagem, o setor rodoviário e a sua articulação com as áreas de expansão, articuladas em uma zona de travessia específica entre as margens norte e sul do canal, ao longo do Porto.

A pesquisa a partir destas considerações estruturais do território possibilitou frente às estratégias estudadas que partem dos aspectos territoriais e das características da funcionalidade do tecido urbano:

1. Novos mecanismos de funcionalidade e implementação territorial para a produção econômica sustentável que busca atender até o ano de 2030²⁴ a sustentabilidade do local, que podem fomentar o desenvolvimento de novas centralidades produtivas associadas às redes de infraestruturas consolidadas; 2. Estabelecimento de dois novos possíveis cenários de desenvolvimento urbano que deem origem a setores de maior articulação entre outros territórios devido a importância de conectividade do Canal do Panamá; 3. Fortalecimento de novos setores de produção socioeconômicos, gerando novas redes geográficas e zonas de desenvolvimento urbano articuladas entre os setores portuários globais.

Assim estes aspectos influenciam no desenvolvimento das características físicas da zona portuária do Canal do Panamá, sua funcionalidade quanto a sua infraestrutura que podem passar por uma constante adaptação, devido às demandas internacionais, que buscam a ampliação das capacidades produtivas e de estocagem, novas zonas adaptadas para a demandas de grandes embarcações, assim aprimorando e ampliando a capacidade competitiva da zona portuária do Panamá.

24 De acordo com a Organização das Nações Unidas (ONU), até o ano de 2030 existe um plano de ação que determina um curso global de ações para acabar com a pobreza, promover prosperidade e bem-estar para todos, proteger o meio ambiente. “O plano indica 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável, os ODS, e 169 metas, para erradicar a pobreza e promover vida digna para todos, dentro dos limites do planeta.” Disponível em: <http://www.agenda2030.org.br/sobre/>. Acesso em: 22 ago. 2021.

REFERÊNCIAS

BALBOA. Centro de Innovación e Investigaciones Logísticas Georgia Tech Panamá, 2021. Disponível em: <https://logistics.gatech.pa/en/assets/seaports/balboa>. Acesso em: 20 ago. 2021.

BATAILLON, Marcel. **Novo Mundo e fim do mundo.** Revista de História, [s. l.], v. 8, n. 18, 7 jun. 1954. DOI <https://doi.org/10.11606/issn.2316-9141.v8i18p343-351>. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/revhistoria/article/view/36383>. Acesso em: 13 ago. 2021.

BELUCHE, Olmedo. **Ciudad de Panamá, 500 años entre ferias y miserias.** Cuadernos Nacionales, Panamá, n. 26, p. 72 - 80, 13 jan. 2020. DOI <https://doi.org/10.48204/j.cnacionales.n26a4>. Disponível em: https://revistas.up.ac.pa/index.php/cuadernos_nacionales/article/view/1081. Acesso em: 15 ago. 2021.

BRAY, Wayne D. **Panama Canal.** Britannica, 2021. Disponível em: <https://www.britannica.com/topic/Panama-Canal>. Acesso em: 18 ago. 2021.

CABILDO. **Infoescola,** 2021. Disponível em: <https://www.infoescola.com/historia/cabildo/>. Acesso em: 21 ago. 2021

CANAL do Panamá: O que é e como funciona. FazComex, 2021. Disponível em: <https://www.fazcomex.com.br/blog/canal-do-panama/>. Acesso em: 22 ago. 2021.

CARLOS I de Espanha - Personagens Históricas. **Turismo de Tordesillas,** 2021. Disponível em: http://www.tordesillas.net/pt_PT/descubre-tordesillas/historia/personajes-historicos/-/asset_publisher/eF65c2HI6pXY/content/carlos-i-de-espana/23202?_101_INSTANCE_eF65c2HI6pXY_redirect=%2Fpt%2Fdescubre-tordesillas%2Fhistoria%2Fpersonajes-historicos. Acesso em: 15 ago. 2021.

CEPAL - Comisión Económica para América Latina y el Caribe. **Informe de la Actividad Portuaria de América Latina y el Caribe.** 2018. Disponível em: <https://www.cepal.org/pt-br/notas/informe-atividade-portuaria-america-latina-o-caribe-2018>. Acesso em: 18 ago. 2021.

CEPAL - Comisión Económica para América Latina y el Caribe. **Informe de la Actividad Portuaria de América Latina y el Caribe.** 2019. Disponível em: https://www.cepal.org/sites/default/files/news/files/2020_informe_portuario_2019_v.pdf. Acesso em: 18 ago. 2021.

CEPAL - Comisión Económica para América Latina y el Caribe. **The Panama Canal turns 100: history and possible future scenarios.** Bulletin FAL, [S. l.], p. 1-9, jun. 2014. Disponível em: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/37501/1/S1420833_en.pdf. Acesso em: 17 ago. 2021.

CONHEÇA a Agenda 2030. Agenda 2030, 2021. Disponível em: <http://www.agenda2030.org.br/sobre/>. Acesso em: 22 ago. 2021.

DASSOLER, Luciana; CUNHA, Gilberto; MACHADO, Franciele. **CALADO/COSTADO: QUAL É O TAMANHO DOS NAVIOS QUE OS PORTOS BRASILEIROS COMPORTAM?.** Plus Cargo Brasil, [s. l.], 2018. Disponível em: <https://pluscargo.com.br/calado-costado/>. Acesso em: 22 ago. 2021.

DOZER, Donald Marquand. **América Latina: uma perspectiva histórica.** Porto Alegre: Globo, 1974. 664 p.

ENCICLOPÉDIA BARSA. São Paulo: Encyclopaedia Britannica, 1980. v. 5

ENCICLOPÉDIA BARSA. São Paulo: Encyclopaedia Britannica, 1980. v. 12

ESPINO, Ariel. **La acción del Estado:** Recuperación del Casco Antiguo de la ciudad. Revista de Arquitectura, Bogotá, v. 9, n. 1, p. 39-41, 2007. Disponível em: <https://revistadearquitectura.ucatolica.edu.co/article/view/795>. Acesso em: 19 ago. 2021.

EXPANSÃO Canal do Panamá. Autodesk, 2021. Disponível em: <https://www.autodesk.com.br/customer-stories/mwh-global>. Acesso em: 22 ago. 2021.

FERDINAND de Lesseps. BBC, 2021. Disponível em: http://www.bbc.co.uk/history/historic_figures/de_lesseps_ferdinand.shtml. Acesso em: 18 ago. 2021.

FERDINAND de Lesseps. Biografias, 2021. Disponível em: <https://www.biografias.es/famosos/ferdinand-de-lesseps.html>. Acesso em: 21 ago. 2021.

FREITAS, Lino de. **Canal do Panamá: entre as maiores obras de todos os tempos,** 2017. Disponível em: <https://domtotal.com/noticia/1159179/2017/06/canal-do-panama-entre-as-maiores-obras-de-todos-os-tempos/>. Acesso em: 19 ago. 2021.

FERDINAND de Lesseps (1805-1894). **BBC.** Disponível em: http://www.bbc.co.uk/history/historic_figures/de_lesseps_ferdinand.shtml. Acesso em: 14 ago. 2021.

GAUSA, Manuel. **Diccionario Metapolis Arquitectura Avanzada.** [S. l.]: Actar, 2001.

GÜELL, José Miguel Fernández. **Planificación estratégica de ciudades.** [S. l.]: Reverté, 2016.

HERNÁNDEZ A., Carlos Andrés. **Estratégias Projetuais no Território do Porto de Santos.** Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Presbiteriana Mackenzie, 2012.

HISTORIA del Distrito y Ciudad de Panamá. Alcaldía de Panamá. Disponível em: <https://mupa.gob.pa/historia/>. Acesso em: 18 ago. 2021.

INÍCIO da Febre do Ouro nos Estados Unidos. History, 2021. Disponível em: <https://history.uol.com.br/hoje-na-historia/inicio-da-febre-do-ouro-nos-estados-unidos>. Acesso em: 21 ago. 2021.

ISTMO. In: MICHAELIS, Dicionário Brasileiro da Língua Portuguesa, 2021. Disponível em: <https://michaelis.uol.com.br/moderno-portugues/busca/portugues-brasileiro/istmo>. Acesso em: 21 ago. 2021.

LeBLANC, Jacques. **Stratigraphic Lexicon:** The Onshore Cenozoic Sedimentary Formations of The Republic of Panama, 2021. Disponível em: researchgate.net/figure/A-schematic-of-the-Panama-Canal-showing-Barro-Colorado-Island-Alajuela-Lake-Gatun_fig2_349777810. Acesso em: 21 ago. 2021.

PANAMA Canal Authority. [S. l.], 2021. Disponível em: <https://www.pancanal.com/eng/>. Acesso em: 22 ago. 2021.

PANAMA City. Cruise Mapper, 2021. Disponível em: <https://www.cruisemapper.com/ports/panama-city-port-584>. Acesso em: 22 ago.

PANAMÁ: República de Panamá. Oficina de información diplomática ficha país, 2021.. Disponível em: http://www.exteriores.gob.es/Documents/FichasPais/panama_FICHA%20PAIS.pdf. Acesso em: 14 ago. 2021.

PADELFORN, Norman J. **Panama Canal.** Britannica, 2021. Disponível em: <https://www.britannica.com/topic/Panama-Canal>. Acesso em: 19 ago. 2021.

PALACIOS BARRA, A. **Ciudad de Panamá.** Urbano, [S. l.], v. 17, n. 29, p. 6-10, 2014. Disponível em: <http://revistas.ubiobio.cl/index.php/RU/article/view/231>. Acesso em: 20 ago. 2021.

PANAMÁ Puerto de Panama Ports Company - Balboa. Logistics Capacity Assessment, 2021. Disponível em: <https://dlca.logcluster.org/pages/releaseview.action?pagelId=44205571>. Acesso em: 20 ago. 2021.

PARKER, Matthew. **Febre do Panamá.** 1. ed. [S. l.]: Record, 2012.

PAYARES, Omaira Bernal; GONZÁLEZ, Edith Aguilar. **Panamá como centro logístico multimodal de las américas en un mundo globalizado.** Aglala, [s. l.], 2015. DOI <https://doi.org/10.22519/22157360.908>. Disponível em: <http://revistas.curnvirtual.edu.co/index.php/aglala/article/view/908>. Acesso em: 21 ago. 2021.

PIZZURNO, Celestino Andrés Araúz Patricia. **El Panamá Hispano (1501-1821).** Panamá: [s. n.], 1997.

5 Principales Puertos Marítimos de Panamá. PLP, 2018. Disponível em: <https://info.plp.com.pa/blog/5-principales-puertos-maritimos-de-panama>. Acesso em: 21 ago. 2021.

PROVINCIA de Terra Firme e Novo Reino de Granada e Popayán. Biblioteca Digital Mundial, 2021. Disponível em: <https://www.wdl.org/pt/item/15674/>. Acesso em: 22 ago. 2021.

REY, Nicolas. **Panamá, de la cinta costera a los malls: una 'ciudad-mundo'.** Tareas, [s. l.], p. 15-37, 2019. Disponível em: <https://www.redalyc.org/journal/5350/535058540003/535058540003.pdf>. Acesso em: 15 ago. 2021.

RICARDO, Sílvia Carvalho. **As redes mercantis no final do século XVI e a figura do Mercador João Nunes Correia.** Orientadora: Dra. Vera Lúcia Amaral Ferlini. 2006. Dissertação (Mestrado em História Econômica) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006. Disponível em: <<https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8137/tde-16072007-122847-pt-br.php>>. Acesso em 18 ago. 2021.

RUIZ M., Luis. **21 de enero, fecha insigne de la resiliencia del panameño.** [S. l.: s. n.], 2021. Ministerio de Gobierno. Disponível em: <https://www.mingob.gob.pa/21-de-enero-fecha-insigne-de-la-resiliencia-del-panameno/>. Acesso em: 21 ago. 2021.

SABONGE, Rodolfo; SÁNCHEZ, Ricardo J. **El Canal de Panamá en la economía de América Latina y el Caribe.** CEPAL, [s. l.], 2008. Disponível em: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/3693/1/S2009042_es.pdf. Acesso em: 21 ago. 2021.

STOPFORD , Martin. **Economia Marítima**. [S. l.]: Blucher, 2017

SUÁREZ, Omar Jaén. **El Canal de Panamá: El triunfo de la Innovación constante**. Disponível em: https://issuu.com/popularenlinea/docs/canal_de_panama_book-__29_junio_. Acesso em: 21 ago. 2021.

VASCO Núñez de Balboa descobre o Oceano Pacífico. History, 2021. Disponível em: <https://history.uol.com.br/hoje-na-historia/vasco-nunez-de-balboa-descobre-o-oceano-pacifico>. Acesso em: 21 ago. 2021.

VESSEL Size. Bureau of Transportation Statistics. Disponível em: <https://www.bts.gov/sites/bts.dot.gov/files/docs/browse-statistical-products-and-data/port-performance/218601/figure-2-1-vessel-size-and-corresponding-port-infrastructure.pdf>. Acesso em: 22 ago. 2021.

VISTA panorámica del canal de Panamá. Biblioteca Digital Mundial, 2021. Disponível em: <https://www.wdl.org/es/item/15237/>. Acesso em: 20 ago. 2021

WALLERSTEIN, Immanuel. **A descoberta da economia-mundial**. Revista Crítica de Ciências Sociais, [s. l.], 1 out. 2004. DOI <https://doi.org/10.4000/rccs.1334>. Disponível em: <https://journals.openedit334>. Acesso em: 18 ago. agoion.org/rccs/1. 2021.

QUALIDADE DE VIDA NAS CIDADES: A EDUCAÇÃO AMBIENTAL INSERIDA NO PLANEJAMENTO URBANO

Data de aceite: 02/09/2021

Data de submissão: 06/08/2021

Paula Scherer

Universidade Federal de Santa Maria - UFSM
Santa Maria – Rio Grande do Sul
<http://lattes.cnpq.br/2682575980078780>

Mariela Camargo Masutti

Universidade de Cruz Alta - UNICRUZ
Cruz Alta – Rio Grande do Sul
<http://lattes.cnpq.br/6987852421241812>

RESUMO: Frente à crise socioambiental existente em inúmeras cidades brasileiras, ações voltadas à educação ambiental são fundamentais para que população assuma uma posição consciente e contribua para o desenvolvimento sustentável. Para isso, são necessárias ações de planejamento urbano que considerem a dimensão sistêmica e se orientem pela participação social. Nesse âmbito, o objetivo deste trabalho é apresentar a relevância das práticas de educação ambiental na gestão urbana sustentável, com a investigação da inserção da educação ambiental em diferentes cidades do país. Como resultado, é evidente o potencial das ações de educação ambiental no planejamento urbano que prioriza a qualidade de vida. Verifica-se que a educação ambiental é favorecida pelo diálogo aberto no planejamento de políticas públicas, sendo efetivada através da ação conjunta das diferentes instituições governamentais.

PALAVRAS - CHAVE: Educação Ambiental; Planejamento Urbano; Sustentabilidade; Gestão Ambiental.

QUALITY OF LIFE IN CITIES: ENVIRONMENTAL EDUCATION INSERTED IN URBAN PLANNING

ABSTRACT: Due to the socio-environmental crisis that exists in many Brazilian cities, actions aimed at environmental education are essential for the population to assume a conscious position and contribute to sustainable development. For this, urban planning actions that consider the systemic dimension and are guided by social participation are necessary. In this sense, the objective of this work is to show the relevance of environmental education practices in sustainable urban management, through the investigation of the insertion of environmental education in different cities in the country. As a result, the potential of environmental education actions in urban planning that prioritizes quality of life was evident. It is visible that environmental education is supported by open dialogue in the planning of public policies, being carried out through the joint action of different government institutions.

KEYWORDS: Environmental Education; Urban Planning; Sustainability; Environmental Management.

1 | INTRODUÇÃO

As políticas de gestão ambiental são elaboradas através de metas e objetivos que visam a alcançar o desenvolvimento sustentável.

Elas caracterizam-se por criar um compromisso estatal ou privado (AQUINO, GUTIERREZ, 2012). A gestão ambiental, entretanto, além de demandar a iniciativa privada ou pública para adaptação às exigências das políticas públicas, necessita de mudanças culturais para que seja possível atingir os padrões sustentáveis globais (HJORT; PUJARRA; MORETTO, 2016). Uma destas mudanças, certamente, é a ampla participação popular na tomada de decisões que competem ao meio público. Conforme Jacobi (2003), para que a população participe ativamente no processo decisório, é necessária a promoção do crescimento da consciência ambiental.

A reestruturação nas formas de pensar o planejamento urbano e ambiental contemplando a participação popular e a transdisciplinaridade é essencial para que seja possível estudar o espaço urbano de maneira sistêmica (LAPA et al., 2018). A educação ambiental, nesse âmbito, é um instrumento necessário para fomentar a discussão social sobre a qualidade de vida e sustentabilidade no desenvolvimento urbano. Para tanto, através deste trabalho, objetiva-se fazer um estudo acerca da importância da educação ambiental na gestão das cidades e no planejamento urbano, visto seus impactos na qualidade de vida, com apoio de publicações que versam sobre a educação ambiental nas cidades brasileiras.

2 | MATERIAIS E MÉTODOS

A metodologia deste trabalho é baseada na revisão da literatura que trata da temática em questão. Primeiramente, pesquisou-se a relevância da educação ambiental na gestão urbana, tendo em vista os problemas socioambientais atuais e suas origens. Em seguida, foi realizado o levantamento de pesquisas que abordam práticas de educação ambiental voltadas ao planejamento urbano brasileiro, através de uma revisão sistemática da literatura.

O levantamento da literatura, conforme estabelecido no Quadro 1, ocorreu através do Portal de Periódicos Capes, sendo utilizadas as palavras-chave “educação ambiental” + “planejamento urbano”. Foram refinados resultados em português e uma limitação a artigos. A busca, realizada em 11 de julho de 2021, resultou em um total de 35 publicações. Foram selecionados 5 trabalhos aderentes.

Fases da revisão sistemática	Fases da pesquisa de artigos que versam sobre a presença da educação ambiental no planejamento urbano
Definição da base de dados utilizada	Portal de Periódicos Capes
Seleção das palavras-chave	As palavras-chave utilizadas foram: “educação ambiental” + “planejamento urbano”.
Tipos de documentos	Artigos científicos publicados em português.

Critérios de exclusão	Foram excluídos trabalhos que não abordaram a presença da educação ambiental no planejamento urbano de cidades brasileiras ou na gestão das mesmas.
Seleção inicial de trabalhos	Após da leitura dos resumos e garantia do acesso íntegro aos artigos, sobraram 11 de um total de 35 publicações.
Avaliação dos trabalhos aderentes	A partir leitura dos artigos inteiros restaram 5 trabalhos que se enquadram no objetivo da revisão sistemática. Houve a investigação dos trabalhos aderentes através de um quadro onde foram reunidas as informações que incluem: autoria; ano de publicação; título do trabalho; e resumo sintetizado.

Quadro 1: Fases de desenvolvimento da revisão sistemática.

Fonte: Autoras, 2021.

3 | RESULTADOS

O crescimento das cidades nos países subdesenvolvidos ou “em desenvolvimento” ocorre através de duas frentes: uma delas é a frente abastada, que usa de seu poder para escolher onde irá morar bem como trabalhar. A segunda é a frente carente, que fixa moradia em locais próximos a oportunidades de trabalho, onde os custos de vida são conciliáveis com o seu rendimento. Ambas costumam entrar em conflito e os resultados do antagonismo de classes são as ocupações de áreas que deveriam ser preservadas e locais de risco (VILLAÇA, 2001). Como consequência dessas ocupações há a degradação das condições de vida que apontam uma crise ambiental (JACOBI, 2003).

Para que os problemas ambientais atuais sejam minimizados é necessário estimular a consciência ambiental. Essa consciência deve ser centrada no exercício da cidadania e na reformulação de valores éticos e morais, sendo orientada para o desenvolvimento sustentável (MONTEIRO, 2020). Salienta-se, aqui, que existe uma forte correlação entre educação e o saneamento ambiental, o que evidencia a relevância de práticas de educação para o desenvolvimento e qualidade de vida da população (LOPES et al., 2020).

A educação ambiental faz parte de ementas educacionais desde a década de 1970, mesmo nos casos em que privilegiava o modelo tecnicista disciplinar. Esse modelo objetivava facilitar o caminho informacional para a aprendizagem efetiva, entretanto, dificultava a integração da educação ambiental às demais áreas do ensino. A Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente (CNUMAD) foi fundamental para melhorar esse cenário: a educação ambiental passou a assumir uma postura em que as dinâmicas multidisciplinar e interdisciplinar sobre o indivíduo e o ambiente deveriam ser incorporadas à formação ambiental (LAPA et al., 2018).

Dentre as funções da educação ambiental, há a disseminação de informações a diferentes públicos. Um deles é formado por agentes públicos, como técnicos, gestores e conselheiros de meio ambiente. Além de fornecer ferramentas para gerir os recursos ambientais, a educação ambiental fortalece uma cultura de maior participação social na gestão pública (INEA, 2014). Compiani (2001) ainda salienta que a educação ambiental

é individual e coletiva, tendo a função de formar cidadãos conscientes que respeitam a autodeterminação dos povos. Além disso, ela corresponde a um ato político, baseado em valores para a transformação social (COMPIANI, 2001).

Visto a sua importância socioambiental, diversas atividades ecológicas e práticas de educação ambiental tem sido organizadas e realizadas por instituições de ensino, sendo que empresas e outros órgãos já auxiliam no processo. Consequentemente, os cidadãos são capazes de atuar com a complexidade das realidades citadinas (BONATTO et al., 2013). No contexto da disseminação de informações referentes à sustentabilidade, que buscam a geração de hábitos e opiniões a fim de interferir de forma crítica no modelo de desenvolvimento vigente, os estabelecimentos de ensino e os educadores entram na discussão como mediadores dessas reflexões (LAPA et al., 2018).

Para se ter um panorama de atividades e práticas de educação ambiental associadas ao planejamento urbano de municípios brasileiros, foram levantadas publicações científicas que versam sobre o assunto, destacando as de Farias et al. (2020), Seara, Gonçalves e Amedomar (2013), Teixeira e Martins (2020), Ottoni et al. (2011) e Brandão e Bueno (2018). A pesquisa de Farias et al. (2020), por exemplo, aborda políticas públicas de gestão ambiental em uma área urbana de Castanhal, na Amazônia. No estudo, é realizada a coleta de dados através de pesquisas bibliográficas e de entrevistas semiestruturadas, aplicadas a dois técnicos representantes da Secretaria Municipal de Meio Ambiente (SEMMA) e dois representantes da Sociedade Civil. Os autores destacam que os setores de educação ambiental e de fiscalização apresentam bastante participação na gestão ambiental. No município, foi desenvolvido o projeto “Transformando em Arte e Sustentabilidade” que atua com comunidades e escolas para proporcionar aprendizado, multiplicando ações beneficentes à sociedade e às futuras gerações.

Seara, Gonçalves e Amedomar (2013), em sua publicação, através do caráter exploratório, objetivam proporcionar maior familiaridade com o problema da destinação final dos resíduos sólidos urbanos, com apoio do levantamento bibliográfico. Quanto à cidade de Curitiba, os autores destacam o programa “Lixo que Não é Lixo”, iniciado em 1989, que compreende uma coleta seletiva que atinge praticamente 100% da cidade. Os materiais coletados são enviados para a Usina de Valorização de Rejeitos (UVR), administrada pelo Instituto Pró-Cidadania de Curitiba (IPCC). A educação ambiental é desenvolvida na UVR, havendo a sensibilização aos visitantes quanto à importância da reciclagem, onde uma educadora ambiental esclarece todas as dúvidas. No local, as crianças podem assistir a aulas que ilustram como a questão é levada a sério em Curitiba.

Na pesquisa de Teixeira e Martins (2020) é estudada a área central de Lavras, em Minas Gerais, fazendo comparações a respeito dos níveis de conforto térmico encontrados na Rua Francisco Sales (Figura 1). Os autores analisam a legislação local, através do Plano Diretor de Lavras, que conta com diretrizes pontuais para a preservação ambiental. É enfatizado que o Plano promove a educação ambiental nas escolas, com foco para a

preservação de recursos ambientais locais. Além disso, o Plano Diretor do Município prevê ações de preservação do patrimônio ambiental, que incluem o incentivo da criação de Unidade de Conservação de uso indireto no Parque Ecológico Quedas do Rio Bonito, que tem potencial como centro de pesquisa e educação ambiental. Quanto ao patrimônio natural, o PROPAR (Programa de Paisagismo e Arborização Urbana), previsto por lei, pontua a necessidade de preservação de árvores. Nesse âmbito, foi prenunciada a divulgação de cartilhas que apresentam as espécies consideradas imunes ao corte, para os alunos da rede municipal de ensino.



Figura 1: Mapa de Lavras com demarcações na Rua Francisco Sales (cor laranja) de vegetação viária (cor amarela), vegetação em espaço privado (cor rosa), vegetação de praças (cor verde) e ausência de vegetação em equipamento público (cor vermelha).

Fonte: TEIXEIRA e MARTINS, 2016, através do GOOGLE EARTH.

O estudo de Ottoni et al. (2011), por sua vez, trata da outorga do direito de uso dos recursos hídricos no Rio Grande do Norte, com o objetivo de propor estratégias de aperfeiçoamento do processo de emissão de outorga do direito de uso de água. Para a realização da pesquisa foram efetuados estudos bibliográficos e entrevistas com técnicos da Secretaria de Estado do Meio Ambiente e dos Recursos Hídricos do Rio Grande do Norte (SEMARH) e do Instituto de Gestão das Águas do Rio Grande do Norte (IGARN). Quanto à importância da educação ambiental, dois entrevistados destacam que a SEMARH vem tentando instituir uma política onde o eixo central é a campanha de estímulo à outorga, explicando quais documentos são necessários e qual é a importância desse instrumento. A ideia, portanto, é estimular as pessoas a darem entrada ao processo. Ottoni et al. (2011) destacam que, a partir a análise dos dados e informações obtidas, houve

proposição de recomendações que incluem realizar campanhas de educação ambiental para esclarecimento da importância da solicitação da outorga, considerando os grandes usuários de água e também os pequenos. Outra recomendação diz respeito à Criação de uma central de atendimento onde os usuários possam receber informações sobre seu processo.

Por fim destaca-se a pesquisa de Brandão e Bueno (2018), que aborda a acessibilidade com foco nos programas municipais de urbanização de favelas em São Paulo e Rio de Janeiro (de 1996 a 2012). Conforme os autores, houve a ampliação, no século XXI, de ações de urbanização de assentamentos precários e que envolvem a regularização fundiária em inúmeros municípios do Brasil. No estudo, é analisado o Programa Santo André Mais Igual (1998 a 2003); o Programa Guarapiranga (1995 a 2000) – ou Programa Mananciais, instituído em 2005; o Programa Favela-Bairro (1994 a 2000); e o Programa Municipal de Integração de Assentamentos Precários Informais – Morar Carioca, instituído em 2012. Conforme salientam os autores, se comparados entre si, eles assemelham-se, dentre outros aspectos, por promoverem a educação ambiental, destacando a necessidade de proteção de encostas e eliminação das áreas de risco.

4 | CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ações corretivas são necessárias na gestão urbana e no planejamento das cidades, visto o rápido crescimento demográfico e a degradação do meio ambiente (MONTEIRO, 2020). Como observado nas pesquisas levantadas, existem, no Brasil, intervenções bem-sucedidas da educação ambiental no planejamento urbano, que são fundamentais para a melhora desse cenário. Nesse âmbito, além de reeducar suas atividades, é essencial que a população esteja presente nas discussões de planejamento urbano, exigindo as melhorias fundamentais à qualidade de vida no município.

Administrações governamentais centralizadoras, todavia, tendem a evitar o diálogo aberto no planejamento de políticas públicas, que são parte importante da gestão democrática. Ainda conforme autores como Pontes e Farias (2016) políticas nacionais podem influenciar o movimento pela educação ambiental em nível estadual e municipal. Porém, na esfera municipal, ainda são verificadas dificuldades de aproximação entre os órgãos gestores municipais de meio ambiente e educação, que muitas vezes atuam de forma separada, de maneira a desconsiderar a relevância das diferentes entidades na operacionalização da educação ambiental.

As cidades brasileiras têm passado por grandes transformações em um pequeno intervalo de tempo. Neste sentido, é indispensável que se priorizem o direito à moradia digna e a salvaguarda do acesso à qualidade de vida, por meio de uma expansão democrática e não excludente. Para tanto, o planejamento urbano sustentável deve incorporar todos os setores sociais de forma a construir um compromisso entre cidadãos e governo, formando

uma aliança sincronizada de cogestão.

Deste modo, cabe exaltar a verdadeira importância da educação ambiental: a apropriação urbana. Quando a sociedade entende que também é responsável pelo espaço público como um agente atuante sobre o mesmo, desenvolve-se o sentimento de pertencimento. A identificação cultural, social e ambiental que se cria a partir disso é, sem dúvidas, uma poderosa ferramenta na construção de cidades mais humanizadas e com consciência coletiva.

REFERÊNCIAS

AQUINO, Marcos Henrique G. de; GUTIERREZ, Ruben Huamanchumo. Aspectos relevantes das normas de gestão ambiental e responsabilidade social para a tomada de decisão. In: CONGRESSO NACIONAL DE EXCELÊNCIA EM GESTÃO, 8., 2012, Rio de Janeiro. **Anais [...]** Rio de Janeiro: [S.n.], 2012. p. 1-19.

BONATTO, Inês Terezinha; MAINARDES, Delzeli; MENDES, José Mario; SILVA, Maclovio Corrêa da. Práticas de educação ambiental em espaços públicos da cidade de Curitiba PR. **Revista da Universidade Tecnológica Federal do Paraná**, Curitiba, n. 13, p. 1-13, jan. 2013.

BRANDÃO, Beatriz Helena Bueno; BUENO, Laura Machado de Mello. Intervenções de mobilidade e acessibilidade em programas de urbanização de favelas: análise em São Paulo e Rio de Janeiro de 1996 a 2012. **Arquitetura Revista**, [S.l.], v. 14, n. 2, p. 231-242, 30 dez. 2018.

COMPIANI, Maurício. Contribuição para reflexões sobre o panorama da Educação Ambiental no ensino formal. In: VIANNA, Lucila Pinsard; MUHRINGUER, Sonia Marina. **Panorama da Educação Ambiental no Ensino Fundamental**. Brasília: MEC, 2001. p. 43-48.

FARIAS, Danielle de Lima; ROSÁRIO, Karla Karoline Leite do; MORAIS, Mateus Souza; BRITO, Fábio Sergio Lima; COSTA, Carlos Eduardo Aguiar de Souza. Políticas públicas de gestão ambiental em uma área urbana da Amazônia: da teoria à prática. **Holos**, Mossoró, v. 8, p. 1-14, 31 dez. 2020.

HJORT, Larissa Cristina; PUJARRA, Samaila; MORETTO, Yara. Aspectos da gestão ambiental pública e privada: análise e comparação. **Ciência, Tecnologia e Ambiente**, Araras, v. 3, n. 1, p. 73-81, set. 2016.

INEA - Instituto Estadual do Ambiente. **Educação Ambiental: conceitos e práticas na gestão ambiental pública**. Rio de Janeiro: [S.n.], 2014. 52 p.

JACOBI, Pedro. Educação ambiental, cidadania e sustentabilidade. **Cadernos de Pesquisa**, [S.l.], n. 118, p. 189-206, mar. 2003.

LAPA, Tomás de Albuquerque; REIS, *Josimar Vieira dos*; SILVA, *Fabrcio Martins*; TRAJANO; *Rubens Felipe de Paula*; SÁ, *Cecília Sampaio*; CORREIA, *Ícaro dos Santos Barros*. Planejamento Urbano e Educação Ambiental: caminhos e perspectivas para o desenvolvimento sustentável nas cidades. **Revista Nacional de Gerenciamento de Cidades**, Tupã, v. 6, n. 41, p. 120-131, jan. 2018.

LOPES, Elfany Reis do Nascimento; SOUZA, José Carlos de; ALBUQUERQUE FILHO, José Luiz; LOURENÇO, Roberto Wagner. Gestão de bacias hidrográficas na perspectiva espacial e socioambiental. **Economía Sociedad y Territorio**, [S.l.], p. 1-23, dez. 2019.

MONTEIRO, Adriana Roseno. Educação ambiental: um itinerário para a preservação do meio ambiente e a qualidade de vida nas cidades. **Revista de Direito da Cidade**, Rio de Janeiro, v. 12, n. 1, p. 830-850, 27 abr. 2020.

OTTONI, Bianca Máira de Paiva; COUCEIRO, Sheyla Regina Marques; CASTRO, Vera Lúcia Lopes de; PEREIRA, Roberto. A outorga do direito de uso dos recursos hídricos no Rio Grande do Norte. **Holos**, Mossoró, v. 1, p. 57-71, 5 mar. 2011.

PONTES, Lana Glayce Dias Ferreira; FARIAS, Andre Luis Assunção de. O desafio da gestão ambiental municipal: o caso do programa de educação ambiental de Belém. **REMEA: Revista Eletrônica do Mestrado em Educação Ambiental**, Rio Grande, v. 33, n. 3, p. 302-319, dez. 2016.

SEARA, Ana Karolina Tanaka; GONÇALVES, Marilson Alves; AMEDOMAR, André de Azevedo. A destinação final dos resíduos sólidos urbanos: alternativas para a cidade de São Paulo através de casos de sucesso. **Future Studies Research Journal: Trends and Strategies**, [S.l.], v. 5, n. 1, p. 96-129, 14 jun. 2013.

TEIXEIRA, Amanda Burgarelli; MARTINS, Mateus de Carvalho. A importância das árvores na cidade de Lavras, Minas Gerais, Brasil: perspectivas de conforto térmico-visual e pertencimento afetivo urbano. **Revista Metropolitana de Sustentabilidade**, São Paulo, v. 10, n. 1, p. 101-122, jan. 2020.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel/ FAPESP/ Lincoln Institute, 2001.

CAPÍTULO 4

IMPLEMENTACION DE INDICADORES PARA EL ESTUDIO DEL SISTEMA DE GESTION DE RESIDUOS SOLIDOS DE LA MUNICIPALIDAD DE ILO

Data de aceite: 02/09/2021

Data de submissão: 28/07/2021

Marco Alexis Vera Zúñiga

Universidad Nacional del Altiplano
Puno - Perú

<https://orcid.org/0000-0002-2014-2845>

Maryluz Cuentas Toledo

Universidad Nacional Micaela Bastidas de
Apurímac
Abancay - Perú

<https://orcid.org/0000-0003-2001-2642>

Osmar Cuentas Toledo

Universidad Nacional de Moquegua
Moquegua - Perú

<https://orcid.org/0000-0003-3612-1309>

RESUMEN: Tomando como referencia los indicadores para el gerenciamiento del servicio de limpieza pública, se pretende establecer una comparación de indicadores que se tienen para la gestión de residuos sólidos en la Municipalidad Provincial de Ilo, con los promedios establecidos para América Latina y El Caribe. En tal sentido, la metodología propuesta, está planteada con la finalidad de determinar el nivel de gerenciamiento de residuos sólidos, a partir del estudio de la estructura de actividades y operaciones, inmersos en el sistema de gestión. Para lo cual se estableció la similitud y diferencia de valores de cada indicador, entre la media establecida para América Latina y el Caribe, y el gerenciamiento de la gestión de residuos sólidos en la Municipalidad Provincial

de Ilo. Logrando establecer que, el sistema de gestión de residuos sólidos de la Municipalidad Provincial de Ilo, se encuentra por debajo de los promedios establecidos para América Latina y El Caribe, a excepción de los indicadores del barrido de calles.

PALABRAS CLAVE: gestión, limpieza pública, personal, presupuesto y residuos sólidos

IMPLEMENTATION OF INDICATORS FOR THE STUDY OF THE SOLID WASTE MANAGEMENT SYSTEM OF THE MUNICIPALITY OF ILO

ABSTRACT: Taking as a reference the indicators for the management of the public cleaning service, it is intended to establish a comparison of indicators that exist for the management of solid waste in the Provincial Municipality of Ilo, with the averages established for Latin America and the Caribbean. In this sense, the proposed methodology is proposed with the purpose of determining the level of solid waste management, based on the study of the structure of activities and operations, immersed in the management system. For which the similarity and difference of values of each indicator was established, between the average established for Latin America and the Caribbean, and the management of solid waste management in the Provincial Municipality of Ilo. Managing to establish that the solid waste management system of the Provincial Municipality of Ilo is below the averages established for Latin America and the Caribbean, with the exception of the street sweeping indicators.

KEYWORDS: management, public cleaning, personal, budget and solid waste

1 | INTRODUCCION

La sociedad urbana se define como la deposición de materiales sobre la superficie de la ciudad, su origen puede ser muy variado, al igual que sus características (ZAFRA, 2009), generando modificaciones y alterando significativamente el paisaje urbano (BONAMETTI, DA SILVA, *et al.*, 2016)

Con la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo, celebrada en junio de 1992 en Rio de Janeiro, Brasil, se reinician las conferencias mundiales destinadas a analizar problemas que conlleva el proceso de desarrollo de las sociedades (CEPAL/PNUMA/ORPLAC., 2002); sin embargo, con la llegada del nuevo milenio, nuestra región de América Latina y el Caribe continúa enfrentando grandes retos de desarrollo y deterioro del medio ambiente (RODRIGUEZ, 2002); siendo el desarrollo económico y de la sociedad de consumo, los principales causantes de la producción de residuos sólidos de una ciudad (ZAFRA, 2009), inciden hacia una crisis ambiental por su inadecuado manejo (JIMÉNEZ, 2015).

Las ciudades con retraso tecnológico, están directamente relacionadas con el inadecuado manejo de residuos sólidos, convirtiéndose en un problema multidimensional (ROJAS, CALDERÓN e OROPEZA, 2016). En este sentido, los indicadores ambientales, permiten el análisis de sustentabilidad de la gestión de residuos sólidos municipales (GANDARÁ e PETRONA, 2013), como la cantidad y características de residuos sólidos por individuo siendo necesario para la toma de decisiones de los sistemas de gestión, considerando indicadores y características locales para un enfoque más acertado del entorno, lo que se traduciría en un diseño más eficiente de planes de gestión de residuos sólidos (VILATUÑA, VILLABA e BUENAÑO, 2012).

El realizar un plan de gestión integral de los residuos sólidos urbanos(RSU), es un reto que pocos gobiernos locales logran asumir y superar (GRAN e BERNACHE, 2016), Sin embargo, conviene subrayar que la gestión de RSU no es homogénea, generando contradicciones y desigualdades territoriales las cuales persisten en un país (ZAFRA, 2009), siendo indispensable que, funcionarios del servicio de limpieza pública conozcan las características cuantitativas y cualitativas relacionadas a la gestión de residuos sólidos (SAKURAI, 1991).

En vista que, la situación de residuos sólidos en la gran mayoría de los países, viene empeorando a consecuencia del su mal manejo y, el acelerado crecimiento de la población en áreas urbanas (LACAYO, 2008), requiere aplicar conceptos relacionados al gerenciamiento de los servicios de limpieza pública, más aún si el sistema de gestión de residuos sólidos urbanos está inmerso en un esquema jerárquico y centralizado cuyo éxito depende de las capacidades y acciones del gobierno local (GRAN e BERNACHE, 2016).

Dentro de esta realidad, la falta de planificación en la colocación de contenedores o sistemas de recolección de residuos no valorizables en áreas públicas o altas frecuencias

de recolección parecen tener un efecto negativo sobre los esfuerzos en la reducción de inversión municipal necesaria para ofrecer el servicio, además de favorecer la disposición final sobre las acciones prioritarias establecida en la Ley N°8839 (SALAZAR, 2016)

El sistema de manejo de los residuos sólidos se compone básicamente de los siguientes componentes: generación, separación, almacenamiento temporal, barrido de calles, recolección, transporte, tratamiento y disposición final (LACAYO, 2008); por lo que, (ROJAS, CALDERÓN e OROPEZA, 2016) plantea encontrar soluciones conceptuales y técnicamente adaptadas desde la perspectiva del enfoque del “Nuevo Institucionalismo”, considerando que, las capacidades de los gobiernos municipales son rebasadas por las implicaciones del manejo de miles de toneladas diarias de RSU (GRAN e BERNACHE, 2016)

Para determinar la eficiencia en la gestión de residuos sólidos por parte de la Municipalidad, se aplican indicadores como: Indicadores generales, operacionales, financieros y comerciales (PARAGUAZÚ e ROJAS, 2002). Dichos indicadores, resultan de relacionar cantidades prefijadas, las mismas que conformarían la información base, que, se obtiene del monitoreo constante de actividades que conforman el servicio de limpieza pública (CEPAL/PNUMA/ORPLAC., 2002). Es importante comentar que, los indicadores ambientales tienen que elaborarse tomando en cuenta la problemática específica de cada comunidad o territorio, de lo contrario, se corre el riesgo de desarrollar un conjunto de datos desligados del contexto local (PAREVOCHTCHIKOVA, 2013).

Los esfuerzos de los países de la región para mejorar las condiciones de vida de la población se han visto fuertemente limitados por el estado de deterioro del entorno y, en particular, por las insuficientes coberturas de saneamiento básico (ZAFRA, 2009), en consecuencia el gobierno local debe concentrarse en la gestión de residuos orgánicos e inorgánicos valorizables; teniendo en consideración que la evaluación de información confiable y a grandes escalas temporales es fundamental para lograr una gestión de residuos sólidos exitosa (SALAZAR, 2016),

2 | METODOLOGÍA

La investigación se llevó a cabo en la ciudad de Ilo, Provincia de Ilo, Perú; según su división política y administrativa la provincia cuenta con tres distritos: Ilo, Pacocha y El Algarrobal.

La metodología empleada se basó en la medición de indicadores como una herramienta que, permita evaluar el sistema de gestión de residuos sólidos municipales. En tal sentido, propuesta, establece la similitud y diferencia de valores por cada indicador identificado de la gestión municipal de Ilo, con respecto a los indicadores para el gerenciamiento del servicio de limpieza pública establecido por (PARAGUAZÚ e ROJAS, 2002).

La información recolectada se tomó de las diferentes actividades operativas que

comprende los procesos de la gestión de residuos sólidos urbanos, como son la recolección, traslado y depósito de los residuos sólidos; así mismo se procedió a la identificación de indicadores en el sistema de gerenciamiento de residuos sólidos por la Municipalidad de Ilo (Tabla 1), para lo cual se llevaron a cabo las siguientes gestiones: a) coordinación con los diferentes actores involucrados en el sistema de gestión de residuos sólidos para el distrito de Ilo; b) Obtención de información a partir del Plan Integral de Gestión Ambiental de Residuos Sólidos (PIGARS) y del estudio de caracterización, por otro lado se contó con el informe técnico económico financiero lo que, permitió evaluar y estimar la eficiencia de la gestión de residuos sólidos por parte de la Municipalidad de Ilo.

Indicadores	Alcance del indicador
Generales	1. Relación habitantes barredor, 2. Relación habitantes ayudante de recolección; 3. Relación habitantes por vehículo; 4. Generación de residuos; 5. Densidad de los residuos (vehículo de transferencia) y 6. Densidad de los residuos (en el relleno sanitario)
Operacionales	1. Cobertura del barrido de calles; 2. Consumo de bolsas; Consumo de bolsas/km; 3. Consumo de escobas y 4. Km. lineales barridos por barredor día
Servicio de recolección	1. Cobertura de recolección; 2. Toneladas por tiempo de recolección; 3. Toneladas por vehículos programados/día; 4. Toneladas por viaje; 5. Kg/km de sector; 6. Toneladas/ayudante/día. 7. Kg por total de kilómetros recorridos; 8. Ayudantes por vehículo; 9. Relación toneladas recolectadas por horas pagadas
Disposición final	Toneladas recepcionadas/h máquina

Tabla 1: Indicadores considerados en la evaluación de la gestión de residuos sólidos por la municipalidad de Ilo.

Para el desarrollo de una estructura de un Software Web, se trabajó sobre modeJS como software servidor y Express.js como estructura del servidor web. Así mismo, fue necesario desarrollar aplicativos móviles para la recolección de coordenadas GPS, y el aplicativo de localización de vehículos, para ser empleado por el público en general.

En cuanto a la implementación del módulo de monitoreo vehicular del servicio de recolección, se desarrolló, un aplicativo capaz de utilizar los recursos del móvil. Para esta investigación fue necesario el empleo de GPS, el cual, mediante la programación necesaria, poder capturar los valores que reportados por el GPS tales como la geolocalización y la velocidad del desplazamiento y, estos a su vez, ser enviados a la nube por medio de una función que requiere de datos móviles, el envío es directo hacia un dominio en específico con su respectivo puerto de comunicación.

Así mismo, el desarrollo del aplicativo de localización vehicular para el público usuario del servicio, brinda la función de obtener las coordenadas de localización vehicular del compactador mediante un mensaje de texto, en el mensaje se considera un código

de identificación y un comando para recibir el resultado de la localización, el mismo que, es recepcionado por el aplicativo de recolección de datos GPS del compactador, el cual realizará una identificación, verificación y entrega de los parámetros de geolocalización del momento como mensaje de texto de respuesta al interesado.

Si el mensaje es enviado por medio del aplicativo SCOR-MÓVIL, tendrá la funcionalidad de brindar la visualización geográfica del compactador por medio de la app Google Maps.

3 | RESULTADOS Y DISCUSION

Para el caso del estudio en particular; el equipamiento se relaciona de forma específica con la capacidad operativa para el desarrollo inherente del sistema de gestión de residuos sólidos municipales generados diariamente; motivo por el cual se realizó previamente el diagnóstico situacional de la gestión de residuos sólidos en el ámbito de intervención del proyecto. Estableciéndose que, la municipalidad distrital de Ilo, cuenta con cinco trabajadores en condición de nombrados, que ejercen la labor de supervisión de personal por contrato eventual, distribuidos por cuadrillas de 45 obreros que, se encargan de la limpieza de calles, así como, de la recolección de los residuos generados en las zonas residenciales.

En cuanto a la capacidad operativa, la Sub Gerencia de Mantenimiento y Ornato de la Municipalidad Distrital de Ilo, cuenta con tres vehículos compactadores y dos camiones para el servicio de recolección y transporte de residuos bajo la modalidad de administración directa. Asimismo, cuenta con una maestranza de mantenimiento que se encarga de los mantenimientos operativos de las unidades vehiculares.

Análisis de indicadores generales para el servicio de gestión de residuos sólidos

Sobre este punto se consideraron seis indicadores (Tabla 2), que establece de manera general el servicio de limpieza pública para la MPI-Ilo. En cuanto al personal que, desempeña las labores de barrido de calles y ayudantes en el servicio de recolección, se ha determinado que está por debajo del promedio de lo establecido por (Paraguazú & Rojas, 2002), lo que indica, un mal servicio de barrido, por otro lado, se ha constatado que los trabajadores, tienen asignados mayor kilometraje para su zona de barrido. De igual manera sucede con respecto a los trabajadores del servicio de recolección, estableciéndose que, está ligeramente por debajo de lo establecido para los indicadores del servicio de limpieza pública; indicando que las tres unidades con las que cuenta la MPI-Ilo, no permite alcanzar una mayor cobertura del servicio.

En relación a la generación per cápita de residuos sólidos y la densidad de residuos en los vehículos, son muy similares, lo que nos permite inferiría, que la ciudad de Ilo, se encuentra dentro de las características de una ciudad mediana, en la cual se pueden aplicar

los indicadores para el servicio de limpieza pública.

Indicador	Valores		Unid. Med.	Relación (1)
	MPI	CEPIS		
1. Relación habitantes barredor	1,567	2250	hab/barred.	(-)
2. Relación habitantes ayudante de recolección	2,519	3500	hab/ayudantes	(=)
3. Relación habitantes por vehículo	23,506	29000	hab/vehículo	(-)
4. Generación de residuos	0.5	0.5	kg/persona/día	(=)
5. Densidad de los residuos (vehic. de transferencia)	259.220	450.0	kg/m3	(=)
6. Densidad de los residuos (en el relleno sanitario)	-----	0.8	kg/m3	(ND)

Tabla 2: Evaluación de los indicadores generales.

Indicadores de cobertura para el servicio de barrido

El sistema de barrido de calles, se realiza únicamente en la zona urbana del distrito, cuyo proceso consiste en recolectar los residuos vertidos por la población los cuales fueron generados por diversas actividades y se realiza de manera manual utilizando coches de barrido de 100 kg. de capacidad de carga.

En la tabla 3, se puede observar que la MPI-Ilo, logra un 90% de cobertura del servicio de barrido, con respecto a las zonas de atención establecidas. Sin embargo, se ha observado que no necesariamente todas las zonas de trabajo están debidamente barridas.

En relación al consumo de bolsas, la MPI-Ilo, el cuadro comparativo muestra que la MPI-Ilo, tiene un uso excesivo tanto para el consumo de bolsas por trabajador, así como para kilómetro de barridos. Con respecto a los kilómetros barridos por barredor por día, el valor determinado (1.99 km/barredor), se encuentra por encima de lo establecido en los indicadores del servicio de limpieza pública (Paraguazú & Rojas, 2002), por lo que se infiere, no se tiene en consideración la capacidad de una persona para la realización del trabajo de barrido, en un tiempo determinado probable que, los trabajadores no logren cumplir eficientemente su trabajo.

Indicador	Valores		Unid. Med.	Relación
	MPI	CPIS		
Cobertura del barrido de calles	90	85%	%	(+)
Consumo de bolsas	40	8	Bolsas/barredor/día	(+)
Consumo de bolsas/kilometro	20	6	Bolsas/km barrido	(+)
Consumo de escobas	0,01	0,03	Escobas/km barrido	(+)
Km. lineales barridos por barredor día	1.99	1.45	km. Barridos/barredor/día	(=)

Tabla 3: Evaluación de indicadores de barrido.

Indicadores de cobertura para el servicio de recolección

En la comparación de indicadores correspondientes al servicio de recolección (Tabla 4), se estableció que, de los nueve indicadores evaluados, cinco de ellos están por debajo del rango promedio (cobertura, Toneladas por vehículo programados/día, Toneladas por viaje, toneladas/ayudante/día y kilogramos por total de kilómetros recorridos, establecido por CEPIS (Paraguazú & Rojas, 2002). En dos indicadores (cobertura de recolección y ayudantes por vehículos), se encontraron valores similares a los reportados por CEPIS, en cambio para los indicadores Toneladas por tiempo de recolección y Relación de toneladas recolectadas por horas pagadas, los valores encontrados están por encima de los reportado por CEPIS.

Cabe mencionar, que estos resultados, podrían estar influenciados por las características urbanas de la ciudad de Ilo y por un sistema de ruteo para la recolección de residuos sólidos obsoleto, (más de 15 años de antigüedad), teniendo en cuenta que en los últimos 10 años se logró un incremento en áreas urbanas, como consecuencia del crecimiento económico que atrevo el Perú., zonas urbanas que no se han incorporado a la ruta de recolección de residuos sólidos.

Indicador	Valores		Unid. Med.	Relación
	MPI	CPIS		
1. Cobertura de recolección	80%	90%	%	(-)
2. Toneladas por tiempo de recolección	6.4	2.4	t/tiempo total de recolección	(+)
3. Toneladas por vehículos programados/día	8	28	t/vehículos programados/día	(-)
4. Toneladas por viaje	4	6.5	t/viaje	(-)
5. Kg/kilómetros de sector		550		
6. Toneladas/ayudante/día	2.7	4.5	t/ayudante/día	(-)

7. Kilogramos por total de kilómetros recorridos	211	125	kg/km total recorrido	(-)
8. Ayudantes por vehículo	3	3	Ayudantes/vehículos programados/día	(=)
9. Relación toneladas recolectadas por horas pagadas	0.571	0.3	t/h pagadas	(+)

Tabla 4: Evaluación de indicadores para el servicio de recolección.

Análisis de indicadores de disposición final de residuos sólidos y costo del servicio de limpieza pública

La disposición final es la última etapa operacional del servicio de limpieza pública. La modalidad de botaderos de basura es la práctica de disposición final que se da en el distrito de Ilo; debido a que no se realiza la separación ni tratamiento alguno de los residuos sólidos, razón por la cual no se registra información.

Partimos de la premisa que, no se tiene un relleno sanitario, sino, un botadero municipal que, durante los últimos 15 años se viene disponiendo los residuos de manera inadecuada. Motivo por el cual establecer valores aproximados no sería lo más conveniente para realizar las comparaciones con los indicadores gerenciales establecidos por (Paraguazú & Rojas, 2002). Por otro lado, la municipalidad no cuenta con una balanza electrónica digital para pesos mayores a una tonelada.

Análisis de indicadores costos del servicio de limpieza pública

Según la recopilación de información correspondiente al costo del servicio de limpieza pública, la municipalidad provincial de Ilo, no cuenta con información referente a los indicadores económicos financieros y comerciales establecidos por (Paraguazú & Rojas, 2002), por lo que no se ha realizado la comparación de indicadores tal como se hizo para los indicadores generales y de operación del servicio de limpieza pública.

Sin embargo, se ha podido apreciar que la situación económica financiera con respecto al servicio de limpieza pública de la municipalidad provincial de Ilo, es muy semejante a lo reportado por Acurio, Rossin, Teixeira, & Zepeda (1997), quien establece que, las municipalidades de la Región Sudamericana (América latina y el caribe), no han logrado identificar los beneficios económicos que traen consigo el adecuado manejo de los residuos sólidos que, al no poder cuantificarlos, las evaluaciones se reducen a la estructura de costos del servicio de limpieza, tal como es el caso de la municipalidad provincial de Ilo.

En cuanto al financiamiento, el 100% de los recursos es aportado por la municipalidad provincial de Ilo, tal como sucede en los municipios de América latina y el Caribe (Acurio *et al.*, 1997).

De igual manera, la situación para el cobro de tasas y tarifas del servicio de limpieza pública, obediendo este indicador más a situaciones políticas y por la dificultad de la cobranza, la falta de honrar sus compromisos por parte de los usuarios, lo que conduce a

una inadecuada gestión del servicio de limpieza pública. Bajo esta problemática, se presenta los resultados del estudio de la estructura de costos de servicios públicos de la municipalidad provincial de Ilo, principalmente relacionado con los costos del servicio de limpieza pública.

Modernización del sistema de gestión de residuos sólidos

Se elaboró un software denominado SCOR V1.0 el cual permite optimizar los planes de ruta establecidos, gracias al algoritmo **DIJKSTRA**. El software SCOR V1.0, es un aplicativo para optimizar del sistema de recolección de residuos sólidos, permitiendo, estimar la cantidad de recursos mínimos necesarios en combustible y personal para la ejecución del plan de rutas en la recolección de residuos, durante todo el trayecto. Asimismo, se establecieron parámetros en forma de barrera, sobre el plan de rutas, generadas mediante el software SCOR haciendo uso la API de Google Maps (Interfaz de Programación de Aplicaciones por sus siglas en inglés, es un conjunto de normas que permiten a 2 sistemas diferentes entenderse), para determinar si el vehículo sigue de forma correcta su trayecto designado. En caso que el vehículo salga de la ruta planificada, el sistema envía una alerta a la estación de control y genera un registro en el momento que se infringió, de esta forma logramos tener un mejor control para efectuar el cumplimiento del plan de rutas.

4 | CONCLUSIONES

Los resultados encontrados para los indicadores estudiados, nos muestra que:

- a) En lo que corresponde a los indicadores operacionales, la relación hab./barredor, los valores encontrados de 1500 hab/barredor, se encuentra por debajo del promedio latinoamericano (2500); de igual manera para el caso de relación de habitantes por vehículo, estamos por debajo tenemos valores de 23506 hab./vehículo, frente al promedio latinoamericano de 29000; para la generación per cápita de residuos se encuentra dentro del promedio latinoamericano que es de 0.5 kg/hab/día. Para cobertura del servicio se obtienen valores de 90 % del servicio de barrido de calles, que está por encima del promedio latinoamericano, finalmente la longitud en kilómetros de barrido (1.99 km) la municipalidad está por encima del promedio latinoamericano.
- b) En cuanto a la disposición final de los residuos sólidos, la Municipalidad Provincial de Ilo, cuenta con un botadero en donde se depositan los residuos a la intemperie, aplicándose ligeramente un soterrado, en cuanto a la cantidad de residuos sólidos que se depositan en el botadero, no se tiene información por no contar con una balanza electrónica de alto tonelaje.
- d). Sobre los indicadores de costo del servicio de limpieza pública, la municipalidad cuenta con informes anuales de actualización, sin embargo, estos no están de acuerdo al formato que emana el Ministerio del Medio Ambiente, por lo tanto, no se tiene exactamente los costos reales del servicio de limpieza pública. Cabe menciona que el costo establecido para el año fiscal 2017 fue de S/. 953 609.19 soles.

REFERÊNCIAS

BONAMETTI, T. et al. Construcción de indicadores de sostenibilidad en la dimensión de salud para la gestión de residuos sólidos. **Revista Latino-americana de Enfermagem**. Vol. 24, 2016.

CEPAL/PNUMA/ORPLAC. **La sostenibilidad del desarrollo en América Latina y el Caribe: desafíos y oportunidades**. México. 2002.

GANDARÁ, M.; PETRONA, E. Indicadores ambientales para la gestión de residuos sólidos domiciliarios en Rosario, Argentina. **DELOS: Desarrollo sostenible**. 16(6), 2013.

GRAN, J.; BERNACHE, G. Gestión de residuos sólidos urbanos, capacidades del gobierno municipal y derechos ambientales. **Sociedad y Ambiente**. Vol. 1, N° 9, p. 73-101, 2016.

JIMÉNEZ, N. La gestión integral de residuos sólidos urbanos en México: entre la intención y la realidad. **Letras Verdes**. N°17, p. 29-56, 2015.

LACAYO, M. **Manejo de residuos urbanos**. Managua, Nicaragua. 2008.

PARAGUAZÚ, F.; ROJAS, C. **Indicadores para el gerenciamiento del servicio de limpieza pública**. Lima, Perú. 2002.

PAREVOCHTCHIKOVA, M. La evaluación del impacto ambiental y la importancia de los indicadores ambientales. **Gestión y política pública**. Vol. XXII. N° 2, p. 283-312, 2013.

RODRIGUEZ, M. **Gestión ambiental en América Latina y el Caribe: Evolución**. [S.l.]. 2002.

ROJAS, L.; CALDERÓN, J.; OROPEZA, N. Diagnóstico de la gestión de residuos sólidos (RSU) en la ciudad de Bacalar, Quintana Roo mediante el enfoque del nuevo institucionalismo. **Quivera**. vol. 18 núm. 1, p. 75-87, 2016.

SAKURAI, K. **Indicadores para el gerenciamiento de servicios de aseo urbano**. Lima, Perú. 1991.

SALAZAR, E. Evaluación de la generación de residuos sólidos ordinarios del cantón de Belén en el período 2005-2015. **Cuadernos de Investigación**. Vol. 8(2), p. 241-247, 2016.

VILATUÑA, E.; VILLABA, F.; BUENAÑO, X. **Ventajas del manejo integral de los residuos sólidos en el cantón Rumiñahui**. Sangolquí, Ecuador. 2012.

ZAFRA, C. Metodología de diseño para la recogida de residuos urbanos mediante factores punta de generación: sistemas de caja fja (SCF). **Revista de Ingeniería de Investigación** vol. 29 N° 2., p. 119-126, 2009.

A INFLUÊNCIA DOS MIGRANTES NA FORMAÇÃO URBANA DE SALVADOR

Data de aceite: 02/09/2021

Roberto Pereira de Souza Filho

Liamara Xavier Sena

RESUMO: A história do Brasil foi marcada por intensos movimentos migratórios desde o seu surgimento. Evidentemente, a depender do volume do fluxo migratório em questão e das dinâmicas envolvendo a ocupação territorial, o espaço urbano será influenciado em intensidades distintas. Nessa perspectiva, esse artigo de caráter descritivo-explicativo se dedica a analisar a influência dos migrantes (de outras nacionalidades) na formação urbana da cidade do Salvador. Assim, serão apresentadas algumas noções gerais, por meio de uma breve recapitulação de conceitos importantes e obras relevantes para a temática, de modo a facilitar a compreensão do conteúdo, além do mapeamento dos principais fluxos migratórios (mais relevantes para a discussão traçada). Serão, ainda, apontadas as alterações que ocorreram no espaço decorrentes desses fluxos, além da apresentação de dados para definir se a realidade urbana atual realmente pode ser relacionada a esses processos, através do levantamento dos IDH da população por bairros – além, evidentemente, do levantamento bibliográfico que guiará a análise. Por fim, foi possível concluir que a falta de planejamento estratégico de longo prazo acabou deixando

a formação urbana da cidade a mercê dos interesses dos grupos de pressão, culminando numa cidade cheia de disparidades entre suas regiões e no favorecimento de uma elite constituída e, por muito tempo, inquestionável.

PALAVRAS - CHAVE: Cidade. Migração. Salvador.

THE INFLUENCY OF EMIGRANTS ON THE URBAN FORMATION OF SALVADOR

ABSTRACT: Brazil's history has been marked by intense migratory movements since its emergence. Evidently, depending on the volume of the migratory flow in question and the dynamics involving territorial occupation, it is possible that the urban space will be influenced in many different ways. In this perspective, this descriptive and explanatory article is dedicated to analyze the influence of migrants (of other nationalities) in the urban form of the city of Salvador. Thus, some general notions will be presented, carried out by means of a brief review of important concepts and works relevant to the theme, in order to facilitate the understanding of the content, in addition to the mapping of the main migratory flows (most relevant to the outlined discussion). It will also be pointed out the changes that occurred in space resulting from these flows, in addition to the presentation of data to define whether the current urban reality can really be related to these processes, by surveying the population profile by neighborhood. Finally, it is possible to conclude that the lack of long-term strategic planning ended up leaving the urban form of the city at the mercy of the interests of pressure groups, culminating

in a city full of disparities between its regions and favoring a constituted elite and, for a good while, unquestionable.

KEYWORDS: City. Migration. Salvador.

1 | INTRODUÇÃO

A formação urbana de qualquer cidade está sujeita a um processo histórico cujos fluxos migratórios desempenham um dos papéis de destaque (Matos, 2012). Não apenas devido ao contingente populacional, uma vez que fatores como cultura, renda da população e atividades econômicas também são de extrema importância para determinar a disposição do espaço de qualquer cidade.

Quase toda a história brasileira está envolvida em processos migratórios mais ou menos expressivos, do início da colonização por Portugal até a atualidade. Evidentemente, as diversas culturas abarcadas em todo o território nacional deram origem a espaços com características próprias, resultado da interação entre povos e das dinâmicas de poder estabelecidas. Essa relação entre migração e formação urbana foi fortemente presente em praticamente todo o continente americano, de norte a sul - uma vez que grande parte do processo de ocupação se iniciou por conta da colonização europeia, motivada pelas Grandes Navegações. Entretanto, o foco do presente trabalho será a conexão no que diz respeito à Salvador, destacando os principais fluxos migratórios da história da cidade.

A natureza desse fluxo, por sua vez, pode ser interna (no caso de ocorrer dentro das fronteiras do país, como é o caso de migrações entre a Bahia e São Paulo, por exemplo) ou externa (quando o deslocamento ultrapassa as fronteiras nacionais, representando uma migração para um país distinto do de origem), sendo essa distinção fundamental para que o presente artigo atinja seu objetivo: evidenciar a influência dos migrantes externos na formação urbana de Salvador.

Para isso, será necessário não apenas o esclarecimento de alguns conceitos básicos, como também um breve apanhado histórico dos fluxos migratórios mais relevantes em Salvador e suas influências na formação urbana da cidade, além da apresentação de indicadores para verificar se essa influência ainda pode ser observada nos dias atuais.

Dessa maneira, o presente artigo toma como principais referenciais teóricos o trabalho de Ralfo Matos intitulado de Migração e Urbanização do Brasil, além de fazer um apanhado de trabalhos que remontem a história de migratória e urbana de Salvador, como pode ser visto em Vasconcelos (2006) e Sampaio (2009).

Nesse sentido, a organização das informações foi feita de maneira a apresentar inicialmente o devido referencial teórico (com conceitos e informações importantes para a compreensão do texto), seguido da identificação dos principais fluxos teóricos presentes ao longo desde a fundação de Salvador e das marcas que eles deixaram na cidade. Dessa maneira, após traçar um breve perfil dos bairros com a ajuda de dados que revelam o

Índice de Desenvolvimento Humano das diferentes localidades do município de Salvador, o trabalho se encaminha para as considerações finais.

2 | DESENVOLVIMENTO

2.1 Referencial teórico

Compreender a economia regional é essencial para entender as dinâmicas que deram origem a diversos processos dentro da formação urbana de uma cidade. Souza (1981) define esse ramo, ao remontar aos escritos de Dubey, como:

“A Economia Regional compreende o estudo da diferenciação espacial, das inter-relações entre as áreas dentro de um sistema nacional de regiões, enfrentando um universo de recursos escassos, desigualmente distribuídos no espaço e imperfeitamente móveis (cfe. Dubey, 1977)” (Souza, 1981, p. 71.)

Assim, a Economia regional é marcada por ter como objeto elementos voltados para a compreensão do processo de desenvolvimento em diversas regiões, de modo a entender como se dão as disparidades entre desenvolvimentos de regiões e compreender como potencializar isso para diminuir a assimetria em relação ao desenvolvimento socioeconômico e inter regiões.

Outro conceito muito importante de ser trabalhado é o conceito de espaço, o qual só foi incorporado na análise regional num segundo momento, vez que o tradicional modelo neoclássico tornava imperativo a simplificação máxima da realidade para funcionar, implicando na desconsideração da importância do espaço e suas consequências (diferentes constituições, opções de transporte, distância, etc) (Souza, 1981). Questionamentos posteriores de autores como Boudeville¹ e Milton Santos² colocaram esse entendimento em cheque e apontaram para a presença do espaço como elemento estrutural, dando início ao que veio a ser conhecido como Economia Regional.

Se o assunto é formação urbana, se faz fundamental delimitar quais são as áreas de análise, uma vez que ainda que o foco seja uma cidade, existem divisões econômico-sociais dentro dela. Além disso, a compreensão do espaço enquanto algo em constante transformação que está sujeito a transformações de acordo com elementos como a passagem do tempo e as dinâmicas de poder, se tornam imperativos para justificar os recortes realizados no presente artigo, além de prover sustentação teórica para as inferências que decorrem deles.

Esse espaço, objeto da Economia Regional, não é um conceito completamente aberto, se referindo ao espaço no qual as atividades econômicas ocorrem. Obviamente, existem distinções majoritárias como espaço urbano e rural, sendo o segundo marcado pela baixa concentração populacional e enfoque em atividades econômicas do setor primário e

¹ Quando trabalha a ideia de espaço econômico (Souza, 1981);

² Quando atrela os objetos e ações como partes importantes que integram a definição de espaço (Santos, 2002);

o primeiro pela alta densidade demográfica e enfoque de atividades do setor secundário e de serviços.

Andrade e Brandão (2009, p 13) definem espaço urbano como “uma síntese das ações do homem acumuladas, ao longo do tempo, a partir de suas expressões concretas, marcando nas formas das cidades, estilos, tendências, perspectivas e dinâmicas de períodos passados”. Entretanto, ao compreender o espaço urbano dessa maneira, dois elementos ganham bastante destaque para entender sua formação: o tempo e as dinâmicas de poder.

A passagem do tempo gera alterações diretas resultantes da modernização gradual do espaço, que em larga escala pode ser vista pela atualização de sistemas de transporte urbano, por exemplo. Entretanto, limitar o valor da passagem do tempo ao processo de modernização se constitui em erro crasso de qualquer análise (Matos, 2012), vez que também comporta, principalmente em centros urbanos como Salvador, o elemento do aumento populacional.

Ao passo em que o aumento populacional pode ser observado em escala mundial (ainda que regionalmente haja exceções), regionalmente pode-se destacar as três principais motivações para que ele ocorra: maior natalidade, maior expectativa de vida e fluxos migratórios.

Obviamente, se as unidades familiares têm uma média alta de filhos, a tendência é que, a longo prazo, a população total do município em questão cresça. Ainda que fatores como mortalidade infantil tenham peso, a taxa de natalidade de uma região, cidade, estado ou país está extremamente ligada não apenas à cultura do povo, como também ao nível de desenvolvimento socioeconômico da localidade, vez que a difusão de métodos contraceptivos e o planejamento familiar, dependem justamente de fatores como educação e saúde, principalmente no que diz respeito a populações mais vulneráveis.

Tendo isso em vista, o avanço da medicina moderna também vem gerando diversas alterações na dinâmica da sociedade, dentre elas o aumento da expectativa de vida é o principal responsável que convivem simultaneamente. Sem dúvidas, também se constitui em fator de extrema importância para o crescimento populacional, sendo possível correlacionar, por exemplo, ambos os índices. Como é possível ver a seguir, para fins comparativos, a tabela 1 engloba todas as capitais do Brasil e apresenta os respectivos índices de esperança de vida ao nascer e a população total das cidades, nos anos referentes aos censos demográficos promovidos pelo IBGE.

Capitais Brasileiras	Esperança de vida ao nascer - 1991	Esperança de vida ao nascer - 2000	Esperança de vida ao nascer - 2010	População total - 1991	População total - 2000	População total - 2010
Aracaju	63,33	68,72	74,36	402.341	461.534	571.149
Belém	67,62	70,5	74,33	1.084.996	1.280.614	1.393.399
Belo Horizonte	68,64	72,03	76,37	2.019.121	2.238.514	2.375.151
Boa Vista	64,27	68,47	73,95	122.330	200.568	284.313
Brasília	68,87	73,86	77,35	1.601.094	2.051.146	2.570.160
Campo Grande	68,04	70,43	75,62	526.126	663.621	786.797
Cuiabá	67,47	70,67	75,01	402.813	483.346	551.098
Curitiba	68,7	72,75	76,3	1.315.035	1.587.315	1.751.907
Florianópolis	71,25	74,35	77,35	258.544	342.695	421.240
Fortaleza	65,95	69,63	74,41	1.764.892	2.135.544	2.452.185
Goiânia	68,06	72,73	75,28	922.100	1.096.077	1.302.001
João Pessoa	64,6	68,22	74,89	497.600	597.934	723.515
Macapá	66,39	70,21	74,19	166.968	283.308	398.204
Maceió	60,65	65,03	72,94	629.041	797.759	932.748
Manaus	65,87	68,6	74,54	1.011.501	1.405.835	1.802.014
Natal	66,59	70,11	75,08	606.757	710.669	803.739
Palmas	64,61	70,71	74,61	23.829	137.355	228.332
Porto Alegre	69,87	73,65	76,42	1.251.898	1.360.590	1.409.351
Porto Velho	62,99	67,22	74,14	271.441	334.661	428.527
Recife	65,57	68,62	74,5	1.310.259	1.422.905	1.537.704
Rio Branco	66,02	68,43	72,85	184.771	253.491	336.038
Rio de Janeiro	67,85	70,26	75,69	5.480.768	5.857.904	6.320.446
Salvador	65,73	69,64	75,1	2.077.108	2.443.480	2.675.656
São Luís	65,18	69,19	73,76	691.596	857.387	1.014.837
São Paulo	69,51	72,75	76,3	9.652.391	10.437.203	11.253.503
Teresina	67,45	69,06	74,22	590.568	707.994	814.230
Vitória	67,87	70,74	76,28	258.977	292.944	327.801

Figura 1 - Relação da população total e da esperança de vida ao nascer das capitais brasileiras e Distrito Federal

Fonte: Elaboração própria. Dados do Atlas de Desenvolvimento Humano no Brasil.

O recorte das capitais foi realizado porque a dinâmica pode sofrer variações a depender da localidade ser um centro urbano ou não. Assim, tendo em vista que o objeto do presente estudo é Salvador, foram selecionadas cidades com perfis semelhantes. Uma breve análise da tabela torna evidente que em todos os casos, de um censo para outro, o aumento populacional estava acompanhado do aumento da expectativa de vida ao nascer.

O terceiro ponto, que será trabalhado durante o artigo inteiro, são os fluxos migratórios. Toda vez que há um deslocamento substancial de pessoas entre regiões distintas (migração e emigração), fluxos migratórios podem ser identificados. Apesar de poderem ocorrer dentro de regiões de um mesmo país, o enfoque aqui será nos que ocorrem entre diferentes nações (motivados desde a busca para ter melhores condições de vida, até perigo iminente à vida do migrante em seu país de origem, por exemplo). Dessa forma, ainda que acompanhe os dois casos anteriores ao aumentar a densidade populacional e, conseqüentemente, pressionar pela eventual atualização da estrutura urbana para comportar o aumento da demanda, fluxos migratórios possuem outro fator de

extrema importância quando se fala em formação urbana: a cultura.

A cultura de um povo pode ser expressada por costumes, mas, numa cidade, geralmente também é possível observá-la através do próprio estilo arquitetônico da região. Regiões urbanas que foram acumulando diferentes fluxos migratórios ao longo de sua história, como Salvador, tendem guardarem marcas perceptíveis em sua estrutura urbana, seja na disposição do sistema de transporte, no estilo arquitetônico de determinado conjunto ou na valoração em determinadas regiões, como será demonstrado ao longo do texto. Nessa perspectiva, fluxos migratórios externos têm a potencialidade de criar novos grupos de pressão³ na região de destino, alterando as dinâmicas de poder local e, conseqüentemente, alterando a cidade fisicamente.

A partir de tudo o que fora apresentado, se torna mais fácil compreender de que forma os fluxos migratórios influenciaram a formação urbana de Salvador. A primeira tarefa, todavia, é definir quais foram os principais fluxos migratórios vivenciados por Salvador.

Desde sua fundação, a atual capital baiana é o destino de muitos fluxos migratórios que ganharam força no Brasil. O mais longo e intenso foi o que se originava no continente africano, devido ao longo processo de escravização que ocorreu e a utilização em larga escala desse tipo de mão de obra no país. Com as invasões estrangeiras no território português da América Latina, Portugal também se viu compelido a estimular a ocupação do território para consolidar a colonização e garantir frutos futuros da então metrópole. Outros fluxos migratórios mais pontuais também merecem bastante destaque, como os originados de países europeus como a Inglaterra, Alemanha, França e Espanha, ainda que tenha tido natureza mais pontual.

2.2 Principais fluxos migratórios externos com destino a Salvador

Andrade e Brandão (2009), em trabalho intitulado de Geografia de Salvador, remontam desde a colonização até a primeira década do século XXI as principais transformações urbanas vivenciadas pela cidade de Salvador, abordando também suas respectivas motivações. É com essa perspectiva que esses autores destacam 5 fluxos migratórios que tiveram impacto extremamente relevante na formação urbana da cidade, cujas origens são: Portugal, Inglaterra, Alemanha, França, países do continente africano e Espanha. Existem ainda, outros processos migratórios como o italiano, por exemplo - mas, por conta do recorte, não farão parte dessa breve análise.

Os portugueses, devido à histórica relação colonial entre Portugal e Brasil, foram os grandes protagonistas de dois grandes fluxos migratórios envolvendo a cidade do Salvador: a migração inicial no momento em que a cidade foi fundada (o maior deles) e a chegada da família real.

³ Grupos de pressão são genericamente definidos pela ciência política como grupos de pessoas que possuem interesses em comum que, de forma coordenada, pressionam agentes governamentais para que seus interesses sejam atendidos. Ainda que não seja uma prática aberta, a formação de grupos de pressão é natural, para potencializar a urgência de demandas de determinados segmentos da população (Bonavides, 2001).

Salvador foi fundada para cumprir duas grandes (e necessárias) funções: sedimentar a ocupação da então América portuguesa, vez que a tentativa anterior por meio das capitânicas hereditárias havia falhado, e a proteção do território a possíveis invasores - como os espanhóis, que ocuparam quase todo o resto da América Latina. Andrade e Brandão (2009) destacam ainda a própria planta utilizada para fundar a cidade em cima de uma falha tectônica: ponto estratégico para observar a baía, águas serenas o suficiente para a presença de um porto e muros que facilitava a defesa em casos, por exemplo, de ataques surpresa dos povos indígenas que se refugiavam dos portugueses mais no interior de florestas.



Figura 2 - Reconstituição da planta original de Salvador, trazida por Tomé de Souza em 1549

Fonte: SAMPAIO (1949), p 148.

Com uma estrutura administrativa bem consolidada e incentivos da Coroa Portuguesa, Salvador passou a atrair a atenção de alguns portugueses e se tornou o destino de famílias que procuravam se consolidar no novo território. Ainda que a estrutura urbana ainda estivesse muito aquém das cidades portuguesas, havia em Salvador a oportunidade de formar uma nova estrutura social, fator que também fortaleceu esse primeiro fluxo migratório (Andrade e Brandão, 2009).

Num segundo momento, a primeira capital do Brasil também ganha força na função

portuária, se tornando o grande centro comercial brasileiro. Com o acúmulo de tantas funções de extrema importância para o funcionamento da então colônia, Salvador se consolida como um forte destino de migração portuguesa. Ainda que mais intenso durante esse período, o fluxo migratório português com destino à atual capital baiana foi constante durante muito tempo

Entretanto, com o fim do ciclo do açúcar e o início do ciclo do ouro (início do século XVIII), as atenções se voltaram para o interior do Brasil (destaque para a cidade do Rio de Janeiro, que se tornou o novo centro administrativo da colônia e para a região de Minas Gerais, batizada justamente pelas enormes reservas de metais preciosos como o ouro). Nesse período, Salvador perdeu força enquanto destino de fluxos migratórios, pois a verdadeira oportunidade de enriquecer estaria mais no interior, onde se localizavam as enormes reservas.

A cidade do Salvador só foi receber outra leva de migrantes com a chegada da família real em 1808. Contextualizando historicamente, em janeiro de 1808 D. João, regente de Portugal, chega no porto de Salvador acompanhado da família real e de boa parte da corte portuguesa. Evadindo de Portugal durante a invasão napoleônica, devido aos acordos firmados (e mantidos) com a Inglaterra, o governo português não poderia centralizar suas atividades no país natal, sendo necessário reformular a todo o funcionamento administrativo do Brasil para comportar tais tarefas.

Ainda que o destino final da coroa portuguesa fosse o Rio de Janeiro, Salvador foi a sede de um dos marcos mais importantes da época: a quebra do pacto colonial através da abertura dos portos.

O pacto colonial representava a necessidade da colônia manter relações comerciais única e exclusivamente com a metrópole (no caso em questão, Portugal). Se tratava de prática relativamente comum, principalmente no que se diz respeito às colônias de exploração, cujo objetivo da metrópole é explorar ao máximo os recursos naturais e as atividades econômicas da colônia de modo a potencializar seus lucros. Entretanto, com a perda do controle da metrópole e a necessidade de manter as relações comerciais com a Inglaterra, D. João não teve outra alternativa: precisou autorizar que os portos brasileiros mantivessem relações comerciais com outras nações.

Ainda com perda do status de capital, Salvador ainda era um importante entreposto comercial e toda essa alteração na dinâmica comercial do país originou um novo fluxo migratório de comerciantes (principalmente) alemães e ingleses no século XIX, que vieram atraídos pelas oportunidades comerciais da cidade portuária.

Barreto e Aras (2003) apontam para as “sucessivas crises do açúcar e as crescentes dificuldades impostas ao tráfico negreiro” como principais motivações de mudança de perfil da de Salvador. A cidade deixava de ser voltada para a exportação de açúcar e passava a se concentrar na atividade comercial, além de se constituir em um importante centro urbano da época, atraindo ingleses (desde a abertura dos portos), franceses e alemães

(principalmente após a independência do Brasil, em 1822).

Apesar da relevância de todos os fluxos supracitados, o mais volumoso e que durou mais tempo não foi nenhum deles. O tráfico negreiro perdurou do século XV até meados do século XIX e ainda que Salvador fosse apenas passagem para boa parte dos negros escravizados durante esse período, parte deles ficaram na atual capital baiana. Com o avanço do movimento abolicionista, que culminou na promulgação da Lei Áurea de 1888 (responsável por abolir a escravidão), muitos negros e mestiços obtiveram a alforria, mas com a ausência de um processo de transição que fornecesse elementos básicos para uma vida digna nesse momento, essa parcela da população baiana foi marginalizada (como ocorreu em todo o país). Desse modo, as consequências dessa negligência podem ser observadas até os dias atuais na própria formação urbana da cidade, como será explicitado na próxima seção.

Imigrantes da Espanha, por sua vez, chegaram comparativamente tarde em Salvador, vez que o fluxo só realmente ganhou força com a sobreposição entre o período de abolição da escravidão no Brasil (necessidade de mão de obra) e a manutenção da estrutura fundiária da Espanha. Esse fluxo migratório ganhou importância e destaque para a formação urbana da cidade de Salvador justamente pelo caráter predominantemente urbano e pelo volume. Conforme levantamento de estudos e dados feito pelo IBGE (2020), Salvador foi a terceira cidade do país a mais receber imigrantes espanhóis (perdendo em contingente apenas para Santos e para o Rio de Janeiro), além de se destacar das demais em relação ao movimento de entrada:

“Os espanhóis que se dirigiram para a capital baiana não participavam dos programas de imigração. Chegavam com emprego garantido, chamados por patrícios e parentes ali estabelecidos, proprietários bem-sucedidos de pequenos estabelecimentos comerciais, bares e hotéis” (IBGE, 2020)

Sendo assim, os espanhóis já chegaram em Salvador ingressando em atividades econômicas de um centro urbano de porte considerável.

É possível concluir, portanto, que os fluxos migratórios brevemente analisados foram bastante importantes na história da capital baiana. Uma vez estabelecido esse entendimento, é possível observar de que modo a formação urbana da cidade foi influenciada.

2.3 Expressões dos fluxos migratórios na formação urbana de Salvador

Comportar tantas culturas distintas dentro de um processo histórico complexo gera marcas físicas em qualquer lugar do mundo e em Salvador não poderia ser diferente. Ainda assim, diferente de muitas cidades brasileiras, a capital baiana se destaca pois assumiu papel central desde o início da colonização e, mesmo que sua importância tenha oscilado ao longo dos séculos, se manteve extremamente relevante. Em outras palavras, a grande força de atratividade comum aos centros urbanos, foi potencializada e amplificada nesta cidade, de modo a guardar até os dias atuais marcas do tempo e das culturas que comportou.

Para compreender quais são as principais marcas na formação urbana da cidade do Salvador, será necessário resgatar os fluxos migratórios anteriormente levantados.

Andrade e Brandão (2003) trazem luz à aplicação inicial do urbanismo português na própria fundação da cidade. O urbanismo português marcou a cidade de Salvador desde a escolha do local em que foi fundada, até a forma como o sítio urbano da cidade foi construído. Nessa atmosfera, a escolha do local foi motivada não apenas pela conexão com uma baía de águas calmas o suficiente para a construção do porto, como também pela existência de uma escarpa⁴ e a localização da acrópole (terreno elevado) no ponto oposto ao porto.

Essa configuração não apenas fornecia uma vantagem logística, como também defensiva, dando origem à Cidade Alta e à Cidade Baixa, formatação que ainda persiste até os dias atuais - ainda que tenha ocorrido mudanças e expansões em seus respectivos interiores.

Os prédios públicos voltados para funções administrativas, hospital e colégio, assim como as principais casas e construções de teor religioso eram privilegiadamente localizados na Cidade Alta, de modo a priorizar determinados grupos de interesse. Ora, desde o seu princípio é evidente que a distribuição espacial da cidade do Salvador foi pautada pelos grupos de pressão, característica essa que pode ser observada ao longo de toda a história.

Ao passo que a realidade da Cidade Baixa era de fragilidade. Não apenas a população que lá se concentrava estava muito mais sujeita a ataques surpresas de invasores estrangeiros ou indígenas, como também o próprio espaço era bastante limitado.

A cidade em si passou por fase de crescimento territorial ligeiramente limitado devido a necessidade de proteger as funções administrativas lá exercidas. Com o passar do tempo, a transferência de capital para a cidade do Rio de Janeiro e a abertura dos portos, já pontuada anteriormente, o segundo grande fluxo migracional de Salvador veio focado nas atividades comerciais. Entretanto, foram responsáveis pela consolidação de muitos bairros que até hoje são considerados mais nobres.

Os recém chegados comerciantes ingleses, alemães e franceses (Barreto, 2003) se viram em um dilema: queriam ficar em Salvador, mas seu centro era incompatível com seus costumes. A arquitetura portuguesa que dominava regiões como o pelourinho era considerada insalubre, vez que tradicionalmente essas culturas apreciavam residências mais amplas, com maior ventilação e higiene. Para solucionar essa problemática, acabaram dando origem à bairros como o da Vitória, onde se instalaram e deram início a mais um processo de expansão da cidade⁵.

Esse processo de estabelecimento de residência de comerciantes em localidades mais afastadas durante o século XIX foi essencial para o deslocamento do centro comercial e financeiro para essa parte da cidade. Boa parte de elementos desse centro continuam

⁴ Escarpa se refere a uma elevação abrupta e bem angular do relevo;

⁵ Andrade e Brandão (2009), p. 48;

presentes até hoje, sem falar do estilo de arquitetura das edificações, em sua maioria preservados. Além disso, todo esse histórico é um dos principais fatores que permitem que o valor imobiliário dessa área, ainda que seja uma das mais antigas, continue aumentando - contrariando a tendência.

Apesar do período instável, Andrade e Brandão (2003) sinalizam ainda que essa concentração da atividade comercial mais ao sul da cidade (Vitória) gerou outras consequências, sendo a principal delas a concentração dos investimentos urbanos e modernização nessa área mais “nobre”, agravando ainda mais desigualdades sociais entre a Salvador “europeizada” e a Salvador popular. Tal processo de segregação não apenas foi social, como também espacial, vez que em uma das áreas foi priorizado reformas, sistemas de transporte urbano e muitas outras intervenções estruturais realizadas ao longo do tempo.

No final das contas, foi mais um processo no qual pode ser constatado a atuação dos grupos de pressão mais organizados e suas influências no processo de formação urbana da capital baiana. A área correspondente hoje ao Centro Histórico e adjacências foi praticamente abandonada pelo poder público por muito tempo, sofrendo um longo e degradante processo de empobrecimento. Recentemente, no entanto, foi alvo de um projeto de revitalização - de modo a estimular o desenvolvimento local através do comércio e do turismo, mas ainda é fonte de estigmas, tendo uma boa quantidade de edificações tombadas pelo IPHAN⁶ e pelo IPAC⁷ e boa parte da arquitetura colonial preservada.

O fluxo migratório advindo dos países africanos, por sua vez, ainda remonte ao século XVI, gerou as principais influências no processo formação do espaço urbano de Salvador no período pós abolição da escravidão, no final do século XIX. Segundo destacado por Vasconcelos (2006), a capital baiana comportou não apenas os ex-escravizados que se encontravam na cidade antes da abolição, como também boa parcela dos que se encontravam nas regiões rurais próximas. Em seu trabalho, Vasconcelos resgata estudo feito por Donald Pierson que demonstrou, nos anos 30, a concentração de brancos nos bairros: Vitória, Canela, Graça e Barra; a concentração de mestiços nos bairros de Santo Antônio, Barbalho, Barris, Tororó e Itapagipe ; e a concentração de negros e mestiços escuros nos bairros: Mata Escura, Engenho Velho, Federação, Garcia, Quintas da Barra, Retiro, Alto do Abacaxi, Alto das Pombas, Estrada da Liberdade, Estrada da Rodagem, Cabrito, Cruz do Cosme, Matatu Pequeno.

Não coincidentemente, a estrutura urbana dos bairros predominantemente brancos foi historicamente priorizada, até hoje imóveis localizados nessas áreas são extremamente valorizados, conforme será mostrado na próxima seção.

O ponto que deve ser reforçado é que o longo período de exploração da mão de obra escravizada, seguido de um abandono da população negra, uma vez liberta, enfraqueceram de maneira substancial o poder de organização desse grupo de pressão na

6 Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, autarquia federal;

7 Instituto do Patrimônio Artístico e Cultural da Bahia, autarquia estadual;

cidade, dando margem para que o grupo mais organizado fosse privilegiado, sedimentando e ampliando as disparidades socioespaciais já existentes. Nesse sentido, a marginalização de uma parcela tão significativa da população de Salvador acabou por relegá-los à espaços menos valorizados e com menos estruturas, alimentando um ciclo de empobrecimento⁸ e precarização de parcelas do espaço urbana da cidade.

Por fim, é necessário abordar as influências do fluxo migratório hispânico na formação do espaço urbano de Salvador. Brandão (2006), em trabalho dedicado a compreender aspectos espaciais e temporais da presença galega na capital baiana, sinaliza alguns pontos interessantes: houve um esforço da comunidade hispânica de se integrar ao cotidiano soteropolitano e isso foi de extrema importância para a dinâmica espacial estabelecida pelos galegos em Salvador. Não obstante, Brandão resgata dados do Arquivo Público do Estado da Bahia e junto à Fundação Gregório de Matos, demonstrando que os espanhóis se encontravam espacialmente dispersos por Salvador.

Os negócios de empreendedores galegos que foram surgindo depois desse momento inicial, por sua vez, foram em grande parte se deslocando para espaços que os favoreciam comercialmente, tanto do ponto de vista logístico quanto em relação ao perfil de renda da população da região.

Brandão conclui:

“Independente de quem tenha sido o primeiro a aportar no Brasil, não se pode deixar de reconhecer que o imigrante galego teve importante papel na produção do espaço soteropolitano, seja através das estratégias de ocupação adotadas pela comunidade ao longo de quase 150 anos de convivência com a sociedade baiana, seja pela dinâmica que imprimiu à economia local, notadamente no terciário” (Brandão, 2006, p. 17)

Sendo assim, a opção dos espanhóis de concentrar seus empreendimentos nas regiões mais propensas ao comércio e cuja renda da população tendia a valores mais expressos, fazia sentido do ponto de vista econômico. Entretanto, isso não os impediu de adotarem uma dispersão espacial de suas residências em Salvador, o que permitiu mais integração com os soteropolitanos. Em outras palavras, não apenas o comércio galego ganhou espaço na cidade, como também a aceitação da cidade a essa influência cultural merece destaque.

Dessa maneira, é possível constatar a influência dos fluxos migratórios na formação urbana da cidade de Salvador. Entretanto, no presente apanhado, ainda há espaço para analisar se essas heranças ainda podem ser observadas na atualidade.

2.4 Perfil dos Bairros de Salvador

Para fazer essa breve análise, será utilizado como base uma classificação mais apropriada para analisar o perfil de regiões de Salvador da maneira mais desagregada

⁸ Vasconcelos (2006) aponta ainda que em 1953 50% da população negra ainda era analfabeta e sua presença nas universidades não chegava sequer a 3%;

possível: as UDH (Unidades de Desenvolvimento Humano). As UDHs são resultado de um processo de redefinição das territorialidades para além dos limites municipais, de modo a retratar realidades socioeconômicas da maneira mais desagregada possível. Tal iniciativa foi de extrema importância para fornecer informações o mais apuradas possíveis para o entendimento de realidades locais, facilitando a tomada de decisão dos *policymakers* e o desenvolvimento de estudos mais próximos a realidade que se busca retratar - afinal de contas, qualquer agregação implica na perda de informações⁹.

Existe ainda o Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM), que é uma média composta por três indicadores: longevidade, educação e renda, se constituindo em um ótimo índice para que seja possível estabelecer as conexões entre o passado e o presente da cidade do Salvador.

Nesse sentido, o banco de dados disponibilizado pelo governo no Portal Brasileiro de Dados Abertos contém informações referentes ao censo de 2000 e relacioná-los com as regiões supracitada torna possível estabelecer uma relação entre os fluxos migracionais e a realidade atual da cidade.

Com uma passagem pelas regiões citadas em seções anteriores do presente artigo é possível estabelecer uma relação entre o fluxo migracional e a realidade atual da cidade.

A cidade baixa compreende os bairros: Boa Viagem, Bonfim, Calçada, Caminho de Areia, Lobato, Mangueira, Mares, Massaranduba, Mte. Serrat, da Ribeira, Roma, S. Luzia, Uruguai, V. Ruy Barbosa e Jd. Cruzeiro. Os IDHMs desses bairros variam de 0,542 a 0,772, mas, coincidentemente ou não, a parcela mais antiga da cidade baixa concentra os piores índices. Já os bairros da região da Vitória, de grande influência dos ingleses, alemães e franceses, se destacam dos demais da cidade, concentrando os maiores índices de todas as regiões antigas de Salvador. Vitória (0,871) e Canela/Graça (0,885) se destacam, por exemplo, de toda a cidade baixa e de todo o centro histórico, revelando as marcas das dinâmicas estabelecidas a tanto tempo. Vale, ainda, lembrar que os indicadores de longevidade, educação e renda estão intimamente ligados com a infraestrutura urbana e social dessas regiões.

Outra observação também pode ser facilmente realizada: os bairros historicamente predominado pela população negra, tendem a IDHMs menores que os demais, indicando uma negligência histórica para com essa população e com o crescimento homogêneo da cidade. Sendo possível evidenciar tal relação com uma breve comparação entre os bairros que concentravam negros e mestiços escuros (com base no levantamento destacado por Vasconcelos (2006)) e os Índices de Desenvolvimento Humano anteriormente.

9 ATLAS DO DESENVOLVIMENTO HUMANO NO BRASIL. Atlas Brasil, 2020. Disponível em: < <http://www.atlasbrasil.org.br/> >. Acesso em: 2 de ago. 2020.

Bairros	Índice de Desenvolvimento Humano Municipal médio (média simples aproximada)
Mata Escura	0,634
Engenho Velho	0,686
Federação	0,687
Garcia	0,738
Quintas da Barra	0,635
Retiro	0,591
Alto do Abacaxi	0,635
Alto das Pombas	0,582
Estrada da Liberdade	0,645
Estrada da Rodagem	-
Cabrito	0,542
Cruz do Cosme	0,612
Matatu Pequeno	0,687

Quadro 01 – Bairros antigos marcados pela concentração histórica da população negra e o Índice de Desenvolvimento Humano Municipal médio de seus respectivos equivalentes espaciais atuais.

Fonte: Elaboração Própria.

Tendo tudo isso em vista, é possível concluir pela constatação da influência dos fluxos migratórios na formação urbana da capital baiana, com todas as dinâmicas de poder que decorreram deles.

3 | CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em suma, a falta de planejamento estratégico de longo prazo, somado ao jogo de poder de diferentes grupos de pressão e as diversas demandas sociais e econômicas resultantes do processo de crescimento urbano tratado de forma desigual pelo poder público.

O ex-presidente da república na década de 50, Juscelino Kubitschek, fazia frequentemente a referência de que o Brasil era composto por “muitos Brasis” referenciando as realidades completamente distintas que ele comporta dentro de um mesmo território. No entanto, o que se pode observar é que Salvador, mesmo sendo tão comparativamente menor que o território nacional, consegue alcançar o mesmo feito: abarcar diferentes Salvadores.

REFERÊNCIAS

ANDRADE, Adriano B.; BRANDÃO, Paulo Roberto B. **Geografia de Salvador**. 2. ed. Salvador: EDUFBA, 2009.

BARRETO, Maria Renilda Nery; ARAS, Lina Maria Brandão de. **Salvador, cidade do mundo: da Alemanha para a Bahia**. Hist. cienc. saúde-Manguinhos, Rio de Janeiro, v. 10, n. 1, p. 151-172. 2003. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-59702003000100005&lng=en&nrm=iso>. Acessado em 7 de agosto de 2020.

BONAVIDES, Paulo. **Ciência Política**. São Paulo, SP: Malheiros Editores, 10º Edição, 1994.

BRANDÃO, Paulo R. B. **Espacialidades e temporalidades da presença galega na cidade da Bahia**. Revista do Departamento de Geografia, Salvadors. I., p. 9-19, 2006.

FERNANDES, Rosali B. **Processos recentes de urbanização em Salvador: O Miolo, região popular e estratégia da cidades**. Biblio 3W, Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales, Universidad de Barcelona, Vol. IX, nº 523, 20 de julio de 2004.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **O imigrante espanhol no cotidiano urbano brasileiro**. Brasil 500 anos, 2020. Disponível em: <https://brasil500anos.ibge.gov.br/territorio-brasileiro-e-povoamento/espanhois/o-imigrante-espanhol-no-cotidiano-urbano-brasileiro.html>. Acesso em: 4 ago. 2020.

MATOS, Ralfo. **Migração e Urbanização do Brasil**. Geografias, Belo Horizonte, jan-jun de 2012, p. 7-23.

RATTNER, Henrique. Desenvolvimento de comunidade no processo de urbanização: notas para uma crítica das teorias sociológicas do planejamento. **Revista de Administração de Empresas**, São Paulo, v. 16, ed. 3, 1976.

SAMPAIO, Theodoro. **História da Fundação da Cidade do Salvador**. Salvador: Tipografia Beneditina Ltda, 1949.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**. Técnica e tempo. Razão e emoção. São Paulo, Editora da Universidade de São Paulo. 2002.

SANTOS, Milton. **O Centro da Cidade do Salvador**. Estudo de Geografia Urbana. Salvador: Universidade Federal da Bahia, 1959.

SANTOS, Milton. **O retorno do território**. In. : SANTOS, Milton ; SOUZA, Maria A. ; SILVEIRA, Maria L. Território – Globalização e Fragmentação. São Paulo, Editora Hucitec, 1996, p.15 a 20.

SOUZA, Nali. **Economia regional: conceito e fundamentos teóricos**. Revista Perspectiva Econômica, Universidade do Vale do Rio dos Sinos, v. 11, n. 32, 1981, p. 67-102.

VASCONCELOS, Pedro de Almeida. **Pobreza Urbana e a formação de bairros populares em salvador na longa duração**. GEOUSP -Espaço e Tempo, São Paulo, No 20, p. 19 – 30, 2006.

CAPÍTULO 6

EVALUACIÓN DE LAS OBRAS CIVILES EN LOS ESPACIOS PÚBLICOS DEL CENTRO HISTÓRICO DE LA CIUDAD DE PUNO

Data de aceite: 02/09/2021

Data de submissão: 06/08/2021

Christian Antony Morales Zamalloa

Universidad Nacional del Altiplano
Puno, Perú
<https://orcid.org/0000-0003-2677-6766>

Maryluz Cuentas Toledo

Universidad Nacional Micaela Bastidas de
Apurímac
Abancay - Perú
<https://orcid.org/0000-0003-2001-2642>

José Luis Morales Rocha

Universidad Nacional de Moquegua
Moquegua, Perú
<https://orcid.org/0000-0001-5080-1701>

Daniel Quispe Mamani

Universidad Nacional de Moquegua
Moquegua, Perú
<https://orcid.org/0000-0002-2075-0816>

Osmar Cuentas Toledo

Universidad Nacional de Moquegua
Moquegua, Perú
<https://orcid.org/0000-0003-3612-1309>

RESUMEN: La presente investigación tiene como propósito analizar y evaluar las obras civiles ejecutadas en los espacios públicos que tiene el centro histórico de la ciudad de Puno. Es de tipo aplicada, tipo descriptivo analítico, con un diseño no experimental, la población estuvo compuesta por 104 161 habitantes mayores de

edad del distrito de Puno. La muestra fue de 139 habitantes, seleccionadas utilizando el método del muestreo aleatorio simple. Los datos han sido recolectados mediante la aplicación de la técnica de la encuesta mediante un instrumento para evaluar el nivel de aceptación por parte de las personas de las obras civiles que se han ejecutado en los espacios públicos en el centro histórico de Puno. Los resultados muestran que los habitantes no cumplen sus necesidades urbanas colectivas en los espacios públicos del centro histórico de la ciudad de Puno, debido a que el 70,5% de los habitantes encuestados consideran que las obras realizadas en los espacios públicos del centro histórico de Puno se ubican en un nivel regular a muy malo. Así mismo se determinó que las dimensiones del transporte peatonal en los espacios públicos que se tienen en el centro histórico de la ciudad de Puno no cumplen lo establecido en la normatividad vigente.

PALABRAS CLAVE: Espacios públicos, calles, parques, plazas.

EVALUATION OF CIVIL WORKS IN PUBLIC SPACES IN THE HISTORIC CENTER OF THE CITY OF PUNO

ABSTRACT: The purpose of this research is to analyze and evaluate the civil works carried out in public spaces in the historic center of the city of Puno. It is of an applied type, a descriptive analytical type, with a non-experimental design, the population consisted of 104,161 inhabitants of legal age of the district of Puno. The sample consisted of 139 inhabitants, selected using the simple random sampling method. The data have

been collected through the application of the survey technique through an instrument to evaluate the level of acceptance by people of the civil works that have been executed in public spaces in the historic center of Puno. The results show that the inhabitants do not meet their collective urban needs in the public spaces of the historic center of the city of Puno, because 70.5% of the surveyed inhabitants consider that the works carried out in the public spaces of the historic center of Puno is located at a regular to very bad level. Likewise, it was determined that the dimensions of pedestrian transport in public spaces in the historic center of the city of Puno do not comply with the provisions of current regulations.

KEYWORDS: Public spaces, streets, parks, squares.

1 | INTRODUCCIÓN

Actualmente se observa que los espacios públicos como los parques, las plazas, algunas calles, vienen a ser lugares que son utilizados para la recreación de los habitantes de las ciudades, son espacios en donde las personas de una ciudad pueden expresarse de manera libre de forma artística, deportiva y cultural

La importancia de contar con un espacio adecuado para la recreación de las personas ha sido el motivo de varios estudios y es por ello que se ha prestado interés en realizar un análisis y evaluación de las obras civiles que han sido ejecutadas en los espacios públicos del centro histórico de la ciudad de Puno, tales como plazas, parques y calles.

En los últimos años la ciudad de Puno ha tenido un incremento en el turismo y la cantidad de habitantes que recibe; se ha puesto en evidencia la poca importancia que se le da a los espacios públicos para los ciudadanos, tomándolos como lugar de concentración para ingerir bebidas alcohólicas y usar estos como baños públicos, causando así un deterioro en los mismos, las personas de la ciudad ya no pasan tiempo en los parques, o evitan salir a la calle.

Lo cual puede ser un indicador que los espacios públicos no tienen una orientación de socialización entre ciudadanos y visitantes, y el poco cuidado que se les da a estos. Como afirma la consultora Amanda Burden, *“las ciudades tienen que ver con la gente: adónde va y dónde se reúne está en la esencia de lo que hace que una ciudad funcione”*. A este problema se le suma el de las vías de transporte peatonal, veredas que son muy angostas y de difícil circulación que no contribuye a su propósito de circulación cómoda para los peatones obligándolos a circular por las pistas lugar por el que transcurre vehículos poniendo en riesgo sus vidas. También se evidencia la poca iluminación que tienen las principales calles o arterias de la ciudad de Puno. En Puno son muy pocos los espacios públicos que aún se mantienen con visitas recurrentes de personas con el fin de socializar o simplemente estar ahí, la mayoría de parques inaugurados hace poco se ven desolados y en poco tiempo sufren daños estructurales, robos, dibujos en paredes y pisos, etc.

2 | ANTECEDENTES

(DEL CASTILLO, GARIBOTTO, 2017), en su tesis “la regeneración de los espacios públicos considerado bajo un enfoque de movilidad sostenible realizado en el distrito de San Miguel”, investigación para obtener el título profesional de Ingeniero Civil, cuyo objetivo fue el rediseño vial urbano de las avenidas que son adyacentes y que cumplan con dar prioridad a los peatones, así como poder reducir la contaminación y lograr mejorar el flujo de los vehículos. Se investigó de manera exhaustiva las necesidades de la zona: como las sociales, las culturales y las necesidades económicas, así mismo, los investigadores realizaron observaciones varios días de la semana en diferentes horarios, para obtener información que fue necesaria para poder comprender el impacto que tendría al poder mejorar el lugar beneficiando el desarrollo de las personas. Por otra parte, en la investigación se realizó una encuesta a 100 personas que frecuentaban y hacían uso del parque como espacio para la recreación o para hacer ejercicios con frecuencia. Por tal razón la investigación concluye afirmando que los espacios públicos son muy significativos para poder lograr el desarrollo de los habitantes, tomando en consideración sus dimensiones sociales, políticas, y económicas. Así mismo, en la investigación se considera que el diseño urbano vial viene a una actividad muy importante para poder lograr la continuidad en el flujo de los vehículos, la seguridad y la movilidad de las personas.

(ZÚÑIGA, 2016) Sri Lanka, during 1981–1984 and 1995–1998. Flocks contained 10.9 species and 41.3 individuals on average. The composition of flocks was generally stable over time, changing little over the annual cycle or between the 1980s and the 1990s, although the abundance of some species appears to have changed following regeneration after logging in the 1970s. Flocks were larger, more diverse, and had a different composition (including more endemic and threatened species, en su tesis “Micro simulación peatonal y realiza un estudio de vida pública en la ciudad del Cusco en la calle Marqués” recomienda que las personas necesitan tener mobiliario urbano para poder pasar más tiempo en el espacio público y así poder desarrollar una vida pública por un tiempo más prolongado.

(HUAMANÍ, 2017), en su tesis “Estudio de la vida pública en los espacios públicos de la ciudad de Huancayo”, cuyo objetivo fue caracterizar la vida pública en los espacios públicos de la ciudad de Huancayo. Caso: Parque Túpac Amaru. La investigación utiliza el método científico, considerando el tipo de investigación que utiliza es aplicada, el nivel de la tesis es descriptiva con un diseño de investigación no experimental, la población de la tesis estuvo conformada por aquellos espacios públicos que se ubican en la ciudad de Huancayo, considera al parque Túpac Amaru y su entorno aledaño como una muestra no aleatoria intencional. En la tesis se utiliza la técnica de observación mediante fichas de observación como instrumentos de investigación. La investigación concluye afirmando que el espacio tiene 16 de las características que componen a la vida pública, es decir que este espacio tiene vida pública; los resultados obtenidos permiten hacer reflexionar a

los arquitectos y urbanistas, en su diseño mediante la posibilidad de un futuro uso de los espacios que son públicos y forman parte de todos los habitantes.

3 I REVISIÓN DE LITERATURA

3.1 Marco legal de espacio publico

(MINISTERIO DE VIVIENDA, 2011), Según la Norma técnica GH.020, Componentes de diseño urbano del Decreto Supremo N° 006-2011-VIVIENDA, considera Que los espacios públicos son elemento que estan conformado por todas las vías de circulación ya sea vehicular o peatonal, asi como las áreas que estan dedicadas a los parques como a las plazas para utilizacion pública.

En el segundo capítulo: diseño de vías considera que, según la norma, considera que el diseño de todas las vías para una habilitación urbana tendrá que integrarse a un sistema vial que fue establecido en un plan, llamado: Plan de Desarrollo Urbano de toda ciudad, mediante el respeto a la continuidad de las vías que ya existen en las ciudades. El sistema vial de las ciudad está formado por diferentes vías: vías expresas, arteriales colectoras, locales y tambien son considerados los pasajes.

Todas las secciones de las vías ya sean locales, principales y secundarias, deberan ser diseñados de acuerdo al tipo o clase de habilitación urbana, de acuerdo a módulos de vereda de 0.60 m, módulos de estacionamiento de 2.40m., 3.00m., 3.30m, o 3.60m, siempre que se trate de dos módulos de calzada, tomando en consideración el siguiente cuadro.

TIPOS DE VIAS	VIVIENDA			COMERCIAL	INDUSTRIAL	USOS ESPECIALES
VIAS LOCALES PRINCIPALES						
ACERAS O VEREDAS	1,80	2,40	3,00	3,00	2,40	3,00
ESTACIONAMIENTO	2,40	2,40	3,00	3,00 – 6,00	3,00	3,00 – 6,00
PISTAS O CALZADAS	Sin separador central 2 modulo de	Con separador central 2 modulos a cada lado del separador		Sin separador central 2 modulo de 3,60	Sin separador central 2 modulo de 3,60	Sin separador central 2 modulo de 3,30 – 3,60
	3,60	3,00	3,30	Con separador central 2 modulos a cada lado		
VIAS LOCALES SECUNDARIAS						
ACERAS O VEREDAS	1,20			2,40	1,80	1,80 – 2,40
ESTACIONAMIENTO	1,60			5,40	3,00	2,20 - 5,40

PISTAS O CALZADAS	Dos modulos de 2,70	Dos modulos de 3,00	Dos modulos de 3,60	Dos modulos de 3,00
-------------------	---------------------	---------------------	---------------------	---------------------

Tabla 1. Medidas de las vías principales y secundarias del centro histórico de la ciudad de Puno

3.2 Espacios públicos

Los espacios públicos fueron analizados desde diferentes perspectivas con enfoques y aproximaciones muy diferentes en los que se encuentran indicativos que ayudan a catalogar un espacio como público. La definición de espacios públicos se puede apreciar según los siguientes autores:

Según Pérez-Valecillos (2013:96) citado por (CHÁVEZ, 2016) considera que el espacio público son lugares que no se limita a los derechos de propiedad, que sea accesible a todas las personas, en el cual se logra experimentar un comportamiento de manera colectiva, y se expresa la forma de vida pública en sus diferentes expresiones. Se concibe como espacio público aquellos sistemas de calles, avenidas, parques, plazas, plazuelas, jardines, y entre otros, que forman parte de una ciudad, los que, deben entenderse como un tipo de bien colectivo y así poder interpretar como aquellos lugares de interrelación de las personas con su ciudad, es un lugar donde se logra responder a los intereses de las personas y necesidades de la comunidad.

(ZÚÑIGA, 2016) Sri Lanka, during 1981–1984 and 1995–1998. Flocks contained 10.9 species and 41.3 individuals on average. The composition of flocks was generally stable over time, changing little over the annual cycle or between the 1980s and the 1990s, although the abundance of some species appears to have changed following regeneration after logging in the 1970s. Flocks were larger, more diverse, and had a different composition (including more endemic and threatened species define al espacio público como aquel lugar que sea de libre encuentro, en donde los habitantes se relacionen y se identifique con la ciudad y que puedan expresarse libremente mediante sus ideas que pueden ser sociales, culturales, políticas o económicas, en las calles, en las plazas y en los parques.

(HASHEMNEZHAD, 2013) Establece que el espacio se categoriza en tres enfoques diferentes: El enfoque fenomenológico, que hace referencia al lugar, la definición de adentro y de afuera; el crítico, está considerado la infraestructura, la económica y el factor sociocultural y el enfoque positivo, que está referido a los elementos físicos y funcionales del lugar.

3.3 Tipos de espacios públicos

Calles

(MEHTA, 2013) define a las calles como el aquel tejido que une las ciudades y su importancia radica en la proximidad de todas sus calles, esto quiere decir, la capacidad de las calles es el de estar distribuidas en toda la ciudad y que permiten conectar destinos y

personas dentro de ellas.

Se podría afirmar que las calles ocupan un poco más de la mitad de todos los espacios públicos disponible, sin embargo, en algunos casos no son consideradas en esta categoría por la gran parte de usuarios; son espacios subutilizados porque los usuarios están habituados a usarlas solo como vías.

La formación de las calles es producto del incremento de los asentamientos luego de que las plazas o parques han sido rodeado con construcciones. Se caracterizan por tener una disposición longitudinal, característica que sobresale en toda su extensión.

Plazas

Las plazas son espacios públicos rodeado por árboles y edificaciones en la que concurren varias calles. Una Plaza es un lugar público en la que ciudadanos y turistas pueden realizar diferentes actividades de intercambio social y de sanos pasatiempos. Podemos diferenciarla según su función como central, cívica y de mercado; también podemos organizar las plazas según las zonas como plazas de áreas verdes y pavimentadas o plaza ajardinada y dura.

La plaza viene a ser el resultado de agrupar varias edificaciones que están alrededor de una zona libre, o de la extensión de una sección o parte de la calle. Las plazas se caracterizan de acuerdo a su forma y de su forma de acceder, por las fachadas que la limitan, los tipos de pisos (como los desniveles, la vegetación y los pavimentos), en tamaño e importancia de la ciudad.

Parques

Los parques son lugares considerados como espacios de fuga de las presiones y de las rutinas diarias de la vida urbana, caracterizados por tener jardines y arbolado.

Un aspecto típico de estas tres formas de espacio público es que dan lugar a una variedad de usos y actividades dadas por los usuarios. Un modo muy sencillo de saber que tan frecuentado es un espacio es ver la multitud de personas presentes, pero aún más importante es apreciar cuantas y qué actividades se desarrollan, esto es materia del factor cualitativo del lugar.

4 | MÉTODO

4.1 Tipo de investigación

La presente investigación según su finalidad se encuentra enmarcado dentro del tipo de investigación Aplicada, Carrasco, (2009), considera que en la investigación aplicada se realiza el estudio y se aplica los resultados obtenidos de las investigaciones a la solución de problemas que sean concretos en condiciones y características concretas.

4.2 Nivel de investigación

La investigación se enmarca dentro del nivel descriptivo analítico, (CARRASCO, 2009)), afirman que “las investigaciones descriptivas son aquellas que intentan evaluar de algunas características de una población o situación en particular”.

4.3 Diseño de investigación

El diseño de la investigación es el no experimental, según (HERNANDEZ, FERNANDEZ, *et al.*, 2014) consideran que los diseños no experimentales son aquellos diseños en las que no existe manipulación de variables.

4.4 Población y/muestra de la investigación

La población para la investigación, estuvo conformada por 104 161 habitantes mayores de edad del distrito de Puno

La muestra que se consideró estuvo compuesta por 139 habitantes del distrito de Puno, para establecer el tamaño de muestra se consideró la técnica del muestreo aleatorio simple, utilizando un nivel de significancia del 5% y un error de muestreo del 7%. El cálculo para establecer el tamaño de la muestra se presenta a continuación:

$$n_0 = \frac{Z^2 \times p \times q}{E^2}$$
$$n = \frac{n_0}{1 + \frac{n_0}{N}}$$

Reemplazando los datos:

$$n_0 = \frac{1.96^2 \times 0.77 \times 0.23}{0.07^2} = 138.85$$

Donde:

$$n = \frac{138.85}{1 + \frac{138.85}{104161}} = 138.66$$

$$n = 139 \text{ habitantes}$$

4.5 Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Técnica: Encuesta, observación

Instrumento: “Cuestionario sobre los espacios públicos en el centro histórico de la ciudad de Puno” y ficha de observación.

5 | RESULTADOS

5.1 Centro histórico de la ciudad de Puno

El centro histórico de la ciudad de Puno cuenta con una amplia historia de cultura, folclore y tradición, siendo visitado por miles de turistas cada año y transitado a diario por los habitantes de la ciudad de Puno. En el centro histórico de la ciudad de Puno se realizan diferentes actividades de ende cultural, social, económica y política, es por eso que debemos buscar ampliar el interés de las personas sobre la importancia del centro histórico de la ciudad de Puno.

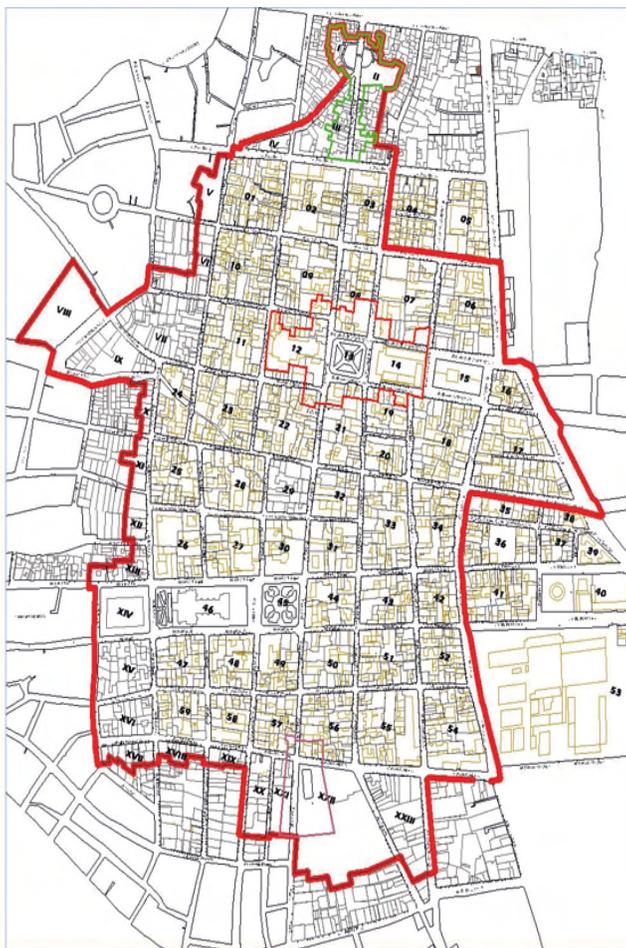


Figura 1. Centro histórico de Puno

El centro histórico de la ciudad de Puno comprende el Arco Deústua, Parque Pino, Plaza de Armas, y las principales calles de la ciudad de Puno como Jr. Puno, Jr. Lima, Jr.

Puno Jr. Moquegua, Jr. Tacna, Jr. Arequipa, Jr. Ilave, Jr. Deza, Jr. Pardo, Jr. Fermín Arbulu, Jr. Carlos B. Oquendo, Jr. Libertad, Jr. Cajamarca y parte de la Av. La torre.

5.2 Análisis de las dimensiones del transporte peatonal en los espacios públicos del centro histórico de la ciudad de Puno

Se aprecia que las medidas de las veredas del lado izquierdo de las calles del centro histórico de Puno miden en promedio 81,67 cm, con una desviación estándar de 43,94 cm mientras que los del lado derecho miden aproximadamente en promedio 88,77 cm con una desviación estándar de 37,30 cm; los cuales no estarían cumpliendo la normatividad vigente que establece 150 cm en vías secundarias y 180 en vías principales.

Por otro lado, se observa que existen vías que no cuentan con veredas y es por ese motivo que se tienen como medidas mínimas, valores de cero y como valores máximos se encontraron vías con 201 cm en el lado izquierdo y 180 cm en el lado derecho.

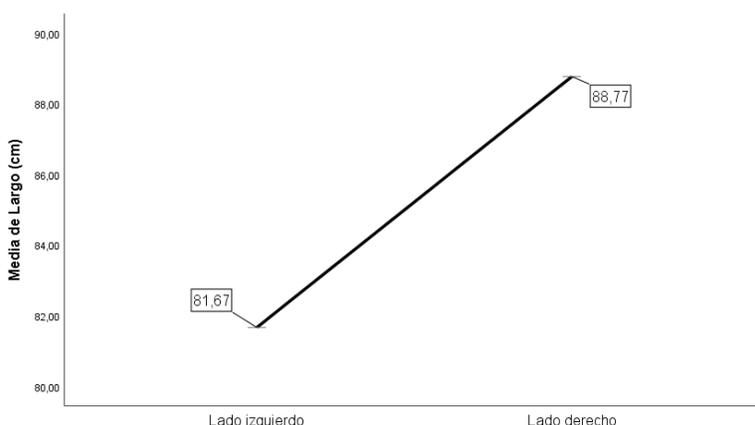


Figura 2. Gráfico de medias de las dimensiones (Largo cm) de las veredas en el centro histórico de Puno

De acuerdo al gráfico de medias se puede observar que las medidas de las veredas del lado derecho presentan mayores dimensiones que las veredas del lado izquierdo.

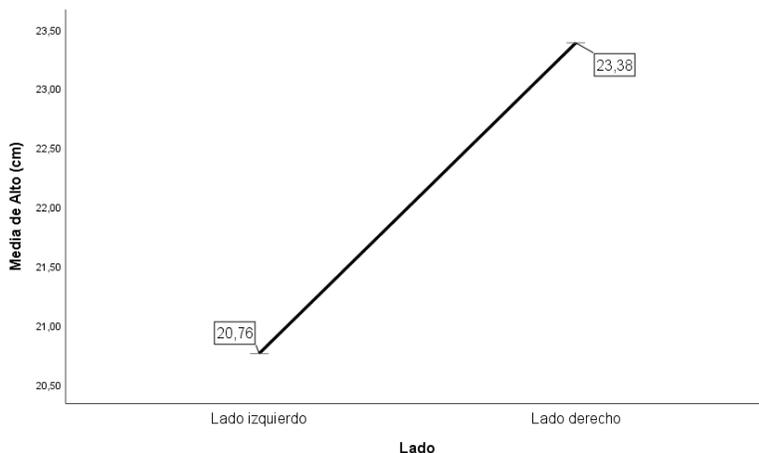


Figura 3. Gráfico de medias de las dimensiones (Alto cm) de las veredas en el centro histórico de Puno

Se aprecia que las medidas de la altura de las veredas del lado izquierdo de las calles del centro histórico de Puno miden en promedio 20,76 cm, con una desviación estándar de 9,12 cm mientras que los del lado derecho miden aproximadamente en promedio 28,38 cm con una desviación estándar de 9,23 cm.

Por otro lado, se observa que existen vías que no cuentan con veredas y es por ese motivo que no presentan una altura y como valores máximos de altura con 40 cm en el lado izquierdo y 60 cm en el lado derecho. Por tanto, de acuerdo al gráfico de medias se puede observar que las medidas de las veredas con respecto a su altura del lado derecho presentan mayores dimensiones en promedio que las veredas del lado izquierdo.

5.3 Análisis de los espacios públicos del centro histórico de la ciudad de Puno

A continuación, se presentan los resultados que se han obtenido, mediante la aplicación del instrumento para la variable de estudio: espacios públicos en el centro histórico de la ciudad de Puno.

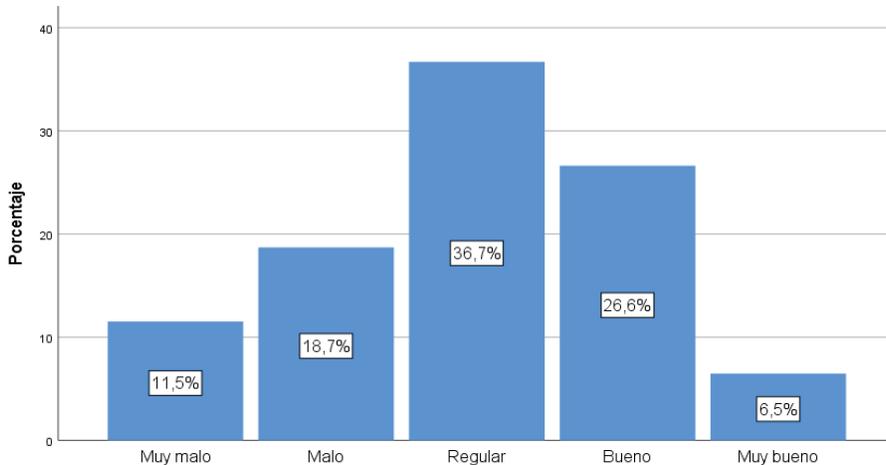


Figura 4. Plaza de armas del centro histórico de la ciudad de Puno como espacio público

Según los resultados de la Figura 4, se puede observar que el 11,5% de los habitantes de la ciudad de Puno afirman que existe un nivel muy malo en cuanto a las áreas de descanso, iluminación, distribución de espacios y seguridad en la plaza de armas del centro histórico de la ciudad de Puno; el 18,7% de los habitantes consideran un nivel malo, el 36,7% de los habitantes considera un nivel regular, el 26,6% de los habitantes consideran un nivel bueno y el 6,5% considera un nivel muy bueno en aspectos de la plaza de armas del centro histórico de la ciudad de Puno. De lo que los datos expresan, se puede afirmar que existe la necesidad de mejorar las áreas de descanso, la iluminación, la distribución de los espacios y la seguridad de la plaza de armas en espacios del centro histórico de la ciudad de Puno para que los ciudadanos puedan sentirse más satisfechos con el espacio público.

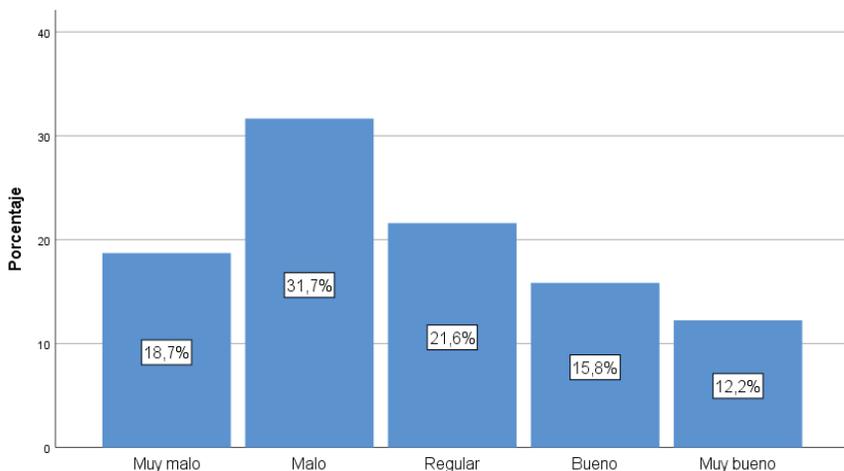


Figura 5. Calles del centro histórico de la ciudad de Puno como espacio público

Según los resultados de la figura 5, se aprecia que el 18,7% de los habitantes de la ciudad de Puno afirman que existe un nivel muy malo con respecto a las dimensiones de transporte peatonal, seguridad, señalización y transporte vehicular de las calles del centro histórico de la ciudad de Puno; el 31,7% de los habitantes consideran un nivel malo, el 21,6% de los habitantes considera un nivel regular, el 15,8% de los habitantes consideran un nivel bueno y el 12,2,% considera un nivel muy bueno en aquellos aspectos de las calles del centro histórico de la ciudad de Puno. Con el resultado de esto datos, es posible aseverar que es de vital importancia contar con espacios públicos accesibles, señalizados, iluminados, lo cual es un factor importante para mejorar la calidad de vida de las habitantes del centro histórico de la ciudad de Puno.

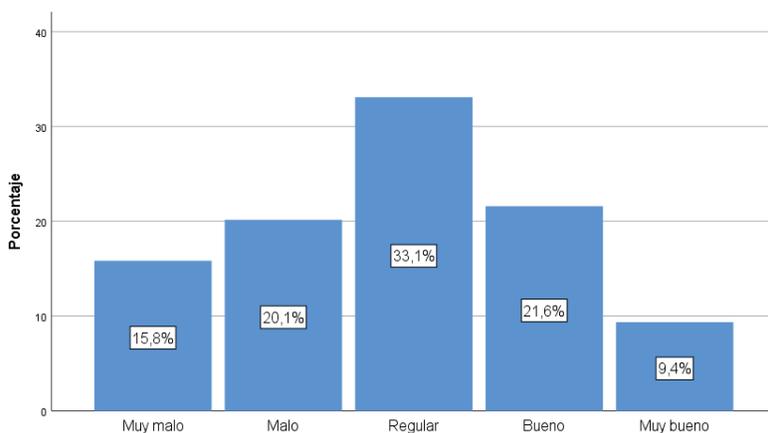


Figura 6. Parques del centro histórico de la ciudad de Puno como espacio público

De acuerdo a los resultados de la figura 6, se observa que el 15,8% de los habitantes de la ciudad de Puno afirman que existe un nivel muy malo en cuanto a los espacios de recreación, seguridad, áreas verdes y servicios públicos de los parques del centro histórico de la ciudad de Puno; el 20,1% de los habitantes consideran un nivel malo, el 33,1% de los habitantes considera un nivel regular, el 21,6% de los habitantes consideran un nivel bueno y el 9,4% considera un nivel muy bueno en aquellos aspectos relacionados a los parques del centro histórico de la ciudad de Puno. Estos resultados indican la importancia de mejorar el diseño de los parques en el centro histórico de la ciudad de Puno, con mejores servicios públicos, incrementar áreas verdes y mejores espacios de recreación.

Con respecto a los resultados de la Figura 7, podemos apreciar que el 10,8% de los habitantes de la ciudad de Puno afirman que existe un nivel muy malo con respecto de los espacios públicos del centro histórico de la ciudad de Puno; el 23,7% de los habitantes consideran un nivel malo, el 36% de los habitantes considera un nivel regular, el 21,6% de los habitantes consideran un nivel bueno y el 7,9% considera un nivel muy bueno en las obras civiles de los espacios públicos del centro histórico de la ciudad de Puno.

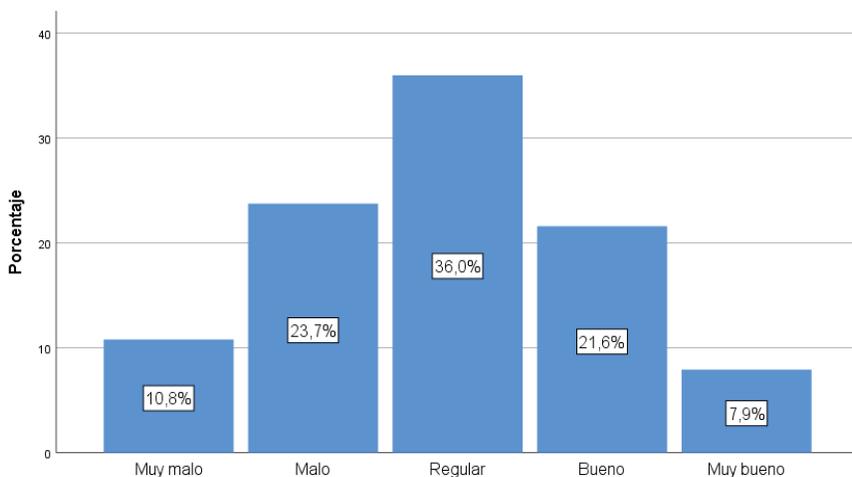


Figura 7. Obras civiles en los espacios públicos del centro histórico de la ciudad de Puno

Se considera importante la intervención de los espacios públicos del centro histórico de la ciudad de Puno, promoviendo el diseño y la ejecución de los espacios públicos de acuerdo a la normatividad vigente, buscando el bienestar de la población y turistas que llegan al centro histórico de la ciudad de Puno.

5.4 Propuesta de un modelo de espacio público para el centro histórico de la ciudad de Puno

5.4.1 Propuesta de plano para una vereda

Las veredas en el centro histórico de la ciudad de Puno, presentan unas dimensiones en las cuales no se puede circular con comodidad ocasionando que los transeúntes usen las autopistas poniendo en riesgo su vida. La propuesta se basa en eliminar dichas veredas que no cumplen con las medidas mínimas para la circulación y realizar el pintado de las mismas, ya que al no poder ampliar las medidas de las veredas sería un desperdicio de dinero realizar la construcción veredas en dimensiones muy pequeñas para la circulación de los transeúntes (60cm por persona).

El pintado de las calles con muy pocas dimensiones para la circulación tanto de autos como de peatones son de uso común en el País de Japón, que, por la falta de espacio en lugar de realizar una construcción innecesaria de veredas con dimensiones muy pequeñas, se realiza el pintado y señalamiento para los transeúntes en las autopistas.

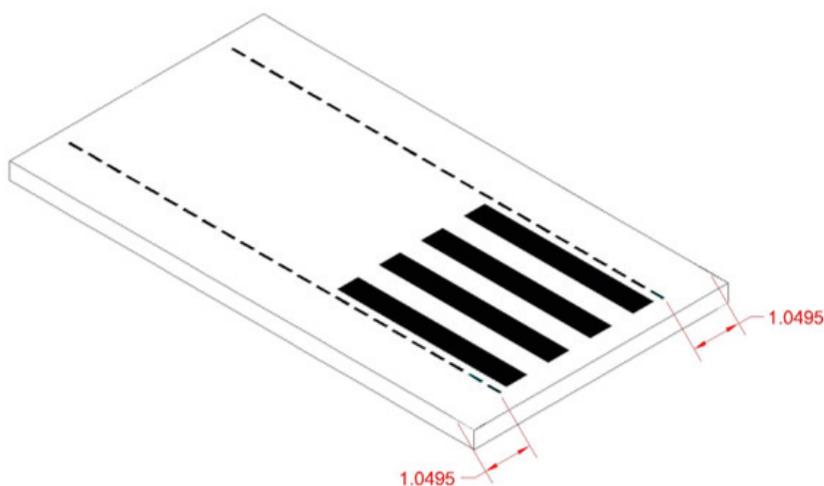


Figura 8. Propuesta de plano para una vereda

5.5 Propuesta de plano para una plaza

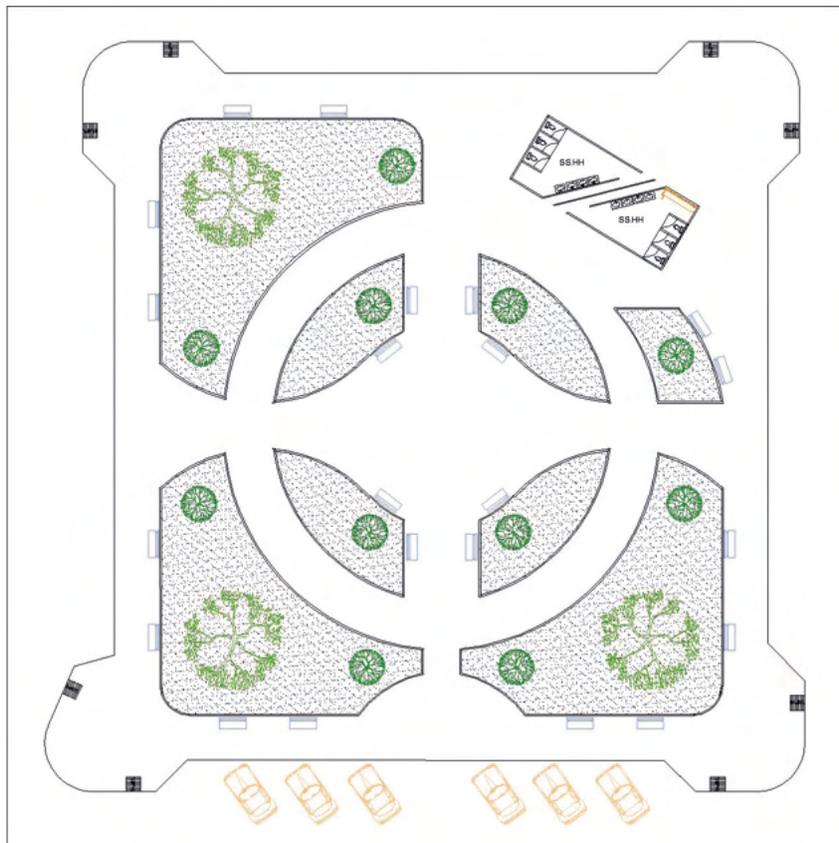


Figura 9. Propuesta de plano para una plaza

La propuesta se basa en un diseño más cómodo y estético, ya que al realizar la investigación se observaron algunas deficiencias en las plazas del centro histórico de la ciudad de Puno. El primer punto para una mejora de la plaza son los servicios higiénicos, ya que estos son necesarios para una plaza en la cual permanecen una cierta cantidad de personas, en algunos casos también sería de muy buena utilidad considerar un estacionamiento para una plaza, por los edificios aledaños en los cuales las personas desarrollan sus actividades laborales o solo busquen estacionamiento.

6 | CONCLUSIONES

El 70,5% de los habitantes de la ciudad de Puno consideran que las obras realizadas en los espacios públicos del centro histórico de Puno (plazas, calles y parques) no cumplen con sus necesidades urbanas colectivas.

Las dimensiones del transporte peatonal en los espacios públicos del centro

histórico de la ciudad de Puno no cumplen las dimensiones establecidas en la normatividad vigente, se encuentra en promedio en 85,19 cm medida que se encuentra por debajo de lo establecido.

Los habitantes del centro histórico de la ciudad de Puno consideran que el diseño de las plazas y parques en los espacios públicos del centro histórico de la ciudad de Puno no logran satisfacer sus necesidades urbanas colectivas.

Se realizan una propuesta de parques más estéticos y cómodos para los habitantes del centro histórico de la ciudad de Puno; también se propone el diseño de veredas para el centro histórico de la ciudad de Puno, propuesta que consiste en eliminar dichas veredas que no cumplen con las medidas mínimas para la circulación y realizar el pintado de las mismas, ya que al no poder ampliar las medidas de las veredas sería un desperdicio de dinero realizar la construcción de veredas en dimensiones muy pequeñas para la circulación de los transeúntes.

REFERÊNCIAS

CARRASCO, S. **Metodología de la Investigación Científica**. San Marcos ed. Perú, [s.n.], 2009.

CHÁVEZ, R. C. **Espacios públicos y calidad de vida urbana. Estudio de caso en Tijuana, Baja California**. 2016. 203 f. El Colegio de la Frontera Norte, 2016. Disponível em: <https://www.colef.mx/posgrado/wp-content/uploads/2016/12/TESIS-Romero-Chavez-Christian-Rodrigo.pdf>.

DEL CASTILLO, C., GARIBOTTO, G. **Regeneración de espacios públicos bajo un enfoque de movilidad sostenible en el distrito de San Miguel**. 2017. 124 f. Pontificia Universidad Católica del Perú, 2017.

HASHEMNEZHAD. "Pontificia Universidad Católica Del Perú", p. 104, 2013. DOI: 10.1109/JSSC.2011.2163214. .

HERNANDEZ, R., FERNANDEZ, C., BAPTISTA, M. del P. **Metodologia de la Investigación**. Sexta ed. México, [s.n.], 2014.

HUAMANÍ, R. del P. **Estudio de la vida pública en los espacios públicos de la ciudad de Huancayo**. 2017. Universidad Peruana Los Andes, 2017.

MINISTERIO DE VIVIENDA. **Norma técnica GH.020 Componentes de diseño urbano**. . [S.l.], El Peruano, 2011.

ZÚÑIGA, J. **Micro-Simulación Peatonal Y Estudio De Vida Pública En La Calle Marqués De La Ciudad Del Cusco**. 2016. Pontificia Universidad Católica del Perú, 2016.

EXPANSÃO URBANA E EXCLUSÃO TERRITORIAL: A OCUPAÇÃO DO JARDIM CAMPOS VERDES NA CIDADE DE CAMBÉ/PR

Data de aceite: 02/09/2021

Data de submissão: 14/07/2021

Jéssika Vieira Marques

Universidade Estadual de Londrina – UEL
<http://lattes.cnpq.br/3859559064050821>

Sandra Maria Almeida Cordeiro

Universidade Estadual de Londrina – UEL
<http://lattes.cnpq.br/4499153992012945>

Caroline Berger de Paula

Universidade Estadual de Londrina – UEL
<http://lattes.cnpq.br/3740634604793000>

Léia Aparecida Veiga

Universidade Estadual de Londrina – UEL
<http://lattes.cnpq.br/9940086723504263>

RESUMO: A expansão urbana que se desenvolveu nas cidades brasileiras pode ser caracterizada pelo forte incremento nas disparidades entre os grupos sociais, isto porque a lógica da divisão territorial no espaço urbano tende a privilegiar as elites e penalizar a classe trabalhadora. Quando se trata das moradias irregulares este aspecto se torna ainda mais evidente, dado o padrão de informalidade e ilegalidade que estigmatiza estes territórios. Assim, a proposta deste artigo é identificar a relação entre o crescimento urbano com a exclusão territorial em Cambé/PR. Foram utilizados procedimentos primários e secundários para levantamentos de dados. Conclui-se que a produção desigual da cidade exclui famílias

sem poder aquisitivo do acesso a terra urbana e, estas por sua vez, acabam ocupando áreas irregulares.

PALAVRAS - CHAVE: Território; crescimento urbano; desigualdades sociais.

URBAN EXPANSION AND TERRITORIAL EXCLUSION: THE OCCUPATION OF JARDIM CAMPOS VERDES IN THE CITY OF CAMBÉ/PR

ABSTRACT: The urban expansion that has developed in Brazilian cities can be characterized by a strong increase in disparities between social groups, because the logic of territorial division in urban space tends to privilege the elites and penalize the working class. When it comes to irregular housing, this aspect becomes even more evident, given the pattern of informality and illegality that stigmatizes these territories. Thus, the purpose of this article is to identify the relationship between urban growth and territorial exclusion in Cambé/PR. Primary and secondary procedures were used for data collection. It is concluded that the city's unequal production excludes families without purchasing power from access to urban land, and these, in turn, end up occupying irregular areas.

KEYWORDS: Territory; urban growth; social differences.

INTRODUÇÃO

A lógica que rege a organização territorial no Estado brasileiro se pauta em dispor à classe proprietárias dos meios de produção as áreas

privilegiadas nas cidades, enquanto que para a classe trabalhadora, restam porções mais distantes do centro ou ocupar de forma informal, evidenciando assim que a segregação espacial se torna também uma segregação social (VILLAÇA, 2001).

Assim, a relação entre exclusão e inclusão da população de baixo poder aquisitivo nos territórios se torna cada vez mais latente: os sujeitos, ao mesmo tempo em que se sentem parte da cidade e da vida em sociedade, são completamente excluídos pelo Estado, que os estigmatiza de diversas formas: pelos locais e condições em que vivem, na forma de elaborar e implementar políticas públicas ou ainda no modo de reconhecer os territórios vulneráveis, ignorando suas particularidades, as histórias e vivências que estes carregam.

Neste sentido, os sujeitos destes territórios, que ali desenvolvem suas relações e expressam suas condições de vida, passam no seu cotidiano

[...] uma vida diária insegura e arriscada, bloqueia acesso a empregos, a oportunidades educacionais e culturais, que estão concentradas em enclaves pequenos e protegidos dentro das cidades. Ela nega a possibilidade de se utilizarem recursos como a casa própria para gerar renda e criar empregos, na medida em que a maior parte das casas é ilegal e o uso misto é geralmente proibido pelas normas de uso do solo municipal. (ROLNIK, 1999, p.107)

Desta forma, contradizem os valores de universalidade, igualdade, acessibilidade e mobilidade a todos os sujeitos da cidade.

Isto posto, o objetivo deste artigo é apontar aspectos que tensionam a relação entre a crescente expansão urbana e - a também crescente – exclusão nos territórios, a partir da realidade dos moradores da ocupação do Jardim Campos Verdes, localizada no município de Cambé / PR.

No andamento da construção do diagnóstico social que visava subsidiar o processo de regularização fundiária das famílias residentes no bairro, se verificou que a inclusão destas na rede de serviços básicos, como educação, saúde e transporte público, por exemplo, é regida justamente pela condição de exclusão territorial em que se encontram: é somente se distanciando de seu território de origem ou criando estratégias de acesso que esta população consegue alcançar direitos básicos.

Sob esta perspectiva, primeiramente buscaremos discutir aspectos conceituais básicos acerca do território e em seguida apontaremos alguns elementos sobre a expansão urbana e seu papel no processo de acirramento das desigualdades nas cidades. Por fim, indicaremos as particularidades que permeiam a exclusão territorial do Jardim Campos Verdes, de Cambé/PR, a partir de dados levantados por meio de entrevistas e do diagnóstico social aplicada em 167 famílias moradoras do bairro, realizado no ano de 2018.

Território: aproximações conceituais

A fim de compreender o conceito de território, apontaremos alguns aspectos gerais acerca de sua compreensão, para em seguida nos aproximarmos da ideia de território usado, fundamentada pelo geógrafo Milton Santos, que o considerava para além das

delimitações geográficas, o definindo enquanto base material das relações sociais.

Haesbaert (2007, p.20) aponta que o território nasce contendo uma dupla conotação: material e simbólica. Para o autor, etimologicamente o termo se aproxima tanto de “terra-territorium” quanto de “terreo-terror” – terror, aterrorizar – o que remete à dominação jurídico-política da terra e ainda inspira o terror e o medo, em especial àqueles que ficam alijados da terra ou são impedidos de adentrar um território. Em contrapartida, aqueles que conseguem plenamente usufruí-lo podem adquirir identificação positiva e efetiva apropriação sobre este.

O autor observa que enquanto espaço-tempo vivido, o território se apresenta como múltiplo, ao mesmo tempo diverso e complexo, é importante compreender que território implica em espaço social ocupado e utilizado por diferentes classes e grupos sociais. Cada qual com particularidades, impregnado de relações de poder e imerso em relações de dominação, se desdobra por um caminho que vai da dominação político-econômica mais ‘concreta’ e ‘funcional’, à apropriação mais subjetiva – ou cultural-simbólica (HAESBAERT, 2007).

Logo, vemos que o território se mostra complexo em sua composição, e compreendê-lo implica considerar não somente seus limites geográficos ou sua acepção enquanto Estado-Nação. Implica entender que território remete a formas e usos, que representa as relações que nele se desenvolvem, expondo formas de organização e relações de poder. Além disso, retrata as relações de produção e reprodução que permeiam o cotidiano dos sujeitos, assim como abriga diferentes grupos sociais, o que lhe atribui um relevante espaço de conexão com seus atores e reflete em diferentes usos.

Sob a perspectiva de território usado, Santos (2014) aponta que o conceito de espaço geográfico/território usado comporta atores sociais organizados verticalmente (governos e empresas) em redes e atores sem poder de decisão, organizados de maneira horizontal e em contiguidade territorial. O autor ressalta a importância de compreender o território enquanto usado: que soma o chão e a identidade dos que nele vivenciam seu cotidiano. Tal identidade é o sentimento de pertencimento, de apropriação, envolve o fundamento do trabalho, é lugar de residência, de trocas espirituais, materiais e do exercício da vida.

Saquet (2006, p. 83), ao discorrer sobre o significado do território, assim como sua complexa composição, destaca que

[...] o território é natureza e sociedade: não há separação; é economia, política e cultura; edificações e relações sociais; des-continuidades; conexão e redes; domínio e subordinação; degradação e proteção ambiental, etc. Em outras palavras, o território significa heterogeneidade e traços comuns; apropriação e dominação historicamente condicionadas; é produto e condição histórica e trans-escalar; com múltiplas variáveis, determinações, relações e unidade. É espaço de moradia, de produção, de serviços, de mobilidade, de des-organização, de arte, de sonhos, enfim, de vida (objetiva e subjetivamente). O território é processual e relacional, (i)material, com diversidade e unidade, concomitantemente.

Deste modo, vemos que o território é representado enquanto dinâmico, repleto de atores sociais, de equipamentos e de funcionalidades. Suas funcionalidades, aliás, correspondem ao que se objetiva com o seu uso, onde pode estar subordinado a lógica do capital hegemônico ou ser utilizado a favor da heterogeneidade de sua composição – por meio do reconhecimento das suas rugosidades e do planejamento e execução de ações voltadas à promoção do direito a cidade.

Sob esta ótica, território remete a mobilidade, a um espaço de vivência e convivência, é onde se operam um conjunto de forças e dinâmicas, que envolvem um processo de apropriação por parte de todos os sujeitos envolvidos e expressa seus diferentes usos. No território se concretizam as discrepâncias de cidadania entre os homens, se reconhece a existência de diferentes condicionamentos políticos, econômicos, sociais e culturais, que salientam a diversidade em sua composição demográfica e expõem as relações de poder.

Conceituar território, para Santos (2014), envolve a compreensão de um conjunto de objetos com os quais trabalhamos, circulamos e moramos além de se considerar os aspectos simbólicos, como a linguagem regional, por exemplo, o que caracteriza a cultura territorial. O valor de cada um é atribuído conforme sua localização territorial. Seu valor é construído e desconstruído, sua cidadania ganha mais ou menos valor conforme o lugar onde está, conforme o território em que está. Assim, territórios que significariam espaço de troca, de pertencimento, de construção cultural, se tornam base de acirramento das contradições entre as classes sociais, tendo o Estado neoliberal e o modo de produção capitalista enquanto seus principais agentes.

Neste sentido, o autor salienta que a cidade é vista e utilizada de diferentes formas pelos seus moradores, alguns com alta mobilidade, outros com nenhuma. Para os sujeitos constantemente colocados à margem da sociedade, dadas suas condições materiais e territoriais, a cidade se torna impalpável, se impondo através de signos descontraídos, agindo para limitar e não facilitar, tornando as classes subalternas impotentes diante da configuração social disposta.

Diante do crescimento explosivo das cidades, a cidadania não existe em territórios onde a pobreza já foi naturalizada, assim como é inexistente a acessibilidade, a mobilidade, o acesso a serviços públicos, a renda, ao transporte e a tantos outros equipamentos urbanos.

Expansão urbana: o território como palco de exclusão

Considerando que o valor do homem e da cidadania varia de acordo com o território em que ocupa, a lógica territorial vigente no Estado capitalista tende a ser operacionalizada de modo a excluir do seio dos centros urbanos a massa trabalhadora, estigmatizando os sujeitos conforme estão dispostos em seus territórios, os segmentando estrategicamente em prol da expansão urbana, onde o lugar que lhes é destinado não deve estar “às vistas” da burguesia.

Assim, a explosiva e crescente expansão dos centros urbanos vem para reforçar a exclusão e as contradições que atingem determinada população, que tem no território a representação da negação de direitos e a restrição no acesso à cidade.

Desta forma, as desigualdades sociais são, a priori, desigualdades territoriais (SANTOS, 2014), têm origem no lugar onde cada um se encontra. Porém, a realidade territorial acaba sendo desconsiderada no que tange o acesso a direitos. Os sujeitos precisam ser olhados conjuntamente a seu território, independentemente de onde estejam, para que seja possível reduzir as discrepâncias ocasionadas pela exclusão territorial.

Para ROLNIK (1999)

Os territórios excluídos constituíram-se à revelia da presença do Estado — ou de qualquer esfera pública — e, portanto, desenvolvem-se sem qualquer controle ou assistência. Serviços públicos, quando existentes, são mais precários do que em outras partes das cidades; trabalhar nessas áreas muitas vezes é visto pelos funcionários públicos como “castigo”. Mais do que isso, viver permanentemente sob uma condição de privação de necessidades ambientais básicas faz os habitantes se sentirem como se suas vidas tivessem pouco valor. (ROLNIK, 1999, p.107)

A autora ainda esclarece que o conceito de exclusão territorial

[...] foi construído procurando superar as dificuldades de leitura dos índices tradicionais de porcentagem de cobertura de infra-estrutura e indicadores gerais de condições de domicílios que, não territorializados, deixam de revelar uma imagem fiel das diferenças de condições urbanas no interior de um município. Cruzando os indicadores, poderemos esboçar mais claramente um quadro de onde a urbanização é “completa”, e onde ela é precária ou incompleta por qualquer razão. Este indicador pode também contribuir para medirmos a segregação urbana, cruzando-o com dados de renda familiar, renda de chefes de família, cor e outras variáveis econômicas e sociais. (ROLNIK, 1999, p.101)

Neste sentido, compreender a exclusão territorial implica ir além do que mostram os índices positivos de crescimento urbano, visto que por muitas vezes os indicadores levantados nos municípios não refletem as condições de vida da população e as particularidades do seu cotidiano e dos seus territórios. Assim, se torna possível visualizar as disparidades sociais e econômicas que compõem a segregação urbana, além de se evidenciar a não chegada dos serviços públicos a estes territórios, já que o Estado os torna invisíveis.

Vale salientar que os objetivos do Estado e das elites brasileiras se convergem no que diz respeito a polarização territorial. Aqui, a ideia é justamente favorecer uma pequena parcela da população em detrimento da outra grande parte – cada vez mais empobrecida e excluída dos planos de expansão dos centros urbanos.

Maricato (2011, p.122) destaca que o urbanismo brasileiro não visa qualquer comprometimento com a realidade concreta, mas sim com uma ordem que está relacionada a apenas uma parte da cidade. Assim, ideias que aparentam estar fora do lugar estão

justamente no seu devido lugar, isto porque se aplicam aquela parte da sociedade que irá se beneficiar com a urbanização, reafirmando e reproduzindo as desigualdades e os privilégios.

Desta forma, os detentores do poder econômico e político é que ditam as regras da sociabilidade burguesa, onde rege a pobreza e a exclusão – e estas não são fruto de uma fatalidade. O pacto realizado entre as elites e governantes atribuem invisibilidade às demandas das classes subalternas, os colocando a mercê de suas decisões.

Retratos da exclusão territorial

Se a exclusão territorial se torna evidente conforme as cidades se expandem, não somente a disposição geográfica dos territórios impacta nas condições de desigualdade, mas as condições das moradias nestes territórios têm igual ou maior relevância ao percebermos os retratos desta exclusão: as periferias, as favelas e as ocupações sofrem ainda mais as consequências da segregação territorial orquestrada pelo Estado brasileiro.

O cenário das moradias irregulares é ainda mais perverso dado a criminalização destes territórios e de seus habitantes, o que reforça sua condição de exclusão e os torna visíveis ao olhar público somente perante aspectos negativos.

Assim, a participação desta parcela da população na vida em sociedade se dá primordialmente por sua condição de excluída: a inclusão dos sujeitos no mercado de trabalho, no acesso à educação, saúde, habitação, mobilidade ou assistência social, por exemplo, ocorre por intermédio da exclusão – a realidade territorial, neste caso, não vem para contribuir no desenvolvimento de ações condizentes com as necessidades desta população ou para incluí-los como sujeitos de direitos na sociedade. O que se verifica é justamente o oposto: a cidade os aparta, os condena aos estigmas e os atribui a total responsabilidade pelo provimento de suas necessidades – as pessoas são punidas ou privilegiadas conforme os territórios que habitam.

Rolnik e Cymbalista (2000) destacam que

Em geral, a população de baixa renda só tem a possibilidade de ocupar terras periféricas – muito mais baratas porque em geral não têm qualquer infra-estrutura – e construir aos poucos suas casas. Ou ocupar áreas ambientalmente frágeis, que teoricamente só poderiam ser urbanizadas sob bases muito mais rigorosas, exatamente o inverso do que acaba acontecendo. Esse comportamento não é exclusivo dos agentes atomizados do mercado informal: a política urbana e habitacional tem reforçado a tendência de expulsão dos pobres das áreas mais bem localizadas. Procurando os terrenos mais baratos e periféricos para a construção de grandes e desoladores conjuntos habitacionais. (ROLNIK; CYMBALISTA, 2000, p.3)

Conforme os autores, mais uma vez podemos verificar que a real intenção do Estado é reservar a cidade às elites burguesas, promovendo políticas de habitação que reservam aos menos favorecidos as áreas periféricas, sem nenhuma infraestrutura referente a serviços básicos.

Saglio-Yatzimirsky (2009), analisando a realidade das cidades brasileiras, aponta que um de seus principais desafios é a proliferação das ocupações precárias, dado o crescimento urbano descontrolado e mudanças econômicas que colocaram mais trabalhadores na rede informal e precária de trabalho. “No Brasil, o fenômeno de “invasão” e ocupação, com ênfase sobre a ilegalidade, predomina” (Idem, 2009, p. 220), surgindo os núcleos urbanos informais.

Assim, a urbanização no Brasil carrega uma dupla significação: por um lado, representa progresso e modernização – na perspectiva burguesa – por outro, está carregada de desigualdades sociais, que se expressam nas contradições deste processo, típico da globalização que acompanha o movimento do capital.

Além das formas de exclusão que já mencionamos anteriormente, as moradias irregulares também são ignoradas quando se trata de representar oficialmente as cidades, como se não fossem parte destas. Se estas populações são invisíveis ao poder público e aos órgãos oficiais, qual a possibilidade de se tornarem parte da cidade sem que precisem buscar outros territórios?

Para estes sujeitos a cidade e tudo que ela tem a oferecer não é palpável: sua condição de exclusão não permite que se tornem cidadãos, que façam parte de uma cidade que facilite sua mobilidade, propicie o acesso as políticas públicas e que não criminalize suas moradias.

A ocupação do Jardim Campos Verdes

A fim de relacionar aspectos da realidade vivenciada pela população que reside na ocupação do Jardim Campos Verdes, localizado na cidade de Cambé/PR com a crescente exclusão territorial que se faz presente nas cidades, contextualizaremos de forma geral o município, para apresentar a ocupação e dados que retratam as dificuldades que nele se apresentam.

O município de Cambé se localiza na região Norte do estado do Paraná, sendo parte da Região Metropolitana de Londrina. Dados do Datapedia (2018) indicam que até o ano de 2016, a cidade contava com 104.592 habitantes. O índice de Gini do município, até o ano de 2010, era de 0,42, o que indicava que a concentração de renda entre os habitantes apontava para uma menor desigualdade social. Já o IDH-M corresponde a um total de 0,734, o que enquadra o município no nível de alto índice de desenvolvimento humano, conforme dados da Prefeitura Municipal de Cambé.

Ainda segundo informações da Prefeitura, em 2010 a proporção de indivíduos extremamente pobres era de 1,99%. A proporção de pobres equivalia a 3,10% e o percentual de vulneráveis à pobreza correspondia a 13,87%. Ainda com relação ao ano de 2010, dados do Censo/IBGE indicavam 269 famílias em situação de extrema pobreza em Cambé. Em 2015, no município, cerca de 17 mil pessoas estavam com renda familiar per capita até um salário mínimo, correspondendo a 16,2% da população total projetada pelo

IBGE para 2017. Na faixa de 1 a 2 salários mínimos, eram 8.824 pessoas (8,4%) e, entre 2 e 3 salários mínimos per capita, 2.790 pessoas (2,5%).

Segundo informações que compõem a Revisão do Plano Diretor Municipal de Cambé – PR (2017), o município apresenta um IVS – Índice de Vulnerabilidade Social – de 0,195, o que se enquadra na classificação de índice muito baixo, apresentando números melhores que os índices referentes ao estado do Paraná (0,252) e do Brasil (0,326).

Ainda que os índices não coloquem o município de Cambé em condições de grandes desigualdades sociais, sabemos que os números referentes à realidade das cidades tendem a escamotear as particularidades dos microterritórios que a compõem. Por muitas vezes indicadores que representam dados gerais e oficiais da população e da estrutura dos territórios não correspondem ao que é vivenciado no chão destes.

Quando analisamos o Jardim Campos Verdes, o bairro se divide entre 172 famílias que foram atendidas com moradias regularizadas pelo Programa Minha Casa Minha Vida – no ano de 2014 – e entre terrenos e moradias sem regularização fundiária, totalizando 204 famílias que compõem a ocupação. Desse total, foram entrevistadas 167 famílias que fazem parte desta ocupação, onde muitas delas estão no bairro desde o início da sua formação, que se deu por volta dos anos 2000.

A partir do diagnóstico social, elaborado com o objetivo de subsidiar o processo de regularização fundiária das moradias oriundas da ocupação junto a COHAB-LD, identificamos que o bairro apresenta diversas situações de vulnerabilidade social. As famílias deste território vivem a margem da cidadania e da cidade: o acesso ao emprego e renda, a saúde, educação e transporte se dão de forma precária, ressaltando a condição de exclusão a qual estão submetidos. Exclusão esta que se materializa no território de vivência e que transborda para fora dele, seja através da indignidade que caracteriza as moradias, seja pela dificuldade de acesso a direitos sociais mínimos, o que via de regra exige sempre grandes deslocamentos. Assim, a exclusão territorial destes sujeitos tem, em primeiro lugar, ligação com a localização geográfica em que se encontram e, em segundo, com a forma – tida como ilegal pelo Estado – em que estão inseridos no território: dois aspectos que os retiram perversamente a possibilidade do direito a cidade.

Embora o município de Cambé conte com uma rede de serviços que contemple as principais políticas públicas – educação, saúde, assistência social, por exemplo – os que habitam o Jardim Campos Verdes têm grande dificuldade em acessar os equipamentos sociais desta cidade. Para começar, o bairro está localizado na divisa com o município de Londrina / PR, o que faz com que a população esteja mais propensa a demandar serviços no município vizinho do que na sua própria cidade de origem. Em segundo lugar, um território que apresenta tantas desigualdades sociais e que vem sendo ocupado há pelo menos 18 anos continua invisível às políticas públicas: o fardo da moradia irregular, neste caso, é pesado.

O diagnóstico social subsidia a exclusão territorial a qual nos referimos. Este é

composto de vários indicadores referente a renda, condições de moradia, saneamento básico, saúde, educação e trabalho, por exemplo. Considerando que não nos cabe, neste momento, utilizar todas as informações coletadas, trataremos somente de alguns dados que contribuam com a discussão proposta.

Do total, mais da metade das famílias que residem no bairro não possuem o título de propriedade, o que demonstra a situação de ilegalidade que permeia esse território. O Jardim Campos Verdes surgiu como alternativa pela falta de políticas públicas no âmbito da habitação. Ermínia Maricato, em seu artigo “As dimensões da tragédia urbana” (2002), diz que o crescimento urbano se dá de forma ilegal e que muitas vezes com incentivo e apoio do governo local: neste caso com a permissão da COHAB-LD, que encaminhava famílias do município de Londrina/PR para essa ocupação em Cambé/PR.

Considerando o entorno do Jardim Campos Verdes, a maior parte dos equipamentos que atendem a população desse território estão localizados no bairro Novo Bandeirantes, que está há mais ou menos 3 km de distância, com destaque para a Unidade Básica de Saúde, a qual atende 46% dessa população. Percebemos nas respostas das famílias que 11% utilizam os serviços de saúde de Londrina.

O diagnóstico social ressalta, mais uma vez, que esta população somente se vê incluída como usuária do transporte público – e da cidade – ao se distanciar do seu território. Conforme os dados coletados, a maioria dos entrevistados se declarou usuário do transporte coletivo, afirmando que utiliza as linhas de ônibus que circulam pelo município de Londrina. Vale ressaltar que, para chegar até um local em que possam embarcar nos ônibus, as famílias percorrem longas distâncias por meio de íngremes caminhos, já que o município de Cambé também não reconheceu as demandas do bairro relacionadas ao transporte público e esta continua sendo uma das principais reivindicações desta população.

Além disso, outro agravante foi verificado: as mulheres, muitas na condição de chefes de família e, portanto, principais responsáveis pelo cuidado doméstico e familiar, se veem privadas da possibilidade de acesso ao mercado de trabalho e a renda. Desta forma, a maioria das famílias acaba por não atingir condições dignas de sobrevivência, tendo que enfrentar sozinhas as adversidades do cotidiano.

Um dos únicos equipamentos públicos presente nesse território é o Centro de Referência de Assistência Social – CRAS, sendo expressivo o número de famílias (59%) atendidas por essa política.

A aspereza do cotidiano que permeia a ocupação do Jardim Campos Verdes de Cambé/PR nos indica que a expansão da cidade não chega da mesma forma a todos os territórios. Quando se trata das periferias, das ocupações e dos conjuntos habitacionais construídos para apartar as populações – embora constituam uma política pública de habitação – o contexto é ainda mais perverso, pois a exclusão territorial se torna incontestável, se desdobrando em vários aspectos dada a acentuação do desemprego e do trabalho informal.

Em um Estado onde cidadão e consumidor são confundidos e tidos como sinônimos, o acesso ao lazer, a saúde, a educação e a moradia são idealizadas e vistas enquanto privilégios. Se tornam conquistas individuais ou de grupos habitantes de territórios específicos. Santos (2014) analisa que o lugar do cidadão fica cada vez menor, onde até a vontade de se tornar cidadão vai se tornando reduzida.

Koga (2013, p.37) nos aponta outro aspecto que podemos facilmente identificar no cotidiano da população oriunda das moradias irregulares, que são as estratégias utilizadas para acessar um serviço, programa ou benefício. Neste sentido, a autora ressalta que se torna comum a tendência em burlar comprovantes de residência, por exemplo, quando as famílias acabam requisitando comprovantes de amigos ou parentes para ter a chance de acessar um direito, especialmente quando se tem equipamentos urbanos do Município de Londrina/PR mais próximo do que do Município de Cambé/PR e não podem usar por não serem residentes da cidade.

Assim, a rigidez e as formalidades acabam por representar outra forma de penalização e gerar a grande incidência de estratégias informais de acesso às políticas públicas.

A autora ainda reitera que

Essas e outras diversas estratégias, na realidade, já compõem o complexo cotidiano de luta dos cidadãos residentes em territórios que, do ponto de vista da urbanidade, são considerados também informais, pela ausência de regularização fundiária. (KOGA, 2013, p. 38)

Sob este ângulo, podemos afirmar que a informalidade se torna uma condição de sobrevivência, seja porque faz parte da formação dos territórios, seja porque se torna condição para acessar direitos sociais básicos. Assim, a (não) regularização fundiária acaba por determinar se os sujeitos podem ou não abrandar as desigualdades ditadas pelo Estado e pela organização das cidades.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A cidade não se mostra a mesma a todos seus agentes. Conforme discutimos anteriormente, o valor de cada sujeito tende a variar conforme o território em que habita. Logo, o peso do território também se mostra determinante quando se trata de acessar as políticas públicas, considerando que a população necessita lidar com as barreiras impostas pela expansão urbana para exercer seus direitos.

Desta forma, a produção do espaço urbano com conseqüente expansão da área urbana no Estado brasileiro sob a égide da ideologia do mercado, ocorre no sentido de atender as demandas do capital. Em contrapartida, as desigualdades sociais são acentuadas devido a tendência de expulsão das classes de menor poder aquisitivo para as extremidades das cidades, já que o acesso a terra urbana se baseia primordialmente no quesito poder de compra de cada família.

Assim, o arranjo territorial explicita as grandes contradições fomentadas pelo Estado, que cada vez mais volta seus investimentos aos objetivos das elites empresariais. Este elemento, junto ao cenário de crescente desemprego e flexibilização do mercado de trabalho, privatização dos serviços e retração do Estado no que diz respeito as políticas sociais, empurra a massa trabalhadora à informalidade, que passa a se tornar característica comum da vida cotidiana. Tal informalidade equivale a ilegalidade quando se trata das condições de moradia de uma parcela da população, obrigada a viver nas periferias e nos núcleos urbanos informais.

Faz-se necessário considerar as particularidades dos territórios, principalmente quando se trata das ocupações, para propor uma cidade mais inclusiva, alcançável a todos os grupos sociais, a fim de que a rede de bens e serviços se mostre acessível, não sendo apenas privilégio de poucos.

REFERÊNCIAS

CAMBÉ. Prefeitura do Município de Cambé. Revisão Plano Diretor. REVISÃO DO PLANO DIRETOR MUNICIPAL - CAMBÉ – PR – 2017. 1.1 **Aspectos Regionais**. Disponível em: < <http://www.cambe.pr.gov.br/site/revisaoplanodiretor/documentos.html>> Acesso em 16 de agosto 2018.

CAMBÉ. Prefeitura do Município de Cambé. Revisão Plano Diretor. REVISÃO DO PLANO DIRETOR MUNICIPAL - CAMBÉ – PR – 2017. 1.4 **Aspectos Sócio Espaciais**. Disponível em: < <http://www.cambe.pr.gov.br/site/revisaoplanodiretor/documentos.html>> Acesso em 16 de agosto 2018.

CAMBÉ. Prefeitura do Município de Cambé. Revisão Plano Diretor. REVISÃO DO PLANO DIRETOR MUNICIPAL - CAMBÉ – PR – 2017. 1.5 **Saneamento, Infraestrutura e Desenvolvimento Social**. Disponível em: < <http://www.cambe.pr.gov.br/site/revisaoplanodiretor/documentos.html>> Acesso em 16 de agosto 2018.

DATAPEDIA. **Datapedia em Cambé – PR**. Disponível em: <<https://www.datapedia.info/public/cidade/2183/pr/cambe#mapa>> Acesso em 16 de agosto de 2018.

HAESBAERT, R. Território e Multiterritorialidade: um debate. **GEOgraphia**, Vol.9, No 17, 2007, p.19-46.

KOGA, D. Aproximações sobre o conceito de território e sua relação com a universalidade das políticas sociais. **Serviço Social em Revista**. Londrina, Vol. 16, No.1, p. 30-42, Jul./Dez. 2013.

KOGA, D.; RAMOS, F. e NAKANO, K. A disputa territorial redesenhando relações sociais nas cidades brasileiras. **Serviço Social & Sociedade**, N. 94, Ano XXIX, São Paulo: Cortez. 2008.

LONDRINA. ITEDES. **Diagnóstico Social do Jardim Campos Verdes**. 2018.

MARICATO, E. **As dimensões da tragédia urbana**. **ComCiência**, São Paulo – SBPC, v.29, p.18, 2002.

_____. **As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias**. In: ARANTES, O.; VAINER, C.; MARICATO, E. **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. 6. ed. Petrópolis: Vozes, 2011. p. 121-192.

QUEIROZ, T.A.N. Espaço geográfico, território usado e lugar: ensaio sobre o pensamento de Milton Santos. Para Onde!?, 8 (2): 154-161, ago./dez. 2014.

ROLNIK, R. e CYMBALISTA, R. Regulação urbanística no Brasil: Conquistas e desafios de um modelo em construção. Anais do SEMINÁRIO INTERNACIONAL: GESTÃO DA TERRA URBANA E HABITAÇÃO DE INTERESSE SOCIAL, PUCCAMP, 2000, p.1-19.

ROLNIK, R. Exclusão territorial e violência. **São Paulo em Perspectiva**. vol.13 no.4 São Paulo Oct./ Dec. 1999, p.100-111.

SAGLIO-YATZIMIRSKY, M-C. Políticas urbanas, territórios e exclusão social: as favelas nas grandes cidades – Brasil e Índia. **Estudos Avançados**. São Paulo, Vol. 23, No. 66, p. 219-222, 2009.

SANTOS, M. **O Espaço do Cidadão**. 7 ed. 2. Reimpr. (Coleção Milton Santos;8) – São Paulo: EDUSP, 2014.

SAQUET, M. A. Proposições para estudos territoriais. **GEOgrafia**, Vol. 8, No 15, p. 71-85, 2006.

SPOSATI, A. Território e gestão de políticas sociais. **Serviço Social em Revista**, Londrina, Vol. 16, No 1, p. 05-18, Jul./Dez. 2013.

VILLAÇA, F. **Espaço intraurbano no Brasil**. 2. ed. São Paulo: Studio Nobel, 2001.

CAPÍTULO 8

ASPECTOS HISTÓRICOS DA FORMAÇÃO E PRODUÇÃO DA REGIÃO METROPOLITANA DE ARACAJU-SE

Data de aceite: 02/09/2021

Danillo Felix de Santana

SEDUC-SE- Secretaria de Estado da Educação, do Esporte e da Cultura de Sergipe
Aracaju-SE
<http://lattes.cnpq.br/9776196582878430>

José Carlos Santos Cunha

IFS- Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Sergipe
Aracaju-SE
<http://lattes.cnpq.br/1499527805084754>

RESUMO: Aracaju e sua área metropolitana vêm crescendo desde a década de 1970 com a chegada da PETROBRÁS, a criação da Universidade Federal de Sergipe, a implantação do Distrito Industrial de Aracaju e, sobretudo, com a política habitacional desenvolvida pela antiga COHAB (Companhia de Habitação), hoje denominada de CEHOP (Companhia Estadual de Habitação e Obras Públicas), as quais transformaram a cidade num ponto forte de imigração. Este trabalho teve como objetivo analisar a formação da região metropolitana de Aracaju desde os anos 1970 até a década de 2010. Foram utilizados dados do IBGE e pesquisa bibliográfica referente à temática. A evolução da população de Aracaju, desde os anos 1970, indica dinâmica demográfica atual da sua área metropolitana e importância para o estado de Sergipe. A migração é um ponto fundamental para entender o crescimento populacional da Região

Metropolitana de Aracaju, fortalecendo seu papel nas últimas décadas. O rápido processo de urbanização verificado nas quatro últimas décadas sinaliza diversas transformações nos seus espaços, trazendo problemas como a segregação socioespacial.

PALAVRAS - CHAVE: Aracaju; Metropolização; População.

ABSTRACT: Aracaju and its metropolitan area have been growing since the 1970s with the arrival of PETROBRÁS, the creation of the Federal University of Sergipe, the implantation of the Industrial District of Aracaju and, above all, with the housing policy developed by the former COHAB (Housing Company), today called CEHOP (State Housing and Public Works Company), which transformed the city into a strong point of immigration. This work aimed to analyze the formation of the metropolitan region of Aracaju from the 1970s to the 2010s. Data from the IBGE and bibliographical research on the subject were used. The evolution of the population of Aracaju, since the 1970s, indicates the current demographic dynamics of its metropolitan area and its importance for the state of Sergipe. Migration is a fundamental point to understand the population growth of the Metropolitan Region of Aracaju, strengthening its role in recent decades. The rapid urbanization process observed in the last four decades indicates several transformations in its spaces, bringing problems such as socio-spatial segregation.

KEYWORDS: Aracaju; Metropolization; Population.

1 | INTRODUÇÃO

As cidades existem em diferentes tempos históricos e em diversos locais do mundo, cada uma com sua história, identidade - que é marcada por semelhanças e diferenças em relação a outras cidades - e tamanho (SPOSITO, 2004).

Os espaços urbanos especialmente privilegiados em relação a outras cidades são as metrópoles, pois elas comandam e integram os movimentos e suas redes de trocas, uma vez que elas emitem serviços mais raros e, por vezes, estratégicos e recebem em troca serviços mais banais, conhecidos com menor valor.

Neste sentido, Guy Di Méo afirma que

[...]as metrópoles preenchem uma série de funções essenciais (políticas, econômicas, culturais ou ideológicas), o governo dos homens, de suas atividades, de seus valores. Elas constroem uma rede mundial, um tipo de tecido de centralidades combinando lógicas hierárquicas e resilientes. De todo modo, elas se apoiam sobre conjuntos territoriais de porte variável, ligados entre si por seu indispensável papel de intermediários. Assim trata-se de uma larga gama de áreas urbanas engrenando metrópoles assentadas no coração das regiões que dividem os territórios nacionais até as metrópoles mundiais e globais que governam o planeta. (DI MÉO, 2008).

É marcante na urbanização do Brasil o crescimento das regiões metropolitanas. As regiões metropolitanas de São Paulo e do Rio de Janeiro, as mais importantes do país, apresentaram reduções desde a década de 1980 em suas taxas de industrialização e um deslocamento de fluxos migratórios para outras regiões do país (SCARLATO, 2008).

Paralelo a isto, o período de 1970 a 1991 demonstra que embora extremamente concentrada nos grandes centros urbanos, segundo Andrade e Serra (1998), a população urbana brasileira passa por um, também notável, processo de reversão de sua polarização, no qual as cidades médias cumprem papel decisivo. Entre os fatores que imprimiram dinamismo ao desempenho demográfico das cidades médias, podem-se elencar: as mudanças recentes nos padrões locacionais da indústria; as transformações mais visíveis no movimento migratório nacional; o crescimento mais acelerado dos municípios satélites dos núcleos metropolitanos; a política governamental de atração de investimentos para as regiões economicamente defasadas e a peculiar expansão das fronteiras agrícolas e de extração de recursos minerais. Além destes, é claro, os fatores endógenos ao próprio dinamismo econômico de muitas destas cidades.

É, nesse contexto, que Aracaju e seu espaço metropolitano vêm crescendo desde a década de 1970 com a chegada da PETROBRÁS, a criação da Universidade Federal de Sergipe, a implantação do Distrito Industrial de Aracaju e a política habitacional desenvolvida pela COHAB, as quais transformaram a cidade num ponto forte de imigração. Os sergipanos começaram a migrar para a sua capital e uma parte da população se realocou nos conjuntos habitacionais construídos na região metropolitana.

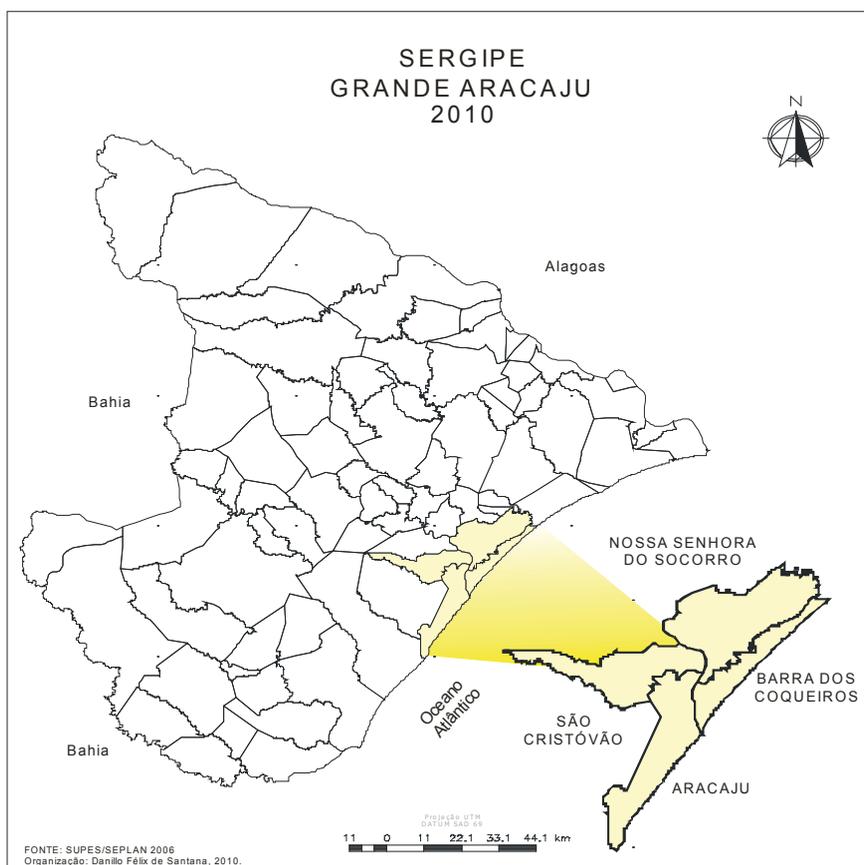
A atual Região Metropolitana de Aracaju foi criada em 24 de dezembro de 1995,

com a lei complementar nº. 25 de 29 de dezembro de 1995 do governo de Sergipe. Os municípios de Aracaju, Barra dos Coqueiros, Nossa Senhora do Socorro e São Cristóvão são os que constituem este agrupamento.

Este trabalho teve como objetivo analisar a formação da região metropolitana de Aracaju desde os anos 1970 até a década de 2010. Foram utilizados dados do IBGE e pesquisa bibliográfica em livros e artigos referentes à temática.

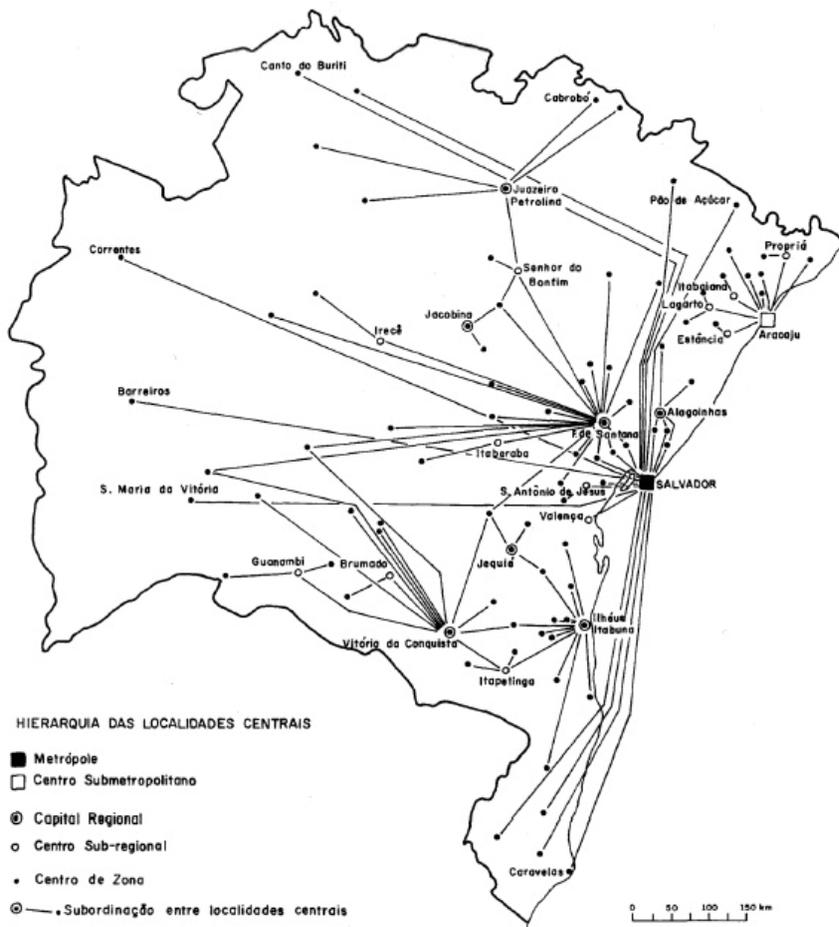
21 A INSERÇÃO DE ARACAJU NO SISTEMA URBANO-REGIONAL E SUA POPULAÇÃO

A Região Metropolitana de Aracaju, foi criada pela Lei Complementar Estadual nº 25 de 29 de dezembro de 1995 e é composta por municípios: Aracaju, Nossa Senhora do Socorro, Barra dos Coqueiros e São Cristóvão (mapa 01). Possui população de 835.564 habitantes, de acordo com o Censo Demográfico de 2010, realizado pelo IBGE, o que corresponde a aproximadamente 40,40% da população de Sergipe.



Mapa 01: Sergipe e Grande Aracaju

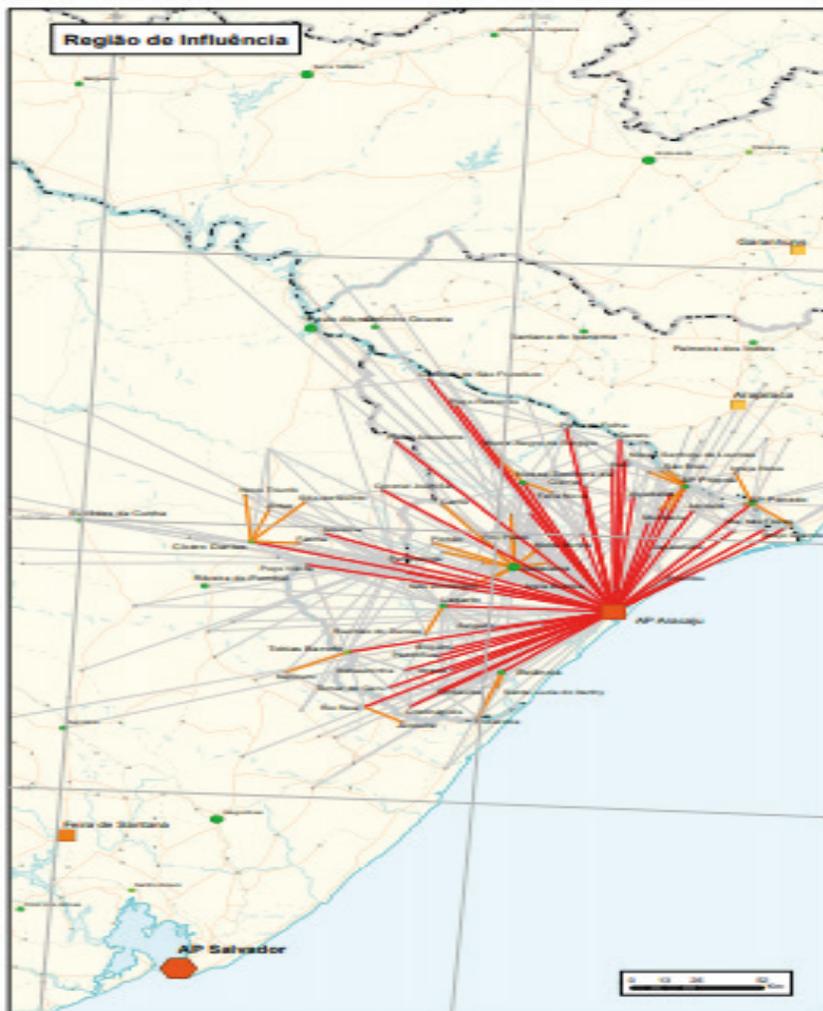
No estudo “Região de Influência das Cidades” publicado em 1987, Aracaju aparece como centro submetropolitano e cidade subordinada a Salvador, entretanto, esta condição se alterou com a influência direta de Recife , de acordo com o novo REGIC (Região de Influência das Cidades) 2018, conforme mapa 03:



Mapa 02: Hinterlândia de Salvador, inclusive de Aracaju

Fonte: IBGE, 1987.

Com base no estudo “Regiões de Influência das Cidades” do IBGE (2020), sua zona de influência é de 79 municípios e engloba uma área de 31.945 km², chegando ao sul de Alagoas e a Bahia, como mostra o mapa 03.



Mapa 03: Região de influência de Aracaju

Fonte: IBGE, 2020.

A formação do espaço metropolitano de Aracaju é, também, resultado de políticas públicas que nem sempre foram efetivadas, mas foram capazes de atrair um contingente populacional expulso do campo e que almejava melhores condições de vida (FRANÇA, 1999, p. 212).

[...] O rápido crescimento da população (de Aracaju) dá-se concomitantemente a um processo de esvaziamento do campo sergipano, sobretudo em decorrência da pecuarização, da concentração da terra e, em determinadas áreas, da modernização da agricultura. Aracaju passa a ser o principal centro de atração das populações que migram do campo e das cidades do interior. (FRANÇA, 1999, p.59)

Apesar do crescimento e concentração populacional na Região Metropolitana de Aracaju continuar nos dias atuais de maneira intensa, as pesquisas realizadas evidenciam que há uma tendência de estagnação no crescimento de Aracaju, de Nossa Senhora do Socorro e de São Cristóvão, exceto no município de Barra dos Coqueiros que ainda apresente uma alta taxa de crescimento populacional, conforme demonstra a tabela 01. Mesmo com estes resultados, a taxa de crescimento populacional da Região Metropolitana de Aracaju ainda se encontra acima da média nacional no período de dez anos, que foi de 11,02% segundo dados do IBGE (2012; 2020).

Ano	Municípios							
	Aracaju	(%) Crescimento	Nossa Senhora do Socorro	(%) Crescimento	São Cristóvão	(%) Crescimento	Barra dos Coqueiros	(%) Crescimento
1970	183.670	-	9.346	-	20.409	-	5.568	-
1980	293.119	59,59	13.710	31,83	24.129	18,23	7.952	29,98
1991	402.341	37,26	67.574	79,71	47.558	49,26	12.727	37,52
2000	461.534	14,71	131.679	48,57	64.647	26,43	17.807	28,53
2010	571.149	23,75	160.827	18,12	78.864	18,03	24.976	28,70
2020*	664.908	16,42	185.706	15,47	91.093	15,51	30.930	23,84

Tabela 01: População dos municípios da Região Metropolitana de Aracaju– 1970 a 2018

Fonte: IBGE. SIDRA. Censos Demográficos 1970; 1980; 1991; 2000; 2010. *Estimativa Populacional IBGE.

Ano	Total	(%)Crescimento
1970	218.993	-
1980	338.910	35,38
1991	530.200	36,08
2000	675.667	21,53
2010	835.816	19,16
2020*	972.637	16,37

Tabela 02: População Total dos Municípios da Região Metropolitana de Aracaju

Fonte: IBGE. Censos demográficos de 1970;1980; 1991;2000; 2010. *Estimativa Populacional do IBGE.

3 I A PRODUÇÃO DO ESPAÇO METROPOLITANO DE ARACAJU

A centralização dos serviços e como sede do Poder, intitulou a cidade de Aracaju, além de capital do Estado, centro político–administrativo e econômico, consolidou-se com o papel de comando da economia e da sociedade e a base do desenvolvimento capitalista. Na fase inicial do processo de comando espacial, a cidade não reunia as condições vitais

para atender ao processo, uma vez que:

[...] até o início do século XX, a cidade de Aracaju passou por um crescimento difícil, em decorrência do pequeno volume de investimentos feitos na cidade. “Somente após a implantação das redes de água encanada e esgotamento sanitário e o desenvolvimento do sistema de transporte público - os bondes -, foi possível atrair investimentos. A partir de 1900, esses primeiros elementos de urbanização deram início a um forte processo de migração, que contribuiu também para o desenvolvimento populacional da área. Tudo se relaciona [...] Paralelamente ao desenvolvimento econômico que Aracaju já experimentava na segunda metade do século XX, a condição de centro administrativo da capital, tão almejada por Ignácio Barbosa, que morreu apenas sete meses após a transferência, também se solidificava como uma realidade. “A implementação de políticas públicas foi fundamental para que a capital pudesse concentrar todas as atividades administrativas do Estado. Ainda hoje, todos os órgãos estatais e federais localizados em Sergipe têm sua sede em Aracaju. A capital recebe todos os dias inúmeros habitantes de todos os municípios do Estado”, [...] “O surgimento da condição de Grande Aracaju não pode ser isolado do processo de expansão da cidade. Além de avançar sobre Barra dos Coqueiros, Nossa Senhora do Socorro e São Cristóvão, já há estudos mais recentes que indicam uma forte relação com os municípios de Maruim e Laranjeiras”. (FRANÇA, 2009, p.73)

O espaço da produção industrial continuou a centralizar e a comercializar a produção do campo. As novas oportunidades de trabalho do espaço urbano atraíram a população do campo, que havia perdido terras e emprego com a introdução de novas tecnologias a produção agrícola.

A população urbana nesse contexto passou a ter crescimento superior ao da população rural, formando-se grandes aglomerados e articulando-se novas formas de gestão político-administrativa do território a partir da capital.

A cidade de Aracaju cresceu em importância, nela, viabilizam-se com maior facilidade as articulações políticas/econômicas, a organização da produção e o consumo. Consolidou-se como espaço que reúne as condições necessárias para a reprodução de capital.

Aracaju, por sua condição de capital, é marcada pela atividade de serviço, incluindo nessa categoria os serviços educacionais e de saúde; os serviços bancário e financeiro; os serviços pessoais e profissionais (engenharia, consultoria etc.), além da atividade de governo e comércio. O setor de serviços responde por 80,8% do Produto Interno Bruto de Aracaju [PIB], ou seja, do total de riqueza gerada na cidade. No setor de serviços, cabe destacar o peso do setor público: 15,1%. O setor industrial representa 19% e o setor agrícola somente 0,2%. Ao lado de atividades tradicionais, tanto no comércio como na indústria, Aracaju sedia as atividades tecnologicamente mais avançadas e os serviços mais sofisticados do Estado, como as atividades de telecomunicações, informática, serviços especializados em saúde, educação e consultoria. É importante lembrar que Aracaju responde por 25,6% da população do Estado, mas representa 42,9% da riqueza gerada [Produto Interno Bruto]. Alguns Arranjos Produtivos Locais [APL's] - conjunto de segmentos políticos, econômicos e sociais, localizados em um mesmo

território, desenvolvendo atividades econômicas relacionadas - podem ser destacados na economia aracajuana, como os de tecnologia da informação, saúde, serviços para a indústria de petróleo e gás e ainda a construção naval. (LACERDA, 2009, p. 16)

Com a forte intervenção do estado, através dos investimentos nas áreas de infraestrutura, saúde, educação, moradia a cidade ganhou dinamismo ao ponto de extrapolar as fronteiras municipais, e sob o comando das políticas públicas do Estado avançou sobre os municípios circunvizinhos.

A população de Aracaju e regiões limítrofes vêm crescendo aceleradamente, devido à imigração de pessoas provenientes de outros municípios de Sergipe como também de municípios de Estados vizinhos como Alagoas e Bahia, que buscam melhores condições de vida, atraídos pela vasta rede de serviços prestados, desde serviços bancários a serviços de saúde, perpassando pelo ramo da educação, trabalho e renda.

Crescimento urbano desordenado por falta de planejamento, forte influência do capital na concentração dos meios de produção, intensas ações do Estado no direcionamento de investimentos, sobretudo de políticas habitacionais, principalmente para camadas sociais de baixa renda, são fatores que contribuem também para a configuração espacial de uma região metropolitana.

A especulação imobiliária atrelada às políticas públicas de Estado e a expansão de áreas industriais e comerciais extrapolaram os limites do município de Aracaju e atingiu os municípios limítrofes o que provocou uma intensa relação de fluxos, sejam de mercadorias, serviços e pessoas. Tais fluxos se intensificam principalmente entre os municípios limítrofes de Aracaju, Nossa Senhora do Socorro, Barra dos Coqueiros e São Cristóvão levando à criação da Região Metropolitana de Aracaju.

A expansão urbana que tem ocorrido nesta região metropolitana, como em diversas regiões metropolitanas do Brasil, tem se caracterizado pela urbanização dispersa, apoiada por empreendimentos imobiliários e industriais e pelo aumento das relações cotidianas que envolvem os municípios, seja no transporte individual ou coletivo.

França ainda comenta que na Região Metropolitana de Aracaju:

[...] A ampliação do espaço urbano, através de manchas isoladas, gerou intensa especulação imobiliária, privilegiando os grupos detentores da terra e do capital e penalizando as populações mais pobres, que foram empurradas para áreas mais distantes e desprovidas de infra-estrutura, num processo de periferização e segregação [...]

Aracaju [...] passa por um processo de elitização, com o fortalecimento da população de classe média, resultando numa valorização da terra que conduz a um processo de verticalização, na busca incessante de obter o maior lucro da terra e constituindo-se numa das marcas da modernidade da metrópole. (FRANÇA, 1999, p. 213)

O Estado tem papel fundamental no processo de metropolização de Aracaju. Este processo se iniciou lentamente desde, pelo menos, a década de 1970 com a introdução

de algumas políticas públicas marcantes. Os processos responsáveis pela metropolização são:

A exploração dos recursos minerais [...] a transferência da sede da Região de Produção do Nordeste de Maceió para Aracaju, a criação da Universidade Federal de Sergipe, a implantação do Distrito Industrial de Aracaju... e a política habitacional desenvolvida pela COHAB transformaram a capital do Estado em forte ponto de atração para a migração (sic) nos últimos trinta anos...

Não apenas sergipanos foram atraídos para trabalhar em Aracaju. Pessoas de outros estados... vieram para trabalhar nas empresas estatais ou em firmas prestadoras de serviços para aquelas empresas. Eram pessoas mais qualificadas, vindas de áreas urbanas de outros estados... que contribuíram para o fortalecimento da classe média, hoje predominante na cidade.

O aumento da oferta de emprego e a expectativa de bons salários vão resultar numa valorização do espaço da cidade. Tal valorização vai ocorrer em diversos campos da atividade econômica, pois surge a necessidade de novas funções comerciais e de serviços, diante da maior geração de renda, surgindo, assim, a demanda por novas habitações. (FRANÇA, 1999, p. 79-80)

A valorização do solo urbano tem se fortalecido desde a década de 1970, seja com a ação do Estado em parceria com a iniciativa privada ou com a especulação imobiliária. A princípio, a característica periférica dos municípios vizinhos não foi atrativa para a valorização do solo urbano.

Com a industrialização, os municípios metropolitanos se tornaram cidades-dormitório. Por isso, foi necessária a instalação de novas estruturas espaciais que dessem suporte a valorização do solo da região metropolitana, a exemplo das pontes que ligam Aracaju a Nossa Senhora do Socorro pelo rio do Sal, e a ponte Construtor João Alves, que liga Aracaju a Barra dos Coqueiros.

Em 1995, a Região Metropolitana de Aracaju possuía um mercado consumidor diversificado contando com uma população de aproximadamente 600 mil habitantes (IBGE), população em constante crescimento. Hoje a população desta região metropolitana é de 972.637 habitantes. Desde então, o núcleo metropolitano tem passado por grandes transformações. Vale destacar o fortalecimento da classe média, o surgimento de novas centralidades no município de Aracaju e em escala metropolitana e, paralelamente, as novas dinâmicas do mercado imobiliário.

O mercado imobiliário começou a se consolidar na década de 1970, levando ao crescimento vertical e horizontal do núcleo metropolitano. A urbanização foi impulsionada pela industrialização, pela crescente imigração, o que gerou pressão no valor do solo.

A partir de 1997, o mercado imobiliário passa por uma grande inovação no Brasil com a aprovação do Sistema de Financiamento Imobiliário (SFI) e aparece a alienação fiduciária, um modo de proporcionar maior facilidade de retomada do imóvel em caso de inadimplência do devedor e nas diversas flexibilizações das dívidas de hipoteca, o que

abriu para a criação futura de um mercado secundário de títulos hipotecários, o que foi possível graças à insistência de sucessivos governos após o Plano Real em manter as taxas de juros em um patamar elevado, tornando atrativa a aquisição de títulos em dívida pública, em detrimento do financiamento habitacional. (SANFELICI, 2010)

[...] muito embora venha ocorrendo desde os anos 1970 uma tendência à centralização do capital no setor construtivo e incorporador, nos últimos dez anos essa tendência se acelerou de maneira inaudita, e seus efeitos estão mais visíveis nas principais metrópoles brasileiras. As grandes incorporadoras imobiliárias são, hoje, empresas nacionais ou internacionais de capital aberto, dispõem de estoques de terrenos (land banks) cuja soma de preços alcança patamares estratosféricos, estão preferencialmente sediadas em São Paulo e investem em projetos cada vez mais ambiciosos.

A convergência dessas mudanças de natureza institucional, política e econômica vem favorecendo, de inúmeras maneiras, a circulação do capital no ambiente construído urbano e a captura de rendas do solo urbano por parte do capital financeiro globalizado. À medida que os nexos entre a produção do ambiente construído e a circulação do capital a juros são fortalecidos, o espaço social vai sendo com maior vigor arrastado para o interior das contradições explosivas do capitalismo global. A volatilidade e a instabilidade características da atual fase do capitalismo ganham expressão espacial na rapidez (e robustez) com que o tecido urbano é reestruturado sob o efeito do revigoramento dos negócios com a propriedade do solo. (SANFELICI, 2010, p. 21).

A construção civil tomou grande impulso desde então com a construção em várias partes da cidade. Vale destacar a construção do Bairro Jardins, projeto da construtora Norcon, construtora sergipana. Este bairro foi construído em 1996 com as obras de terraplanagem, infraestrutura, pavimentação e saneamento básico. O “Jardins” se localiza em antigos terrenos alagados, manguezais e minas de sal. As obras foram concluídas em 1997, com a inauguração do shopping Jardins, composto por diversas lojas nacionais e transnacionais. Neste sentido, há a valorização do espaço representado pela construção de um polo comercial e de residências verticalizadas. Hoje é um bairro bastante adensado e valorizado, ao que se diversifica e se expande o número de serviços e de comércio ali localizados.

4 | CONSIDERAÇÕES FINAIS

A evolução da população de Aracaju, desde os anos 1970, indica dinâmica demográfica atual da sua área metropolitana e importância para o estado de Sergipe. A migração é um ponto fundamental para entender o crescimento e concentração populacional da Região Metropolitana de Aracaju, fortalecendo seu papel nas últimas décadas.

O rápido processo de urbanização verificado nas quatro últimas décadas sinaliza diversas transformações nos seus espaços, trazendo problemas bem como os engarrafamentos e a segregação socioespacial.

Assim como outras regiões a origem da Região Metropolitana de Aracaju não foi diferente, resultante de um processo de crescimento desordenado e acelerado a cidade de Aracaju cresce e cresce acompanhada de um processo de segregação socioespacial, típico do processo de urbanização ocorrente nos países em desenvolvimento. Compreendendo este processo a partir da lógica do capital percebe-se que à medida que a cidade cresce o solo urbano, enquanto mercadoria, se valorizava.

Essa valorização é concebida como produto da especulação imobiliária que gera a exclusão e/ou expulsão de uma parcela da população que passa a ocupar os espaços periféricos, localizados em áreas impróprias para habitação, seja pela ausência de infraestrutura, seja pelas precariedades de acessibilidade, seja pelas impossibilidades legais de ocupação. Originam-se as ocupações desordenadas, favelas, invasões.

Diante deste processo ocorre o surgimento de novas configurações espaciais que em razão da constituição de líderes, outras relações de poder, podem denominar-se territórios. Além dessa situação, o processo também pode provocar alterações no modo de vida de comunidades tradicionais que por força do capital sofre desterritorialização e reterritorialização.

A Região Metropolitana de Aracaju tende a atrair mais migrantes de Sergipe e de todo o Brasil e a crescer para além dos limites da lei de sua instituição, necessitando atualizar suas políticas de integração.

REFERÊNCIAS

ANDRADE, Thompson Almeida e SERRA, Rodrigo Valente. O recente desempenho das cidades médias no crescimento populacional urbano brasileiro. **Texto para discussão n. 554**, Rio de Janeiro: IPPUR, p. 1-27, mar. 1998.

FRANÇA. Vera Lúcia Alves. **Estado e Metropolização**. São Cristóvão. EDUFS, Fundação Oviêdo Teixeira, 1999.

_____. Aracaju: o 'tabuleiro de xadrez' que avança como centro econômico e administrativo. In: **Prefeitura Municipal de Aracaju**. Comemorações: Aracaju 154 anos. Aracaju, Mar. 2009. Notícias [online]. Disponível em: <<http://www.aracaju.se.gov.br/154anos/index.php?act=leitura&codigo=7>>. Acesso em: 23/08/2018

IBGE. **Base de Informações do Censo Demográfico 2010**: Resultados do Universo por setor censitário. Rio de Janeiro, 2011.

_____. **Regiões de Influência das Cidades**. Rio de Janeiro, 1987.

_____. **Regiões de Influência das Cidades 2018**. Rio de Janeiro, 2020.

_____. **Estimativa Populacional de 2020**. Rio de Janeiro: IBGE, 2020.

Méo, Guy Di. Introdução ao debate sobre a metropolização. **Confins** [Online], 4 | 2008, posto online no dia 13 novembro 2008, consultado 03 agosto de 2018. URL : <http://journals.openedition.org/confins/5433> ; DOI : 10.4000/confins.5433

LACERDA, Ricardo. Aracaju se diferencia em termos de qualidade de vida. In: **Prefeitura Municipal de Aracaju**. Comemorações: Aracaju 154 anos. Aracaju, Mar. 2009. [online]. Disponível em: <<http://www.aracaju.se.gov.br/154anos/index.php?act=leitura&codigo=35>>. Acesso em: 23/08/2018

SANFELICI, Daniel de Mello. O financeiro e o imobiliário na reestruturação das metrópoles brasileiras. **Revista da ANPEGE**, América do Norte, 6 6 12 2010.

SCARLATO, F. C. População e Urbanização Brasileira. In: ROSS, J. L. S. (Org.) **Geografia do Brasil**. 5ª ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

SPOSITO, MARIA ENCARNAÇÃO B. **Capitalismo e Urbanização**. 14ª ed. São Paulo: Contexto, 2004.

ESTUDIO SOCIOECONÓMICO COMPARATIVO POR REGIONES DEL ESTADO DE OAXACA, MÉXICO

Data de aceite: 02/09/2021

Ana Luz Ramos-Soto

Universidad Autónoma Benito Juárez de
Oaxaca (UABJO)
Oaxaca – México
<https://orcid.org/0000-0001-8167-2631>

Jovany Arley Sepúlveda Aguirre

Corporación Universitaria Americana
Medellín, Antioquia, Colombia
<https://orcid.org/0000-0002-1047-6673>

Ana Mi Gómez Ramos

Instituto Tecnológico de Oaxaca
Oaxaca – México

RESUMEN: En este trabajo se realiza un estudio comparativo por regiones en el Estado de Oaxaca –México, con la finalidad de identificar los perfiles socioeconómicos que se realizaron en cada una de las regiones que forman el Estado de Oaxaca, la primera parte se hace una descripción por variables socioeconómicas de las regiones, y la segunda en el ámbito estatal. El estudio se centra en la presentación de los resultados de variables socioeconómicas determinantes para el Estado y las condiciones de pobreza actuales.

PALABRAS CLAVE: Oaxaca, México; perfil socioeconómico; regiones.

ESTUDO SOCIO-ECONÓMICO COMPARATIVO POR REGIÕES DO ESTADO DE OAXACA, MÉXICO

RESUMO: Neste trabalho, é realizado um estudo comparativo por regiões do Estado de Oaxaca - México, com o objectivo de identificar os perfis socioeconómicos que foram realizados em cada uma das regiões que compõem o Estado de Oaxaca, a primeira parte é uma descrição por variáveis socioeconómicas das regiões, e a segunda a nível estatal. O estudo centra-se na apresentação dos resultados das variáveis socioeconómicas que são determinantes para o estado e para as condições de pobreza actuais.

PALAVRAS - CHAVE: Oaxaca, México; perfil socioeconómico; regiões.

COMPARATIVE SOCIOECONOMIC STUDY BY REGIONS OF THE STATE OF OAXACA, MÉXICO

ABSTRACT: In this work a comparative study by regions in the State of Oaxaca-Mexico is carried out, with the purpose of identifying the socioeconomic profiles that were carried out in each of the regions that form the State of Oaxaca, the first part is a description by socioeconomic variables of the regions, and the second part at the state level. The study focuses on the presentation of the results of socioeconomic variables that are determinant for the State and the current poverty conditions.

KEYWORDS: Oaxaca, Mexico; socioeconomic profile; regions.

INTRODUCCIÓN

Oaxaca es un Estado diverso, vivido, rico culturalmente; pero persisten las desigualdades socioeconómicas marcadas a lo largo de las diferentes regiones.

Al respecto, y de manera específica se puede mencionar que la región de Valles Centrales es la que concentra mayor número de población con el (27.9%) del total del estado y las regiones con menor número de población son la Cañada y la Sierra Norte, la primera con el (5%) y la segunda con el (4.04%).

Con respecto al sexo hay mayor población a nivel estatal y regional femenina que masculina; la población indígena se concentra en mayor proporción en la Sierra Norte predominando los grupos indígenas zapotecos, mixes, chinanteco, a nivel estatal existen otros grupos indígenas como lo son: cuicateca, mazateca, ixcateca, nahua, chocholteca, triqui, amuzgo, chatino, chontal, huave, zoque, mixteco.

En infraestructura educativa la región de la Mixteca reporta mayor número de escuelas siendo estas en total (875) y con menos la Sierra Norte reportando (281) escuelas; con mayor número de alumnos en las escuelas es la región de los Valles Centrales (112,951) niños y con menor número de alumnos que asisten a las escuelas es la región de la Sierra Norte con (21,299).

El indicador de rezago educativo la región que reporta mayor porcentaje es la Cañada con el (44%); y con menor rezago es Valles Centrales con (20.5%); la región que tiene mayor porcentaje de población de 6 a 14 años de edad que no saben leer y escribir es la Cañada con el (16%); y el Istmo es la que reporta menor porcentaje el (8%).

En la variable salud el indicador de falta de servicios la Región de la Sierra Norte es la que reporta mayor porcentaje de su población carente de este servicio el (48.8%); Valles Centrales es la que reporta menor porcentaje el (36.1%).

En el indicador de la vivienda la región de la Sierra Sur reporta un porcentaje alto de (88.35%) que no cuentan con los servicios básicos, siendo el Istmo que reporta menor porcentaje con esas características de sus viviendas el (33.4%).

La Pobreza dentro del trabajo comparativo se puede observar que la Sierra Sur reporta el mayor porcentaje de su población con esas características siendo el (86%) y Valles Centrales con menor porcentaje el (51%); en pobreza extrema es la región de la Cañada la que tiene mayor porcentaje del (58%); en menor porcentaje es Valles Centrales reportando el (16%). En pobreza moderada es el Istmo que reporta mayor porcentaje de su población el (42%); y la Cañada con el menor porcentaje el (30%).

Con respecto al fenómeno social de la marginación la Mixteca presenta mayor número de municipios con esas características (155) con Muy alto grado de marginación y la región del Papaloapan reporta (20) municipios con esa característica.

En los indicadores económicos se puede observar en la población económicamente activa no alcanza ni la mitad de la fuerza de trabajo en las regiones solo en Valles Centrales

el (50.10%) y en la Sierra Sur reporta (32%). Las actividades agropecuarias las regiones que reportan más del 50% de su población dentro de estas actividades son: Sierra Norte y la Cañada, las demás regiones reportan que su población si está inmersa en esas actividades, pero en menor proporción.

El reporte de los salarios mínimos la población ocupada que percibe un salario mínimo en mayor porcentaje esta la Cañada (54.90%) y Valles Centrales con el (14.80%) los que perciben más de dos salarios mínimos se encuentra Valles centrales con el (51%); y en menor medida es la Cañada con el (12.70%).

En extensión territorial la región del Istmo cuenta con 20,755.26 Km²; y la región más pequeña es la cañada con 4,273 km²; la participación en el valor de la producción agrícola es la del Papaloapan que reporta el (31.7%), la que en menor porcentaje aporta es la Cañada con el (2.5%).

Tipo de gobierno la Sierra Norte reporta que el 100% de sus municipios que son gobernados por el Sistema Normativo Indígena (*usos y costumbres*); y la región que reporta mayor número de municipios gobernados por partidos políticos es el Papaloapan con el (70%).

La segunda parte del reporte maneja indicadores a nivel estatal; en donde se puede observar que del periodo de estudio de los años 2008-2018 el CONEVAL, reporta que en el año 2016 aumentó la pobreza a (70.4%) y en el año 2018 disminuyó a (66.4%); la población vulnerable por ingresos aumento (1.4%) en el año 2008 a (2.6%) en el periodo 2018.

El rezago educativo en la década de estudio en el estado de Oaxaca disminuyó de (30.6%) a (27.1%): del mismo modo las carencias de servicios de salud disminuyeron de (54.8%) a (16.3%), los accesos a seguridad social en la variable salud disminuyó del año 2008 de (80.4%) a (76.2%) en el año 2018.

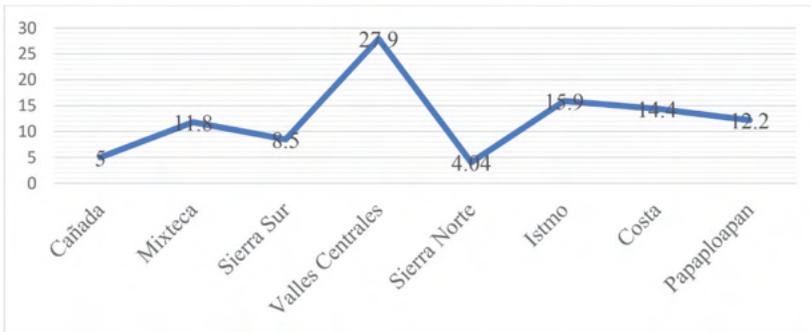
METODOLOGÍA

Este estudio de tipo cuantitativo transversal es producto del análisis comparativo del acervo estadístico presentado por las autoridades de gobierno. En la primera parte del estudio se hace una descripción por variables socioeconómicas de las regiones, y en la segunda en el ámbito estatal. El estudio se realizó a través de tres fases, la primera heurística en la cual se realizó la identificación de la literatura que permitiera enlazar los diferentes datos de las regiones, la segunda hermenéutica, a través de la cual se realizó la interpretación de los resultados y por último en la tercera fase se realizó el cruce entre los diferentes datos estadísticos, lo cual permitió concluir el perfil socioeconómico del Estado de Oaxaca, México y las regiones que lo componen.

RESULTADOS

Población

De la población total del estado de Oaxaca, 3, 967,889 (INEGI, 2015) a nivel regional la población que más porcentaje participa es la Región de Valles Centrales con el 27.9% (1,107,557 habitantes); continuando el Istmo con el 15.9% (629,036 habitantes); la región de la Costa participa con el 14.4% (570,209 habitantes); el Papaloapan con el 12.2% (482,149 habitantes); la Mixteca con 11.8% (469,601 habitantes); la Sierra Sur con el 8.5% (336,421 habitantes) la Cañada con el 5% (199,755 habitantes), por último la Sierra Norte con 4.04% (173,161 habitantes).

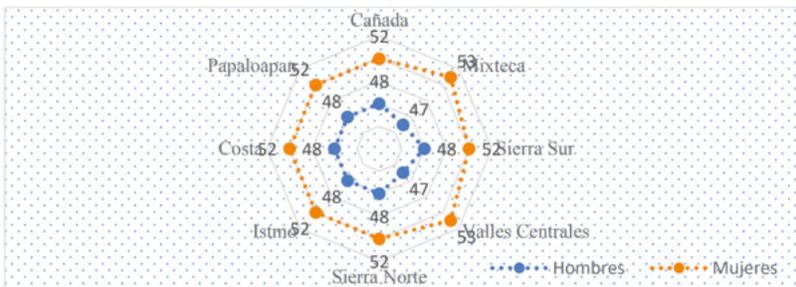


Gráfica 1. Población del estado de Oaxaca a nivel regional, 2015

Fuente: INEGI, Encuesta Intercensal 2015.

Sexo

El porcentaje de la población femenina es mayor con respecto al masculino en el estado de Oaxaca, se observa en el gráfico dos, las regiones: Sierra Norte, Istmo, Costa, Cañada, Sierra Sur y el Papaloapan reportan el 48% ser población masculina y el 52% femenina; en las regiones de la Mixteca y Valles Centrales el 47% es población masculina y el 53% población femenina.



Gráfica 2. Población por sexo

Fuente: INEGI, Encuesta Intercensal 2015.

Población indígena

La región de la Sierra Norte el 76.6% de su población de tres años y más habla lengua indígena y el 92.5% de su población se considera indígena, predominando los grupos indígenas zapotecos, mixe y chinanteco; continuando en mayor número de porcentaje de su población con esas características, continúa la región de la Cañada con el 72.7% de su población de tres años y más habla lengua indígena y el 90.8% de su población se considera indígena, predominando los grupos indígenas cuicateca, mazateca, ixcateca y nahua.

Seguido de la Mixteca donde el 42.8% de su población de tres años y más habla lengua indígena y el 65.9% de su población se considera indígena, predominando los grupos indígenas mixteca, chocholteca y triqui; el Papaloapan el 38.0% de su población de tres años y más habla lengua indígena y el 65.5% de su población se considera indígena, predominando los grupos indígenas chinanteca, cuicateca y mazateca.

	Población de 3 años y más que habla lengua indígena	Población que se considera indígena
Cañada	72.7	90.8
Mixteca	42.8	65.9
Sierra Sur	35.0	61.7
Valles Centrales	17.7	49.5
Sierra Norte	76.6	92.5
Istmo	32.8	61.3
Costa	32.3	60.1
Papaloapan	38.0	65.5

Tabla 1. Perfil étnico de las regiones del estado de Oaxaca

Fuente: INEGI, Encuesta Intercensal 2015.

La región de la Sierra Sur el 35.0% de su población de tres años y más habla lengua indígena y el 61.7% de su población se considera indígena, predominando los grupos indígenas amuzgo, chatino, zapoteco y mixteco; en el Istmo el 32.8% de su población de tres años y más habla lengua indígena y el 61.3% de su población se considera indígena, predominando los grupos indígenas de las etnias zapoteco, mixe, chontal, huave y zoque.

En la Costa el 32.3% de su población de tres años y más habla lengua indígena y el 60.1% de su población se considera indígena, predominando los grupos indígenas chatino, zapoteco y mixteco; la región de los Valles Centrales es el que reporta menor porcentaje de su población de tres años y más habla lengua indígena 17.7% y el 49.5% de su población se considera indígena, predominando los grupos indígenas de zapoteco, mixteco y mixe.

Infraestructura educativa

Del 100% del número de escuelas de nivel primaria del estado de Oaxaca la región que cuenta con más escuelas es la región de la Mixteca con 875 el 18.23%; continúa la región de la Costa con 745 el 15.52% del total de las escuelas; Valles Centrales con 694 escuelas el 14.46%; el Papaloapan con 608 escuelas el 12.67%; el Istmo con 590 escuelas el 12.29%; Sierra Sur con 569 escuelas el 14.46%; la Cañada con 438 escuelas el 9.13% por último la Sierra Norte con 281 escuelas el 5.85%.

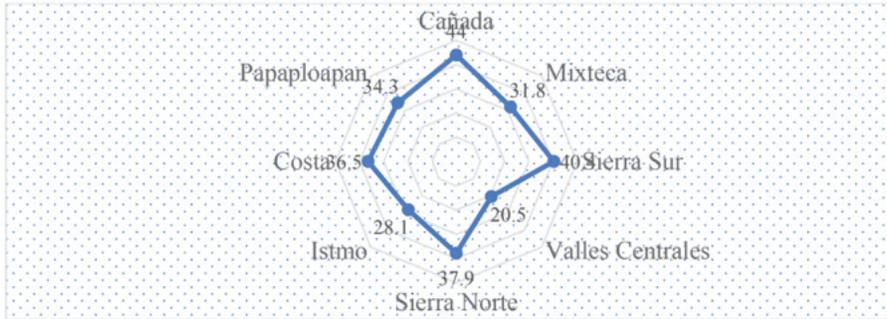
	Escuelas		Alumnos	
Cañada	438	9.13	31,055	6.58
Mixteca	875	18.23	60,556	12.84
Sierra Sur	569	11.85	47,659	10.11
Valles Centrales	694	14.46	112,951	23.95
Sierra Norte	281	5.85	21,299	4.52
Istmo	590	12.29	65,432	13.87
Costa	745	15.52	75,447	16.00
Papaloapan	608	12.67	57,237	12.14
	4800	100.00	471,636	100.00

Tabla 2. Número de escuelas y alumnos por región

Fuente: IEEPO 2019.

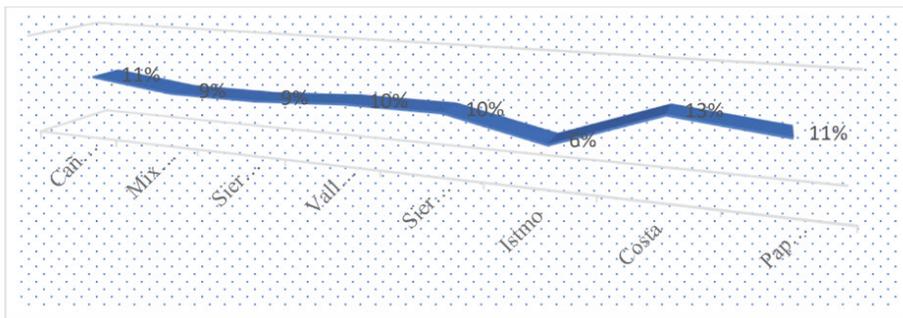
De acuerdo con el número de alumnos que se cuentan por región se observa que la región que más alumnos tiene es Valles Centrales con 112,951 niños (23.95%) del total de los niños que asisten a la escuela del estado de Oaxaca; continua la Costa con 75,447 el (16%); EL Istmo con 65,432 niños (13.87%); la Mixteca con 60,556 niños (12.84%); el Papaloapan con 57,237 (12.14%); Sierra Sur con 47,659 niños (10.11%); la Cañada 31,055 el (6.58%) y por último la Sierra Norte con 21,299 el (4.52%).

Rezago educativo



Gráfica 3. Rezago educativo por regiones
Fuente: INEGI, Encuesta Intercensal 2015.

Las regiones que reportan mayor rezago educativo son la Cañada con el 44%; Sierra Sur con el 40.4%; Sierra Norte 37.9%; continuando las regiones de la Costa con 36.5%; Papaloapan 34.3%; la Mixteca con el 31.8%; Istmo 28.1%; por último, la región de los Valles Centrales con el 20.5%.



Gráfica 4. Población de 3 a 14 años de edad que no asiste a la escuela
Fuente: INEGI, Encuesta Intercensal 2015.

Las regiones que reportan porcentaje alto de su población de tres a 14 años de edad que no asisten a la escuela son la Costa con el 13%; continuando con el Papaloapan y la Cañada con el 11%; las regiones de Valles Centrales, Sierra Norte reportan el 10% de su población con esas características; la Sierra Sur y la Mixteca con el 9% y el Istmo es la región con más bajo porcentaje con el 6%.

Las regiones que tienen población de 6 a 14 años de edad que no sabe leer y escribir más altas con respecto a las otras regiones son la Cañada con el 16%, la Costa y Sierra Sur con el 13%; continúan las regiones del Papaloapan y la Mixteca con el 12%;

Sierra Norte con el 11% y las Regiones de Valles Centrales y el Istmo con el 8% de su población de 6 a 14 años de edad que no saben leer y escribir.

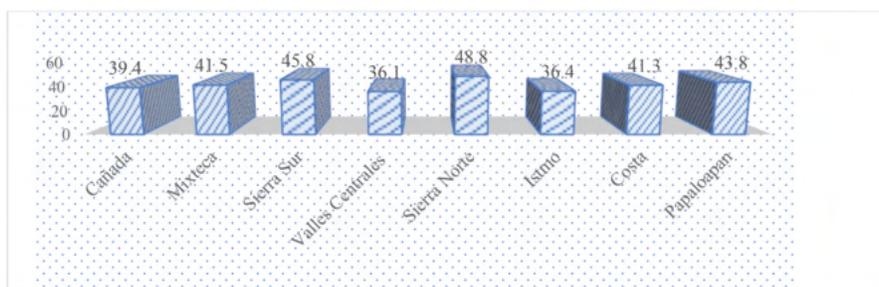


Gráfica 5. Población de 6 a 14 años de edad que no sabe leer y escribir

Fuente: INEGI, Encuesta Intercensal 2015.

Salud

Dentro de los indicadores de rezago social se encuentra el de la falta de servicios de salud, por lo que se puede identificar que en la región de la Sierra Norte el 48.8% de la población de esa región no tiene acceso a los servicios de salud; la Sierra Sur el 45.8% de su población no cuenta con ese servicio; la región de la mixteca el 41.5% de su población con esa misma característica.



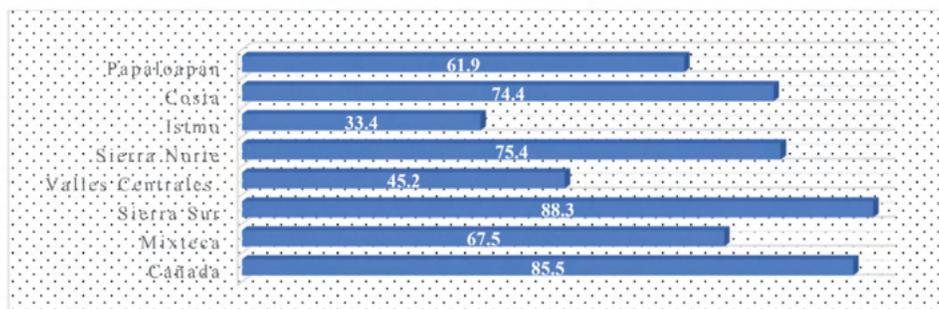
Gráfica 6. Carencias por acceso a los servicios de salud

Fuente. COPLADE 2017

La Región de la Costa reporta que el 41.3% de su población no tiene acceso a los servicios de salud; la Mixteca el 41.5% de su población; la Cañada con el 39.4%; el Istmo el 36.4% y los Valles Centrales el 36.1% de su población no cuenta con el servicio de salud.

Vivienda

Dentro de las carencias por acceso a los servicios básico en la vivienda se reporta que la región de la Sierra Sur el 88.35 de sus viviendas no cuentan con servicios básicos; la región de la Cañada el 85.50%; la Sierra Norte con el 75.4%; la Costa el 74.4%; la Mixteca con el 67.5%; el Papaloapan con el 61.9%; Valles Centrales 45.2% y la región del Istmo el 33.4% de sus viviendas no tienen acceso a los servicios básicos sus viviendas.



Gráfica 7. Carencia por acceso a los servicios básicos en la vivienda

Fuente. COPLADE 2017

POBREZA

De acuerdo a la tabla tres, se puede observar que las regiones que tienen mayor porcentaje de su población en condiciones de pobreza son: Sierra Sur con el 86%, Sierra Norte 82%, Cañada con el 88%; la Costa con el 79%; continuando la región de la Mixteca con el 73%; Papaloapan con el 72% y las regiones con menor porcentaje son el Istmo con 60% y la Región de los Valles Centrales con el 51%.

En condiciones de pobreza extrema la región de la Cañada cuenta con el porcentaje más alto el 58%; continuando la Sierra Sur con el 51%; la Sierra Norte con el 44%; la Costa con el 40%; Mixteca y el Papaloapan con el 33%; el Istmo con el 18%, Valles Centrales con el 16%.

Región	Pobreza extrema	Pobreza moderada	No Considerada en pobreza	Porcentaje de pobreza
Cañada	58%	30%	12%	88%
Mixteca	33%	40%	27%	73%
Sierra Sur	51%	35%	14%	86%
Valles Centrales	16%	35%	48%	51%
Sierra Norte	44%	38%	18%	82%
Istmo	18%	42%	40%	60%
Costa	40%	39%	21%	79%
Papaloapan	33%	38%	28%	72%

Tabla 3. Porcentaje de pobreza por regiones

COPLADE 2017.

En pobreza moderada se pueden obtener los siguientes resultados: el Istmo con el 42%, la Mixteca con el 40%, la Costa con el 39%, el Papaloapan y la Sierra Norte con el 38%; las regiones de la Sierra Sur y Valles Centrales con el 35% y la Cañada con el 30%.

El porcentaje de población que no es considerada en condiciones de pobreza, presenta más alto porcentaje con respecto a las demás regiones, Valles centrales con el 48%; y el Istmo con el 40%; continuando la región del Papaloapan con el 28%; Mixteca 27%; la Costa con el 21%; la Sierra Norte 18%; a Sierra Sur con el 14% y la Cañada con el 12%.

Marginación

La Cañada es la región que presenta mayor porcentaje de sus municipios con muy alto grado de marginación de sus 45 municipios el 54% se ubica en ese grupo; el 42% de alto grado de marginación, 2% de medio y 2% de sus municipios de bajo grado de marginación; continuando la región de la Sierra Sur de sus 70 municipios que forman la región el 39% están en el grupo de muy alto grado de marginación, 56% en alto grado, 6% en medio grado de marginación.

La región del Papaloapan de sus 20 municipios que forman el área el 35% se encuentra en el grupo de muy alto índice de marginación, 45% en alto grado, 15% en medio grado de marginación y el 5% en bajo grado; continuando con la región de la Costa de los 50 municipios que la forman 32% se encuentra en el grupo de muy alto índice de marginación, 60% en alto, 4% en medio y 4% en bajo grado de marginación.

Región	Municipios	Muy Alto	Alto	Medio	Bajo	Muy Bajo	
Cañada	45	54%	42%	2%	2%	0%	100%
Mixteca	155	21%	57%	19%	3%	0%	100%
Sierra Sur	70	39%	56%	6%	0%	0%	101%
Valles Centrales	121	15%	41%	17%	19%	8%	100%
Sierra Norte	68	10%	57%	22%	9%	1%	99%
Istmo	41	10%	39%	29%	17%	5%	100%
Costa	50	32%	60%	4%	4%	0%	100%
Papaloapan	20	35%	45%	15%	5%	0%	100%

Tabla 4. Grado de marginación regional

Fuente: COPLADE 2017

La Mixteca está conformada con 155 municipios de los cuales el 21% está en el grupo de muy alto índice de marginación, 57% en alto grado, 19% en medio, 3% en bajo grado de marginación; la región de los Valles Centrales de los 121 municipios que la forman el 15% se encuentra en muy alto grado de marginación, 41% en alto grado, 17% en medio, 19% en bajo y el 8% en muy bajo grado de marginación.

Sierra Norte región formada por 68 municipios reporta tener el 10% de ellos en el grupo de muy alto índice de marginación, 57% de alto grado, 22% en medio grado, 9% en bajo grado y el 1% en muy bajo grado de marginación.

El Istmo abarca 41 municipio de los cuales el 10% se encuentran en el grupo de muy alto índice de marginación, 39% en alto, 29% en medio grado, 17% en bajo grado y el 5% en muy bajo grado de marginación.

Población Económicamente Activa (PEA)

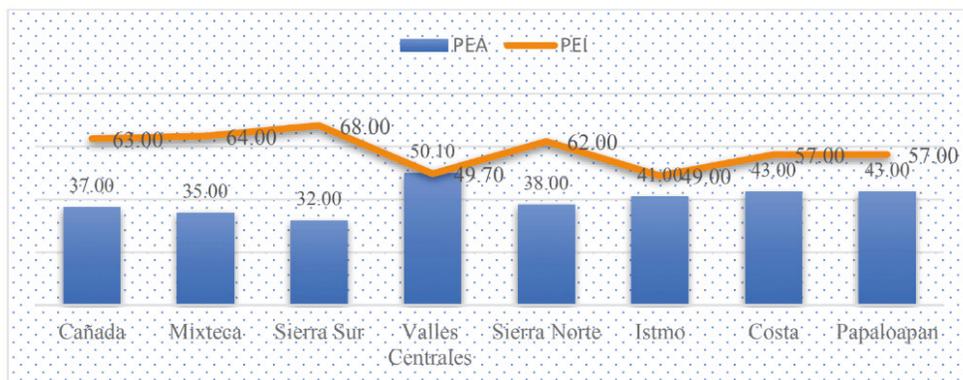
La población económicamente activa no alcanza ni la mitad de la fuerza de trabajo en las regiones solo en la Región de los Valles Centrales con el 50.10%; continuando las regiones de la Costa y el Papaloapan con el 43%; continuando la Sierra Norte don el 38%; la Cañada el 37% y Sierra Sur con el 32%.

Región	PEA	PEI
Cañada	37.00	63.00
Mixteca	35.00	64.00
Sierra Sur	32.00	68.00
Valles Centrales	50.10	49.70
Sierra Norte	38.00	62.00
Istmo	41.00	49.00
Costa	43.00	57.00
Papaloapan	43.00	57.00

Tabla 6. Población económicamente activa e inactiva

COPLADE 2017.

Por lo que se puede observar en la gráfica seis, la Población económicamente inactiva es superior a la activa, la región de la Sierra Sur reporta el 68%; la Mixteca con el 64%, Cañada 63%; Sierra Norte 62%; las regiones de la Costa y el Papaloapan con el 57%; y Valles Centrales con el 49.70%.



Gráfica 6. PEA, PEI de las regiones del estado de Oaxaca.
COPLADE 2017.

Población ocupada

Las actividades agropecuarias son indicadores de subdesarrollo por lo que podemos observar en la tabla de población ocupada por actividad económica que las regiones de la Sierra Norte y la Cañada tienen más del 50% de su población en ese sector, el primero con el 62.60% y el segundo con 60.60%; continuando la Sierra Sur con el 47.70%; el Papaloapan con el 35.60% la Costa con el 32.10%; la mixteca con el 26.20% el Istmo con el 20.10% por último los Valles Centrales con el 9.90%.

Región	Sierra Norte	Cañada	Costa	Istmo	Mixteca	Papaloapan	Sierra Sur	Valles Centrales
Actividades Comerciantes y trabajadores en servicios diversos	17.40	18.40	34.60	36.10	35.00	32.60	24.20	37.30
Trabajadores en la industria	10.70	10.20	16.50	21.50	19.60	13.40	16.00	21.50
Trabajadores agropecuarios	62.60	60.60	32.10	20.10	26.20	35.60	47.70	9.90
Funcionarios, profesionistas, técnicos y administrativos	8.10	10.20	16.20	21.10	17.90	17.40	10.70	29.90

Tabla 7. Población ocupada por actividad económica
COPLADE 2017.

En actividades de comerciantes y trabajadores en servicios diversos, la región con población más inmersa en esas actividades es la Región de los Valles Centrales con el 37.30%; continua la región del Istmo con el 36.10%; Mixteca 35%; Costa con el 34.60%, Papaloapan 32.60%; Sierra Sur 24.20; Cañada 18.40% y la Sierra Norte con el 17.40%.

En el sector industrial las regiones del Istmo y Valles Centrales reportan el 21.50% de su población laborar en ese sector; la Mixteca con el 19.60%; la Costa con el 16.50%; Sierra Sur con el 16%; el Papaloapan con el 13.50% y la Sierra Norte con el 10.70% y la Cañada con el 10.20%.

Dentro de las actividades con menor actividad se encuentran funcionarios, profesionistas, técnicos y administrativos; en donde la Región de Valles Centrales reporta el 29.90 %; el Istmo 21.10 %; la Mixteca con el 17.90%; el Papaloapan con el 17.40%; la Costa 16.20%, la Sierra Sur con el 10.70%; la Cañada con el 10.20% y la Sierra Norte con el 8.10%.

Ingresos monetarios

La región que percibe más su población ocupada un ingreso monetario es la Cañada con el 54.90%; continuando la Sierra Norte con 44.10%; Sierra Sur 41.30%; el Papaloapan con el 27.50%; la Costa con 22.30% el Istmo con 16.90% por último Valles Centrales con el 14.80%.

	Papaloapan	Cañada	Costa	Istmo	Mixteca	Sierra Norte	Sierra Sur	Valles Centrales
Hasta un salario mínimo	27.50%	54.90%	22.30%	16.90%	32.50%	44.10%	41.30%	14.80%
Más de dos salarios mínimos	28.20%	12.70%	35.90%	43.60%	29.90%	14.90%	21.40%	51.00%
más de 1 a 2 salarios mínimos	30.50%	16.60%	29.00%	29.50%	25.80%	17.60%	20.40%	23.40%
No especifica	13.80%	15.90%	12.70%	10.00%	11.80%	23.30%	17.00%	10.80%

Tabla 8. Salarios mínimos por región

Fuente: COPLADE (2017)

La población que percibe más de dos salarios mínimos es la región de los Valles Centrales el 51%; continuando el Istmo con 43.60%; la Costa con 35.90%; la mixteca con el 29.90%; el Papaloapan con 28.20%; la Sierra Sur con 21.40%; Sierra Norte con 14.90%, finalmente la Cañada con el 12.70%.

Los que perciben más de uno a dos salarios mínimos es el Papaloapan con el 30.50%; continua el Istmo con 29.50%; la Costa con el 29%; la Mixteca con 25.80%; Valles Centrales con el 23.40%; Sierra Sur con 20.40%; Sierra Norte con 17.60% y la Cañada 16.60%.

Los que no especifican cuanto perciben de ingresos monetarios se encuentra la Sierra Norte con el 23.30%; Sierra Sur con 17%; la Cañada 15.90%; Papaloapan 13.80%; la Costa 12.70%; la Mixteca 11.80%; Valles Centrales 10.80% y por último el Istmo con el 10%.

Extensión territorial

La región que cuenta con mayor número de municipio es la Mixteca con 155 municipios el 27.19%; continuando la región de los Valles Centrales con 121 el 21.23% del total de los municipios del estado de Oaxaca; Sierra Sur con 70 municipios el 12.28%; Sierra Norte con 68 municipios el 11.93%; la Costa con 50 municipios el 8.77%; la Cañada con 45 municipios el 7.89%; por último, la región del Istmo con 41 municipios el 7.19% del total de los municipios del estado de Oaxaca.

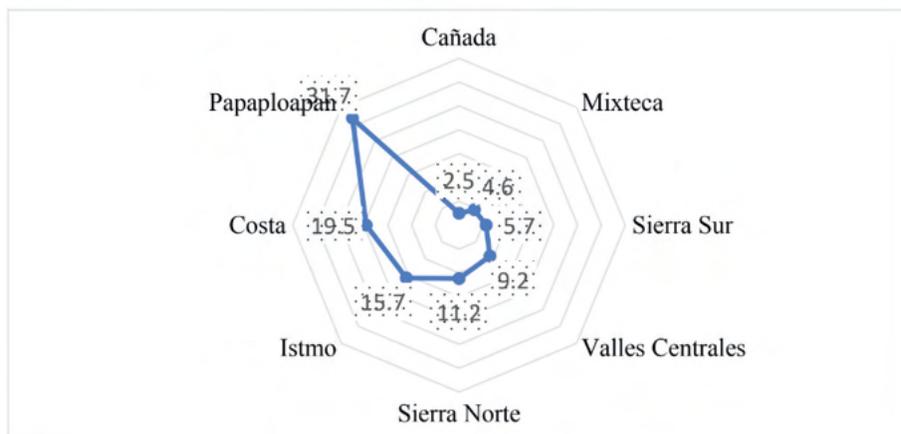
Región	Extensión km ²		Municipios	
Cañada	4,273	0.05	45	7.89
Mixteca	15,671.08	0.17	155	27.19
Sierra Sur	14,753.26	0.16	70	12.28
Valles Centrales	9,480	0.10	121	21.23
Sierra Norte	8,944.77	0.10	68	11.93
Istmo	20,755.26	0.22	41	7.19
Costa	11,605.06	0.12	50	8.77
Papaloapan	8,496.79	0.09	20	3.51
Totales	93,979	1.00	570	100.00

Tabla 9. Extensión territorial por regiones
COPLADE 2017.

En extensión territorial la región que cuenta con más kilómetros cuadrados es la región del Istmo con 20,755.26; continuando la Mixteca con 15,671.08; la Sierra Sur con 14,753.26; la Costa con 11,605.06; Valles Centrales 9,480; Sierra Norte con 8,944.77; Papaloapan con 8,496.79 y la Cañada con 4,273 Km².

La región que cuenta con más municipios y poca extensión territorial es la Región de los Valles Centrales.

Producción agrícola



Gráfica 7. Participación de las regiones en el valor de la producción agrícola, 2015

Fuente: Sistema de Información Agroalimentaria y Pesquera (SIAP) 2015.

La región del Papaloapan participa en el valor de la producción agrícola con el 31.7%; la Costa con el 19.5%; el Istmo con el 15.7%; la Sierra Norte con el 11.3%; Valles Centrales con el 9.2%; la Sierra Sur con el 5.7%; las regiones que participan con menor valor de producción son la Mixteca con el 4.6% y la Cañada 2.5%.

Tipo de gobierno

La región que reporta el 100% de sus municipios que son gobernados por el Sistema Normativo Interno (*usos y costumbres*) es la Sierra Norte; continuando la Sierra Sur con el 87% de sus municipios gobernados por el SNI, y el 13% por partidos políticos; la región de la Mixteca el 79% por el SNI, y el 21% por partidos políticos; continuando con Valles Centrales en donde el 77% de sus municipios se gobierna por el SNI, y el 23% por partidos políticos; la región de la Cañada reporta el 73% de sus municipios por el SNI, y el 27% por partidos políticos; la región de la Costa sus municipios son gobernados el 48% por SNI, y el 52% por partidos políticos; la región del Papaloapan 30% de sus municipios son gobernados por el SNI, y el 70% por partidos políticos.

<i>Región</i>	<i>No Municipios</i>	<i>Sistema Normativo Interno (SIN)</i>	<i>No Municipios</i>	<i>Partidos Políticos</i>
<i>Cañada</i>	33	73%	12	27%
<i>Mixteca</i>	123	79%	32	21%
<i>Sierra Sur</i>	61	87%	9	13%
<i>Valles Centrales</i>	93	77%	28	23%
<i>Sierra Norte</i>	68	100%	0	0%
<i>Istmo</i>	9	22%	32	78%
<i>Costa</i>	24	48%	26	52%
<i>Papaloapan</i>	6	30%	14	70%

Tabla 10. Sistema de Gobierno por región

Fuente: IEPPCO

Indicadores a nivel estatal

Pobreza del estado de Oaxaca

Datos del CONEVAL (2018) analiza el periodo de estudio de los años 2008-2018 en donde se puede observar en la tabla nueve que el porcentaje de población en situación de pobreza aumentó en el año 2016 a 70.4% y en el año 2018 disminuyó a 66.4%; la población en situación de pobreza moderada aumento en el periodo de estudio del año 2008 de 33.5% a 43.1% en el año 2018; la población en situación de pobreza extrema presenta porcentajes altos en los años de 2008 de 28.3%; en el año 2010 el 29.2% y en el año 2018 disminuyó a 23.3%.

Indicadores	Porcentaje					
	2008	2010	2012	2014	2016	2018
Pobreza						
Población en situación de pobreza	61.8	67.0	61.9	66.8	70.4	66.4
Población en situación de pobreza moderada	33.5	37.7	38.6	38.4	43.5	43.1
Población en situación de pobreza extrema	28.3	29.2	23.3	28.3	26.9	23.3
Población vulnerable por carencias sociales	26.8	22.2	26.1	23.3	19.9	22.5
Población vulnerable por ingresos	1.4	1.3	1.7	2.1	2.3	2.6
Población no pobre y no vulnerable	10.0	9.5	10.3	7.9	7.4	8.5
Privación social						
Población con al menos una carencia social	88.6	89.2	88.0	90.0	90.3	88.9
Población con al menos tres carencias sociales	60.5	54.5	45.7	49.0	47.5	44.8
Indicadores de carencia social						
Rezago educativo	30.6	30.0	27.7	27.2	27.3	27.1
Carencia por acceso a los servicios de salud	54.8	38.5	20.9	19.9	15.9	16.3
Carencia por acceso a la seguridad social	80.4	79.4	75.7	77.9	77.9	76.2
Carencia por calidad y espacios de la vivienda	38.2	33.9	24.6	24.5	26.3	25.1
Carencia por acceso a los servicios básicos en la vivienda	57.3	58.0	55.5	60.5	62.0	58.3
Carencia por acceso a la alimentación	28.6	26.4	31.7	36.1	31.4	27.9
Bienestar						
Población con ingreso inferior a la línea pobreza extrema por ingresos	32.9	36.2	34.4	42.1	40.2	37.4
Población con ingreso inferior a la línea de pobreza por ingresos	63.2	68.3	63.6	68.8	72.7	69.0

Tabla 11. Indicadores de pobreza 2008-2018

Fuente: estimaciones del CONEVAL con base en el MCS-ENIGH 2008, 2010, 2012, 2014 y el MEC del MCS-ENIGH 2016 y 2018.

La población vulnerable por ingresos aumentó de 1.4% del año 2008 a 2.6% en el periodo del 2018; en el área de privación social el comportamiento que tuvo la variable población con al menos una carencia social en esa década se varió un.03%, de 88.6% en el año 2010 a 88.9 en el año 2018; la población al menos de tres carencias sociales disminuyó en esa década de 60.5% en el año 2010 a 44.8% en el año 2018.

En el indicador de rezago educativo se puede observar que en la década de estudio disminuyó en el estado de Oaxaca de (30.6) a 27.1. Las carencias a servicios de salud disminuyeron de 54.8% a 16.3%. Los accesos a la seguridad social tuvieron el mismo comportamiento de la variable salud hubo una disminución del año 2008 de 80.4% a 76.2% en el año 2018.

En la variable de análisis de la vivienda se puede deducir lo siguiente: en el indicador de carencia por calidad y espacios de la vivienda disminuyó en el periodo de estudio de 38.2% a 25.1%; la carencia por acceso a los servicios básicos en la vivienda aumentó

de 57.3% a 58.3%; la carencia por acceso a la alimentación ha sido su comportamiento fluctuante ya que en el año 2008 se reportó 28.6% aumento en el año 2014 a 36.1% disminuyendo en el año 2018 a 27.9% por lo que se encuentra casi en las mismas condiciones que en el año 2008.

Respecto a los ingresos monetarios la población que reportó tener ingresos inferiores a la línea de la pobreza extrema aumentó del año 2008 de 32.9% a 37.4% en el año 2018; no así con el indicador de la población inferior a la línea de la pobreza por ingresos aumentó de 63.2% a 69.0%.

Seguridad Social

El periodo de estudio que se reporta es una década de 2008 al 2018; en donde la población ocupada en el estado de Oaxaca sin acceso a la seguridad social se reporta un 77.8% en el año 2018, presentando un aumento en el año 2010 del 81.0%; en el año que presentó un porcentaje bajo fue en el 2012 de 76.7%.

Indicadores	Porcentaje					
	2008	2010	2012	2014	2016	2018
Carencia por acceso a la seguridad social						
Población ocupada sin acceso a la seguridad social	78.7	81.0	76.7	78.9	79.4	77.8
Población no económicamente activa sin acceso a la seguridad social	70.8	71.5	64.1	66.8	64.6	62.7
Población de 65 años o más sin acceso a la seguridad social	49.5	48.1	31.3	20.8	22.4	25.6

Tabla 12. Carencia por acceso a la seguridad social a nivel estatal

Fuente: estimaciones del CONEVAL con base en el MCS-ENIGH 2008, 2010, 2012, 2014 y el MEC del MCS-ENIGH 2016 y 2018.

La población no económicamente activa sin acceso a la seguridad social disminuyó en el periodo de estudio de 70.8% a 62.7%; la población más vulnerable la de 65 años o más sin acceso a la seguridad social disminuyó en el periodo de estudio de 49.5% a 25.6%.

Indicadores	Porcentaje					
	2008	2010	2012	2014	2016	2018
<i>Carencia por acceso a la alimentación</i>						
Seguridad alimentaria	38.7	48.2	41.0	36.6	40.8	42.6
Inseguridad alimentaria leve	32.7	25.5	27.4	27.3	27.8	29.5
Inseguridad alimentaria moderada	15.0	15.5	18.3	21.4	18.6	16.5
Inseguridad alimentaria severa	13.6	10.9	13.3	14.7	12.7	11.4

Tabla 13. Seguridad alimentaria

Fuente: estimaciones del CONEVAL con base en el MCS-ENIGH 2008, 2010, 2012, 2014 y el MEC del MCS-ENIGH 2016 y 2018.

El análisis comprende una década de 2008 al 2018 de la variable seguridad alimentaria, en donde la población del estado de Oaxaca es, cuando los integrantes de la familia disponen de manera sostenida de alimentos suficientes en cantidad y calidad según las necesidades biológicas, reportándose en el año 2008 de 38.7% aumentando el porcentaje de la población en el 2018 a 42.65 %; en Inseguridad alimentaria leve disminuyó en los periodos de estudio de 32.7 en el año 2008 a 29.5% en el 2018.

Inseguridad alimentaria moderada tuvo un comportamiento variable en el primer año de estudio (2008) era de 15% en los años 2012, 2014, 2016 aumentó de dos a tres dígitos llegando a 21.4% para el último año de periodo disminuyó a 16.5%. En el indicador de inseguridad alimentaria severa tuvo el mismo comportamiento de aumentar en algunos periodos del estudio y disminuir en el último periodo de estudio, presentando en el año 2008 un 13.6%; en el año 2014 llegó a 14.7% y en el 2018 disminuye a 11.4%.

CONCLUSIONES

El Estado de Oaxaca y sus regiones presentan niveles de pobreza, marginación y desigualdades económicas, por los que es importante, a través de los modelos educativos de cada una de las regiones, conocer el perfil socioeconómico que presentan cada una de ellas para hacer un modelo acorde a la realidad de cada área geográfica. Estos modelos pueden servir como base fundamental para proponer cambios estructurales en los ámbitos social, educativo, económico y políticos que ayuden a que la región tenga un desarrollo sustentable.

El perfil socioeconómico estudiado y evidenciado a través de las diferentes cifras Regionales y Estatales trae consigo una preocupación por el futuro de las regiones, en tanto que los problemas allí identificados son de vieja data y sus repercusiones vienen ampliando el espectro de desigualdad y de subdesarrollo.

REFERÊNCIAS

INEGI (2015) Encuesta Intercensal 2015 <http://www.migrantes.oaxaca.gob.mx/wp-content/uploads/2016/02/ENCUESTA-INTERCENSAL-2015.pdf>

COPLADE (2017) <https://www.oaxaca.gob.mx/coplade/wp-content/uploads/sites/29/2017/04/DR-Istmo-28marzo17.pdf>

COPLADE (2017) <https://www.oaxaca.gob.mx/coplade/wp-content/uploads/sites/29/2017/04/DR-Costa-31marzo17.pdf>

COPLADE (2017) <https://www.oaxaca.gob.mx/coplade/wp-content/uploads/sites/29/2017/04/DR-Valles-Centrales-24marzo17.pdf>

COPLADE (2017) <https://www.oaxaca.gob.mx/coplade/wp-content/uploads/sites/29/2017/04/DR-Ca%C3%B1ada-07abril-17.pdf>

COPLADE (2017) <https://www.oaxaca.gob.mx/coplade/wp-content/uploads/sites/29/2017/04/DR-Papaloapan-27marzo171.pdf>

COPLADE (2017) <https://www.oaxaca.gob.mx/coplade/wp-content/uploads/sites/29/2017/04/DR-Sierra-Sur-21marzo17.pdf>

COPLADE (2017) <https://www.oaxaca.gob.mx/coplade/wp-content/uploads/sites/29/2017/04/DR-Sierra-Norte-03-abril17-1.pdf>

CAPÍTULO 10

GEORG SIMMEL E A REFLEXÃO SOBRE O CRESCIMENTO DAS CIDADES MÉDIAS BRASILEIRAS

Data de aceite: 02/09/2021

Simone Pereira da Costa Dourado

Universidade Estadual de Maringá
Maringá – Paraná
<https://orcid.org/0000-0001-5140-5866>

Maria Isabel Trivilin

Universidade Estadual de Maringá
Maringá – Paraná
<https://orcid.org/0000-0001-7678-6773>

RESUMO: O objetivo desse artigo é compreender o crescimento dos municípios médios brasileiros a partir da tradição sociológica consolidada por Georg Simmel. A pesquisa utiliza dados de natureza quantitativa, gerados a partir das contagens populacionais de 2004, 2014 e 2016 feitas pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), que são cotejados com a teoria social que explica o fenômeno urbano a partir das reflexões apresentadas por Simmel. Os principais resultados encontrados são: as cidades médias têm crescimento mais expressivo que as metrópoles tradicionais, crescem de forma mais intensa as cidades médias da região Norte do país e há, portanto, um modo de vida urbano que não foi esquadrihado pela teoria social brasileira na mesma intensidade e com as mesmas apropriações teóricas que foram empreendidas no estudo das metrópoles tradicionais.

PALAVRAS-CHAVE: Cidades Médias; Georg Simmel; Estudos Urbanos.

GEORG SIMMEL AND THE REFLECTION ABOUT THE GROWTH OF BRAZILIAN MEDIUM CITIES

ABSTRACT: The aim of this article is to understand the growth of medium Brazilian municipalities based on the sociological tradition consolidated by Georg Simmel. The research uses data of quantitative nature, generated from the population counts of 2004, 2014 and 2016 made by the Brazilian Institute of Geography and Statistics (IBGE), which are compared with the social theory that explains the urban phenomenon from the reflections presented by Simmel. The main results found are: medium-sized cities have more expressive growth than traditional metropolises, medium-sized cities in the northern region of the country grow more intensely and there is, therefore, an urban way of life that was not searched by Brazilian social theory in same intensity and with the same theoretical appropriations that were undertaken in the study of traditional metropolises.

KEYWORDS: Medium Cities; Georg Simmel; Urban Studies.

1 | INTRODUÇÃO

No Brasil o crescimento dos municípios de porte médio é fenômeno recente. As cidades médias colaboram para promover a integração da rede de cidades brasileiras e há um esforço analítico em curso para entender o papel que elas desempenham em um país como o Brasil, que passou por um rápido processo de urbanização (Scherer e Amaral, 2020:20).

O desafio desse artigo é compreender como Georg Simmel, clássico da teoria social e referência básica nos estudos urbanos, contribui para pensar esse fenômeno.

O texto segue a seguinte ordem expositiva: 1) resgate das ideias de Simmel, particularmente aquelas apresentadas em seu ensaio *A metrópole e a vida mental*; 2) apresentação dos dados das contagens populacionais de 2004, 2014 e 2016 feitas pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), o que possibilita a discussão sobre as principais características do crescimento das cidades médias brasileiras e 3) nas considerações finais, um mapeamento dos desafios de usar a contribuição de Simmel para compreender o fenômeno urbano nas cidades médias brasileiras.

2 | SIMMEL E A ANÁLISE DO FENÔMENO URBANO

A Alemanha, no momento anterior à República de Weimar e durante todo esse período, teve como particularidade a extrema capacidade associativista, expressa no grande número de associações de diferentes matizes, demonstrativo, também, da pluralidade de valores manifestos nessa sociedade (Richard, 1998). Essa diversidade política, social e cultural reflete a heterogeneidade característica de uma sociedade fragmentada (Freitag, 1995). No meu entender, essa fase de profunda diversidade imputa a seguinte pergunta a Simmel: o que leva as pessoas a se associarem, independentemente de manterem vínculo consanguíneo, de amizade ou de parentesco? O que conduz as pessoas a comporem grupos? E como se formam as sociedades em suas diferentes escalas?

Simmel (2006: 16-17) nos orienta a pensar que só é possível produzir conhecimento sobre o mundo histórico-social de forma fragmentada. Para ele, a formulação de um quadro totalizador ou de uma grande teoria é impossível. Filia-se à tradição do pensamento alemão que identifica viabilidade e coerência em estudos que entendem a realidade como multifacetada e cada pesquisador como conhecedor de algumas ou uma dessas faces. Não há na sociologia de Simmel espaço para pensar a criação de grandes teorias, mas sim para a “composição”¹ de um conjunto de argumentos que explique determinados fenômenos sociais, como, por exemplo, o da explosão da vida nas grandes cidades. Como sintetiza Vandenberghe (2018:13), Simmel é “filósofo por profissão, sociólogo por vocação, ensaísta por disposição”, oferecendo ao seu leitor “uma meditação contínua sobre a totalidade da vida a partir de uma análise sistemática que segue de perto e estabelece conexões analógicas e relações metonímicas entre as coisas superficiais, interpretando-as, assim, como representantes do sentido global da vida.” (Vandenberghe, 2018:42-3).

O caminho trilhado pelo pensador alemão se aproxima de uma concepção de sociedade que preza o desejo de liberdade humana. Para ele é preciso valorizar o empreendimento dos indivíduos fazendo sociedade e, portanto, a ênfase está nas teias de

¹ O termo “composição” é utilizado por Cohn (1979) para referir-se ao empreendimento científico weberiano, me aproprio dele para pensar também as estratégias analíticas de Simmel.

relações e nas interações.

O indivíduo ocupa posição nuclear nos trabalhos de Simmel, contudo, é mais fácil entender essa valorização estudando o que esse autor chama de interação, conceito que estaria intimamente relacionado à possibilidade de existir sociedade. Para Simmel (1983), as interações funcionam como processos psíquicos intermináveis, cujos suportes, como sujeitos da ação, são os indivíduos, suas consciências, a totalidade de sua vida psíquica. As interações são modalidades de convivência estabelecidas entre os indivíduos, são as trocas recíprocas mantidas entre sujeitos que estão constantemente se relacionando. Observe-se o que ele diz:

[...] A sociedade existe onde quer que vários indivíduos entrem em interação. Esta ação recíproca se produz sempre por determinados instintos (*Trieben*) ou para determinados fins. Instintos eróticos, religiosos ou simplesmente sociais; fins de defesa ou de ataque, de jogo ou ganho, de ajuda ou instrução, estes e infinitos outros fazem com que o homem se encontre num estado de convivência com outros homens, com ações a favor deles, em conjunto com eles, contra eles, em correlação de circunstâncias com eles. Numa palavra, que exerça influência sobre eles e por sua vez os receba deles. Essas interações significam que os indivíduos, nos quais se encontram aqueles instintos e fins, foram por eles levados a unir-se, convertendo-se em uma unidade, em uma "sociedade". Pois unidade em sentido empírico nada mais é do que interação de elementos (Simmel, 1983:59-60).

Simmel emprega o conceito de interação como sinônimo de unidade entre os indivíduos, ressaltando que a existência da sociedade depende dessa união, que pode ser permanente ou passageira:

[...] A sociação só começa a existir quando a coexistência isolada dos indivíduos adota formas determinadas de cooperação e de colaboração, que caem sob o conceito geral da interação. A sociação é, assim, a forma, realizada de diversas maneiras, na qual os indivíduos constituem uma unidade dentro da qual se realizam seus interesses. E é na base desses interesses - tangíveis ou ideais, momentâneos ou duradouros, conscientes ou inconscientes, impulsionados casualmente ou induzidos teleologicamente - que os indivíduos constituem tais unidades (Simmel, 1983: 60).

Nessa perspectiva, a sociedade não é um todo estático, sistemático ou coerente, ela está em constante formação, em um contínuo processo de fazer-se e refazer-se. As formas puras de interação não são encontradas empiricamente, elas são construídas e funcionam como instrumentos analíticos indispensáveis ao pesquisador. Nos trabalhos de Simmel, o indivíduo aparece como a expressão da tensão entre vida e forma.

Os homens são os portadores das formas. Definidas pela vida, elas estão sempre sendo feitas e refeitas pelos indivíduos em interação, há um momento em que podem se cristalizar e voltar a agir sobre eles. Mas, o interessante é perceber que para Simmel é por meio da análise dos processos de interação que se chega ao que é a sociedade: "[...] Para um conhecimento perfeito, é preciso admitir que não existe outra coisa senão

os indivíduos. [...] Então, somente por mero procedimento de método, é que falamos a respeito do Estado, do direito, da moda etc., como se fossem seres indivisíveis” (Simmel, 1983:49). Seguindo suas orientações, é a análise das formas de sociabilidade, criadas pelos indivíduos que vivem nas cidades, que pode orientar a compreensão do pesquisador sobre as configurações assumidas por esse novo modo de vida.

Em 1887 Simmel publica um ensaio que se tornaria referência obrigatória para os estudiosos do fenômeno urbano: *A metrópole e a vida mental*. Nele afirma que a metrópole é antes de tudo o lugar da impessoalidade e da promoção das subjetividades, o que torna o exercício da liberdade pessoal seu fenômeno mais geral. Nesse espaço os indivíduos se libertariam de seus vínculos históricos e se perceberiam como distintos, travando um verdadeiro combate. É, também, na metrópole que ocorre a reconciliação dos combatentes, pois nela devem emergir as atitudes de tolerância.

Nesse ensaio, Simmel (1976) caracteriza as novidades trazidas pelo século XVIII que ajudam a explicar o surgimento das grandes cidades: maior liberdade para o homem, especialização funcional do indivíduo e de seu trabalho e a construção do ser único, incomparável a outro. Explica que, com o crescimento da especialização, torna esse indivíduo único proporcionalmente mais dependente.

Na perspectiva simmeliana, o homem metropolitano desenvolve uma capacidade intelectual que se destina a preservar a vida subjetiva contra o poder avassalador da vida metropolitana. Ele está, assim, imerso no domínio do intelecto e da estruturação de uma economia monetária que é pautada nas trocas. A economia do dinheiro domina a metrópole. Nela são gerados produtores e consumidores anônimos que entram no jogo econômico que não precisa mais temer as falhas dos imponderáveis advindos das relações pessoais. Nesse sentido, há uma tendência para regular e pactuar quase tudo. Simmel observa que pontualidade, calculabilidade e exatidão são introduzidas à força pela complexidade e extensão da vida metropolitana. Porém, por mais que a metrópole exija controle e autocontrole, ela abre espaço para o exercício da impessoalidade. Torna-se possível a criação da atitude de reserva que promove uma espécie de autopreservação do indivíduo face à cidade grande. A exacerbação dessas atitudes gera cenas típicas da vida na metrópole: o exercício do isolamento e da frieza.

Segundo Simmel, a motivação interior da reserva é a indiferença, mas também, a aversão, a estranheza e a repulsão mútua. Todos esses sentimentos podem resultar em ódio e luta no momento de um contato mais próximo. Entretanto, a reserva também confere ao indivíduo uma qualidade e uma quantidade de liberdade pessoal que é fenômeno geral na metrópole. Está, assim, criado o ambiente para a elaboração das formas de sociabilidade que dão configuração a cultura subjetiva da metrópole. A vida na metrópole cria, ainda, uma hierarquia variada de simpatias, indiferenças e aversões.

A conclusão de Simmel indica que as cidades são as sedes do cosmopolitismo e que o irradiam para além de suas fronteiras físicas. Elas propagam um modo de vida

que é assimilado, rejeitado e negociado pelos indivíduos nos processos de interação. Não caberia ao pesquisador acusar ou perdoar esse modo de vida característico das cidades, apenas compreendê-lo².

A projeção da perspectiva simmeliana para pensar o fenômeno urbano nas tradicionais metrópoles brasileiras é estratégia analítica consolidada. Não cabe um resumo das apropriações de Simmel no Brasil, tarefa já executada em detalhes por Waizbort (2007), mas considero relevante a menção aos usos desse pensador alemão nos estudos de Velho (1973 e 1986) e no de alguns de seus alunos, como por exemplo Vianna (1995), para pensar uma importante dimensão da vida urbana: as formas de sociabilidade. O referente empírico desses leitores de Simmel é a cidade do Rio de Janeiro. Processo analítico semelhante foi feito por Magnani (1984) para pensar a cidade de São Paulo.

Considerando o cenário apresentado por Simmel para cidade/metrópole europeia do final do século XIX, qual a utilidade de continuar operando com a perspectiva simmeliana quando o foco está nas cidades formadas nos novos aglomerados urbanos brasileiros? A análise de Simmel para a grande cidade europeia influenciou as reflexões sobre as cidades do Rio de Janeiro e de São Paulo, sobretudo, no que diz respeito ao mapeamento das formas de sociabilidade criadas nesses espaços. Como, então, pensar formas de sociabilidades urbanas diferenciadoras para o indivíduo, quando ele vive em cidades médias? Para tanto é preciso compreender como ocorreu a formação desses espaços no Brasil. É o que passamos a discutir agora.

3 | A FORMAÇÃO DAS CIDADES MÉDIAS BRASILEIRAS

Na década de 1970, alguns setores do Estado brasileiro pensaram estratégias de desenvolvimento nacional que consideravam o papel a ser desempenhado pelas cidades médias. Criado em 1976, por meio de financiamentos para ampliação da infraestrutura social e produtiva, o Programa Nacional de Cidades de Porte Médio visava fortalecer os municípios que apresentassem esse perfil. Subjacente ao interesse do executivo federal pelas cidades médias estava a ideia de que elas poderiam funcionar como diques que conteriam os fluxos migratórios que se dirigiam às metrópoles. Em diferentes unidades federativas, algumas cidades foram tomadas como uma alternativa espacial para o crescimento das capitais.

Até o final da década de 1970, no Brasil, existiam nove regiões metropolitanas, sendo elas: São Paulo, Rio de Janeiro, Belém, Curitiba, Fortaleza, Salvador, Recife, Porto Alegre e Belo Horizonte. Criadas por iniciativa federal, durante o regime militar, elas tinham a função de ser o eixo da geopolítica de integração e modernização do território nacional, porque representavam a base industrial de uma sociedade que se tornava cada vez mais

2 A influência do pensamento de Simmel sobre alguns integrantes da Escola de Chicago é pontuada por vários de seus comentaristas (Koury, 2010; Waizbort, 2000; Vandenberghe, 2018). Destaco, sobretudo, a reprodução da ideia de que a cidade erradia seu modo de vida para além de suas fronteiras, no clássico ensaio de Wirth (1976), O urbanismo como modo de vida.

urbana. Faziam parte do projeto de desenvolvimento que pretendia amenizar os efeitos negativos das desigualdades regionais (Andrade e Serra, 2001:VI). Atualmente o Brasil possui trinta e cinco regiões metropolitanas, distribuídas da seguinte forma: doze no Nordeste; onze no Sul; sete no Sudeste; três no Norte e dois no Centro-Oeste. As regiões metropolitanas criadas após o período de ditadura militar são constituídas não mais pela ação do governo federal, mas por iniciativa dos Estados.

Konin e Moura (2004) ponderam que a criação dessas novas regiões metropolitanas ocorreu sem o devido desenvolvimento de uma cultura regional e sem que as desigualdades econômicas e de infraestrutura dos municípios que as compõem fossem consideradas. A constituição dessas áreas também não tem sido o suficiente para despertar as responsabilidades dos municípios polos, geralmente cidades de porte médio, na implantação de políticas compensatórias aos demais integrantes das regiões metropolitanas, que arcam com vários custos de um rápido crescimento populacional, sendo o maior deles a oferta de habitação de interesse social e de serviços nas áreas de saúde e educação. O município polo de uma região metropolitana costuma ficar cercado por outros com perfis populacionais e vocações econômicas bem distintas. Os municípios podem estabelecer forte ou fraca relação com o polo e, muitas vezes, servem como receptores da população mais carente que não consegue se instalar na cidade polo ou é forçada a sair e fixar residência em cidades vizinhas onde o valor dos aluguéis, dos terrenos urbanos e dos imóveis é mais baixo. Os municípios com alto grau de integração ao polo das regiões metropolitanas ficam em situação delicada, porque são os que mais crescem em população e, no entanto, tem uma arrecadação anual baixa e os menores índices de repasse de ICMS (Imposto sob Circulação de Mercadorias e Serviços).

Várias cidades médias se tornaram, portanto, cidades polos dessas novas regiões metropolitanas, posto que há interesse por parte do Estado na consolidação dessas cidades como novos centros integrados à economia nacional pelo menos desde os anos de 1970. As cidades médias foram pensadas por planejadores e por técnicos que trabalhavam nos aparelhos do Estado como uma alternativa para o ordenamento urbano das metrópoles brasileiras. Um ordenamento que estava sendo ameaçado, segundo a visão governamental, principalmente, pelos fluxos de migrantes que deixavam as regiões mais pobres do país. O debate sobre a criação dessas cidades médias teria, ainda, ocultado o problema da concentração fundiária no Brasil. Na percepção do Estado e de alguns dos seus tecnocratas, a promoção das cidades de porte médio poderia ajudar a resolver a falta de projetos de reforma agrária no país (Andrade e Serra, 2001:VI).

Entretanto, a preocupação do executivo federal com o tema das cidades médias teria se enfraquecido na década de 1980 e início dos anos de 1990, voltando a ser objeto de atenção governamental apenas nos últimos anos da década de 1990. Andrade e Serra (2001) argumentam que a retomada do interesse pelas cidades médias está relacionada ao processo de reconcentração espacial das atividades econômicas e da população. Volta-se

a pensar que, talvez, as cidades médias pudessem ter papel estratégico nos necessários processos de desconcentração populacional e econômica do país.

É importante lembrar que não há um consenso entre as definições acadêmicas sobre o que é uma cidade média. Esses espaços recebem classificações diferentes por parte de economistas, geógrafos, demógrafos, sociólogos, antropólogos e outros profissionais. Tais analistas do fenômeno urbano (Santos, 2001; Lima, 1998; Maricato, 2001; Amorim Filho e Serra, 2001; Brito, Horta e Amaral, 2001; Andrade e Serra 2001; Stamm et. al., 2013) afirmam que pode ser médio o espaço físico que abriga população entre 100 e 500 mil habitantes, como define o IBGE ou entre 100 mil e 1 milhão de habitantes, como expressa a Organização das Nações Unidas (ONU), ou aquele que possui núcleo urbano com população de no mínimo 10 mil habitantes (Amorim Filho, 1984). Da mesma forma, elas são interpretadas de maneira distinta pelos diversos grupos sociais que nelas convivem ou que com elas se relacionam ou que as observam de longe.

Assim, o entendimento da dinâmica de organização e consolidação dos núcleos urbanos das chamadas cidades médias exige ponderações sobre o processo de urbanização das cidades brasileiras, nas últimas décadas. Os trabalhos realizados pelo IPEA (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada), pelo IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) e pela Unicamp propôs, em 2001, uma nova classificação para a rede urbana brasileira. Em 2010, com a publicação dos dados do censo demográfico daquela década, um novo relatório começou a ser produzido e um material complementar foi publicado em 2015, mas sem o mesmo peso do trabalho anterior, que forneceu subsídio inclusive ao projeto de lei do Estatuto da Metrópole. Esses estudos evidenciam que a urbanização das cidades brasileiras adquiriu características diferenciadas: o crescimento populacional não está mais concentrado nas metrópoles tradicionais e é mais acelerado nas pequenas e médias cidades. A alteração no padrão de urbanização fez com que esses institutos de pesquisa precisassem construir uma nova classificação para a rede urbana brasileira, seguindo alguns critérios: diversidade da economia, concentração de centros decisórios e escala de urbanização.

Desde as contribuições de Simmel (1976), no início do século XX, a teoria social que explica o fenômeno urbano reitera como são instáveis as abordagens que se valem dos critérios demográficos para caracterizar as cidades, primeiro como cidades e depois por seu porte de pequenas, médias ou grandes (Simmel, 1976; Wirth, 1976; Park, 1976). A análise e a classificação feita por meio do volume populacional, apesar de amplamente usada, pode induzir ao erro analítico de vincular a existência da vida urbana a um determinado número de habitantes, associando as pequenas e médias cidades a espaços marcados por um modo de vida simples e mais tradicional e as grandes cidades ao cosmopolitismo e a experiência da metrópole.

Mesmo ciente dessa advertência, nossa abordagem parte do recorte populacional, na forma como ele é definido pelo IBGE: são médias as cidades que estão entre 100 e

500 mil habitantes. Nossa finalidade é apenas criar um quadro do crescimento dessas cidades de 2004 a 2016. Tomar as contagens populacionais feitas por esse instituto como fonte é estratégia parcial, como alerta a tradição sociológica aqui nominada, inclusive a simmeliana, mas torna possível visualizar a amplitude dos processos sociais em curso e as dimensões do fenômeno urbano no Brasil contemporâneo que extrapolam em muito o que ocorre em nossas metrópoles tradicionais.

Algumas tabelas que passo a expor e comentar mostram a dinâmica do crescimento populacional em quase 5% dos municípios brasileiros que, em 2016, possuíam uma população entre 100 e 500 mil habitantes, pois a contagem populacional desse ano revela que dos 5.570 municípios brasileiros, 276 podem ser considerados de porte médio. A população que reside nas cidades médias é maior que 58 milhões, exatos 58.463.564 habitantes, o que significa que 28,3% dos quase 207 milhões brasileiros, contados em 2016 pelo IBGE, viviam em cidades médias. Portanto, ainda que o percentual de municípios nessa categorização seja muito reduzido, eles nos informam sobre o que acontece com quase 1/3 da população brasileira que está fora das metrópoles tradicionais e também não reside nos pequenos municípios. Tomando o recorte nacional por regiões como referência, observe-se a tabela 1:

Estimativas Populacionais (total absoluto)				Taxas de Crescimento por Período (%)		
Regiões	2004	2014	2016	2004-2014	2004-2016	2014-2016
Norte	3.951.941	5.077.406	5.257.779	28,5	33	3,5
Nordeste	8.667.093	10.117.570	10.316.212	16,7	19	1,9
Centro-Oeste	2.654.837	3.258.233	3.370.454	22,7	26,9	3,4
Sudeste	25.068.678	28.102.717	28.643.651	12,1	14,3	1,9
Sul	9.782.946	10.860.400	11.078.104	11	13,2	2

Fonte: IBGE – Estimativas Populacionais, 2004, 2014 e 2016

Elaboração: Maria Isabel Trivilin (2018)

Tabela 1: Taxas de crescimento da população por regiões brasileiras

No intervalo de uma década, de pouco mais de uma década e em dois anos, as taxas de crescimento da região Norte são sempre muito mais elevadas do que as de outras regiões do Brasil. Esclareço que essa tabela foi construída considerando o crescimento dos municípios que na estimativa populacional de 2016 do IBGE tinham entre 100 e 500 mil habitantes e podiam, portanto, ser considerados médios.

A região Norte é a que possui a maior taxa de crescimento para todos os períodos recortados. Considerando o período de 2004 a 2016, a população da região Norte cresceu 33%. No mesmo período, a segunda região com a maior taxa de crescimento é a Centro-Oeste, 26,9%, seguida pela Nordeste com 19%, depois pela Sudeste com 14,3%, e Sul com 13,2%. É importante considerar que justamente a região brasileira marcada pelas

mais profundas desigualdades tenha crescimento tão expressivo, mais que o dobro que a região Sul.

Alguns estudos apontam diferentes movimentos que podem explicar níveis diferenciados de crescimento. Na região Norte ele teria relação com duas atividades econômicas: o dinamismo da Zona Franca de Manaus e o incremento das atividades mineradoras no interior do Pará, particularmente no município de São Felix do Xingu. Na região Centro-Oeste, as elevadas taxas de crescimento são tributadas a evolução do agronegócio, particularmente, a expansão da cultura da soja. O caso do Nordeste possui relação com os investimentos do governo federal e da iniciativa privada em obras de infraestrutura e grandes empreendimentos: a ferrovia Transnordestina e a Estrada de Ferro Carajás, além da construção de portos para escoamento de minérios, como o Porto de Ponta da Madeira, no Maranhão.

Ao estabelecer outro recorte, dos municípios que tiveram taxa de crescimento que, no período de 12 anos, entre 2004 a 2016, superou os 20%, a região Norte também se destaca. Ressalto que crescer 20% em 12 anos é uma taxa muito alta quando comparada à média de crescimento do Brasil como um todo que em 2016 cresceu apenas 0,8%. Observe-se a tabela 2, composta por um total de 94 municípios com taxa de crescimento acima dos 20%, no período de 2004 a 2016, e distribuídos por regiões: Sudeste, 25 municípios; Nordeste, 21 municípios; Norte, 20 municípios; Sul, 15 municípios e Centro-Oeste, 13 municípios.

Regiões	Taxas de Crescimento (%) 2004-2016
Norte	41,6
Nordeste	31,5
Centro-Oeste	32,1
Sudeste	35,5
Sul	26,7

Fonte: IBGE – Estimativas Populacionais, 2004, 2014 e 2016
Elaboração: Maria Isabel Trivilin (2018)

Tabela 2: Taxa de crescimento por regiões com municípios que cresceram acima de 20%

É na região Norte que estão 41,6% dos municípios com taxas de crescimento superior a 20% no intervalo de 12 anos. Dentro desse recorte, a região Norte é seguida pela Sudeste, com 35,5%; na sequência pela Centro-Oeste, com 32,1%; a Nordeste, com 31,5% e, por último, a região Sul, com 26,7%.

Para se ter dimensão do acelerado crescimento das duas regiões que mais cresceram, Norte e Sudeste, nomino apenas alguns exemplos que indicam a necessidade de um olhar mais próximo, um mapeamento mais cuidadoso das interações e das formas de sociabilidade que vigoram nesses lugares, para que seja possível pensar o que é o

fenômeno urbano em curso. A região Sudeste abriga as duas tradicionais metrópoles brasileiras, Rio de Janeiro e São Paulo, que entre 2004 e 2014, cresceram, respectivamente, 10% e 7%. Nesse mesmo período, várias cidades pequenas passaram a ser médias em razão de crescimentos que ultrapassaram os 100%. Rio das Ostras, no mesmo Estado do Rio de Janeiro, cresceu cerca de 190% e Barcarena, no Pará, cresceu 60%. Ainda no Pará, Parauapebas cresceu 121,7%. Tomando como referência a situação das regiões Norte e Sudeste que, como indicado na tabela 2, foram as que mais cresceram, percebe-se que a movimentação e a chegada de pessoas para algumas cidades dessas regiões vincula-se a alocação de recursos para atividades de infraestrutura ligadas a expansão da fronteira agrícola, das atividades de extração de minério e madeira e a criação das bases de organização para instalação da indústria do petróleo. A rapidez das ações de investimentos que levaram a um alto crescimento populacional em tão curto espaço de tempo indica a fragilidade e as carências de alguns desses lugares, que passaram por forte adensamento populacional sem a criação de uma rede urbana que acolha as necessidades e as demandas da população que ocupa esses espaços a procura de novas oportunidades de emprego e renda. São atraídos em razão da “economia do dinheiro” e movidos por “interesses”, como diz Simmel (1976), e estão construindo diferentes formas de interação a partir dessas motivações.

Para uma melhor visualização do acelerado crescimento das cidades médias no Brasil, contemporaneamente, apresento os dados dos municípios que cresceram mais de 20% em 12 anos, no intervalo referência dessa pesquisa que é de 2004 a 2016.

Na tabela 3, estão os vinte municípios da região Norte, com taxa de crescimento acima dos 20%:

Municípios	Taxas de Crescimento (%) 2004-2016
Altamira (PA)	31,9
Araguaína (TO)	40,3
Ariquemes (RO)	21,9
Barcarena (PA)	63,6
Boa Vista (RR)	38,1
Bragança (PA)	21,8
Cametá (PA)	27,2
Castanhal (PA)	27,0
Macapá (AP)	42,6
Marabá (PA)	39,4
Marituba (PA)	33,8
Palmas (TO)	49,1
Paragominas (PA)	27,2
Parauapebas (PA)	121,7
Porto Velho (RO)	34,2
Rio Branco (AC)	31,8
Santana (AP)	24,7
São Félix do Xingu (PA)	203,2
Tailândia (PA)	103,0
Tucuruí (PA)	30,1

Fonte: IBGE – Estimativas Populacionais, 2004, 2014 e 2016
Elaboração: Maria Isabel Trivilin (2018)

Tabela 3: Taxa de crescimento dos municípios do Norte

É bastante inquietante saber que lugares como São Félix do Xingu (PA) cresceram mais de 200% em 12 anos. Como? Qual é o perfil da população que é atraída para esse município e também para outros dois municípios paraenses, Parauapebas e Tailândia, que cresceram mais de 100% no mesmo período? Sabe-se que Tailândia e São Félix do Xingu estão entre os municípios mais desmatados da Amazônia. Também não é desprezível o impacto da implantação da hidrelétrica de Belo Monte no rio Xingu. Tailândia ultrapassou os 100 mil habitantes apenas na contagem de 2016. São Felix do Xingu pulou de pouco menos de 40 mil habitantes, em 2004, para mais de 120 mil em 2016. Parauapebas, bem próximo a Marabá e no eixo da Belém-Brasília, já tinha quase 100 mil habitantes desde 2004, chegando em 2016 a 200 mil habitantes.

As contagens levam ao registro de cidades médias com porte acima de 100 mil habitantes, que possuem população majoritariamente urbana e que se articulam ao tipo de desenvolvimento econômico privilegiado pelo executivo federal para a região Norte do país, mas não se sabe quais formas de sociabilidade e interação estão sendo estabelecidas nesses locais e nos demais, como discutimos a seguir.

Passamos a tabela 4 e com ela a segunda região com maior número de municípios

que cresceram acima dos 20% entre 2004 e 2016, a região Sudeste:

Municípios	Taxas de Crescimento (%) 2004-2016
Angra dos Reis (RJ)	40,3
Araruama (RJ)	31,5
Araxá (MG)	23,5
Botucatu (SP)	20,2
Cabo Frio (RJ)	38,1
Caraguatatuba (SP)	24,7
Cotia (SP)	37,2
Franco da Rocha (SP)	23,3
Indaiatuba (SP)	37,9
Itaguaí (RJ)	32,0
Itatiba (SP)	26,0
Linhares (ES)	38,9
Macaé (RJ)	57,5
Maricá (RJ)	62,5
Paulínia (SP)	70,2
Pouso Alegre (MG)	21,7
Praia Grande (SP)	32,7
Rio das Ostras (RJ)	198,6
Santana de Parnaíba (SP)	37,7
São Mateus (ES)	27,5
Serra (ES)	32,8
Taboão da Serra (SP)	27,2
Valinhos (SP)	34,7
Vespasiano (MG)	32,4
Vila Velha (ES)	23,9

Fonte: IBGE – Estimativas Populacionais, 2004, 2014 e 2016
Elaboração: Maria Isabel Trivilin (2018)

Tabela 4: Taxa de crescimento dos municípios do Sudeste

É importante lembrar que nessa região estão as três grandes metrópoles brasileiras: São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte. O destaque dessa região é para os municípios que cresceram em razão das expectativas geradas pela exploração do pré-sal e do crescimento do polo petroquímico que aumentou muito a população de várias cidades do litoral norte fluminense, com destaque para Rio das Ostras, Maricá, Macaé, Cabo Frio e Araruama. Em São Paulo, o município que registra a maior taxa de crescimento, Paulínia, com 70,2%, também tem seus alicerces econômicos na indústria petroquímica. Em Minas Gerais, apenas três municípios registram taxas de crescimento acima dos 20% e no Espírito Santo são quatro.

Observe-se a tabela 5 que agrega os municípios da região Centro-Oeste que cresceram acima dos 20% entre 2004 e 2016.

Municípios	Taxas de Crescimento (%) 2004-2016
Águas Lindas de Goiás (GO)	28,0
Anápolis (GO)	20,4
Aparecida de Goiânia (GO)	27,5
Catalão (GO)	44,8
Formosa (GO)	29,4
Novo Gama (GO)	20,9
Rio Verde (GO)	63,0
Rondonópolis (MT)	33,6
Senador Canedo (GO)	51,2
Sinop (MT)	40,3
Três Lagoas (MS)	36,5
Trindade (GO)	24,3
Valparaíso de Goiás (GO)	36,0

Fonte: IBGE – Estimativas Populacionais, 2004, 2014 e 2016
Elaboração: Maria Isabel Trivilin (2018)

Tabela 5: Taxa de crescimento dos municípios do Centro-Oeste

No Centro-Oeste, 13 municípios cresceram acima de 20% em 12 anos. Nenhum com crescimento próximo aos 100%, como ocorre na região Norte e Sudeste. O destaque é para o crescimento de Rio Verde, em Goiás, com 63%, e outros três municípios, com crescimento acima dos 40%: Senador Canedo e Catalão, ambos em Goiás, e Sinop, no Mato Grosso. Os dois municípios que cresceram no Estado de Goiás se dedicam a produção de insumos para agricultura, por meio das indústrias de mineração de nióbio e de fosfato. Em Catalão há as fábricas de duas poderosas indústrias dessa área, a Fosfertil e a Copebras. Também no Centro-Oeste o crescimento pode estar vinculado a expansão do polo petroquímico, como é o caso de Senador Canedo. O crescimento de Rio Verde e Sinop é tributado a incorporação das áreas férteis do Cerrado (Rio Verde) e da chamada Amazônia Legal (Sinop) à expansão da fronteira agrícola e a implantação do agronegócio.

Na tabela 6, observa-se o que ocorre com 21 municípios do Nordeste que registram crescimento acima dos 20% para o período de 2004 a 2016.

Municípios	Taxas de Crescimento (%) 2004-2016
Aracaju (SE)	30,4
Cabo de Santo Agostinho (PE)	21,9
Camaçari (BA)	56,7
Caruaru (PE)	28,3
Caucaia (CE)	21,7
Eunápolis (BA)	25,5
Igarassu (PE)	27,6
Itapipoca (CE)	22,4
Lauro de Freitas (BA)	42,8
Maranguape (CE)	29,5
Mossoró (RN)	29,8
Paço do Lumiar (MA)	27,8
Parnamirim (RN)	59,2
Petrolina (PE)	36,5
Santa Cruz do Capibaribe (PE)	48,8
Santo Antônio de Jesus (BA)	21,9
São José de Ribamar (MA)	39,4
Simões Filho (BA)	28,1
Sobral (CE)	20,1
Teixeira de Freitas (BA)	34,7
Vitória da Conquista (BA)	22,9

Fonte: IBGE – Estimativas Populacionais, 2004, 2014 e 2016
Elaboração: Maria Isabel Trivilin (2018)

Tabela 6: Taxa de crescimento dos municípios do Nordeste

Na região Nordeste, o município que mais cresceu foi Parnamirim, no Rio Grande do Norte, em 59,2%. Ele é acompanhado por Camaçari, na Bahia, com 56,6% e Santa Cruz do Capibaribe, em Pernambuco, 48,8%. O crescimento das cidades dessa região não tem muita unidade: Parnamirim e Camaçari compartilham o fato de estarem muito próximas das capitais, Parnamirim de Natal (RN) e Camaçari de Salvador (BA). A primeira tem um atrativo que é ser base de lançamentos de foguetes da Aeronáutica e a segunda tem um importante polo petroquímico e uma indústria automotiva que passou por fases de expansão. Santa Cruz do Capibaribe, no agreste pernambucano, diferentemente das duas outras cidades, fica distante da capital, Recife (PE), e se consolidou como um polo de produção e comércio de roupas. Lá acontece a histórica e famosa Feira da Sulanca, que existe desde 1960, inicialmente comercializando roupas feitas com as sobras de tecido trazidos das indústrias de São Paulo.

Por fim, o crescimento dos 15 municípios sulistas que ultrapassaram os 20%. Como

observa-se na tabela 7:

Municípios	Taxas de Crescimento (%) 2004-2016
Arapongas (PR)	21,7
Araucária (PR)	22,1
Balneário Camboriú (SC)	45,6
Brusque (SC)	47,6
Campo Largo (PR)	21,8
Caxias do Sul (RS)	20,9
Chapecó (SC)	26,8
Florianópolis (SC)	23,5
Itajaí (SC)	29,2
Jaraguá do Sul (SC)	34,2
Maringá (PR)	28,6
Palhoça (SC)	34,1
São José (SC)	22,5
São José dos Pinhais (PR)	24,2
Toledo (PR)	28,3

Fonte: IBGE – Estimativas Populacionais, 2004, 2014 e 2016
Elaboração: Maria Isabel Trivilin (2018)

Tabela 7: Taxa de crescimento dos municípios do Sul

Na região Sul, os municípios que mais cresceram estão no estado de Santa Catarina, com destaque para Brusque e Balneário Camboriú que tiveram crescimento acima dos 40%. O Rio Grande do Sul tem apenas uma cidade que cresceu pouco mais de 20%, Caxias do Sul. No Paraná os destaques são Maringá e Toledo. É bastante evidente um certo grau de estabilização no número de habitantes da região Sul como um todo. O crescimento das cidades ocorre articulado às suas tradições e vocações econômicas. Em Santa Catarina, o desenvolvimento de Brusque está atrelado à indústria têxtil e à metal mecânica, já o de Balneário Camboriú à construção civil e sua articulação com o turismo que tornou o município objeto de desejo para moradia permanente ou temporária de um público de classe média alta e alta de toda parte do mundo. Caxias do Sul é uma típica cidade de colonização italiana que cresceu em torno das atividades agrícolas e também em razão da produção de vinhos e derivados. É um importante polo da indústria metal mecânica no Brasil e está próxima dos 500 mil habitantes. No Paraná, o crescimento das cidades está relacionado à instalação de modernas e poderosas agroindústrias, tornando essas cidades centros de referência para o funcionamento dos parques industriais e do comércio. Toledo cresceu vinculada à indústria madeireira e depois a suinocultura. Maringá cresceu ao largo da cultura do café, depois da soja e atualmente da cana-de-açúcar, sediando as maiores

cooperativas do agronegócio brasileiro, com destaque para a COCAMAR.

4 | CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os exemplos acima apresentados de regiões e municípios com alto grau de crescimento indicam que há pouca unidade em termos das características do que é cidade média, quando adotamos o critério demográfico, o que, na atualidade, dificulta a análise do fenômeno urbano. Há cidades que estão no limite mínimo dos 100 mil habitantes e outras que quase extrapolam o máximo de 500 mil. Em 12 anos há cidades que cresceram mais de 100% e outras que ultrapassaram em pouco os 20%. Todas são cidades médias, mas é possível definir algum grau de unidade entre elas? Certamente há rupturas e continuidades na vida urbana, por exemplo, em Maringá, no Paraná, e Parauapebas, no Pará, que, em 2016, tinham, respectivamente, 403.063 e 196.259 habitantes, as duas cidades médias, a segunda com um ritmo de crescimento populacional imprevisto, considerando as médias nacionais da última década, acima dos 100%.

Diante dessa fase de desenvolvimento das pesquisas sobre o fenômeno urbano em cidades médias no Brasil, é possível a criação de cenários descritivos ancorados nas estimativas populacionais e um conhecimento dos graus e históricos de desenvolvimento econômico dessas cidades. A tradicional rotina dos estudos urbanos, que inclui ir a determinado espaço, observar como as pessoas vivem, quais são seus gostos e estilos de vida, suas práticas culturais, as formas de interação e as sociabilidades que consolidam ainda é uma rotina a ser criada para o estudo dessas cidades médias. As descrições gerais aguçam a curiosidade para pesquisas comparativas em municípios que seguem caminhos de crescimento bem distintos, mas cumprem apenas parcialmente a orientação de Simmel (1983) de descrever e analisar as formas de sociabilidade e de interação vigentes nesses novos espaços urbanos. Contudo, ao fim do levantamento feito sobre as características das cidades médias de diferentes regiões brasileiras, é possível responder a pergunta inicial desse artigo de forma afirmativa. Sim, Georg Simmel é um referencial teórico importante para pensar o fenômeno de crescimento das cidades médias, posto que sua rotina de questionamentos sobre como e com quais finalidades os grupos se formam pode colaborar para a compreensão das formas de sociabilidade e dos tipos de interação que vigoram nesses novos espaços urbanos.

No Brasil, a rotina de reflexão sobre o modo de vida urbano privilegiou as aproximações com a reflexão sociológica instituída por Simmel e articulou, fundamentalmente, três esferas analíticas: a cidade, a cultura urbana e a modernidade (Velho, 1973; 1986 e Vianna, 1995). É importante considerar que, ao falar de Berlim, na virada do século XIX para o XX, Simmel narrou a vida em uma cidade de quase 1 milhão de habitantes e que, logo nas primeiras décadas do século XX, chegaria a quase 4 milhões. Portanto, é preciso efetuar adequações em termos teóricos e metodológicos para aproveitar as contribuições simmelianas na análise

do fenômeno urbano ainda hoje, sobretudo, para espaços urbanos que crescem de forma muito mais acelerada fora das metrópoles, mas que em termos demográficos dificilmente chegarão à marca de 1 milhão de pessoas. As análises de Simmel para a vida na metrópole serviram para explicar a formação das grandes cidades brasileiras nas décadas de 1970, 1980 e 1990 e hoje colaboram em igual medida para explicar o crescimento da vida urbana nas cidades médias.

A teoria social proposta por Simmel exige que, ao partir dos indivíduos, os pesquisadores se tornem capazes de construir e reconstruir os trânsitos que eles estabelecem pelos espaços nos quais circulam. As pesquisas sobre o fenômeno urbano nas metrópoles brasileiras seguiram essa orientação, contudo, o mesmo plano analítico está para ser cumprido na mesma amplitude para as cidades médias. Demonstrar que há novas dimensões do fenômeno urbano em curso no Brasil, que ele tem ao menos uma característica bem definida: crescimento de municípios médios nas diferentes regiões brasileiras e, particularmente, nas Norte e Sudeste é um passo inicial na produção das análises. Consideramos que a produção de um modelo de conhecimento que parta dos indivíduos, que busque aferir seus sentimentos e vontades, as formas de interação por eles estabelecidas em sociedade e os interesses que os movem, que foi instrumento eficiente para compreender o fenômeno urbano nas metrópoles europeias e em outras partes do mundo, pode levar ao entendimento do que acontece em cidades médias do Brasil e percebemos esse caminho como promissor para o desenvolvimento do campo dos estudos urbanos contemporaneamente.

REFERÊNCIAS

AMORIM FILHO, O. B. **Cidades médias e organização do espaço no Brasil**. *Revista de Geografia e Ensino*, Belo Horizonte, IGC/UFMG, n.5, p.5-34, 1984.

ANDRADE, T. A.; SERRA, R. V. (Orgs.). **Cidades Médias Brasileiras**. Rio de Janeiro: IPEA/ PRONEX, 2001. Disponível em: http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=5397. Acesso em 03/09/2019.

AMORIM FILHO, O.; SERRA, R. V. “**Evolução e perspectivas do papel das cidades médias no planejamento urbano e regional**”, in ANDRADE, T. A.; SERRA, R. V. *Cidades médias brasileiras*. Rio de Janeiro: IPEA, p.1-34, 2001.

BRITO, F.; HORTA, C. J. G.; AMARAL, E. F. L. **A urbanização recente no Brasil e as aglomerações metropolitanas**. Trabalho publicado pela *Associação Brasileira de Estudos Populacionais – ABEP – GT Migração*, 2001.

COHN, G. **Crítica e Resignação. Fundamentos da Sociologia de Max Weber**. São Paulo: T.A. Queiroz, 1979.

FREITAG, B. **Berlim: fronteiras imaginárias, fronteiras reais?** *Revista Tempo Social*, São Paulo, v.6 (1-2), p.127-145, 1995. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/ts/v6n1-2/0103-2070-ts-06-02-0127.pdf>. Acesso em 04/09/2019.

IBGE, 2004. **Estimativa populacional**. Disponível em https://ww2.ibge.gov.br/home/presidencia/noticias/27072004estimativas2004.shtm#sub_populacao. Acessado em 03/09/2019.

_____. 2014. **Estimativa populacional**. Disponível em <https://ww2.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/estimativa2014/default.shtm>. Acessado em 03/09/2019.

_____. 2016. **Estimativa populacional**. Disponível em ftp://ftp.ibge.gov.br/Estimativas_de_Populacao/Estimativas_2016/estimativa_dou_2016.pdf. Acessado em 03/09/2019.

IPEA. **Caracterização e tendências da rede urbana do Brasil: configurações atuais e tendências da rede urbana / IPEA, IBGE, UNICAMP**. Brasília: IPEA, 2001. v. 1: Série de 6 volumes. ISBN: 85-86170-36-4.

IPEA. **Contribuições ao entendimento e representação da rede urbana no Brasil**. Relatório de Pesquisa. Brasília: IPEA, 2015.

KONIN, T.; MOURA, R. **Metropolização e governança urbana: relações transescalares em oposição a práticas municipalistas**. *Espaço e Tempo*, São Paulo, número 16, p. 17-30, 2004. Disponível em: <http://www.revistas.usp.br/geousp/article/view/73953/77613>. Acesso em 04/09/2019.

KOURY, M. G. P. **Estilos de Vida e Individualidade**. *Horizontes Antropológicos*. Porto Alegre, Vol 16, nº 33, p. 41-53, 2010. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/ha/v16n33/03.pdf>. Acesso em 04/09/2019.

LIMA, R. S. **Expansão urbana e acessibilidade: o caso das cidades médias brasileiras**. Dissertação de Mestrado em Engenharia, Universidade de São Paulo, Escola de Engenharia de São Carlos. São Carlos, 1998.

MAGNANI, J. G. C. **Festa no Pedaco: cultura popular e lazer na cidade**. São Paulo: Hucitec, 1984.

MARICATO, E. **Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2001.

PARK, R. E. **"A cidade: sugestões para a investigação do comportamento humano no meio urbano"**, in Velho, Otávio (org.) *O fenômeno urbano*. Rio de Janeiro: Zahar, p. 26-67, 1976.

RICHARD, L. **A República de Weimar 1919-1933**. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

SANTOS, M. **"A região cresce mais que a metrópole"**, in SANTOS, M. *Por uma Economia política da cidade*. São Paulo: Hucitec/Editora PUC-SP, p. 53-77.2001, 1994.

SIMMEL, G. **"A metrópole e a vida mental"**, in Velho, Otávio (org.) *O fenômeno urbano*. Rio de Janeiro: Zahar, p. 13-25, 1976.

_____. **The Philosophy of money**. Londres: Routledge & Kegan Paul, 1978.

_____. **"Como as Formas Sociais se Mantêm" e "O Problema da Sociologia"**, in MORAES FILHO, E. (Org.) *Simmel*. São Paulo: Ática, p. 46-78, 1983.

_____. **Questões fundamentais da sociologia.** Rio de Janeiro: Zahar, 2006.

SCHERER, C.E.M; AMARAL, P.V.M. **O espaço e o lugar das cidades médias na rede urbana brasileira.** *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, v22, e202001, Jan-Dez, p.2-25, 2020.

STAMM, C.; ET. AL. **A população urbana e a difusão das cidades de porte médio no Brasil.** Campo Grande: *Interações*, v. 14, n. 2, p.. 251-265, jul./dez, 2013.

WIRTH, L. "**O urbanismo como modo de vida**". in Velho, O. (org.) *O fenômeno urbano.* Rio de Janeiro: Zahar, p 90-113, 1976.

WAIZBORT, L. **As aventuras de Georg Simmel.** São Paulo: Editora 34, 2000.

_____. Simmel no Brasil. *DADOS – Revista de Ciências Sociais*, Rio de Janeiro, Vol. 50, no 1, p. 11 a 48, 2007.

VANDENBERGHE, F. **As sociologias de Georg Simmel.** Rio de Janeiro: Vozes, 2018.

VELHO, G. **A utopia urbana: um estudo de antropologia social.** Rio de Janeiro: Zahar, 1973.

_____. **Subjetividade e Sociedade: uma experiência de geração.** Rio de Janeiro: Zahar, 1986.

VIANNA, H. **O mistério do samba.** Rio de Janeiro: Zahar e UFRJ, 1995.

CAPÍTULO 11

REDESENHO URBANO EM FEIRA DE SANTANA-BAHIA E AS TRANSFORMAÇÕES SOCIOESPACIAIS NO BAIRRO DA MANTIBA

Data de aceite: 02/09/2021

Daianny Teles Gomes Cordeiro Ismerim

Universidade de Salvador (UNIFACS)
Salvador – Bahia
<http://lattes.cnpq.br/9123168580312449>

Marilia Moreira Cavalcante

Universidade de Salvador (UNIFACS)
Salvador- Bahia
<http://lattes.cnpq.br/3930455827621342>

Ana Licks Almeida Silva

Universidade de Salvador (UNIFACS)
Salvador- Bahia
<http://lattes.cnpq.br/0835021665181833>

RESUMO: A pesquisa tem como objetivo realizar uma proposta de intervenção urbana no bairro da Mantiba, em Feira de Santana- Bahia. Analisando as transformações socioespaciais do processo de redesenho urbano da cidade de Feira de Santana – Bahia, após 2013. O redesenho urbano como a relação homem X ambiente lidando com a escala da vida cotidiana. A inclusão da Mantiba, como zona urbana de Feira de Santana, motivou este trabalho a buscar sanar as carências deste espaço. A metodologia aplicada com base na revisão bibliográfica, fotografias, mapas, visitas *in lócus* e questionário. Constatou-se que o capital imobiliário foi maior causador deste redesenho e da inclusão da Mantiba nos limites urbanos e que nesses seis anos a estrutura urbana permanece sem efetiva urbanização, ficando o bairro carente

de diversas intervenções.

PALAVRAS - CHAVE: Mantiba, Redesenho, Feira de Santana, Intervenção.

URBAN REDESIGN IN FEIRA DE SANTANA-BAHIA AND SOCIO-SPACE TRANSFORMATIONS IN MANTIBA BAIRRO

ABSTRACT: The research aims to make a proposal for urban intervention in the district of Mantiba, in Feira de Santana-Bahia. Analyzing the socio-spatial transformations of the urban redesign process of the city of Feira de Santana - Bahia, after 2013. The urban redesign as the relation man x environment dealing with the scale of everyday life. The inclusion of Mantiba, as an urban area of Feira de Santana, motivated this work to address the needs of this space. The methodology applied based on the literature review, photographs, maps, in locus visits and questionnaire. Real estate capital was the major cause of this redesign and the inclusion of Mantiba in the urban limits and that in these six years the urban structure remains without effective urbanization, leaving the neighborhood lacking various interventions.

KEYWORDS: Mantiba, Redesign, Feira de Santana, Intervention.

1 | INTRODUÇÃO

O presente trabalho é fruto de um trabalho de conclusão de curso em Arquitetura e Urbanismo. Além de analisar o impacto de significativas transformações ocorridas numa

área rural, que foi incorporada ao perímetro urbano da cidade de Feira de Santana / Ba, objetivou-se ainda, desenvolver uma proposta de intervenção na localidade de Mantiba, de forma a recuperar e fortalecer os vínculos da comunidade com seu habitat.

Além da localidade de Mantiba, objeto de estudo dessa pesquisa, outras cinco áreas rurais foram incorporadas ao perímetro urbano de Feira, alterando a configuração espacial da cidade, constituindo assim seis novos bairros no município.

O redesenho de uma cidade transcende a distribuição de novas edificações ao longo do seu território, ao englobar a criação de novos espaços de trocas sociais (FERREIRA, 2012).

Até a metade do século XX alguns países da América Latina, incluindo o Brasil, possuíam a maioria da população residindo na zona rural. Todavia, o cenário mudava à medida que o processo de industrialização se consolidava e com ele crescia a atração dos trabalhadores para os grandes centros urbanos, deixando de ser predominantemente rural para se tornar urbano, por volta da segunda metade do século XX.

Esse processo de expansão urbana, pautado principalmente pelos interesses do mercado e das elites, deu-se através da expansão extensiva, fragmentada, descontínua, espraiada e desestruturada das aglomerações urbanas (SILVA, 2014).

Feira de Santana, situada a 110km da capital Salvador (Figura 01) faz parte do território de identidade Portal do Sertão. Assim como outras cidades brasileiras, após 2003, Feira teve sua malha urbana modificada de forma acelerada devido, entre outros aspectos, as políticas públicas, a exemplo das obras implementadas pelo Programa de Aceleração do Crescimento – PAC, do Governo Federal –, programa que visava estimular o crescimento da economia brasileira, promovendo a retomada do planejamento e execução de grandes obras de infraestrutura social, urbana, logística e energética do país, contribuindo para o seu desenvolvimento acelerado e sustentável.

Observou-se que após a implantação da Lei complementar 075/2013, que anexou áreas rurais ao perímetro urbano, redesenhando as áreas urbanas com a criação de novos bairros, incluindo a Mantiba e nos eixos Norte e Leste, com a construção dos empreendimentos habitacionais.

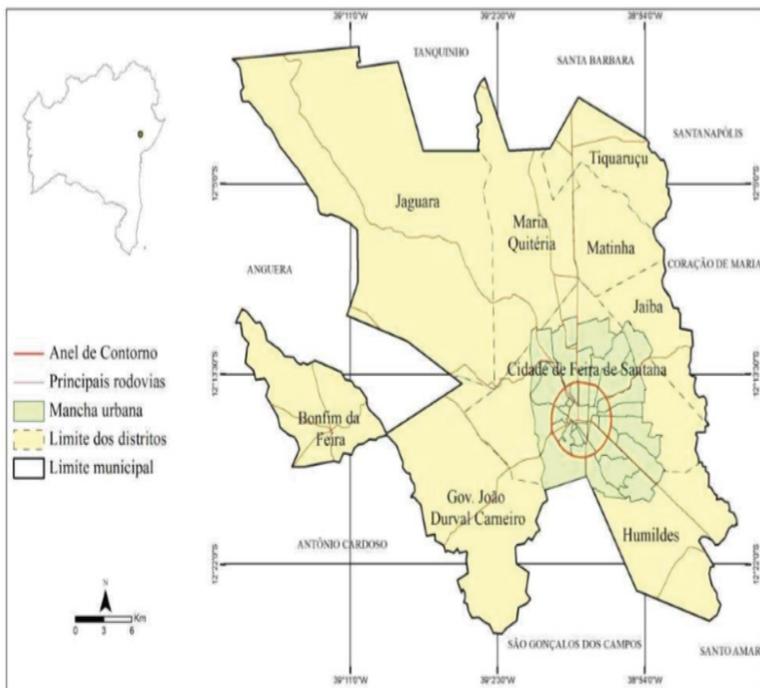


Figura 1: Localização do município de Feira de Santana, Bahia.

Fonte: IBGE (2010).

A expansão urbana de Feira, com a anexação de diversas áreas rurais, deu lugar ao surgimento de novos centros comerciais, industriais e residenciais. Essa foi uma expansão espacial que interferiu também nos hábitos e culturas da população local (ANDRADE, 2018).

A partir deste momento é fundamental observar de que forma a população se apropria do espaço, bem como os anseios sociais como importantes balizadores do processo de transformação urbana. Os procedimentos metodológicos utilizados para esta investigação basearam-se em pesquisa que caracterizou quanto ao objeto como descritiva, quanto a abordagem como qualitativa e quantitativa, e quanto a estratégia de pesquisa documental e bibliográfica..

Além disso, foram feitas visita de campo, contato com os moradores, além de registros fotográficos das transformações da paisagem. Para tanto se fez necessária entrevistar 10 pessoas representativas, tais como (1) líder comunitário, (2) comerciantes locais, (2) antigos moradores, (2) agricultores, (1) presidente da associação e (1) fundadores do bairro e (1) agentes públicos.

Foram elaborados e analisados mapas com objetivo de melhor caracterizar o bairro e identificar elementos estruturantes para a elaboração de diretrizes a serem adotadas

em uma intervenção urbana posterior. Vale destacar que a Mantiba era considerada uma comunidade rural e após 2013, com o novo desenho urbano da cidade passou a ser um bairro.

2 I REDESENHO URBANO DE FEIRA DE SANTANA

Feira de Santana passou por diversas transformações territoriais (Figura 2). Historicamente a sua malha urbana foi redesenhada após marcos legais. Com suas origens fincada no comércio de tropeiros, teve seu crescimento e desenvolvimento - sobretudo no eixo Norte-Sul, associado à implantação da linha férrea, que liga a cidade ao porto de Cachoeira, (GAMA, 2009). “Começava a se desenhar o grande entroncamento, constituído por estradas, fundamental para o futuro desenvolvimento e pujança do município” (CERQUEIRA, 2007, p.83). A estruturação da malha viária também contribuiu para a formação do desenho urbano do município de Feira de Santana (DEL RIO, 1990):

O Decreto Municipal nº 14 de 1938, que fixa os limites da zona urbana, suburbana e rural da cidade e interdistritais era o principal elemento norteador do desenho urbano, em 1950. Em 1985, a Lei Estadual nº 4.548 de 1985 fixa os limites interdistritais e em 2013 com a aprovação da Lei Complementar 075/2013, o distrito sede expande outra vez, criando seis novos bairros, inclusive Mantiba. O limite territorial da Mantiba (Figura 3) ao Sudeste com o Bairro Papagaio, ao Sul com o Bairro Mangabeira e o Bairro Aeroporto ao Sudeste; ao Leste limita-se com Jaíba, ao Norte com o Bairro CIS e o distrito da Matinha e, ao Oeste tem a BR 116 – Norte.

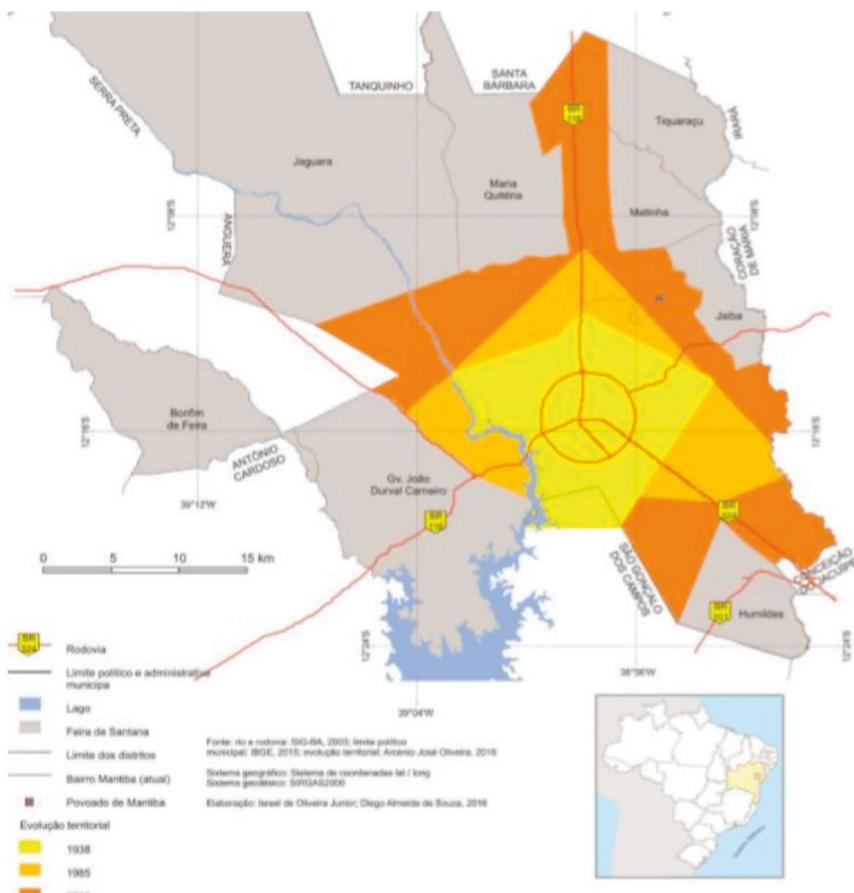


Figura 2: Evolução do Desenho Urbano de Feira de Santana, 2013

Fonte: Souza (2016).

2.1 O Bairro da Mantiba

A história da fundação da Mantiba não se faz registrada por órgãos públicos oficiais. Sua origem e história repousam na oralidade dos antigos moradores do bairro, a maior fonte de registro, além do diário, construído com as memórias de um dos moradores mais antigo da localidade, o Senhor Braz Ferreira da Fonseca. A presença da Igreja de São Judas Tadeu, assim como o desenho da praça associada a essa edificação, nos faz refletir sobre as características de formação das vilas e pequenas cidades no Brasil.

Conhecido originalmente como Cruzeirinho, por conta da capela, a localidade de Mantiba, desconhece a origem do seu nome, embora acredite-se que surgiu das lavouras de mandioca, abundantes no local.

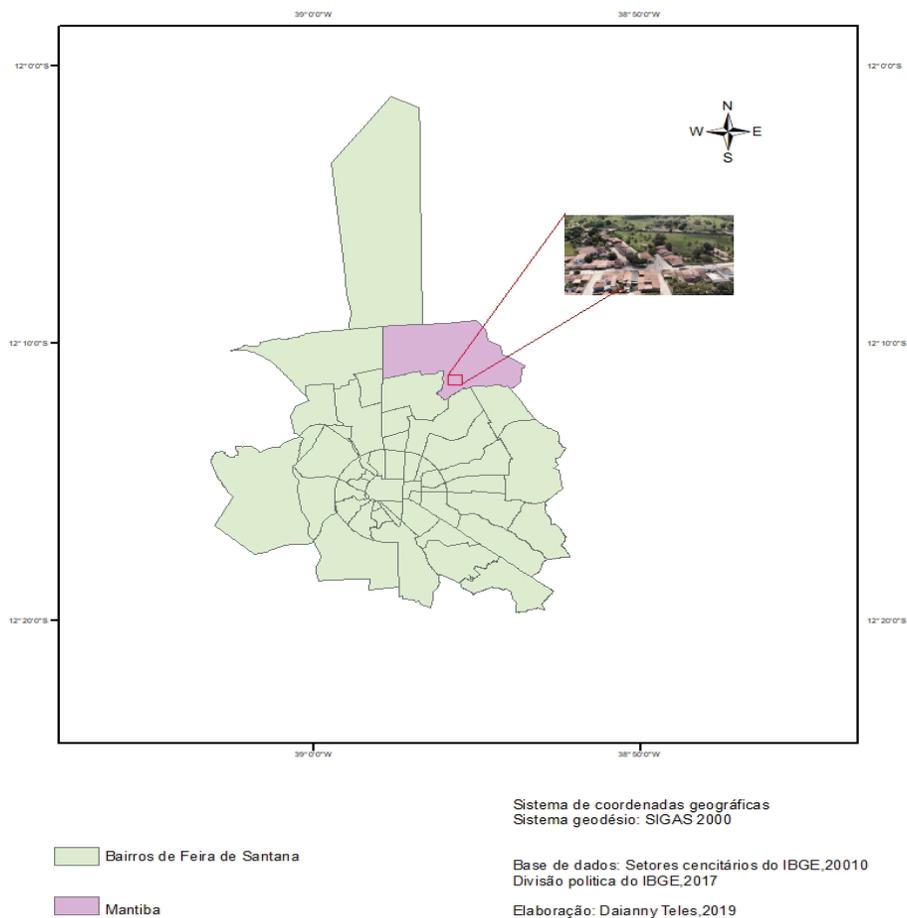


Figura 3: Localização do bairro Mantiba, após 2013.

Fonte: Ismerim, Daianny (2019).

A população local é formada predominantemente por pequenos agricultores, que além de atuar no comércio local praticam suas atividades na área central da cidade. Assim, a compreensão acerca das necessidades dos moradores é essencial para a elaboração de diretrizes que irão nortear uma futura intervenção urbana condizente com as reais necessidades da população, tanto do ponto de vista social quanto do ponto de vista espacial.

Mantiba, como outras localidades rurais, tem, como principal atividade, a agricultura familiar. Os alimentos aí produzidos são comercializados no centro urbano e nas feirinhas da cidade. Em entrevistas realizadas em 2018, verificou-se na maioria dos relatos, o fortalecimento de um comércio de rua para venda dos produtos locais. Entretanto, a

maior renda da população local é proveniente de programas sociais. Os entrevistados têm orgulho em morar no bairro e não pretendem sair, os laços de vizinhança são fortes e várias gerações permanecem no local.

Em entrevista com a presidente da associação, o fortalecimento do comércio seria uma forma de divulgar os produtos cultivados. Ela destaca também que muitos moradores são beneficiados pelos programas sociais para áreas rurais como: Programa Nacional de Arrendamento Familiar – PRONAF; Programa Nacional de Habitação Rural – PNHR; Seguro Safra; PENAI; PAA; doação de sementes pela Secretaria Municipal da Agricultura Familiar; cestas básicas doadas pela Secretaria de Ação Social do Município além da inclusão no programa Quintais Produtivos. Destacou a necessidade de um espaço para as ações da associação, pois na sua gestão, foram feitas parcerias com empresas privadas. Relata ainda que, em 2018, conseguiu vinte vagas para os associados em uma indústria local.

A incorporação de Mantiba a área urbana de Feira de Santana, poderá impactar negativamente sobre a renda dos moradores, já que os benefícios recebidos são provenientes de programas sociais específicos para zonas rurais.

Outro impacto significativo será a substituição do imposto territorial rural – ITR pelo imposto territorial urbano- IPTU, além da exclusão dos moradores dos programas nacionais de habitação rural- PNHR, uma das maiores preocupações sinalizadas por todos entrevistados.

Outro aspecto relevante é a condição da precariedade do acesso ao bairro, cujas vias, em péssimas condições de conservação, não atraem clientes de outros bairros. Além disso, a violência foi identificada como consequência da condição atual das vias estruturantes do bairro. As entrevistas, revelaram ainda, a importância da requalificação do espaço de entorno da praça, onde situa-se a Igreja de São Judas Tadeu, indicada como único espaço de lazer e entretenimento da comunidade. Outro aspecto relevante, destacado pelos moradores, é a ausência de uma estrutura votada para atividades esportivas.

3 | DIRETRIZES PARA INTERVENÇÃO URBANA

A escolha da área de estudo (Imagem 2) foi selecionada a partir de dois critérios: sua densidade populacional e o fato de concentrar boa parte das atividades dessa comunidade.

Primeiramente, foi necessário caracterizar a área quanto ao sistema viário, vegetação, topografia, uso e ocupação do solo, concentração urbana, tipologia das edificações, marcos legais urbanos e demanda social.



Imagem 2: Poligonal de Estudo, bairro da Mantiba

Fonte: Google Maps (2011). Modificado pelas autoras

Após Mantiba ser anexada ao distrito sede de Feira de Santana, como um novo bairro, no ano de 2013, seu território passa a seguir as diretrizes estabelecidas pela Lei 86/2014, que rege sobre o uso e ocupação do solo municipal. A área possui sistema viário estruturado, porém, é desprovida de infraestrutura urbana, tais como: pavimentação em vias, saneamento básico, abastecimento de água, iluminação pública em todas as vias e coleta de lixo.

A aplicação de leis e impostos, como o Imposto Territorial Urbano – IPTU, deve aplicado em áreas urbanas, em prol dos respectivos serviços urbanos, foi a maior modificação percebida pelos seus moradores e representa o seu maior temor. A criação desse novo espaço não teve, como determina o Estatuto das Cidades, a participação da população, o que foi constatado durante as entrevistas e na mídia local. Para Santo (2012), as intervenções do Estado determinaram o crescimento desses novos espaços fora do anel de contorno, seja ao Norte com a UEFS e a BR-116 e, ao Sul pelo CIS e BA-502.

3.1 Estudo de Demanda e Diretrizes

Para atender as demandas identificadas no trabalho de campo, criamos diretrizes (Figura 4) que se desdobram em ações, descrição e a população beneficiada. As diretrizes foram agrupadas nos seguintes eixos: Ambiental, Infraestrutura urbana, mobilidade, habitação, saneamento básico e equipamentos públicos. Foram priorizadas a requalificação de espaços de valor histórico e afetivo para a população, como a Praça da Mantiba (Figura 5), local onde está a Igreja de São Judas Tadeu, marco simbólico da fundação e da religiosidade da comunidade do bairro.

AMBIENTAL		
Resíduo Sólido	Criação de um espaço público de coleta e transporte de lixo; estabelecer dias e horários das coletas; conscientização das famílias de não queimarem o lixo; coleta seletiva.	A população geral do bairro e dos bairros vizinhos.
Flora	Disponibilização de mudas de espécies nativas, incentivando o replantio; conscientização com cursos e palestra sobre a importância do meio ambiente.	A população geral do bairro e dos bairros vizinhos.
Hidrografia	Preservação da lagoa e do rio que ficam nas proximidades do bairro, com curso e oficinas	A população geral do bairro e dos bairros vizinhos.
INFRAESTRUTURA URBANA		
Iluminação	implantação nas vias de sistema de iluminação pública; com implantação de postes.	A população geral do bairro e dos bairros vizinhos.
Praça	Requalificação da praça da Mantiba, com a troca de piso, bancos e iluminação	A população geral do bairro e dos bairros vizinhos.
Lixo	Instalação de lixeiras nas vias e em pontos estratégico	A população geral do bairro e dos bairros vizinhos.
Comunicação	Instalação de rede de telefonia e de internet; inclusão do bairro no programa de internet para todos	A população geral do bairro e dos bairros vizinhos.
MOBILIDADE		
AÇÕES	DESCRIÇÃO	POPULAÇÃO BENEFICIADA
Pavimentação	Melhoria das vias existentes, pavimentação nas vias ainda de chão; criação de passeios;	A população geral do bairro e dos bairros vizinhos.
Acessibilidade	criação de passeios com rampas de acesso; instalação de pisos táteis; retirada de obstáculos	A população geral do bairro, porém visando atender os PSD e os idosos.
Transporte Público	Criação rotas do transporte direto para o bairro	A população geral do bairro e dos bairros vizinhos.
HABITAÇÃO		
Promoção	Inserção das famílias em programas habitacionais como o PNHR e o MCMV	A população do bairro que comprovem ter sua renda da agricultura
Requalificação	Melhorias nas habitações que apresentem danos estruturais riscos de queda ou em situação de precariedade	A população do bairro que esteja em situação de vulnerabilidade
Regularização	Criar um cadastro dos terrenos para garantir a titularidade da terra, através do programa de regularização fundiária do governo do Estado da Bahia	A população geral do bairro
SANEAMENTO BÁSICO		
Abastecimento de água	Requalificação da Fonte do Senhor Bras, melhoria no abastecimento de água com novas centrais de abastecimento	A população geral do bairro
Esgotamento Sanitário	Criação de sarjetas, boca de lobo e drenagem	A população geral do bairro
Construção de fossas sépticas e sumidouro	Instalação de fossas biodigestoras; curso de capacitação de agentes para o uso da água e o descarte de lixo de forma apropriada.	A população geral do bairro
Sistema de captação de águas pluviais	Inscrição das famílias em programa de construção de cisternas do governo Federal.	A população geral do bairro para as famílias de agricultores
EQUIPAMENTOS PÚBLICOS		
Educação	construção de creches, Escola de nível médio; Escola agro técnica	A população geral do bairro e dos bairros vizinhos.
Saúde	Requalificação do Posto de Saúde	A população geral do bairro e dos bairros vizinhos.
Cultura	Construção de um centro de cultura, para promoção dos festejos locais	A população geral do bairro e dos bairros vizinhos.
Esporte	construção da quadra poliesportiva	A população geral do bairro e dos bairros vizinhos.

Figura 4: Diretrizes Propostas

Fonte: Ismerim, Daianny (2019).

Vale destacar, que essas diretrizes visam atender as necessidades da comunidade e resgatar a dinâmica da população local e a sua forma de apropriação do espaço, tendo

em vista que o processo de inclusão da Mantiba ao perímetro urbano de Feira de Santana, desconsiderou as características locais. Além disso, propõe a criação de um espaço de lazer e esporte, melhoria o sistema viário, identificados como prioridades para a comunidade, bem como outras demandas básicas como: saneamento básico, abastecimento de água e transporte público. E, por fim a requalificação da praça da Igreja.

Apesar de ser remanescente de área rural, verifica-se na área de estudo, um processo de desmatamento, com pouca arborização e solos expostos. Topograficamente é uma área plana com nível de referência - RN 282. De acordo com a Lei Complementar 118/2018 que revoga e altera a Lei do Ordenamento do Uso e da Ocupação do Solo Urbano reafirma a permanência desta área como ZR 03 (Zona Residencial), apresenta usos misto, residencial e comercial, com tipologias de até um pavimento.

4 | PROPOSTA DE INTERVENÇÃO

Mapa com os trechos que sofreram intervenções urbanas e nos equipamentos públicos. (Figura 5)



Figura 5: Propostas de Intervenção

Fonte: Ismerim, Daianny (2019).

No entorno da Praça da Mantiba, outros elementos arquitetônicos e de simbolismo cultural e de identidade é a Fonte de Seu Brás. Construída em meados do século XIX pelo

próprio Brás, a fonte ainda desempenha o papel de abastecimento de água para as famílias do bairro, mesmo tendo rede de água instalada pela concessionária. A requalificação desse espaço tem como objetivo o fortalecimento dos vínculos de identidade social dos moradores, além da preservação da história local. (Figura 5). A requalificação da rua paralela a praça da igreja, se faz necessária para manter o seu atual desenho e sua função social, que é a de moradias de um pavimento (Figura 6)



Figura 5: Fonte de Seu Brás, Trecho 01

Fonte: Ismerim, Daianny (2019).



Figura 6: Praça da Igreja São Brás, Trecho 01

Fonte: Ismerim, Daianny (2019).

Cultura, esporte e entretenimento são um dos anseios da comunidade, que reivindicam um espaço onde pudessem realizar a Festa de São Judas Tadeu, os festejos juninos, as oficinas de corte e costura e de bordado; um espaço para comercializar produtos das suas lavouras e uma quadra poliesportiva para o desenvolvimento das crianças do bairro. Foi pensando nessa demanda, apresentada nas entrevistas, que indicamos como diretriz a construção de um equipamento comunitário, um Centro Cultural, com auditório, quiosque coberto, quadra poliesportiva com arquibancada e vestiários, parque infantil ecológico, espaço para apresentação de dança e capoeira e, no seu entorno um espaço de convivência. A área destinada para a construção dessa proposta (Figura 7 e 8) seria a que hoje esta sem ocupação, servindo como campo de futebol para as crianças.



Figura 7: Terreno vazio, Trecho 03

Fonte: Ismerim, Daianny (2019)



Figura 8 : Centro Cultural de Mantiba, Trecho 03

Fonte: Ismerim, Daianny (2019)

Visando a preservação da identidade cultural do bairro, a próxima diretriz tem como finalidade a modificação do sistema viário do bairro, com a criação de uma nova via, modificando a rota dos coletivos que passam pelo bairro, ligando o centro da cidade de Feira de Santana ao bairro Candéal II(Figura 9 e 10). Essa via possibilitará uma nova área para o comércio local além de fortalecer o entorno do Centro Cultural sem prejuízo para os moradores e nem para as empresas de coletivos. Além de requalificar vias locais.



Figura 9: Nova via, Trecho 04

Fonte: Ismerim, Daianny (2019)

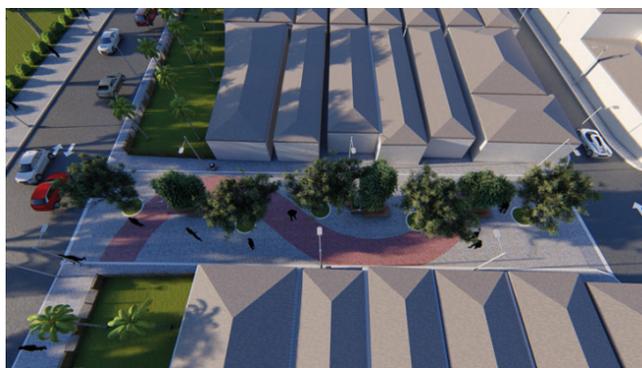


Figura 10: Nova via, Trecho 02

Fonte: Ismerim, Daianny (2019)

No bairro existem dois equipamentos públicos em funcionamento: o posto de Saúde Dr. José Modesto da Silva (Figura 11) e a escola municipal Maria Malia Martins Daltro Coelho (Figura 12). Na escola observamos a necessidade de sua requalificação para atender a demanda, principalmente de crianças de 05 a 14 anos. No Posto de Saúde a necessidade esta na adaptação da estrutura física as necessidades das famílias atendidas e dos profissionais que ali atuam. Para isso, é fundamental garantir que estes equipamentos estejam em conformidade com as normas técnicas de acessibilidade, incêndio e da vigilância sanitária.



Figura 11: UPA de Mantiba
Fonte: Ismerim, Daianny (2019)



Figura 12: Escola Municipal
Fonte: Ismerim, Daianny (2019)

5 | CONSIDERAÇÕES FINAIS

A despeito da sua inserção no contexto urbano, a localidade de Mantiba, após 2013, não apresentou alterações espaciais significativas. Mesmo com a ausência de pavimentação e a falta de drenagem pluvial, moradores relataram alagamentos constantes nas vias próximas à praça, que até então não era frequente. Especialmente o bairro permaneceu com a mesma configuração oriunda do tempo em que ainda era zona rural.

As vias, desprovidas de calçadas, pavimentação e acessibilidade; iluminação pública deficiente que não atende a toda área; uma infraestrutura precária são fatores que contribuem para a ocorrência de crimes, como assaltos.

O abastecimento de água ocorre de forma irregular, tornando a Fonte de Seu Braz a única opção. A expectativa da população é que a melhoria da infraestrutura viária possa impactar positivamente no aumento do fluxo de pessoas de outros bairros, incrementando a economia local.

Desta forma, as diretrizes aqui apresentadas tem como pressuposto principal a

melhoria da qualidade de vida das famílias. A regeneração do tecido urbano de Mantiba e a adequação às necessidades da população local, mais que ordenar a estrutura física do bairro, consolida o desenvolvimento econômico e social, fortalece os vínculos e significados entre as pessoas, estreita os laços e permite o acesso à cidadania diante da nova demanda social.

REFERÊNCIAS

CERQUEIRA, João Batista de. **Assistência e Caridade: a história da Santa Casa de Misericórdia de Feira de Santana – 1859 a 2006**. Feira de Santana: UEFS, 2007.

FERRARA, L. D. **Ver a cidade: cidade, imagem, leitura**. São Paulo: Nobel, 1988.

GAMA, Raimundo. **Feira de Santana em postais**. Feira de Santana: 2009.

IBGE. **Censo Demográfico 2010**. Rio de Janeiro, 2014.

PMFS - PREFEITURA MUNICIPAL DE FEIRA DE SANTANA. **Plano de Desenvolvimento Local Integrado de Feira de Santana**. Feira de Santana: Governo do Estado da Bahia/ COPLAN S/A, v.1/2, 1968

SILVA, Cecilia Milanez Graziano da. **Habitação rural: uma luta por cidadania**. São Paulo, 2014, 152p.

SOUZA, Diego Almeida de. **Conflitos de fronteira: produção do espaço em Feira de Santana – do rural ao urbano na Mantiba**. UEFS, 2016. Dissertação. 218f.

SOBRE O ORGANIZADOR

PEDRO HENRIQUE MÁXIMO PEREIRA - Doutor (2019) e Mestre (2014) em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de Brasília. Arquiteto e Urbanista pela Universidade Estadual de Goiás (2011), Artista Visual Universidade Federal de Goiás (2014) e especialista em Educação (AME) pela Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (2021). É pesquisador e professor do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Estadual de Goiás, professor Assistente I do curso de Arquitetura e Urbanismo da Pontifícia Universidade Católica de Goiás (PUC-Goiás). Atua também como professor convidado da Universidade Evangélica de Goiás (UniEVANGÉLICA). É vencedor do Prêmio Brasília 60 anos de Tese (2020), com a trabalho: O entre-Metrópoles Goiânia-Brasília: história e metropolização. Participa dos Grupos de Pesquisa Novas Cidades e Topos - Paisagem, Projeto e Planejamento, ambos da Universidade de Brasília; e do Grupo de Pesquisa CIMPARQ da PUC-Goiás. É membro da CTAA (INEP/MEC), da Área de Artes e Humanidades. Tem experiência na área de Arquitetura, Urbanismo e Artes Visuais, com ênfase em Teoria e/de Projeto.

ÍNDICE REMISSIVO

C

Centro Histórico 11, 61, 63, 66, 67, 70, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81

Cidade de cambé 11

Cidade do Rio de Janeiro 6

Cidades Brasileiras 9, 33, 34, 35, 38, 59, 82, 88, 92, 126, 132, 142, 146

Cidades Médias 9, 11, 95, 104, 126, 127, 130, 131, 132, 133, 135, 136, 141, 142, 143, 144

Crescimento Urbano 64, 82, 86, 88, 90

D

Desenho Urbano 148, 149

Desenvolvimento 10, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 11, 12, 15, 16, 19, 25, 26, 28, 33, 34, 35, 36, 39, 53, 54, 55, 61, 63, 64, 65, 87, 88, 92, 99, 100, 104, 130, 131, 136, 140, 141, 142, 146, 148, 155, 159

Diversidade Regional 9

E

Educação Ambiental 9, 10, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40

Espaço Público 9, 39

Estudos Urbanos 126, 127, 141, 142, 144

Expansão Urbana 9, 11, 82, 83, 85, 91, 101, 146, 147

F

Formação Urbana 10, 51, 52, 53, 56, 59, 60, 61, 62, 64

G

Georg Simmel 11, 126, 127, 141, 144

M

Metrópole 2, 5, 9, 56, 58, 101, 127, 129, 130, 132, 142, 143

Metropolização 9, 94, 101, 102, 104, 105, 143, 160

Migração 9, 18, 51, 52, 55, 56, 58, 65, 94, 100, 102, 103, 142

Mobilidade Urbana 9, 10, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10

O

Olimpíadas 2, 6

P

Patrimônio Cultural Edificado 9

Planejamento Urbano e Regional 2, 9, 142

Pobreza 28, 65, 85, 87, 88, 106, 107, 108, 114, 115, 121, 122, 123, 124

Política Pública 10, 1, 8, 50, 90

R

Redesenho Urbano 11, 145, 148

Resíduos Sólidos 9, 36, 40

S

Sustentabilidade 1, 5, 12, 26, 27, 28, 33, 34, 36, 39, 40

Melhores práticas em planejamento urbano e regional 2

www.atenaeditora.com.br 

contato@atenaeditora.com.br 

[@atenaeditora](https://www.instagram.com/atenaeditora) 

www.facebook.com/atenaeditora.com.br 

 Atena
Editora

Ano 2021

Melhores práticas em planejamento urbano e regional 2

www.atenaeditora.com.br 

contato@atenaeditora.com.br 

[@atenaeditora](https://www.instagram.com/atenaeditora) 

www.facebook.com/atenaeditora.com.br 

 **Atena**
Editora

Ano 2021