

Agripino Souza Coelho Neto
Antonio Muniz Filho
Gustavo Barreto Franco
(org.)

Território, Cidade e Meio Ambiente

DIÁLOGOS
CONTEMPORÂNEOS

V.1

Aportes teóricos para pensar o território
e a territorialidade

Agripino Souza Coelho Neto

Des-re-territorialização nos estádios de
futebol: a apropriação espacial das
arquibancadas por torcidas organizadas

Natália Morena Lage Silva

Agripino Souza Coelho Neto

A dinâmica político-territorial do
município de Irecê-BA (1985-2022)

André Pires Maciel

Agripino Souza Coelho Neto

Espaço e técnica: ensaio sobre compra de
produtos alimentícios em localidades sul-
mineiras no período atual

Gil Carlos Silveira Porto

Difusão espacial e estrutura
centro-periferia

Marlon Lima da Silva

Jovenildo Cardoso Rodrigues

Centralidade e reestruturação do espaço
urbano em cidades médias nordestinas:
um esforço de comparação entre Juazeiro
do Norte/CE e Petrolina/PE

Cláudio Smalley Soares Pereira

Produção desigual de espaços turísticos:
um olhar sobre a orla de Maceió (AL)

Antonio Muniz Filho

A (in) formalidade do transporte público
na Região Metropolitana de Salvador:
Especificidades da cidade Lauro de
Freitas (BA)

Ítalo Teófilo da Silva Rosário

Antonio Muniz Filho

Agripino Souza Coelho Neto
Antonio Muniz Filho
Gustavo Barreto Franco
(org.)

Território, Cidade e Meio Ambiente

DIÁLOGOS
CONTEMPORÂNEOS

V.1



Goiânia, GO | 2024

© Autoras e autores – 2024

A reprodução não autorizada desta publicação, por qualquer meio,
seja total ou parcial, constitui violação da Lei nº 9.610/98.

Depósito legal na Biblioteca Nacional, conforme Decreto nº 1.825,
de 20 de dezembro de 1907.

Comissão Técnica do Sistema Integrado de Bibliotecas Regionais (SIBRE),
Catalogação na Fonte.



C&A ALFA
COMUNICAÇÃO
Presidente
Luiz Carlos Ribeiro

Revisão Geral
Jéssica Lopes

Projeto Gráfico / Capa
Adriana Almeida

Conselho Editorial
Andréa Coelho Lastória (USP/Ribeirão Preto)
Carla Cristina Reinaldo Gimenes de Sena (UNESP/Ourinhos)
Carolina Machado Rocha Busch Pereira (UFT)
Denis Richter (UFG)
Eguimar Felício Chaveiro (UFG)
Lana de Souza Cavalcanti (UFG)
Loçandra Borges de Moraes (UEG/Anápolis)
Míriam Aparecida Bueno (UFG)
Vanilton Camilo de Souza (UFG)

Dados Internacionais de Catalogação na Fonte (CIP)
(Elaboração: Filipe Reis – CRB 1/3388)

T327 Território, cidade e meio ambiente [recurso eletrônico] : debates contemporâneos / Agripino Souza Coelho Neto, Antonio Muniz Filho, Gustavo Barreto Franco (Orgs.). – Goiânia : C&A Alfa Comunicação, 2024.

330 p. ; 16 x 23 cm.

ISBN 978-85-5791-039-3 (Físico)

ISBN 978-85-5791-040-9 (Digital)

1. Território. 2. Cidade. 3. Meio ambiente. I. Coelho Neto, Agripino Souza. II. Muniz Filho, Antonio. III. Franco, Gustavo Barreto.

CDU: 911.375.5

Sumário

	Territórios, Cidades e Meio Ambiente: cenas geográficas	8
	<i>Agripino Souza Coelho Neto</i>	
	<i>Antonio Muniz Filho</i>	
	<i>Gustavo Barreto Franco</i>	
1	Aportes teóricos para pensar o território e a territorialidade	17
	<i>Agripino Souza Coelho Neto</i>	
2	Des-re-territorialização nos estádios de futebol: a apropriação espacial das arquibancadas por torcidas organizadas.	35
	<i>Natália Morena Lage Silva</i>	
	<i>Agripino Souza Coelho Neto</i>	
3	A dinâmica político-territorial do município de Irecê-BA (1985-2022)	53
	<i>André Pires Maciel</i>	
	<i>Agripino Souza Coelho Neto</i>	
4	Espaço e técnica: ensaio sobre compra de produtos alimentícios em localidades sul-mineiras no período atual	77
	<i>Gil Carlos Silveira Porto</i>	
5	Difusão espacial e estrutura centro-periferia	94
	<i>Marlon Lima da Silva</i>	
	<i>Jovenildo Cardoso Rodrigues</i>	

6	Centralidade e reestruturação do espaço urbano em cidades médias nordestinas: um esforço de comparação entre Juazeiro do Norte/CE e Petrolina/PE.	115
	<i>Cláudio Smalley Soares Pereira</i>	
7	Produção desigual de espaços turísticos: um olhar sobre a orla de Maceió (AL)	142
	<i>Antonio Muniz Filho</i>	
8	A (in) formalidade do transporte público na Região Metropolitana de Salvador: Especificidades da cidade Lauro de Freitas (BA)	162
	<i>Ítalo Teófilo da Silva Rosário</i> <i>Antonio Muniz Filho</i>	
9	Aspectos da rede geográfica e a produção de um povoado: o Capinal, município de Vitória da Conquista, Bahia	183
	<i>Ana Emília de Quadros Ferraz</i> <i>Sônia de Souza Mendonça Menezes</i>	
10	Paridade geográfica: caracterização das Regiões Geográficas Imediatas de Montes Claros/MG e Juazeiro/BA.	212
	<i>Ana Ivania Alves Fonseca</i> <i>Marcela Alves Fonseca</i> <i>Gabriela Amorim de Macedo</i> <i>Oscar Barreto Neto</i> <i>Cássio Alexandre da Silva</i> <i>Eduardo Charles Barbosa Ayres</i>	
11	Escorregamentos em áreas de encostas urbanas: condicionantes, ocorrências, tipos, previsões, mapeamento e gerenciamento de risco	228
	<i>Gustavo Barreto Franco</i>	

12	Urbanização, poluição sonora e suas consequências para a saúde humana	255
	<i>Edmilson Natividade de Araujo</i>	
	<i>Gustavo Barreto Franco</i>	
13	Maceió complexa: transformações morfológicas e climáticas ao longo do tempo	275
	<i>Eveline Maria de Athayde Almeida</i>	
14	Áreas susceptíveis à desertificação no semiárido baiano: perspectivas e desafios	303
	<i>Antônio Felipe Rodrigues Santos</i>	
	<i>Kelly Beatriz Silva Santos</i>	
	<i>Sirius Oliveira Souza</i>	
	Sobre os/as organizadores/as	320
	Sobre os/as autores/as	322

Territórios, Cidades e Meio Ambiente

CENAS GEOGRÁFICAS

Agripino Souza Coelho Neto

Antonio Muniz Filho

Gustavo Barreto Franco

A publicação deste livro responde a uma demanda/meta do projeto “Formação avançada de profissionais no estado da Bahia com foco na área de Estudos Territoriais – Pós-Graduação em Estudos Territoriais (proet) da Universidade do Estado da Bahia (UNEB)”, que se destina a formar profissionais para o exercício da prática profissional, visando atender demandas sociais e acadêmicas, na área de Estudos Territoriais. Trata-se de um projeto que se inscreve no Edital Capes nº 18/2020, do Programa de Desenvolvimento da Pós-Graduação (PDPG) – Parcerias Estratégicas nos Estados, instituído pelo Acordo de Cooperação Técnica nº 45/2021 entre a Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) e a Fundação de Amparo e Pesquisa da Bahia (FAPESB).

A obra reúne uma coletânea de textos de pesquisadores de três macrorregiões brasileiras (Norte, Nordeste e Sudeste) e de diversas universidades públicas da Bahia, de Minas Gerais, do Pará e do Ceará, inaugurando uma iniciativa de trabalho cooperativo que se materializa na forma **Rede de Pesquisadores sobre Cidades, Territórios e Meio Ambiente (ReCiTA)**, cujo trabalho objetiva fortalecer laços e parcerias

VOLTAR AO
SUMÁRIO



entre grupos de pesquisa e pesquisadores com interesses acerca da questão urbana e da urbanização, da Rede Urbana, das cidades (pequenas, médias e/ou grandes), dos territórios (rurais e/ou urbanos) e dos efeitos territoriais da urbanização e modernização do território no meio ambiente urbano e rural.

Em completo alinhamento com essa proposta, esta obra está estruturada em torno das palavras-chave da ReCiTA e se debruça sobre objetos/temáticas de pesquisa que transitam e se estruturam em torno de três grandes eixos temáticos: o território, a cidade e o meio ambiente. Com inspirações teóricas e abordagens diferentes e, tratando de cidades, territórios e regiões dispersas pelo território brasileiro, os textos que compõem esta coletânea investem esforços para apresentar respostas a problemáticas de pesquisas que tem mobilizado a cena geográfica.

Os quatros primeiros capítulos, orientandos e inspirados em diferentes perspectivas, tomam o território ou a territorialidade como objeto de reflexão e eixo estruturador. Eles se ocupam do (i) debate teórico sobre o território/territorialidade, (ii) sobre os processos de territorialização, desterritorialização e reterritorialização das torcidas organizadas nos estádios de futebol, (iii) sobre os impactos do emancipacionismo e da fragmentação territorial na representação e na participação política, e (iv) no uso do território nas sociedades contemporâneas, focalizando a relação espaço-técnica no comércio de produtos alimentícios em localidades sul-mineiras.

O texto que inaugura a obra é um ensaio teórico elaborado por Agripino Souza Coelho Neto, nucleado na proposição de algumas premissas basilares para pensar o território e a territorialidade. No texto “Aportes teóricos para pensar o território e territorialidade”, inicialmente discutem-se algumas contribuições teóricas que se debruçaram sobre os conceitos, recuperando suas significações etimológicas e revelando como seus sentidos primevos comparecem largamente na literatura geográfica e permanecem fortemente presentes nos significados mais usuais, como aqueles adotados nos dicionários de línguas vernáculas. O texto se sustenta na premissa fundamental de que a territorialidade é uma condição fundamental para a existência social, destacando, também, que a literatura geográfica vem apontando um conjunto



de elementos importantes para pensar o território e a territorialidade, a exemplo do debate sobre os limites/as fronteiras, a multiescalaridade, a multiterritorialidade e as relações de poder.

Operando com a tríade territorialização, des-territorialização e re-territorialização (T-R-D), o artigo de Natália Morena Lage Silva e Agripino Souza Coelho Neto trata-se de um fenômeno novo no campo da geografia: o texto busca explorar os processos de territorialização, desterritorialização e re-territorialização nos estádios, considerando a dinâmica conflituosa entre o Estado, grupos econômicos ligados ao futebol e as torcidas organizadas. No texto intitulado “Des-re-territorialização nos estádios de futebol: a apropriação espacial das arquibancadas por torcidas organizadas”, os autores argumentam que as torcidas organizadas se apropriam, disputam e resistem nos espaços das arquibancadas, organizando-se em torno de ações coletivas que buscam potencializar suas representações. A des-re-territorialização nos estádios vai além do aspecto geográfico e material, envolvendo também a construção de identidade, pertencimento e práticas culturais específicas, sendo reflexo da “elitização do acesso aos estádios de futebol no Brasil, evidenciada pelos preços praticados nas novas arenas construídas para a Copa do Mundo, apresentando desafios significativos para a preservação da natureza popular do esporte”.

Tendo como fenômeno de referência a fragmentação territorial, que se desdobra dos processos de emancipacionismo municipal, André Pires Maciel e Agripino Souza Coelho Neto, no texto intitulado “A dinâmica político-territorial do município de Irecê-BA (1985-2022)”, avaliam os desdobramentos da fragmentação territorial do município de Irecê, decorrente das emancipações de São Gabriel, Lapão, América Dourada e João Dourado, em 1985, engendrando mudanças na representação e na participação política de Irecê (BA). O texto inicia com uma breve discussão sobre um debate fundamental, envolvendo o Estado, a democracia representativa e a democracia direta, para, em seguida, se debruçar sobre: (i) as mudanças mais substanciais na representação política no município de Irecê pós-1985 na escala local e na escala regional, e (ii) no desvelamento dos conteúdos da participação política no município de Irecê.



Gil Carlos Silveira Porto, no texto “Espaço e técnica: ensaio sobre compra de produtos alimentícios em localidades sul-mineiras no período atual”, procura abrir uma discussão sobre as transformações em curso na compra de produtos alimentícios no Brasil no período atual, considerando a situação de três municípios sul-mineiros a partir da compra *online*. Sob a inspiração de Milton Santos, o autor destaca a ação efetiva das técnicas no uso do território nas sociedades contemporâneas, presentes, praticamente, em todas as dimensões da vida social. O autor destaca a posição fundamental das técnicas com as quais nos relacionamos diariamente (e isso vale para as técnicas comerciais), pois, por meio delas, produzimos o espaço geográfico e viabilizamos a vida humana no planeta. O texto recupera o debate fecundo entre espaço e técnica, potencializado nas obras *A natureza do espaço: técnica e tempo: razão e emoção* e *Técnica, espaço, tempo: globalização e meio-técnico-científico-informacional*, de Milton Santos, realizando também uma recomposição de uma geografia histórica das formas e técnicas de comércio, apresentando variáveis relacionadas às dinâmicas dos espaços de consumo nas cidades de pesquisa, considerando o papel das técnicas comerciais.

O segundo eixo se organiza em torno de diferentes abordagens e temas que focalizam a cidade (mas, também, a região) e os fenômenos geográficos que atravessam e conformam suas espacialidades. A dialética centro-periferia é o eixo estruturador que atravessa os dois primeiros artigos, seja na difusão espacial do setor de *shopping center* no Brasil e na Amazônia, seja na análise da produção do espaço nas cidades médias nordestinas de Juazeiro do Norte (CE) e Petrolina (PE). Outros dois textos trabalham com dinâmicas que envolvem espaços metropolitanos, focalizando a produção desigual de espaços turísticos em Maceio e a mobilidade urbana e dinâmica dos transportes informais na Região Metropolitana de Salvador. Em uma perspectiva que entrelaça a dialética singularidade-totalidade, o quinto texto desse eixo, analisa a produção de um povoado considerando os fixos e fluxos que compoem uma rede geográfica. O último texto assume a região como recurso teórico-metodológico de compreensão do espaço, para identificar as semelhanças das regiões geográficas imediatas de Montes Claros/MG e Juazeiro/BA.



No texto “Difusão espacial e estrutura centro-periferia”, Marlon Lima da Silva e Jovenildo Cardoso Rodrigues analisam a lógica de difusão espacial do setor de *shopping center* no Brasil que se manifesta em múltiplas escalas, detendo-se sobre a sua expansão para a Amazônia brasileira. Os autores foram mobilizados por duas indagações fundamentais, que se interrogam sobre: (i) a pertinência e a capacidade de o modelo centro-periferia explicar a distribuição espacial dos *shoppings centers* no Brasil, considerando as regiões e a hierarquia das cidades em que estão localizados? E (ii) como essa distribuição espacial se processa na Amazônia brasileira, considerando a hierarquia e o espaço intraurbano de suas cidades? O artigo trata preliminarmente do debate centro-periferia no urbano contemporâneo, para em seguida, contextualizar o setor de *shopping center* no Brasil, analisando, também, sua expansão nas regiões. De modo mais específico, os autores destacam as particularidades e as singularidades da distribuição espacial dos *shopping centers* na rede urbana da Amazônia brasileira, apresentando e analisando o perfil locacional do setor, considerando a escala intraurbana das diferentes cidades da região.

Cláudio Smalley Soares Pereira, em “Centralidade e reestruturação do espaço urbano em cidades médias nordestinas: um esforço de comparação entre Juazeiro do Norte/CE e Petrolina/PE”, investiga duas cidades médias nordestinas (Juazeiro do Norte, no Ceará, e Petrolina, Pernambuco), advogando que as transformações espaciais que caracterizam um processo de reestruturação do espaço urbano dependem das condições específicas e das particularidades de cada cidade no âmbito da divisão territorial do trabalho do território nacional e de suas articulações com o mundo. O autor destaca que a dialética centro-periferia, que preside a produção do espaço, precisa ser compreendida em termos espaço-temporais e de modo multiescalar, revelando, também, as expressões urbanas dessas articulações à dinâmica mais global da urbanização capitalista.

Antonio Muniz Filho, no artigo intitulado “Produção desigual de espaços turísticos: Um olhar sobre a orla de Maceió (AL)”, analisa como a atividade turística e toda a estrutura de promoção do lugar turístico (*marketing territorial*) tem a capacidade de, ao mesmo tempo,



supervalorizar determinados locais e subvalorizar outros. O artigo apresenta como objeto de estudo, a cidade de Maceió (AL), que desponta como um dos principais destinos turísticos brasileiros e, na qual, o papel dos agentes promotores do turismo tem sido preponderante para a promoção do lugar como “paraíso do turismo”. O recorte espacial foi dividido em duas zonas, sendo a primeira delimitada entre as praias da Ponta Verde e da Pajuçara (espaços luminosos); e a segunda zona estende-se do Porto do Jaraguá ao Pontal da Barra (espaços opacos). A proposição do artigo foi demonstrar como a atividade turística pode ser agregadora de valor para o lugar, ao tempo em que, dependendo dos desideratos dos agentes envolvidos em sua promoção, ser um fator de segregação socioespacial.

Ocupando-se do espaço metropolitano, Ítalo Teófilo da Silva Rosário e Antonio Muniz Filho apregoam que “a mobilidade urbana é um dos componentes do direito à cidade, visto que ela influencia diretamente na qualidade de vida da população de uma determinada cidade”. O artigo “A (in) formalidade do transporte público na Região Metropolitana de Salvador: especificidades da cidade Lauro de Freitas (BA)” tem como objetivo analisar como ocorre a dinâmica dos transportes informais no município de Lauro de Freitas (BA) e seus impactos no cotidiano municipal. Para contribuir na investigação do fenômeno, além do aprofundamento teórico acerca da relação entre informalidade e transporte, foram analisados dados secundários quantitativos extraídos de fontes públicas e, também, realizada a observação participante, visando compreender as dinâmicas de mobilidade no município. Os autores concluem que em Lauro de Freitas (BA), a ausência de aparatos legais sobre a mobilidade urbana, “(re)produz trabalhadores e usuários de um sistema de transportes informal ou ilegal do ponto de vista regulatório, cooperando com a exacerbação das desigualdades socioespaciais urbanas”.

O artigo intitulado “Aspectos da rede geográfica e a produção de um povoado: o Capinal, município de Vitória da Conquista, Bahia”, de autoria de Ana Emília de Quadros Ferraz e Sônia de Souza Mendonça Menezes realiza um exercício metodológico, cujo intento foi perscrutar a produção do espaço do povoado do Capinal (localizado no município



de Vitória da Conquista, Bahia), tendo como base o estudo da rede geográfica, que possibilita compreender a dialética singularidade e totalidade e investigar o povoado para além de um ponto isolado no território. O artigo expõe as bases teóricas para a análise proposta e resgata a relação sincrônica e diacrônica de produção do espaço desse povoado. Importante reconhecer que as pesquisas que se debruçam sobre os espaços no interior de um município são desafiodoras, sobretudo, quando se pretende estudar um povoado, que escapa nos esquemas tradicionais dos estudos geográficos urbanos e das clássicas análises rurais.

Resultado de um esforço coletivo, o texto “Paridade Geográfica: caracterização das regiões geográficas imediatas de Montes Claros/MG e Juazeiro/BA” de Ana Ivania Alves Fonseca, Marcela Alves Fonseca, Gabriela Macedo, Oscar Barreto Neto, Cássio Alexandre da Silva e Eduardo Charles Barbosa Ayres se ampara no método comparativo (que permite encontrar similaridades e/ou diferenças) para caracterizar as semelhanças geográficas entre as Regiões Imediatas de Montes Claros (MG) e Juazeiro (BA). Os autores utilizam a categoria região como base para realização de um estudo comparativo entre duas regiões, com paridades de aproximação no tocante aos elementos físicos, populacionais, econômico e de políticas públicas. O texto lembra que o Rio São Francisco é um componente que particulariza os dois recortes regionais, posto que, ao longo da história, exerce um papel fundante para as populações que vivem entre o norte de Minas e os estados do nordeste brasileiro, proporcionando vida, cotidiano, abundância, economia e gestão pública, sendo utilizado pelo Estado como elemento primordial para as políticas públicas implantada no país após os anos de 1960 e 1970 e as décadas que se seguiram.

O terceiro eixo estrutural dessa obra se ocupa de diferentes dinâmicas do meio ambiente. Os fenômenos focalizados ou mesmo os temas abordados recobrem dinâmicas que atravessam a cidade ou ainda a região. Os três primeiros artigos tratam (i) dos escorregamentos em áreas de encostas urbanas, (ii) da urbanização, poluição sonora e suas implicações para a saúde humana e (iii) das transformações morfológicas e climáticas em Maceió. O último artigo se concentra nas perspectivas e nos desafios das áreas susceptíveis à desertificação no semiárido baiano.



O artigo intitulado “Escorregamentos em áreas de encostas urbanas: condicionantes, ocorrências, tipos, previsões, mapeamento e gerenciamento de risco”, de autoria de Gustavo Barreto Franco, trata de um ensaio teórico que procurou estabelecer diálogos entre os escorregamentos em áreas de encostas urbanas, as suas características e o seu gerenciamento, com o objetivo de disseminar o conhecimento e contribuir na sistematização teórico-prática. O autor empreende um movimento de definição das principais condicionantes dos escorregamentos, servindo de base teórica inicial para compreensão da temática; apresenta as ocorrências, tipos e previsões dos escorregamentos; e discute sobre os mapeamentos e gerenciamentos de risco, evidenciando a potencialidade integralizadora das diversas variáveis de interesse, em ambiente de Sistema de Informação Geográfica (SIG), no processo de tomada de decisão em políticas públicas.

O texto de autoria de Edmilson Natividade de Araujo e Gustavo Barreto Franco, chamado “Urbanização, poluição sonora e suas consequências para a saúde humana”, tem como objetivo estabelecer diálogos entre a urbanização e o aumento da poluição sonora, bem como suas consequências na saúde dos seres humanos, a partir de uma revisão bibliográfica. O texto demonstra a relação da urbanização com o crescimento da poluição sonora, apresenta diversos estudos envolvendo a poluição sonora no Brasil e seus impactos, assim como as consequências da poluição sonora na saúde humana.

O artigo de Eveline Maria de Athayde Almeida, que tem como título “Maceió complexa: transformações morfológicas e climáticas ao longo do tempo”, trata da investigação da cidade de Maceió quanto às transformações morfológicas e climáticas ao longo do tempo pela ótica dos sistemas complexos, tendo como foco as inter-relações entre estas transformações. O estudo é conduzido pela abordagem do Pensamento Complexo de Edgar Morin e na Teoria Sistêmica, e assumiu uma característica de não linearidade, tanto na escrita quanto nas etapas metodológicas que se desenvolveram na medida em que as pesquisas avançaram. Posteriormente, optou-se pela definição de um percurso que evidenciasse transformações morfológicas urbanas significativas no contexto histórico e atual da cidade.



E, por fim, o último capítulo, intitulado “Áreas susceptíveis à desertificação no semiárido baiano: perspectivas e desafios”, de autoria de Antônio Felipe Rodrigues Santos, Kelly Beatriz Silva Santos e Sirius Oliveira Souza, debate algumas perspectivas e desafios dos estudos das áreas susceptíveis à desertificação no semiárido baiano. Tal capítulo destaca-se pela necessidade da compreensão da dinâmica ambiental das áreas susceptíveis à desertificação no contexto das ações antrópicas e cenários de mudanças climáticas, tendo em vista a proposição de um zoneamento que contribua para o planejamento territorial e fundamentalmente políticas de desenvolvimento sustentável.

Salvador, verão de 2023-2024.



Aportes teóricos para pensar o território e a territorialidade

Agripino Souza Coelho Neto

Considerações preliminares

Nas últimas três décadas, o termo *território* vem sendo objeto de abundante uso nas diversas áreas do conhecimento científico, de modo mais marcante (mas não exclusivamente) no campo das humanidades. No entanto, essa simples constatação vem acompanhada de outra, isto é, de que os usos e as apropriações nem sempre guardam rigor teórico e fragilizam a capacidade heurística de operacionalidade do conceito. O termo é usado, em muitos casos, como sinônimo de superfície terrestre, de espaço geográfico, de região ou de zonas geográficas de divisão da circunscrição de órgãos governamentais.

A ciência geográfica construiu um acúmulo de reflexão sobre o conceito de território e suas derivações (territorialidade, des-re-territorialização). Embora a discussão sobre o conceito nunca tenha sido prisioneira das fronteiras disciplinares da geografia, como testemunha o conteúdo da obra de Haesbaert (2004), é inegável que o esforço empreendido por uma gama de geógrafos, apoiados por distintas perspectivas teórico-metodológicas, tem concorrido para o alargamento e



para a problematização do debate, resultando no levantamento de renovadas questões e na oferta de elementos conceituais que contribuem para a tarefa precípua desse campo disciplinar, ou seja, a compreensão da dimensão espacial da sociedade, mirada, neste caso, pelo prisma da relação espaço-poder.

Pretende-se com este texto, apresentar algumas premissas basilares para pensar o território e a territorialidade. Além dessas considerações preliminares e das notas conclusivas, ele está estruturado em outras duas seções. A seguir, buscamos levantar algumas contribuições teóricas que se debruçaram sobre os conceitos objeto deste artigo, recuperando suas significações etimológicas e revelando como seus sentidos primevos comparecem largamente na literatura geográfica e permanecem fortemente presentes nos significados mais usuais, como aqueles adotados nos dicionários de línguas vernáculas. A seção seguinte aponta quatro premissas fundamentais para os estudos sobre o território e a territorialidade, advogando, sobretudo, que a territorialidade é uma condição fundamental para a existência social.

Território/territorialidade: esforço de aproximação conceitual

Segundo González (2020, p. 620), conforme verbete publicado no dicionário “Palabras clave para el estudio de las fronteras”, duas hipóteses podem ser apontadas em relação à origem etimológica do vocábulo território: uma derivada de *terra* e outra de *terrere*, ambas seguidas pelo sufixo – *torium*, que denota um local onde se desenvolve uma ação específica:

A primeira explicação está associada à terra, cuja raiz *ters* – está ligada à ação de secar, então originalmente território se referiria ao lugar onde, mediante a preparação do solo, se cultiva. [...] A segunda etimologia, em vez disso, está associada a terror (*terrere*), palavra derivada da raiz também indo-europeia *tres* – (*tremer*), a partir da qual se conclui que o território pode se referir ao espaço onde as estratégias de domínio são implementadas, assim como o medo (tradução nossa).



Haesbaert (2004), apoiado no *Dictionnaire Étimologique de la Langue Latine* (1932) e no *Oxford Latin Dictionary* (1968) aponta, de modo análogo, esses dois troncos etimológicos: (i) *terra-territorium* e (ii) *terreo-territor*. Para o autor, muito do que se propagou sobre o território advém desses dois sentidos etimológicos: (i) o primeiro que diz respeito à terra, apontando o território como materialidade, pois evoca uma base material em sua significação; e (ii) o segundo, referindo-se “aos sentimentos que o ‘território’ inspira (por exemplo, de medo para quem dele é excluído, de satisfação para aqueles que dele usufruem ou com o qual se identificam) (p. 44)”.

Outras heranças importantes podem ser encontradas no sistema jurídico romano, no termo *Jus terrendi*, que significa um pedaço de terra apropriado, dentro dos limites de uma determinada jurisdição político-administrativa, que era confundida com o direito de aterrozar, assim como na palavra *Territorium*, localizado no *digesta* do imperador Justiniano (compilação de leis romanas), definido como toda terra compreendida no interior de limites de qualquer jurisdição (Haebaert, 2004).

De acordo com González (2020), atualmente, três conceituações diferentes coexistem. Apesar de diferenciadas, elas não são mutuamente exclusivas, pelo contrário, o diálogo entre elas é possível. A primeira conceituação considera o território como o espaço do estado-nação, pressupondo a existência de áreas delimitadas e caracterizadas pela contiguidade e pela ausência de sobreposições. Equivale a “[...] uma área de soberania e de controle e regulação da população, recursos e atividades” (p. 621, tradução nossa). Esta conceituação está claramente associada à primeira hipótese etimológica, cuja raiz de significação é a terra.

A segunda conceituação deriva-se das formulações que emergem do Sul Global, realizando uma crítica epistemológica e ontológica da perspectiva anterior. Assim, provocativamente, questiona-se se o Estado é o único ator capaz de organizar e exercer o poder, apontando e reconhecendo as relações e a agência de múltiplos atores na construção e transformação do território. Considerando a competência, a colaboração e a disputa entre os diversos atores, não seria recomendado falar



de território no singular, mas, pelo contrário, trata-se, na verdade, de multiterritorialidades (Haesbaert, 2004), nas quais diferentes áreas e escalas se sobrepõem. Este entendimento advoga que “também se territorializam organizações supranacionais, empresas privadas multinacionais e organizações criminosas, os movimentos populares e sociais, os povos indígenas, organizações não governamentais e sindicatos” (González, 2020, p. 622). Aqui nos parece que fica evidenciado um componente fundamental que temos apontado (Coelho Neto, 2013, 2021a, 2021b), isto é, a multiescalaridade do território.

A terceira conceituação evoca a multidimensionalidade do território, concebendo-o como um espaço socialmente construído por diversificados processos inter-relacionados, envolvendo múltiplas dimensões: social, cultural, econômica, política e ambiental. Essa é uma assertiva identificada e reforçada por Haesbaert (2004), Souza (2009) e Coelho Neto (2013, 2021a, 2021b). Portanto, segundo González (2022, p. 622, tradução nossa), o território “[...] é também um espaço vivido, sujeito à apropriação e valorização simbólica; um espaço de relações econômicas e uma fonte de recursos; um ambiente físico e de relações entre a sociedade e a natureza”.

Verificam-se no pensamento geográfico esforços propositivos de conceituação, ora do território, ora da territorialidade. De modo pioneiro, no final do século XIX, Ratzel (1990, p. 23) definiu o território como “[...] uma determinada porção da superfície terrestre apropriada por um grupo humano”. Ele considerava o território “o meio mais poderoso de que dispõe um Estado para perseguir seu crescimento perdido em período de paz e esclarecer as relações interestatais conflituosas” (Ratzel, *apud* Costa, 2008, p. 39). Desse modo, Ratzel advoga a imprescindibilidade do território para potência e vitalidade do Estado, acentuando o seu papel para assegurar a necessidade de habitação e alimentação de uma sociedade.

Na década de 1970, Jean Gottmann propôs uma definição que apresenta uma estreita relação com a primeira conceituação identificada por González (2020) e que é muito comum nos dicionários de línguas vernáculas, vinculando o território a sua acepção mais tradicional, concebido como espaço controlado por um estado nacional:

[...] é uma porção do espaço geográfico que coincide com a extensão espacial da jurisdição de um governo. Ele é recipiente físico e suporte do corpo político organizado sob uma estrutura de governo. Descreve a arena espacial do sistema político desenvolvido em um Estado nacional ou uma parte deste que é dotada de certa autonomia (Gottmann, 2012 [1975], p. 523).

Portanto, o território é um conceito eminentemente político, que expressa uma conexão ideal entre espaço e política. Prevalece uma abordagem do território como domínio político-disciplinar e como instância físico-concreta. As fronteiras e os limites assumem posição de centralidade, pois a soberania nacional exige pensar na delimitação territorial, que reflete (i) as diferenças culturais e (ii) as heranças das fronteiras administrativas desenhadas pelos poderes imperiais (Gottmann, 2012 [1975]).

No alvorecer da década de 1980, Raffestin (1993 [1980]) propõe considerar o território como “o resultado de uma ação conduzida por um ator sintagmático (ator que realiza um programa) em qualquer nível” (p. 143). A grande contribuição está na ênfase dirigida às relações de poder que marcam o território e amplia a compreensão dos agentes que produzem os territórios, pois, “do Estado ao indivíduo, passando por todas as organizações pequenas ou grandes, encontram-se atores sintagmáticos que ‘produzem’ o território” (p. 152). A ênfase nas relações de poder comparecem em diversos geógrafos. Para Raffestin (1993 [1980]), p. 58, o território “[...] é a cena do poder e o lugar de todas as relações”. Sack (1986, p. 5), por sua vez, afirma que a “territorialidade é uma expressão geográfica primária do poder social”. Souza (1995, p. 96) considera o território “como espaço definido e delimitado por e a partir de relações de poder”. E Di Méo (2001, p. 274) assevera que “o poder tece a substância do território. Ele contribui para construir e dar-lhe forma”.

Embora seja possível constatar a multidimensionalidade do conceito de território em Raffestin (1993 [1980]), sua demarcação mais acentuada foi feita por Haesbaert (2004), reconhecendo a inseparabilidade das dimensões material-imaterial, pois o processo de territorialização conjugaria processos de dominação e de apropriação, reunindo uma dimensão concreto-funcional e outra simbólico-afetiva.



O território envolve sempre, ao mesmo tempo, mas em diferentes graus de correspondência e intensidade, uma dimensão simbólico-cultural, através de uma identidade territorial atribuída pelos grupos sociais como forma de ‘controle simbólico’ sobre o espaço onde vivem (sendo, portanto, uma forma de apropriação) e uma dimensão mais concreta, de caráter político disciplinar: o domínio do espaço pela definição de limites ou fronteiras visando a disciplinarização dos indivíduos e o uso/controlado dos recursos aí presentes (Haesbaert, 1997 , p. 42).

Outros esforços se detiveram em definir a territorialidade. Soja (1971 *apud* Rocayolo, 1988, p. 263) considera a territorialidade como “[...] um fenômeno de comportamento associado à organização do espaço em esferas de influência ou em territórios nitidamente delimitados, que assumem características distintas e podem ser considerados, pelos menos em parte, como exclusivos de quem os ocupa e de quem os define”. Coelho Neto (2016) destacou duas nuances importantes da concepção de Soja: (i) a ideia de que a territorialidade equivaleria a um comportamento espacial que implica ações humanas organizando o espaço; e (ii) pressupõe a existência de fronteiras bem delimitadas e definidoras dos membros da coletividade territorial, que determinam uma exclusividade de uso e ocupação do território.

Sack (1986, p. 19), em uma definição inspirada em suas reflexões sobre os índios Chippewa da América do Norte, sobre as manifestações de territorialidade no lar norte-americano do século XX e sobre o local de trabalho em um escritório contemporâneo, define a territorialidade “[...] como a tentativa por um indivíduo ou grupo para afetar, influenciar ou controlar pessoas, fenômenos e relações, pela delimitação e afirmação do controle sobre uma área geográfica”. Nesse sentido, (i) a territorialidade implica na delimitação e no controle de uma área, que pressupõe a existência de limites e de controle concreto sobre fração do espaço (Coelho Neto, 2016), mas, é também, (ii) uma poderosa estratégia geográfica que objetiva controlar pessoas e coisas pela afirmação do controle de uma área. Os exemplos analisados por Robert David Sack revelam que as manifestações de territorialidade ocorrem em



múltiplas escalas e envolvem variados agentes e diferentes contextos históricos e geográficos.

Conferindo ênfase nas (i) relações (sociais) de poder e a relação sociedade-espço como processos concomitantes, e, afirmando a territorialidade como um (ii) processo multidimensional que se conforma na apropriação material e/ou simbólica do espaço como uma estratégia fundamental acionada pelos grupos sociais para assegurar sua reprodução social, Coelho Neto (2021a, p. 367) a territorialidade como “[...] os nexos que os grupos sociais estabelecem entre si [relações de poder] e com o espaço, implicando em uma apropriação material e/ou simbólica, conferindo-lhe uma significação que possibilita as redes socioterritoriais [grupos sociais] construir novas formas de reprodução social”.

Premissas básicas para pensar o território

Nossos estudos nos últimos quinze anos nos permitiram formular quatro premissas basilares para pensar o território e a territorialidade. Não se trata de uma posição fechada ou que assuma uma natureza prescritiva, mas equivale a um esforço para pensar o território e a territorialidade em uma perspectiva geográfica. Nesta direção, destacamos (i) a territorialidade como condição fundamental para a existência social; (ii) a multiescalaridade do território; (iii) a multidimensionalidade do território; e (iv) o poder como sustância do território.

1ª premissa: a territorialidade como condição fundamental para a existência social

Essa premissa se apoia na ideia de que a territorialidade é uma condição existencial que une indivíduos ou grupos sociais a seus espaços de vida, construindo as bases materiais e/ou simbólicas de sua reprodução social. O geógrafo tropicalista Joel Bonnemaïson (em 1981) já defendia essa condição essencial do território na existência de um grupo humano: segundo ele, “não existe etnia ou grupo cultural que, de uma maneira ou de outra, não tenha investido física e culturalmente num território” (p. 97).



A territorialidade, como condição inerente à vida social, permite depreender múltiplas manifestações possíveis, construídas nas ações de indivíduos, Estados, empresas, instituições e uma variada gama de grupos sociais, nas mais diversificadas escalas e contextos. Assumindo a premissa da relação fundamental entre sociedade e espaço, consideramos que a formação de territórios como um componente essencial para a realização da vida social e a territorialização como um processo de marcação do espaço pela sociedade.

Inspirados por esses pressupostos, poderíamos pensar na importância fundamental do território e da territorialidade para os povos tradicionais: povos indígenas no Brasil e na América Latina, povos quilombolas no Brasil e as mais variadas formas de camponeses (comunidades de fundo e feixe de pasto no semiárido baiano), assim como movimentos sociais (movimentos dos sem-terra, sem teto, movimento dos atingidos por barragens). Essas comunidades, movimentos e grupos sociais têm lutado por terra-território, condição fundamental para assegurar sua existência social. O território se tornou uma bandeira na luta sociopolítica desses grupos sociais. Bernardo Mançano Fernandes chega a cunhar o conceito de movimentos socioterritoriais, justamente em função da posição de centralidade que o território ocupa na agenda desses grupos.

O território é o espaço controlado pelos grupos sociais. O seu uso permite extrair as condições materiais de sobrevivência e reprodução, o que nos aproxima da compreensão de território como fonte de recursos. Mas o território é o espaço de conformação da territorialidade, dos vínculos que unem um indivíduo, um grupo ou um povo ao seu espaço de vida. Bonnemaïson e Cambrézy destacam a ligação dos povos tradicionais ao seu espaço de vida, que iria além da perspectiva de território-fonte de recursos.

[...] território não diz respeito apenas à função ou ao ter, mas ao ser. Esquecer este princípio espiritual e não material é se sujeitar a não compreender a violência trágica de muitas lutas e conflitos que afetam o mundo de hoje: perder seu território é desaparecer (Bonnemaïson e Cambrézy, 1996, p. 13-14, *apud* Haesbaert, 2004, p. 73).



É importante entender a luta dos movimentos sem-terra, dos movimentos sem-teto, dos povos indígenas, dos atingidos por barragens, dos camponeses desterritorializados, enfim todo um conjunto diverso de formas de ações coletivas que lutam por território, pela existência e pela vida. Para esses grupos sociais, o território é o espaço de pertencimento, de identidade, de segurança e de reprodução da vida. É a ancoragem territorial que confere possibilidade de re-existir no mundo.

2ª premissa: a multiescalaridade do território

A segunda premissa advoga que o território não pode ser concebido exclusivamente na escala nacional, tendo apenas como referência essencial o Estado-nação. Segundo Souza (1995), territórios podem ser construídos e se manifestarem em múltiplas escalas espaciais e temporais, podendo ser móveis, cíclicos, periódicos e até passíveis de superposição. Desse modo, a manifestação do território não se reduz apenas a sua forma clássica – o Estado territorial –, podendo ser concebida e considerada diversas outras formas territoriais em múltiplas outras escalas geográficas, como o quarto, a casa, a rua, o quarteirão, o bairro, o acampamento, o assentamento rural, entre outras. Esses diversos territórios são construídos e significados por variados agentes, e não apenas pelo Estado-nação.

Tanto em Raffestin (1993 [1980]) quanto em Sack (1986), já contém a ideia que expande a possibilidade de concepção de territórios não restritivos aos recortes do Estado-nação, ampliando as escalas espaciais e temporais da territorialidade.

[...] do Estado ao indivíduo, passando por todas as organizações pequenas ou grandes, encontram-se atores sintagmáticos [aqueles que realizam um programa] que ‘produzem’ o território”, pois, “em graus diversos, em momentos diferentes e lugares variados, somos todos atores sintagmáticos que produzem ‘territórios’ (Raffestin, 1993 [1980], p. 152).

A literatura geográfica atribui a Sack (1986) uma valiosa contribuição no sentido de libertar o conceito de território de sua prisão



original, isto é, da referência exclusiva à dimensão do Estado nacional, uma vez que este autor reconheceu se recusou a admitir a natureza imutável e fixa da territorialidade, propugnando seu caráter móvel e variável em termos de temporalidade e espacialidade, pois,

[...] um lugar pode ser um território num momento e não (ser) em outro, e um território (territorialidade) pode criar um lugar onde não existe antes. Além disso, a afirmação da territorialidade pode ser aplicada somente por um tempo limitado (p. 16, tradução nossa).

Souza (1995, p. 81) sintetiza bem a ideia de flexibilidade e mobilidade das múltiplas escalas da territorialidade:

Territórios existem e são construídos (e desconstruídos) nas mais diversas escalas, da mais acanhada (p. ex., uma rua) à internacional (p. ex., a área formada pelo conjunto dos territórios dos países-membros da Organização do Tratado do Atlântico Norte – OTAN); territórios são construídos (e desconstruídos) dentro de escalas temporais as mais diferentes: séculos, décadas, anos, meses ou dias; territórios podem ter um caráter permanente, mas também podem ter uma existência periódica, cíclica.

Essa perspectiva de considerar a multiescalaridade do território elastece a capacidade heurística de operacionalidade do conceito, permitindo acioná-lo para interpretar distintas manifestações fenomênicas de territorialidade, isto é, as diversas formas como as sociedades se apropriam dos espaços para torná-los seus territórios.

Há múltiplas formas de manifestações das territorialidades, conformadas por relações de poder entre os mais variados agentes sociais, que constroem seus territórios e territorialidades particulares. As territorialidades são multiescalares, pois os agentes sociais estabelecem relações com o espaço que implicam a apropriação e/ou o domínio de múltiplas escalas. Nesse sentido, o território pode ser a reserva indígena, o assentamento rural do movimento dos sem-terra, o prédio ocupado pelo movimento dos sem-teto, o bairro que se configura como quilombo urbano, a terra comunal das comunidades de fundo e feixe de pasto, entres outras.



Agnew e Oslander (2010) recorrem a exemplos da América Latina, em especial das territorialidades das populações negras e indígenas, que reclamam suas terras coletivas com diferenças sociais e culturais da população mestiça dominante. Os autores afirmam que, em alguns países, observa-se uma pluralização de territórios que estaria produzindo territorialidades superpostas. A existência destes territórios não significa dizer ou negar que eles se inscrevem nos territórios estatais (em suas variadas esferas).

3ª premissa: a multidimensionalidade do território

A terceira premissa se ampara na ideia da multidimensionalidade do território. O argumento fundamental que esposamos se dirige à consideração da dimensão simbólica, que sempre foi subdimensionada e obscurecida pela força da dimensão material, que marcou as acepções clássicas de território.

A multidimensionalidade explícita, ou mesmo, implicitamente, é considerada por vários geógrafos, embora, nos exercícios realizados para compreensão dos processos de territorialização, a literatura geográfica tenha conferido maior ênfase à dimensão material, focalizando, especialmente, uma ordem político-jurídica (Coelho Neto, 2013, p. 43).

Já estava presente em Claude Raffestin (1993 [1980]) a ideia da multidimensionalidade do território, pois, considera o autor, que, “ao se apropriar de um espaço, concreta ou abstratamente (por exemplo, pela representação), o ator ‘territorializa’ o espaço” (p. 143). Desse modo, ao “produzir uma representação do espaço já é uma apropriação, uma empresa, um controle, portanto, mesmo se isso permanece nos limites de um conhecimento” (p. 144). Para Bonnemaïson (2002 [1981], p. 103), “o território é, ao mesmo tempo, ‘espaço social’ e ‘espaço cultural’: ele está associado tanto à função social quanto à função simbólica”. A demarcação da multidimensionalidade assume em Haesbaert (1997, 2004) uma posição destacada.



O território envolve sempre, ao mesmo tempo, mas em diferentes graus de correspondência e intensidade, uma dimensão simbólico-cultural, através de uma identidade territorial atribuída pelos grupos sociais como forma de ‘controle simbólico’ sobre o espaço onde vivem (sendo, portanto, uma forma de apropriação) e uma dimensão mais concreta, de caráter político disciplinar: o domínio do espaço pela definição de limites ou fronteiras visando a disciplinarização dos indivíduos e o uso/controlado dos recursos aí presentes (Haesbaert, 1997, p. 42).

Marcelo Lopes de Souza (1995), por sua vez, mesmo compartilhando com a perspectiva da multidimensionalidade do território, atribui uma centralidade à dimensão política.

O que ‘define’ o território é, em primeiríssimo lugar, o poder – e, nesse sentido, a dimensão política é aquela que, antes de qualquer outra, lhe define o perfil. Isso não quer dizer, porém, que a cultura (o simbolismo, as teias de significados, as identidades...) e mesmo a economia (o trabalho, os processos de produção e circulação de bens) não sejam relevantes ou não estejam ‘contemplados’ ao se lidar com o conceito (Souza, 1995, p. 59-60).

Guy Di Méo é outro autor que reforça a multidimensionalidade do território, destacando de um lado a dimensão concreta dos objetos, dos espaços e das práticas sociais, e de outro a dimensão imaterial das representações e dos simbolismos:

Sua edificação combina as dimensões concretas, materiais, aquelas dos objetos e dos espaços, aquelas das práticas e das experiências sociais, mas também as dimensões ideais das representações (ideias, imagens, símbolos) e dos poderes. Acrescentamos que esses diferentes registros encontram seu princípio unificador e sua coerência no sentido que os indivíduos conferem a sua existência terrestre, através do espaço que eles se apropriam e do qual eles fazem um valor existencial central (Di Meo, 1998, p. 273).

É importante destacar que para muitos grupos sociais, o território não se reduz apenas a fonte de recursos, mas está carregado de



valores simbólicos, éticos e espirituais. O território não é apenas uma materialidade que oferece as condições materiais de reprodução, mas, está prenhe de significados que conferem sentido aos modos de existência dos povos.

O poder do laço territorial revela que o espaço está investido de valores não apenas materiais, mas também éticos, espirituais, simbólicos e afetivos. É assim que o território cultural precede o território político e com mais razão precede o espaço econômico (Bonnemaison e Cambrézy, 1996 *apud* Haesbaert, 2004, p. 72).

Bonnemaison e Cambrézy destacam a ligação dos povos tradicionais ao seu espaço de vida, que iria além da perspectiva de território-fonte de recursos, mas expressaria uma apropriação simbólica e até religiosa do território.

Pertencemos a um território, não o possuímos, guardamo-lo, habitamo-lo, impregnamos-nos dele. Além disto, os viventes não são os únicos a ocupar o território, a presença dos mortos marca-os mais do que nunca com o signo do sagrado. Enfim, território não diz respeito apenas à função ou ao ter, mas ao ser. Esquecer este princípio espiritual e não material é se sujeitar a não compreender a violência trágica de muitas lutas e conflitos que afetam o mundo de hoje: perder seu território é desaparecer (Bonnemaison e Cambrézy, 1996, p. 13-14 *apud* Haesbaert, 2004, p. 73).

Essa é uma assertiva fundamental quando nos indagamos sobre os significados do território/territorialidade para povos indígenas, quilombolas e camponeses. A empreitada colonial no Brasil envolveu um profundo processo de desterritorialização e de genocídio dos povos originários. A perda do território caminhou junto com as estratégias de desaparecimento, impostas pelo colonizador e que ainda hoje se apresenta como ameaça pelas investidas do Estado e do capital.



4ª premissa: o poder como substância do território

A quarta premissa que sustentamos é de que a territorialidade é uma expressão do binômio espaço-poder. Há pelo menos quatro décadas os geógrafos têm insistido na centralidade do conceito de poder para pensar a territorialidade. A manifestação mais contundente é a obra “Pour une Géographie du Pouvoir”, de Raffestin (1993 [1980]). Diversos outros autores reforçam esta compreensão da centralidade do conceito de poder para pensar a territorialidade:

- a) Claude Raffestin afirma que “o território [...] é a cena do poder e o lugar de todas as relações” (Raffestin, 1993 [1980], p. 58).
- b) Sack (1986, 5) decreta que “as relações humanas no espaço são o resultado da influência e do poder” (p. 26), portanto, a “territorialidade é uma expressão geográfica primária do poder social”.
- c) Souza (1995, p. 96) considera o “território como espaço definido e delimitado por e a partir de relações de poder”.
- d) Di Méo (2001, p. 247) argumenta que “[...] o poder tece a substância do território. Ele contribui para construir e dar-lhe forma”.

Bobbio (2007 [1985], p. 77-78) considera três teorias fundamentais sobre o poder:

- A teoria substancialista, perspectiva presente no pensamento de Thomas Hobbes e de Bertrand Russell, concebe o poder “[...] como uma coisa que se possui e se usa como um outro bem qualquer”;
- A teoria subjetivista, característica da interpretação de John Locke, por sua vez, entende que o poder não é “[...] a coisa que serve para alcançar o objetivo mas a capacidade do sujeito de obter certos efeitos [...]”;
- A teoria relacional, com maior aceitação no discurso político contemporâneo, considerando o poder como “[...] uma relação

entre dois sujeitos, dos quais o primeiro obtém do segundo um comportamento que, caso contrário, não ocorreria”.

Perissinotto (2008), por sua vez, reconhece, em primeiro plano, dois grandes campos conceituais nas reflexões sobre o conceito de poder:

- Aquela que considera as relações de poder como hierárquicas, assentadas nas ideias de conflito e de predomínio;
- Aquelas que entendem o poder como um conjunto de interações voltadas para a obtenção de interesses coletivos, calcado na construção do consenso.

Em segundo plano, Perissinotto (2008) subdivide o primeiro campo (aquele das relações de poder baseadas nas relações de conflito e predomínio) em duas perspectivas, separando:

- A concepção de poder como “imposição da vontade”, definindo-o “[...] como uma interação entre atores conscientes dos seus interesses e do caráter antagônico de suas preferências” (p. 30).
- O poder como produção de um “consenso ilusório” caracterizando-se pela desconfiança em relação ao aludido consenso, entendendo-o como uma relação social “(...) que distribui desigualmente recursos sociais (econômicos, políticos, simbólicos), mas cujo funcionamento ocorre, em geral, à revelia da consciência dos atores” (p. 30).

Algumas notas conclusivas

Os territórios são, portanto, inscrições espaciais da sociedade conformadas no âmbito das relações sociais de poder. Este, concebido como uma relação social assimétrica e conflituosa, tece a substância do território e demarca o espaço, objeto de apropriação e/ou domínio



dos indivíduos, grupos sociais, organizações e instituições de diferentes modalidades.

Considera-se que os mais variados agentes sociais estabelecem relações entre si e com o espaço, conformando relações sociais de poder que demarcam o espaço e conformam territórios. Um exemplo elucidativo que pode ser acionado são as relações de poder que conformam os territórios dos sem-terra, em franco conflito com os latifundiários, os senhores de terras, e mais recentemente, com o agronegócio. A relações de poder que se configuram no confronto e na luta dos povos indígenas para demarcação de suas terras, frente à ação de mineradoras e do agronegócio, patrocinado pela ação estatal. No Território do Sisal, Nordeste do estado da Bahia, mais especificamente no município de Monte Santo, verifica-se a luta das comunidades de Fundo Pasto que batalham contra a ação de grileiros.

Almeida (2004) analisou o papel do processo de territorialização nas lutas dos movimentos sociais, como componente de reconhecimento político dos agentes sociais e de suas “terras tradicionalmente ocupadas”. Para o autor, as “comunidades tradicionais” expressam formas diversificadas de organização social e de apropriação dos recursos da natureza que conformam territorialidades específicas, estabelecidas através de relações de poder e na afirmação de identidades. Nesse sentido, a territorialidade é um fundamento desse processo de luta e afirmação, um componente acionado pelos grupos sociais.

Importante considerar algumas características dos conceitos nas humanidades: a historicidade, a polissemia, a extensão, o potencial de generalização e as tramas ou constelações de conceitos. A literatura geográfica vem apontando um conjunto de elementos importantes para pensar o território e a territorialidade, a exemplo do debate sobre os limites/as fronteiras, a multiescalaridade, a multiterritorialidade e as relações de poder.

Julgamos necessário refletir sobre o território/territorialidade, (i) considerando a noção de flexibilidade para pensar na construção de territórios se contrapõe à ideia de limites fixos e imutáveis e das longas durabilidades das territorialidades; (ii) trabalhando com a noção de descontinuidade que confronta com a clássica concepção de



territórios-zona, sustentada no conjectura da contiguidade espacial, e pressupõe, por exemplo, considerar a ideia de território-rede; (iii) admitindo a perspectiva da superposição de territorialidades, que refuta a ideia de exclusividade de uso do território, amparado-se na existência de fronteiras claramente bem demarcadas.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, A. W. B. de. Terras tradicionalmente ocupadas: processos de territorialização, movimentos sociais. **Revista Brasileira de Estudos urbanos e Regionais**, Rio de Janeiro, v. 6, n. 1, maio, 2004.

BONNEMAISON, Joel. Viagem em torno do território. *In*: CORRÊA, R. L.; ROSENDAHL, Z. **Geografia Cultural: um século** (3). Rio de Janeiro: EdUERJ, 2002, p. 83-131.

COELHO NETO, Agripino Souza. **Componentes definidores do conceito de território: a multiescalaridade, a multidimensionalidade e a relação espaço-poder**. GEOgraphia (UFF), v. 15, p. 23-52, 2013.

COELHO NETO, Agripino Souza. Territorialidade: uma proposição teórico-conceitual. *In*: Ana Silva; Ivonete Amorim; Selma Castro. (org.). **Educação, Territorialidade e Formação Docente: contextualizando pesquisas**. Curitiba: Editora CRV, 2016, p. 15-29.

COELHO NETO, Agripino Souza. **A Geograficidade das Ações Coletivas: Rede, Política de Escalas e Territorialidade**. Rio de Janeiro: Consequência, 2021a.

COELHO NETO, Agripino Souza. Dos territórios (e territorialidades) na geografia: conteúdos basilares da construção de um conceito. *In*: MEURER, Ane Carine, *et al.* (org.). **As categorias e as Geografias do século XXI**. São Paulo: FFLCH/USP, 2021b, p. 193-224.

COSTA, Wanderley Messias da. **Geografia Política e Geopolítica**. 2. ed. São Paulo: Edusp, 2008.

DI MÉO, Guy. **Géographie Sociale et Territoires**. Paris: Nathan, 1998.

FERREIRA, A. B. H. (Ed.). **Novo Dicionário Aurélio da Língua Portuguesa**. Rio de Janeiro: Editora Nova Fronteira, 2004.

HAESBAERT, Rogério. **O Mito da Desterritorialização**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

GONZÁLEZ, Xavier Oliveras. Território. *In*: BENEDET, Alejandro Gabriel (Dir.). **Palabras clave para el estudio de las fronteras**. Buenos Aires: EPUB, 2020.



GOTTMANN, J. A evolução do conceito de território. **Boletim Campineiro de Geografia**, v. 2, n. 3, 2012 [1975].

BOBBIO, Norberto. **Estado, Governo, Sociedade**: para uma teoria geral da política. 13. ed. São Paulo: Paz e Terra, 2007.

PERISSINOTTO, R. M. Poder: imposição ou consenso ilusório? *In*: NOBRE, R. R. **O poder no pensamento social**: dissonâncias. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008.

RAFFESTIN, C. **Por uma Geografia do Poder**. São Paulo: Ática, 1993 [1980].

RATZEL, Friedrich. Geografia do Homem (Antropogeografia). *In*: MOARES, Antonio Carlos Robert. **Ratzel**. São Paulo: Ática, 1990.

SACK, Robert David. **Human territoriality**: its theory and history. London: Cambridge University, 1986.

SOUZA, Marcelo José Lopes. O Território: sobre espaço de poder, autonomia e desenvolvimento. *In*: CASTRO. Iná Elias de0 *et al.* (org.). **Geografia**: conceitos e temas. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995.

SOUZA, Marcelo José Lopes. “Território” da divergência (e da confusão): em torno das imprecisas fronteiras de um conceito fundamental. *In*: SAQUET, Marcos Aurélio; SPOSITO, Elizeu Savério. (org.). **Território e territorialidades**: teorias, processos e conflitos. São Paulo: Expressão Popular, 2009.



Des-re-territorialização nos estádios de futebol

A APROPRIAÇÃO ESPACIAL DAS ARQUIBANCADAS
POR TORCIDAS ORGANIZADAS

Natália Morena Lage Silva
Agripino Souza Coelho neto

Independentemente da classe social de que se faz parte, o futebol é considerado como um dos esportes preferidos dos brasileiros. Areias (2007) indica que desde a sua invenção enquanto atividade social, educativa e de entretenimento até os dias atuais, as transformações impostas a esse esporte, seja pelo aspecto econômico, cultural e/ou tecnológico, têm implicado em novas estruturas organizacionais, resultando na criação de confederações, associações e torcidas organizadas.

As torcidas organizadas são elementos essenciais para refletirmos o futebol como fenômeno social, visto que através das novas formas de apropriação espacial das torcidas nos estádios e do embate político-econômico, fruto da hipermercantilização futebolística que se desenha no século XXI, emerge uma organização complexa e hierárquica que resulta em conflitos entre os diferentes grupos torcedores pela busca de visibilidade nas arquibancadas. A territorialização das arquibancadas perpassa por um conjunto complexo de processos sociais, culturais e simbólicos, nos quais as torcidas estabelecem relações de identificação, dominação e demarcação de espaços nos estádios. Essa territorialização é fundamental para a construção e afirmação de suas



identidades coletivas, assim como para o exercício de poder e para expressão de sua paixão pelo clube.

A Geografia fornece ferramentas fundamentais para a compreensão desses fenômenos sociais, permitindo uma análise mais aprofundada das implicações espaciais em todas as dimensões. A configuração espacial das arquibancadas possui uma dimensão social, pois o futebol promove a criação de espaços de socialização e coletividade, nos quais os torcedores se expressam por meio de símbolos e se organizam coletivamente. De acordo com Castro (1997), os simbolismos presentes nas relações dos homens entre si e seu meio, materializam-se nas diferentes formas de organização socioespacial, cabendo ao geógrafo o desafio de compreender o mundo através da força dos símbolos, das imagens e do imaginário. Os espaços de arquibancadas envolvem também uma dimensão política, à medida que se tornam campos de disputa onde os torcedores estabelecem suas territorialidades, as quais consistem em demarcar seu lugar, estabelecendo, por consequência, relações espaço-poder, a partir do controle/dominação da área geográfica delimitada. Haesbaert (2004, p. 95-96) nos ajuda a compreender essas relações quando afirma que “o território é imerso em relações de dominação e/ou de apropriação sociedade-espaço, desdobrando-se ao longo de um *continuum* que vai da dominação político-econômica mais ‘concreta’ e ‘funcional’ à apropriação mais subjetiva e/ou ‘cultural-simbólica’”.

O confronto entre torcidas ocorre antes mesmo do início da partida, não apenas entre torcedores de equipes adversárias, mas, principalmente, entre os próprios torcedores do mesmo time. A disputa por representação e espaço nas arquibancadas leva a conflitos e se desenrola em várias frentes, revelando poder, determinando posições e consolidando hierarquias estabelecidas pelos próprios grupos.

Diante desses apontamentos iniciais, anunciamos que o texto se fundamenta e se estrutura em uma tríade fundamental que nos permite pensar os processos de territorialização dos grupos sociais, colocando-se como propósito principal explorar os processos de territorialização, desterritorialização e re-territorialização nos estádios tendo em vista a dinâmica conflituosa entre o Estado, grupos econômicos ligados ao futebol e as torcidas organizadas.



Territorialização das arquibancadas: as disputas torcedoras por espaço e poder

Todo conceito tem uma história, seus elementos e metamorfoses; tem interações entre seus componentes e com outros conceitos; tem um caráter processual e relacional num único movimento do pensamento, com superações; as mudanças significam, ao mesmo tempo, continuidades, ou seja, des-continuidades (descontinuidade-continuidade-descontinuidade), num único movimento; o novo contém, pois, o velho e este, aquele (Saquet, 2007, p. 13).

O conceito de território tem sido objeto de robustas discussões por pesquisadores da ciência geográfica, resultando na extensão e no alargamento de seu conteúdo. Diversos autores argumentaram que o território está centrado nas relações espaço-poder (Sack, 1986; Raffestin, 1993; Haesbaert, 2004; Coelho Neto, 2013). Outros têm apontado a multidimensionalidade do território (Bonnemaison, 2002; Haesbaert, 2004; Coelho Neto, 2013, 2021). A princípio, é importante reconhecer que o conceito de território pode ser pensado segundo duas dimensões distintas ÷ uma material e outra simbólica. Segundo Haesbaert (2004, p. 40), a primeira dimensão implica no território como um “espaço delimitado e controlado, através do qual se exerce um determinado poder, na maioria das vezes – não exclusivamente – relacionado ao poder político do Estado”, e a segunda dimensão diz respeito ao território como “produto da apropriação/valorização simbólica de um grupo em relação ao seu espaço vivido”. Tratando de torcidas organizadas, essas duas dimensões tornam-se indissociáveis, visto que a territorialização das arquibancadas perpassa por processos de identificação (simbólica e/ou cultural) e domínio (político) sobre os espaços nos estádios.

As torcidas organizadas, por meio de sua presença ativa nas arquibancadas, utilizando-se de faixas, bandeiras, cantos, rituais e insígnias, marcam e demarcam os espaços que consideram seus, reivindicando-os como espaço de expressão e manifestação de sua devoção pelo clube. Esses elementos simbólicos são exibidos de forma estratégica e ostensiva nos estádios, conferindo-lhes um caráter distintivo e



reconhecível, levando à territorialização torcedora nas áreas em que se encontram, estabelecendo fronteiras simbólicas que delimitam seu domínio e presença. Essa territorialização pode ocorrer tanto de forma pacífica e festiva, como também pode envolver confrontos e disputas.

O território envolve sempre, ao mesmo tempo [...], uma dimensão simbólica, cultural, através de uma identidade territorial atribuída pelos grupos sociais, como forma de ‘controle simbólico’ sobre o espaço onde vivem (sendo também, portanto, uma forma de apropriação), e uma dimensão mais concreta, de caráter político-disciplinar: a apropriação e ordenação do espaço como forma de domínio e disciplinarização dos indivíduos (Haesbaert, 1997, p. 42).

Para Haesbaert (2004a, p. 5), o território pode ser distinguido por ter um caráter concreto/funcional e simbólico, pois é exercido o poder no espaço geográfico tanto para realizar funções quanto para produzir significados. Estes nunca poderão se espacializar isoladamente, ou seja, todo território “funcional” tem sempre alguma carga simbólica, por menos expressiva que ela seja, e todo território “simbólico” tem sempre algum caráter funcional, por mais reduzido que ele seja. Os territórios devem ser caracterizados por meio dos sujeitos que efetivamente exercem poder e que controlam estes espaços, “sejam eles indivíduos, grupos sociais, o Estado, empresas, instituições, como a Igreja, dentre outros” (Haesbaert, 2004a, p. 3). O controle social através do espaço varia de acordo com a sociedade, o grupo ou cultura, este território é construído com a premissa de afetar, influenciar e controlar pessoas ou fenômenos (Sack, 1986).

O território como apropriação refere-se ao espaço-vivido que engloba significados materiais e afetivos, perpassando pelas experiências, valores, símbolos, sentimentos e o corpo físico, expressando a construção e reconstrução coletiva por meio das relações espaciais. De acordo com Milton Santos (2006 [1996], p.109), quando a sociedade interage com o espaço, essa interação ocorre não apenas com os objetos como entidades físicas, mas sim com sua dimensão social, como formas que carregam conteúdos. Portanto, a territorialização torcedora nos



estádios de futebol trata-se de um fenômeno dinâmico e socialmente construído, no qual as torcidas organizadas estabelecem fronteiras simbólicas e físicas para afirmar sua presença e exercer poder sobre determinadas áreas, reivindicando uma identidade coletiva.

No ano de 1984, o geógrafo francês Claude Raffestin abordou o processo conhecido como TDR (territorialização, desterritorialização e re-territorialização). Nesse processo, os atores sociais, sejam eles indivíduos, grupos ou instituições, são responsáveis por construir, destruir e reconstruir o território, tanto em suas características materiais quanto em seus significados simbólicos. A territorialização das arquibancadas pelas torcidas organizadas é também caracterizada pela ocupação estratégica de determinadas áreas. Por meio da aquisição antecipada de ingressos ou da ocupação em massa de espaços, as torcidas conseguem concentrar-se em setores específicos do estádio, o que amplifica seu impacto visual e sonoro. Essa ocupação estratégica fortalece a territorialização, uma vez que as torcidas organizadas se apropriam desses espaços, criando uma atmosfera de intensa interação e vínculo com o local, disputas por visibilidade e afirmação de poder.

Para Pimenta (2004), uma torcida organizada adquire prestígio, respeito e confiança através do emprego da força, atuação constante nas arquibancadas e comportamento subversivo, demonstrando habilidade tanto para resistir a confrontos quanto para ocupar territórios nas ruas e nas arquibancadas. Esses elementos enfatizam que, no contexto atual, a violência faz parte das experiências de certos grupos de jovens, sendo considerada um componente indispensável para se pensar o poder sobre o espaço.

No alvorecer da década de 1980, com a obra “Por uma Geografia do Poder”, de Raffestin (publicado no Brasil em 1993), o conceito de poder assumiu um papel central para a compreensão do território e, por conseguinte, dos processos de des-re-territorialização. De acordo com o autor, a territorialização é um processo complexo que envolve a construção de relações de poder, controle e identidade por meio da delimitação e apropriação de espaços, transcendendo a mera ocupação material desses espaços. Esse domínio espacial implica na atribuição de significados culturais e simbólicos.



Perissinotto (2008) levanta uma questão relevante ao indagar se o poder é uma imposição ou um consenso ilusório. O autor propõe que o poder pode ser compreendido a partir de dois amplos campos conceituais: as relações de poder hierárquicas, baseadas em conflitos e dominação; ou o poder como um conjunto de interações direcionadas à busca de interesses coletivos, fundamentado na construção de consenso.

O primeiro campo conceitual é perpassado por outra divisão: De um lado encontramos aqueles que definem poder como uma interação entre atores conscientes dos seus interesses e do caráter antagônico de suas preferências. [...] De outro lado, há os que entendem o poder como uma relação social institucionalizada, que distribui desigualmente os recursos sociais, mas cujo funcionamento ocorre à revelia da consciência dos atores (Perissinotto, 2008, p. 30).

Há quem entenda que o poder se expressa na relação entre dois sujeitos, na qual o sujeito “A” é capaz de impor sua vontade sobre “B”, utilizando recursos que possam ameaçar ou impor sanções a “B”, resultando na submissão de um sujeito ao outro, ou seja, uma relação de poder de “A” sobre “B” (Russel, 1938; Dahl, 1970; Polsby, 1974). Bachrach e Baratz (1969) contestam essa perspectiva, afirmando que o poder não pode ser reduzido à capacidade de tomar decisões, sendo a tarefa primordial detectar os interesses sistematicamente beneficiados pelo viés que predomina num dado sistema político e que exclui do processo decisório um conjunto de questões latentes. Já Steven Lukes (1976) adverte que assumir o subjetivismo implica no pressuposto de que todo consenso é genuíno, isto é, fruto de um acordo entre iguais e do qual estão ausentes o conflito e a imposição.

O poder é uma relação social conflituosa, com possíveis resistências entre sujeitos empenhados em fazer prevalecer seus ideais, independentemente das posições adversas. Nesta perspectiva, reconhecemos a territorialização das arquibancadas por meio de uma rede de significados constituída pelo modo como os torcedores do mesmo clube, mas de torcidas organizadas diferentes, se distribuem, se apropriam



dos espaços e expõem suas marcas identitárias, simbólicas, estabelecendo relações de poder e conformando territórios.

Desterritorialização das arquibancadas: a criminalização das torcidas organizadas

A desterritorialização é, de acordo com Corrêa (1996, p.252), “[...] entendida como a perda do território apropriado e vivido em razão de diferentes processos derivados de condições capazes de desfazerem o território”. Especificamente, a criminalização das torcidas organizadas resulta em consequências significativas para a cultura do futebol e para a sociedade em geral, sobretudo a partir dos anos 2000, com o avanço da mercantilização do futebol, quando surgem mudanças nos padrões esportivos, assim como um novo público torcedor almejado nos estádios de futebol, engendrando um processo que estamos denominando de “desterritorialização das arquibancadas”.

[...] a desterritorialização é no primeiro sentido o abandono do território, mas também pode ser interpretada como a supressão dos limites [...]. A desterritorialização corresponde a uma crise [...]. Toda crise se traduz em um cancelamento dos limites, dos ritmos, dos ciclos, das fraturas dos intervalos (Raffestin, 1984, 78).

Giulianotti (2002, p. 118) afirma que “a experiência do futebol se tornou cada vez mais um sinônimo de placas de publicidade, patrocínio de camisas, comerciais de televisão, patrocínio de ligas e copas e a comercialização da parafernália do clube”. Os investimentos realizados pelas empresas privadas nos clubes de futebol, a transmissão do esporte por meio dos mais variados meios de comunicação, dirigidos por contratos de exclusividade entre confederações, clubes e redes de TV, perspectivados pelo interesse e sentimento de pertença do torcedor pelos seus times e respectivos campeonatos, têm aproximado cada vez mais o futebol ao capital privado e à necessidade de rentabilidade crescente. Magnaghi (2001, p.12) sugere que “diante do processo de desterritorialização contemporânea, temos uma nova



organização territorial ligada, a partir de então, à redução do território a espaço econômico”.

Silva (2022) assegura que diante da mercantilização do futebol e sua submissão à lógica do espetáculo e do entretenimento, houve um comprometimento dos vínculos tradicionais entre os torcedores com seus clubes de futebol, além da supressão da atmosfera festiva e apaixonada das arquibancadas. O fenômeno da mercantilização do futebol tem gerado transformações significativas no âmbito social e cultural, bem como na estrutura espacial dos estádios, o que impacta diretamente as torcidas organizadas. Nesse contexto, observa-se uma crescente tendência de criminalização desses grupos, com medidas de segurança e políticas públicas que restringem suas atividades; sendo assim, a prática torcedora tem sido permeada por interesses econômicos e políticos que vão além do mero amor pelo clube.

Essa relação ambígua levou à formulação do Estatuto do Torcedor, visando regulamentar as práticas, deveres e direitos individuais ou coletivos, além de estabelecer diretrizes. No entanto, tal regulamentação tem gerado uma crescente distância entre as torcidas organizadas e as arquibancadas. A legislação federal que governa o Estatuto de Defesa do Torcedor funciona como uma ferramenta estatal de controle e supressão dos coletivos torcedores, com a pretensão de combater a crescente violência nas arquibancadas. No entanto, essa abordagem tende a negligenciar significativamente as necessidades reais de assistência aos clubes e a implementação de propostas efetivas para manter a segurança e a transparência nos jogos diante do envolvimento das torcidas organizadas.

Se a eficácia das soluções é questionável, os efeitos e afetos provocados pelo discurso são extremamente convincentes em fortalecer práticas sociais que envolvem a sofisticação dos espaços públicos, práticas de exclusão e a transformação dos estádios em intensos lugares de consumo e a passagem do torcedor à condição de espectador/consumidor, o que é atestado pelo Estatuto do Torcedor de 2003. A linguagem arquitetônica que privilegia o adorno e o conforto encontra-se assim em sintonia com tais perspectivas. Vale lembrar, o espaço não expressa a liberdade ou a



repressão, mas condiciona práticas sociais que as determinam (Campos, 2014, p. 358).

Em contraponto aos princípios estabelecidos na Constituição Federal, os artigos 39-A, 39-B e 39-C do Estatuto do Torcedor impõem coletivamente às torcidas organizadas a responsabilidade pelos atos individuais de seus associados, resultando na aplicação da pena de impedimento de comparecimento a eventos esportivos, independentemente de culpa em relação a um dos atos ilícitos descritos. Essa imposição vai de encontro aos direitos fundamentais garantidos na Constituição, como o direito a um julgamento justo, baseado nos princípios do devido processo legal, ampla defesa e outras garantias fundamentais. Ademais, o Estatuto estabelece que mesmo os associados que não estiveram presentes no evento esportivo, nem mesmo em local ou data relacionados à competição esportiva, podem ser afetados pela penalidade de afastamento, que desde 2019 corresponde a um período de cinco anos sem acesso às arquibancadas.

Dessa maneira, o processo de desterritorialização das arquibancadas passa a ser traçado de forma mais efetiva, seja assumindo um caráter econômico diante da abordagem comercial adotada pelos clubes, que buscam transformar os torcedores em consumidores com o aumento sistemático dos preços dos ingressos e da eliminação de espaços destinados às torcidas organizadas; ou um caráter político mediante a adoção de medidas pelo Ministério Público e autoridades governamentais para combater a violência nos estádios, aplicando sanções que visam barrar o acesso das torcidas organizadas aos estádios de futebol.

[...] o que deveria ficar mais claro são as consequências de tais alianças políticas e econômicas, e agora jurídicas, entre esse mercado com a mídia, com os poderes públicos e com as instituições privadas (os clubes, as federações), enfim, entre o mercado e os ditos fornecedores que gerenciam e ditam a lógica da mercadoria futebol. Aos torcedores (comuns e organizados) caberia uma aliança entre si, mas de difícil execução. Como agora ‘somos todos torcedores’ no horizonte de um mercado em expansão, estamos sujeitos e capturados pela maquinaria atomizante de um Estatuto



de Defesa do torcedor-consumidor naquilo que se crê ferir os direitos individuais como torcedores (Toledo, 2012, p. 156).

A desterritorialização é o processo desestruturante que busca modificar as organizações socioespaciais existentes, levando a transformações significativas nos territórios tanto nas suas características materiais como nos seus significados simbólicos. Haesbaert (2006, p. 67) explica que “na sociedade contemporânea, com toda sua diversidade, não resta dúvida de que o processo de ‘exclusão’, ou melhor, de precarização socioespacial, promovido por um sistema econômico altamente concentrador, é o principal responsável pela desterritorialização”.

Com o projeto de construção de estádios monumentais no Brasil, aliado a elitização do esporte, houve o expressivo aumento nos preços dos ingressos. Silva (2023, p.16) ressalta que “nesses momentos de fechamento, reforma e reabertura dos estádios, os clubes e suas torcidas [...] são desterritorializados, levando-os à necessidade de se adaptar e recriar as suas práticas, exercendo a des-re-territorialização”; o torcedor que a partir de então passa a ocupar as arquibancadas alinha-se aos interesses do capital, um modelo mais elitizado, os chamados sócios-torcedores. O espaço, concreto e material, desvincula-se da cultura à medida que passa a ser destinado aos novos sujeitos, com comportamentos e ações distintos daqueles antes empregados.

Não há, portanto, continuidade, evolução linear na estrutura territorial, nas hierarquias, nos nós, nas redes, no uso da terra e dos recursos; toda desterritorialização é um evento catastrófico, desestruturador, mesmo em formas destrutivas e violentas, da ordem territorial anterior (Magnaghi, 2001, p. 17).

A desterritorialização das arquibancadas por meio da criminalização das torcidas organizadas representa um desafio complexo, com implicações sociais e culturais. Compreender esse fenômeno sob uma perspectiva crítica permite identificar os impactos negativos e buscar soluções mais efetivas, que promovam a segurança nos estádios sem comprometer a paixão, a identidade e a participação ativa dos torcedores organizados.



Re-territorialização das arquibancadas: reações e resistências torcedoras

O futebol como esporte global tem um papel significativo na economia mundial, apresentando-se atualmente como um fenômeno socioespacial caracterizado pela concentração do capital e do poder. Desde os primórdios da prática futebolística, os movimentos organizados de torcida, constituídos por processos sociais, políticos e culturais contraditórios, dotados de particularidades simbólicas e identitárias, têm desempenhado um papel central nas arquibancadas. À medida que o futebol “se moderniza”, surgem novas exigências por parte dos agentes hegemônicos que ditam as regras dessa indústria poderosa e movimentada vultosas cifras financeiras. Por outro lado, mecanismos de resistência vão sendo travados para garantir o acesso e manifestação dos torcedores nos estádios de futebol.

No Brasil, existem diversas propostas por parte das organizações torcedoras para que as punições administrativas e penais sejam direcionadas ao CPF, ou seja, ao indivíduo transgressor, e não à associação coletiva. Essa proposta é especialmente relevante considerando os avanços tecnológicos disponíveis para identificação pessoal nos estádios de futebol, como câmeras digitais e ingressos intransferíveis.

Cada vez mais vigiados e tratados (meramente) como consumidores, estes têm sido, sistematicamente, excluídos dos processos decisórios desse universo. Tal exclusão, todavia, tem ensejado formas de resistência por parte das torcidas organizadas e dos coletivos de torcedores, que têm conseguido esboçar ações de defesa dos seus direitos (Lopes; Hollanda, 2018, p. 229).

O avanço da mercantilização do futebol e conseqüentemente do torcer implica em uma dinâmica de confronto entre os processos de globalização impulsionados pelos agentes dominantes e a mobilização de coletivos torcedores que buscam alternativas de resistência para atuação e representação nas arquibancadas, frente às restrições e impedimentos impostos pelas autoridades e instituições. Esses espaços



condicionam as posições dos indivíduos, influenciam as relações de poder e provocam um constante (re)ordenamento territorial.

Conforme observado nas arquibancadas da Arena Corinthians, por Lopes e Hollanda (2018), as torcidas organizadas demonstram mecanismos de resistência frente ao fenômeno do futebol moderno por meio de estratégias que exploram a lógica da especularização do esporte. Essas manifestações de resistência incluem a exibição de faixas com conteúdos críticos em relação a diversos aspectos, tais como jogos realizados em horários tardios, o monopólio dos direitos de transmissão pela Rede Globo, preços elevados dos ingressos, opressão e violência policial, falta de transparência na gestão do clube e estádio, bem como a corrupção na Confederação Brasileira de Futebol (CBF) e na Federação Paulista de Futebol (FPF).

Essas faixas foram estrategicamente colocadas atrás do gol para serem captadas pelas câmeras de televisão. Tal estratégia indica que as organizadas adquiriram certo domínio da lógica do espetáculo e o utilizam a seu favor. Elas sabem que, mesmo para se manifestar contra a televisão, é preciso se manifestar por meio desse recurso midiático. [...] Ou seja, paradoxalmente, a resistência ao “futebol moderno” pode se dar, ou tem de se dar, pela lógica que o sustenta (Lopes; Hollanda, 2018, p. 224).

O processo de re-territorialização das arquibancadas, em constante busca pelas torcidas organizadas, se desenvolve através de estratégias e reações contra os impedimentos traçados pelo Poder Público em conluio com os clubes, gerando “um refazer de territórios, de fronteiras e de controles que variam muito conforme a natureza dos fluxos em deslocamento, sejam eles fluxos de migrantes, de mercadorias, de informação ou de capital” (Haesbaert, 2006a, p.122).

Nesse contexto, os torcedores traçam táticas para driblar as medidas que visam limitar sua presença e participação nos eventos esportivos, como, por exemplo, estabelecendo alianças com outros grupos e torcidas.



Estigmatizados e reduzidos a poucas práticas, principalmente nos estados que restringiram suas atuações por meio de medidas judiciais, fazer alianças com grupos de cidades diferentes tornou-se a principal estratégia adotada pelos grupos organizados brasileiros, como recurso de preservação grupal e resistência contra a exclusão e invisibilidade impostas pelo contexto atual do futebol de espetáculo, adequado e comprometido com os interesses do capital (Souza, 2020, p. 214).

A organização das arquibancadas é complexa e apresenta aspectos sociais e políticos. O futebol, ao criar espaços de socialização e coletividade, possibilita a manifestação dos torcedores através de seus símbolos e organização, mas também estabelece disputas territoriais. Essa disputa territorial envolve a representação na arquibancada, com cada grupo buscando consolidar sua posição e hierarquia a partir de suas marcas simbólicas-identitárias e ações coletivas de torcer. Essa dinâmica não é exclusiva do Brasil, mas é crescente em todo o mundo.

Nessa configuração espacial marcada por tensões, as disputas e rivalidades regionais históricas se acentuam até mesmo quando o objetivo e interesses do torcer estão do mesmo lado. Castro (1997) nos chama atenção para a necessidade de compreendermos os sentimentos coletivos e as paixões comuns como parte de um simbolismo geral, mediante a qual a comunidade é parte integrante. Alerta ainda a autora da complexidade dessa tarefa por parte do geógrafo, mediante a necessidade de perceber os processos visíveis, quanto aqueles decorrentes das simbologias dos lugares e conotações subjetivas.

Os estados nacionais foram consolidados, em sua maior parte, a partir do domínio hegemônico de uma região. [...] Os regionalismos representam, muito mais, lutas por disputas de recursos com base no poder simbólico da afirmação de identidade ou solidariedade a territórios particulares do que um desejo real de soberania. Trata-se, na realidade, da articulação entre escalas territoriais de poder e de identidade que, sendo contraditórias como essência, são complementares enquanto prática política (Castro, 1997, p. 187).



A hierarquia em torcidas organizadas dita os espaços de representação nas arquibancadas, sendo predeterminada prioritariamente pelo local de origem do grupo, cabendo às torcidas do estado em que o clube de futebol foi fundado, a apropriação hegemônica espacial das arquibancadas. Em seguida, temos como critério o ano de fundação da torcida e número de associados. Essa visão prevalente de hierarquia acaba por invisibilizar as torcidas organizadas de menor porte e que não surgiram dentro da região originária do clube.

A mundialização, paradoxalmente, tem alimentado também a retomada de localismos, regionalismos e/ou nacionalismos, muitas vezes retrógrados e espacialmente segregadores [...] a velocidade dos fluxos e a simultaneidade proporcionada pelo progresso técnico não implicam obrigatoriamente, a superação de uma reterritorialização diferenciadora e ressingularizante. [...] A desterritorialização que ocorre em uma escala geográfica, geralmente, implica uma reterritorialização em outra escala [...] (Haesbaert, 2006a, p. 132-133).

Dessa forma, devemos questionar as relações de poder exercidas pelas grandes instituições globais que regulamentam a prática esportiva, contrapostas às manifestações orgânicas dos movimentos torcedores, sendo estes os agentes sociais que lutam contra as padronizações compulsórias do modo de torcer nas arquibancadas e contra a hipermercantilização do futebol.

A re-territorialização das arquibancadas por meio das estratégias e resistências adotadas pelas torcidas organizadas revela a importância da participação ativa e engajada dos torcedores na vivência dos eventos esportivos. Compreender as dinâmicas de reação e resistência dos torcedores diante das restrições e impedimentos contribui para o desenvolvimento de abordagens mais democráticas, que valorizem a paixão e a identidade torcedora, ao mesmo tempo em que garantem a ordem nas arquibancadas dos estádios de futebol.



Considerações finais

A elitização do acesso aos estádios de futebol no Brasil, evidenciada pelos preços praticados nas novas arenas construídas para a Copa do Mundo, apresenta desafios significativos para a preservação da natureza popular do esporte. O redirecionamento das pessoas de baixa renda para a frente da televisão suscita reflexões sobre as implicações sociais e culturais dessa exclusão, bem como a necessidade de promover a democratização do esporte, garantindo o acesso inclusivo às partidas e a participação de diferentes camadas sociais na vivência da experiência esportiva. A apropriação espacial das arquibancadas por torcidas organizadas advém de múltiplas interfaces e interesses, trazendo importantes contribuições para a análise desse fenômeno socioespacial que surge através das dinâmicas urbanas contemporâneas.

A formação de diversas torcidas reflete padrões culturais variados e a disseminação de comportamentos violentos entre torcedores, transpondo fronteiras e resultando em diferentes modos de torcer. Marcadas ora por semelhanças, ora por divergências, as motivações torcedoras sucedem, para além da mera expressão coletiva do amor ao clube nas arquibancadas, na representação simbólica-identitária e demarcação territorial de seus espaços, tanto nos estádios quanto na sociedade.

Sugere-se que a prática de torcer por um clube de futebol tem se tornado cada vez mais complexa e multifacetada, envolvendo diversas contrariedades e insurgências. Isso revela que a rede de interesses no futebol é bastante complicada, e muitas vezes se sobrepõe à simples paixão pelo clube.

Diante da necessidade de repensar o atual cenário de hipermercantilização do futebol é fundamental buscar um equilíbrio entre o aspecto comercial do esporte e a preservação da paixão, participação e cultura torcedora. A re-territorialização das arquibancadas desdobra-se no futebol valorizado como um espetáculo esportivo autêntico e as torcidas organizadas reconhecidas como importantes atores sociais e culturais.



REFERÊNCIAS

AREIAS, J. H. **Uma Bela Jogada**: 20 anos de marketing esportivo. Rio de Janeiro: Outras Letras, 2007.

BACHRACH, P; BARATZ, M. Two Faces of Power. *In*: BELL, R.; EDWARDS, D.; WAGNER, H. **Political Power**: A Reader in Theory and Research. New York: The Free Press, 1969.

BONNEMAISON, Joel. Viagem em torno do território. *In*: CORRÊA, R. L.; ROSENDAHL, Z. **Geografia Cultural**: um século (3). Rio de Janeiro: EdUERJ, 2002, p. 83-131.

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

BRASIL. **Lei 10.406 de 2002**. Novo Código Civil. Brasília, 2002.

BRASIL. **Lei 10.671 de 2003**. Estatuto do Torcedor. Brasília, 2003.

BRASIL. **Lei 12.299 de 2010**. Alteração do Estatuto do Torcedor. Brasília, 2010.

CAMPOS, Flávio de. Arquitetura da exclusão: Apontamentos para a inquietação com o confronto. *In*: CAMPOS, Flavio de; ALFONSI, Daniela (org.). **Futebol Objeto das Ciências Humanas**. São Paulo: Leya, 2014.

CASTRO, I. E. Imaginário político e território: natureza, regionalismo e representação. *In*: CASTRO, I. E. de. *et al.* (org.). **Explorações geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997, p. 155-196.

COELHO NETO, Agripino Souza. Componentes definidores do conceito de território: a multiescalaridade, a multidimensionalidade e a relação espaço-poder. **GEOgraphia** (UFF), v. 15, p. 23-52, 2013.

COELHO NETO, Agripino Souza. Dos territórios (e territorialidades) na geografia: conteúdos basilares da construção de um conceito. *In*: MEURER, Ane Carine, *et al.* (org.). **As categorias e as Geografias do século XXI**. São Paulo: FFLCH/USP, 2021, p. 193-224.

CORRÊA, Roberto Lobato. Territorialidade e corporação: um exemplo. *In*: SANTOS, Milton *et al.* (Orgs). **Território: globalização e fragmentação**. São Paulo: Hucitec, 1996. p. 251-256.

DAHL, R. Uma crítica do modelo de elite dirigente. *In*: **Sociologia Política II**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1970.

GIULIANOTTI, R. **Sociologia do futebol**: dimensões históricas e socioculturais do esporte das multidões. São Paulo: Nova Alexandria, 2002. 248 p.

HAESBAERT, R. Concepções de território para entender a desterritorialização. *In*: SANTOS, M. *et al.* **Território, territórios**: ensaios sobre ordenamento territorial. 2. ed. Rio de Janeiro: DP&A, 2006. p. 43 – 70.



HAESBAERT, R. **Des-territorialização e identidade**: a rede “gaúcha” no Nordeste. Niterói, RJ: EdUFF, 1997.

HAESBAERT, R. Dilema de conceitos: espaço-território e contenção territorial. *In*: Saquet, M. e Sposito, E. (org.). **Territórios e territorialidades**: teorias, processos e conflitos, Expressão Popular, São Paulo, pp. 95-120, 2009.

HAESBAERT, R. **Dos múltiplos territórios à multiterritorialidade**. Porto Alegre, 2004a. Disponível em: <http://www6.ufrgs.br/petgea/Artigo/rh.pdf>. Acesso em Jun./23.

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

HAESBAERT, R. Território e multiterritorialidade: um debate. **GEOgraphia**, Rio de Janeiro, ano IX, n. 17, 2007. p. 19-45.

HAESBAERT, R. **Territórios Alternativos**. São Paulo: Contexto, 2006a.

LOPES, F; HOLLANDA, B. “Ódio eterno ao futebol moderno”: poder, dominação e resistência nas arquibancadas dos estádios da cidade de São Paulo. *Tempo*, Niterói, v. 24, n. 2, p. 207-232, mai./ago. 2018.

LUKES, S. **Power: A Radical View**. London. The Macmillan Press Ltd., 1976.

MAGNAGHI, A. Una metodologia analitica per la progettazione identitaria del território. *In*: MAGNAGHI, A. (**a cura di**), **Rappresentare i luoghi**. Metodi e tecniche, Alinea Editrice, Firenze, 2001, p. 7-52.

PERISSINOTTO, R. M. Poder: imposição ou consenso ilusório? Por um retorno a Max Weber. *In*: NOBRE, Renarde Freire (org.). **O poder no pensamento social**: dissonâncias. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008.

PIMENTA, Carlos Alberto Máximo. Torcidas Organizadas – Brutalidade uniformizada no Brasil. *In*: PINSKY e PINSKY (org.). **Faces do Fanatismo**. São Paulo: Contexto, 2004.

POLSBY, N. **Community Power and Political Theory**. 11. Ed. New Haven: Yale University Press, 1974.

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

RAFFESTIN, C. Territorializzazione, deterritorializzazione, riterritorializzazione e informazione. *In*: TURCO, A. (ed.), *Regione e regionalizzazione*. Milano: Angeli, 1984.

SACK, Robert David. **Human territoriality**: its theory and history. London: Cambridge University, 1986.

RUSSEL, B. **Power: A New Social Analysis**. London: George Allen & Unwin Ltd, 1938.

SANTOS, M. A. **Natureza do Espaço**: técnica e tempo. Razão e emoção. 4. ed. São Paulo: Edusp 2006, [1996].

SAQUET, M. **Abordagens e concepções sobre território**. São Paulo: Expressão Popular, 2007.

SAQUET, M; SANTOS, S., Milton Santos: concepções de geografia, espaço e território. **Revista Geo UERJ**, Ano 10, v. 2, n. 18, p. 24-42, 2º semestre de 2007.

SILVA, A. Cidades, territórios e estádios de futebol: uma análise do consumo do espaço no entorno do Independência e Mineirão em Belo Horizonte. 2023. 152 p. Dissertação (Mestrado em Comunicação Social) – Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2023.

SILVA, J. Futebol moderno em campo: As mudanças sociais do futebol e seus efeitos na contemporaneidade. 2022. 124 p. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Faculdade de Ciências e Letras, Universidade Estadual Paulista (Unesp), Araraquara, 2022.

SOUZA, E. A. P. As gerações de grupos organizados de torcedores no Brasil: o caminho até as alianças. **Csonline** (ufff), v. 31, p. 192-218, 2020.

TOLEDO, L. H. Políticas da Corporalidade: socialidade torcedora entre 1990-2010. *In*: TOLEDO, L. H.; MALAIA, J.; HOLANDA, B. Buarque de; MELO, V. Andrade de (org.). **A Torcida Brasileira**. Rio de Janeiro: Sete Letras, 2012.



A dinâmica político-territorial do município de Irecê-BA (1985-2022)

André Pires Maciel
Agripino Souza Coelho Neto

O Brasil experimentou uma enorme dinâmica emancipacionista na segunda metade do século XX, saindo de 1.574 municípios em 1940 para 5.560 em 2010. No caso da Bahia, o emancipacionismo apresentou uma dinâmica temporal semelhante, pois tinha 150 municípios em 1940, passando para 415 em 2000. Os períodos de maior intensidade de criação de municípios foram nas décadas de 1960-70 e 1980-1990 (Maciel, 2023).

Os processos de emancipação municipal engendram uma fragmentação territorial, repercutindo na gestão dos municípios e promovendo impactos na dinâmica político-territorial, como aqueles verificados no município de Irecê (BA). Nesse sentido, este artigo objetiva analisar os impactos das experiências das gestões municipais de Irecê no período compreendido entre 1985 e 2022, considerando a fragmentação territorial deflagrada, que promoveu mudanças na representação política e no conteúdo da participação política.

Este texto está estruturado em três seções, além desta introdução e das considerações finais. Considerando que se pretendeu avaliar os impactos da emancipação e fragmentação na representação participação

política, iniciamos com uma breve discussão sobre um debate fundamental, envolvendo o Estado, a democracia representativa e a democracia direta. Na terceira seção, nos colocamos a tarefa de analisar as mudanças mais substanciais na representação política no município de Irecê pós-1985. O propósito da quarta seção se dirige ao desvelamento dos conteúdos da participação política no município de Irecê, decorrente da emancipação de diversos municípios e da consequente fragmentação territorial que ocorreu em meados da década de 1980.

Estado, democracia representativa e democracia direta

Na modernidade, o poder se institucionaliza e deságua na esfera estatal. E nesse quesito, a discussão sobre o Estado transita por diversas vertentes. Nesta seção, assumimos a tarefa de perscrutar o Estado tanto na perspectiva clássica de Weber como numa linha crítica – quando sua institucionalidade aparece enquanto gestora dos interesses da classe dominante e repressora das demandas das classes subalternizadas. Além disso, estabelecemos uma diferenciação entre as formas de democracia assumidas pelo Estado dentre os limites da ordem vigente.

As teorias conservadoras concebem o Estado como um ente independente da sociedade, cuja função é manter a ordem e o equilíbrio social, solucionando conflitos por dentro do sistema. É o caso da teoria funcionalista, que, segundo Bobbio (2020), considera, como preocupação essencial, o problema da conservação social. As mudanças que interessam aos funcionalistas são as que ocorrem no interior do próprio sistema, podendo ser absorvidas por pequenos ajustes internos.

Nos tempos primitivos, no seio das comunidades amorfas ou das comunidades diversas, inexistiam as funções fundamentais do Estado, como aquelas descritas por Weber (2012): estabelecimento do direito legítimo, proteção da ordem pública, proteção dos direitos adquiridos, cultivo de interesses educacionais, político-sociais e outros interesses culturais e, sobretudo, proteção organizada, por meios violentos, contra inimigos externos.

Isso se tornou possível, porque o capitalismo moderno, dependente para o seu funcionamento, de um funcionalismo especializado



e de um direito racional, garante, segundo Weber (2012), o florescimento do Estado racional. Segundo esse autor, o Estado é uma comunidade humana que, dentro de determinado território, possui o monopólio da coação física legítima, pois o específico da atualidade é que às demais associações somente se atribui o direito de exercer coação física se o Estado permitir.

Assim como é crucial para a formação do capital, a vigência da separação dos trabalhadores dos meios de produção, que se faz necessária para a dominação, e a separação dos funcionários em relação aos meios materiais administrativos. Segundo Weber (2012), o Estado moderno é uma associação de dominação institucional, que reuniu, nas mãos de seus dirigentes, os meios objetivos de organização, após desapropriar todos os funcionários estamentais autônomos que antes dispunham desses meios e de colocar-se, ele próprio, em seu lugar, representado por seus dirigentes supremos.

Contudo, essa perspectiva sobre o Estado não confere centralidade às contradições fundamentais da sociedade, que residem nos interesses opostos de suas classes. A origem do Estado, longe de qualquer perspectiva naturalista ou conservadora, está associada à ampliação da complexidade do corpo social, com suas dinâmicas produtivas, variedades culturais e crescentes contradições em seu tecido, expressas de forma cristalina por meio de suas classes. Segundo Engels (2012, p. 213), o Estado é antes um produto da sociedade, quando esta chega a certo grau de desenvolvimento, sendo a confissão de que essa sociedade se enredou numa irremediável contradição com ela própria e está fraturada por antagonismos inconciliáveis que não consegue conjurar. Mas, para que esses antagonismos não consumam a sociedade numa luta estéril, faz-se necessário um poder colocado aparentemente por cima da sociedade, chamado a amortecer o choque e a mantê-lo dentro dos limites da “ordem”. Esse poder é o Estado.

O capitalismo não sobrevive sem o Estado. Este consiste em uma “[...] estrutura de organização política que inclui diversas instituições que controlam uma ou mais comunidades em um ou mais territórios” (Fernandes, 2020, p. 93). Seus aparatos cumprem não apenas a função repressiva, mas de constituição social e de valorização do capital. Enquanto



forma necessária de tomada global de decisões, o Estado é um componente crucial desse universo de relações, por cumprir, no tempo e no espaço, um papel decisivo em relevantes processos de conservação ou de transformações sociais. No dizer de Mascaro (2013, p. 26), “[...] as formas política estatal e jurídica advêm do cerne da vida social concreta que é a forma-mercadoria, resultado de interações reais de fundo”.

Os dilemas enfrentados pelas formações estatais sob a vigência do capital estão imbricados com a própria natureza sociometabólica da reprodução material que lhes serve de substrato. Nesse sentido, segundo Mézaros (2015), em face à centrifugalidade necessária de seus microcosmos materiais, os quais são esperados para garantir a reprodução social como um todo, os estados do sistema do capital nunca poderiam cumprir funções corretivas e de estabilizações exigidas sem sobreporem-se a todas as resistências encontradas como um corpo alienado de tomada de decisão global.

Quanto mais se agudiza a crise na reprodução do capital, mais as formas que o Estado assume no espaço-tempo – denominadas regimes, como ditadura e democracia – apresentam seus limites e corrosões internas. A democracia não constitui um dado universal, pois apresenta variações e formatos distintos nas diversas sociedades. A democracia representativa, que emerge em face de um Estado moderno já estabelecido, embora seja a manifestação mais conhecida, não é a única. A democracia direta, expressa, por exemplo, em Atenas e nos soviets da Revolução Russa, configura uma forma das mais relevantes e instigantes. Cabe uma breve diferenciação entre ambas.

A democracia representativa, de cunho liberal, prevalente no mundo ocidental, foi formulada intelectualmente por pensadores europeus – como John Locke e Montesquieu – num esforço de atender as demandas objetivas do capitalismo em expansão. Nesse sentido, “O Estado é administrado por um governo específico, que no caso de um sistema político de democracia representativa liberal foi eleito de acordo [...] com regras preestabelecidas” (Fernandes, 2020, p. 93).

Trata-se de um modelo capturado pelo capital, condizente com a natureza de um Estado classista, em que alguns poucos privilegiados – políticos e burocratas – decidem quais são as necessidades da maioria



e selecionam quais “prioridades” devem ser atendidas, bloqueando assim a participação social e, no limite, sufocando as insatisfações populares com potencial de desestabilizar a ordem vigente. Segundo Souza (2002), a democracia representativa se assenta na representação, a qual, diferentemente da delegação, significa alienar poder decisório em favor de outrem, partindo da ideia de que não é viável que todos tenham o direito de participar diretamente da tomada de decisões e nem desejável, do ponto de vista da eficácia e da eficiência.

Esse tipo de democracia apresenta uma série de fragilidades, na medida em que, numa sociedade de classes, o parlamento e o executivo comumente são ocupados por integrantes dos setores mais abastados e representam interesses privilegiadamente localizados e posicionados na sociedade. Em outras palavras, a classe dominante impõe o ritmo da atividade política. Segundo Souza (2002), os ‘representantes do povo’ representam de modo precário, pois os candidatos passam pelo crivo de instâncias poderosas de pré-seleção, as quais investem na ‘feitura’ de seus candidatos.

A democracia direta, por sua vez, embora tenha sido implantada de modo bastante pontual e rarefeita, apresenta outra natureza, uma vez que sua essência não reside na representação, mas na delegação. Na democracia direta o mandato daqueles que recebem uma delegação é um mandato imperativo, isto é, uma delegação para realizar algo específico ou transmitir o pensamento e as decisões de uma coletividade (Souza, 2006).

A despeito de um conjunto de mitos sobre esse formato direto de exercício da democracia – como o de que as pessoas preferem transferir para os outros a responsabilidade de tratar os problemas comunitários e aquele argumenta que os cidadãos comuns de despreparados –, nos parece cada vez mais patente que, por trás dessas críticas, existe o interesse em manter a gestão nas mãos de “especialistas”. Segundo Souza (2002), evidências abundam a mostrar que os cidadãos comuns não são estúpidos, sendo, na verdade, comumente capazes de dialogar com os técnicos, desde que esses se disponham a um diálogo.

Em tempos de crise de hegemonia, por vezes as contradições intrínsecas à democracia representativa fornecem margem para a incorporação de algum conteúdo de participação – que chega a flertar com as algumas nuances da democracia direta – mas, claro, tudo sob o controle voraz da



ordem do capital e da institucionalidade estatal. As sessões a seguir apresentam as transformações na dimensão política do município de Irecê a partir de 1985, considerando suas facetas, representativa e participativa.

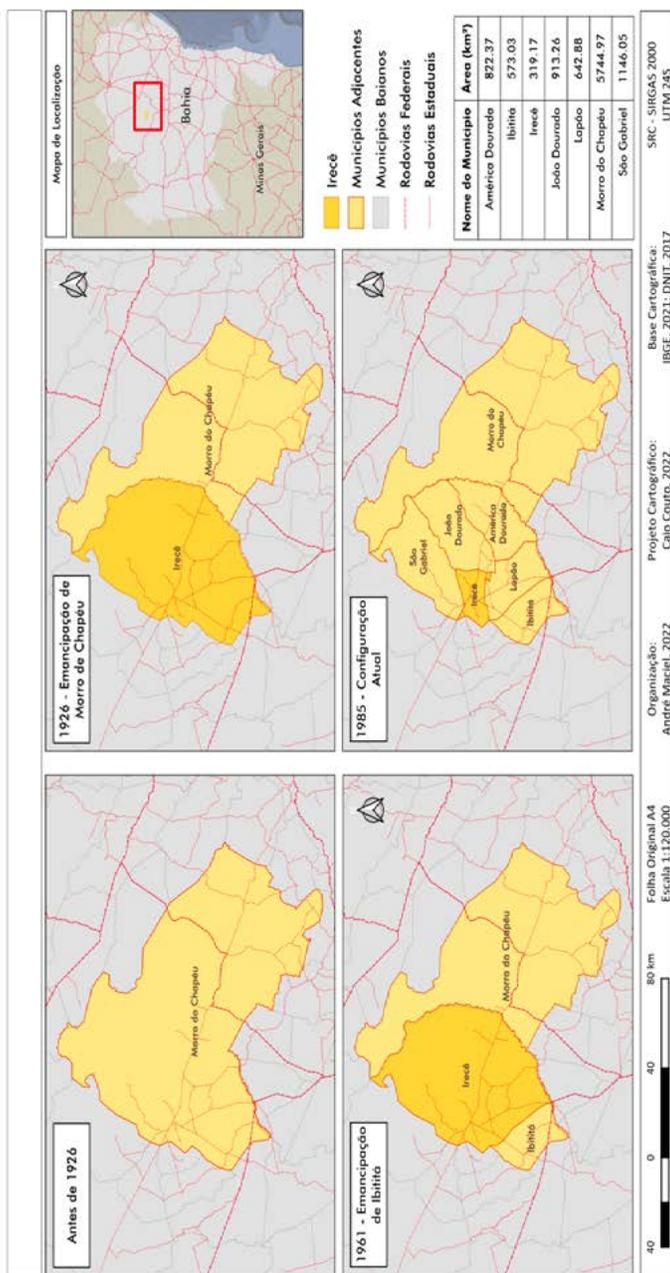
As mudanças na representação política no município de Irecê pós-1985

As transformações na representação política de Irecê após 1985 se relacionam fundamentalmente com o processo de fragmentação territorial que vigorou nesse município. Desse modo, antes de tudo, cabe situar a fragmentação territorial como um processo inerente à reprodução da vida social que reflete tanto movimentos de base que irradiam pressões desestabilizadoras a jusante como energias desagregadoras provenientes do topo da ordem normativa da institucionalidade e do capital. Trata-se de uma dinâmica que pressupõe uma agudização das contradições entre as forças políticas que levam à ruptura da unidade territorial, com a conseqüente conformação de novos territórios. Sendo uma dinâmica multiescalar, abrange a participação de variados agentes sociopolíticos. No âmbito municipal, o motor do processo se inscreve nos antagonismos políticos sediados na escala local.

Em Irecê, o desenvolvimento de uma economia agrícola ao longo do século XX, impôs limites à gestão territorial local, ao exigir uma efetiva inserção municipal no bojo da Divisão Territorial do Trabalho (DTT). Esse fato, associado à mudança dos perfis demográfico e social, autorizou a entrada em cena de novos agentes que desafiaram o poder da família Dourado, grupo historicamente hegemônico no município. A pressão sobre esse bloco de poder resultou numa ruptura em seu interior, propiciando a soldagem de uma nova hegemonia, mais sujeita às demandas das lideranças distritais. O então poderoso núcleo político do município, com sua ala majoritária derrotada na eleição local de 1982, deixou de se opor ao desmembramento e, assim, provocado pelas forças centrífugas dos distritos e pressionado pelas forças emergentes da sede, se desenhou no interior do território de Irecê, as emancipações de São Gabriel, Lapão, América Dourada e João Dourado, em 1985, bem como a sua conseqüente fragmentação territorial (Mapa 1).



Mapa 1 – Evolução da fragmentação do território municipal de Irecê, 1926-2023



Fonte:



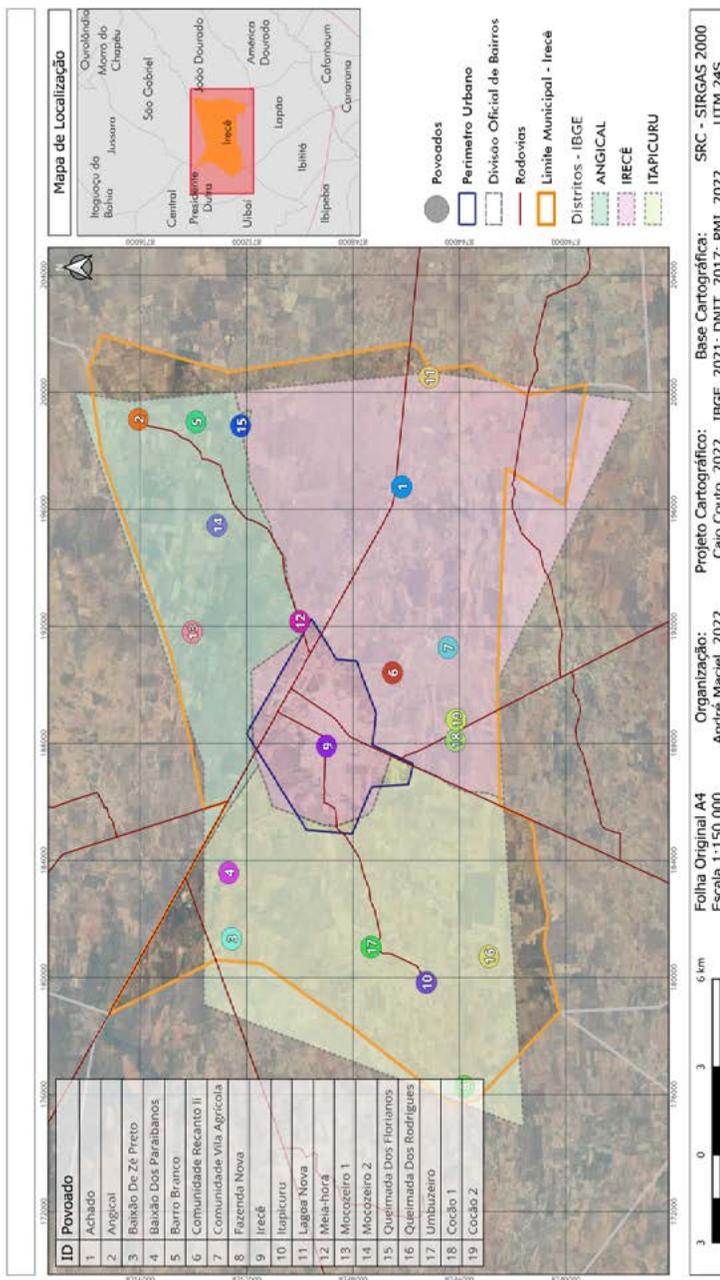
Com o processo de fragmentação territorial, ocorreu a irrupção de uma nova correlação de forças políticas no município de Irecê. A mudança de malha territorial implica uma nova estrutura de poder (Raffestin, 1993). É possível afirmar que o alijamento de velhos grupos e a entrada em cena de novos agentes, isto é, a soldagem de novas hegemônias, dialoga de modo estreito com as peculiaridades do novo território. Nesta subseção, vislumbram-se as mudanças ocorridas no bojo da representação política, em duas perspectivas: primeiro, no que se refere ao interior do município, ou seja, no grau de protagonismo dos agentes políticos enraizados nos atuais distritos secundários por meio da eleição de vereadores; e, segundo, num enfoque do município para o plano externo – a saber, a expressão política municipal diante do nível estadual, notadamente via eleição de deputados estaduais.

Começemos pelas sinuosidades da representação interna. Mas, antes, é necessário compreender a organização do território municipal, composto por distritos, que são capitaneados pela cidade e pelas vilas. Segundo Fonseca (2014), no Brasil o município é subdividido em distritos, vilas e povoados. Os distritos são as unidades administrativas do município e são definidos de acordo com lei orgânica municipal, as vilas são as sedes dos distritos secundários, e os povoados são criados segundo lei complementar.

A partir de 1985, com o encolhimento territorial, o município de Irecê deixou de ter 3.783 km² e passou a ter apenas 319 km². Hoje detém apenas três pequenos distritos: distrito-sede, Angical e Itapicuru (Mapa 02). Com apenas dezessete povoados e duas vilas, o fato é que há uma forte concentração populacional no distrito-sede, com 90% da população concentrada na cidade de Irecê (IBGE, 2010). Essa relevante população da sede municipal acarreta num importante colégio eleitoral e isso potencialmente cria dificuldades para que representantes políticos das vilas e dos povoados dos distritos secundários logrem êxitos eleitorais nas eleições legislativas. Contudo, como demonstra a Tabela 01, se comparado ao período anterior à fragmentação territorial, o intervalo de tempo que compreende de 1985 até 2020 significou um salto considerável na representação política das vilas – e de seus distritos – do atual município, mediante a eleição de seis candidatos a vereador enraizados nas comunidades.



Mapa 2 – Distritos do município de Irecê – 2021



Fonte:



Tabela 1 – Número de vereadores com domicílio nos atuais distritos secundários do município de Irecê

Período	Nº de eleitos
Pré-1985	0
Pós-1985	6

Fonte: TRE-Ba, 2022. Elaborado por André Pires Maciel, 2021.

Antes da fragmentação territorial, as atuais vilas de Itapicuru e Angical, bem como os povoados e lugarejos que compõem seus distritos – criados após 1985 –, nunca elegeram um edil. Após o desmembramento, foram seis eleitos, sendo assim distribuídos: um pelo povoado de Mocozeiro, dois pela Vila de Itapicuru e três pela vila de Angical. Constata-se que para as lideranças das atuais vilas e distritos, as condições eleitorais a partir de 1985 se tornaram bem mais favoráveis, uma vez que antes vigorava uma forte concorrência pelo voto com os candidatos das vilas de São Gabriel, Lapão e América Dourada, além de povoados maiores como Canal (atual João Dourado), que detinham colégios eleitorais mais robustos. Um ex-vereador com base eleitoral em Angical possui dúvidas se teria sido possível sua vitória em 1992, caso o município tivesse sua antiga dimensão territorial, afirmando:

Tinha aumentado os votos, mas não sei se tinha obtido sucesso porque que cada povoado já tinha o seu representante. E aí pesa, pois é no dia a dia que as pessoas conhecem os representantes, para tirar um voto dali é meio complicado. Por outro lado, o número [de votos] para eleger aumentaria também, entendeu? (Entrevistado 1, informação oral).

Cabe salientar que, aqui, a reflexão importante diz respeito ao pragmatismo do voto. Nesse sentido, estamos na seara do poder com P maiúsculo, que carrega consigo um sentido unidimensional e se circunscreve às instituições que compõem o Estado, sendo assim as denominadas formas terminais (Raffestin, 1993).

O ex-edil se refere à dificuldade imposta pelo maior quociente eleitoral do velho município. Da mesma forma, o vereador por dois



mandatos, nas legislaturas de 2016 e 2020, residente na vila de Itapicuru, acha que não seria possível sua vitória eleitoral no contexto da dimensão territorial do antigo município e, argumenta:

A dificuldade era muito grande porque já é difícil se você tem um município pequeno, liderando seu povoado, sua cidade e está todos os dias, imagine nessa dimensão tão grande, não tenho nem ideia de como poderia acontecer isso (Entrevistado 2, informação oral).

É importante destacar que esses vereadores residentes nas vilas – e povoados – reconhecem o grande peso proporcional de seu povoado/vila em seu contingente total de votos, o que tornou possível a vitória eleitoral. Um ex-vereador morador da vila de Angical, eleito em 1992, confirma: “Teve mais ou menos 70% de Angical. [...] Lá garantia dois vereadores na época” (Entrevistado 1, informação oral). O vereador enraizado na Vila de Itapicuru, por sua vez, afirma: “Olha, eu sei bem, porque do meu povoado [Vila] eu já saí de lá com 300 votos [equivalente a mais da metade dos votos obtidos] e cheguei em Irecê e completei o que eu precisava” (Entrevistado 2, informação oral). Isso se associa à própria natureza da eleição legislativa no âmbito local, bastante norteadas por interesses que emergem das relações cotidianas estabelecidas no plano da contiguidade espacial. No âmbito da eleição legislativa, no nível municipal, a geografia do voto se embrenha pelo controle territorial e dialoga fortemente com a noção de territorialidade, que, nos termos de Sack (2011, p.76), “envolve a tentativa por parte de um indivíduo ou grupo de influenciar ou afetar as ações de outras pessoas, fenômenos e relações, ao delimitar e assegurar seu controle sobre certa área geográfica”.

Passemos agora a discutir a representação externa do município, mais especificamente na assembleia legislativa. Antes da fragmentação territorial, o município de Irecê já passava por um rearranjo político com a entrada em cena de grupos que, em certo sentido, ameaçavam o poderio histórico dos grupos tradicionais. Essas novas forças, igualmente conservadoras no plano ideológico, estavam em ascensão e dialogavam mais com as novas configurações econômica e demográfica



do município, cada vez mais marcadas pela população imigrante, representada, sobretudo, por pernambucanos, paraibanos e cearenses.

O encolhimento territorial enfraqueceu momentaneamente as forças tradicionais na escala local e, mais do que isso, debilitou a representação de Irecê na esfera estadual, uma vez que, desde a década de 1970, o município possuía dois representantes na Assembleia Legislativa – os deputados Edivaldo Lopes e Nobelino Dourado Filho. Após a fragmentação, o novo município, exceto em 1986, não conseguiu mais eleger dois deputados simultaneamente¹. Isso pode ser atribuído ao fato de que as lideranças políticas dos novos municípios se desvincularam das forças do antigo distrito-sede e passaram inclusive a apoiar de forma mais contundente candidatos a deputado de outras regiões do estado da Bahia. Com isso, houve uma redução do estoque absoluto de votos no município de Irecê, base eleitoral de candidatos outrora vitoriosos. Ao comentar as repercussões políticas do processo de fragmentação territorial, um prefeito da década de 1980 reconheceu a deterioração do capital político das antigas lideranças hegemônicas no município matriz: “[...] Entraram novos deputados da região, mesmo de fora, e perdemos a força do voto nesses novos municípios. [...], em cada distrito fizeram seu corpo administrativo e eu fui perdendo aqueles votos” (Entrevistado 3, informação oral).

Com base na Tabela 02, constata-se que os agentes políticos com domicílio eleitoral no município de Irecê, o qual outrora fornecia um contingente de votos capaz de garantir a eleição de dois deputados estaduais, perderam protagonismo a partir da fragmentação territorial, chegando à situação extrema nas eleições de 1990, 2010 e 2014, quando o município não elegeu nenhum representante para a assembleia legislativa. Essa transformação afetou a posição política do município em relação ao estado e à união. Segundo Rubem (2004), em face desta divisão e, conseqüentemente de votos, houve um congelamento do interesse das autoridades estaduais e federais por esse município.

1 Esse cálculo desconsidera os suplentes, que eventualmente assumiram vagas na Assembleia Legislativa por curtos períodos.



Tabela 2 – Deputados eleitos com domicílio eleitoral no município de Irecê

Ano	Deputados estaduais eleitos domiciliados no município de Irecê
1974	2
1978	2
1982	2
1986	2
1990	0
1994	1
1998	1
2002	1
2006	1
2010	0
2014	0
2018	1

Fonte: TRE - Ba (2022). Elaboração: André Pires Maciel, 2021.

É inegável que houve, com a fragmentação territorial, uma diminuição do peso político do município diante dos demais entes federativos. Contudo, o novo arranjo político interno – inclusive, com uma nova distribuição de forças entre os distritos, como foi demonstrado – passou também a ser marcado pela atuação de novos agentes socio-políticos que emergiram na esteira da redemocratização do país.

O conteúdo da participação política no município de Irecê no pós-década de 1980

A concepção de democracia vigente quase sempre desencoraja a participação política dos trabalhadores e dos subalternizados em geral. Uma participação política efetiva ocorre apenas em conjunturas excepcionais – como durante a saída de um período de autocracia –, momentos



em que o regime democrático, em ascensão, perde um pouco seu caráter restrito e assume uma feição mais ampliada. Segundo Fernandes (2020), na democracia ampliada, há maior participação dos cidadãos, com ganhos especialmente para a classe trabalhadora, e isso fortalece formas de reivindicar mais direitos sociais, políticos e econômicos, mesmo que a lógica ainda seja pautada pela estrutura capitalista.

Consideramos participação política como um conjunto de ações diretas e/ou institucionais levadas a cabo por organizações da sociedade civil de modo independente e/ou em parceria com o poder público, mas sempre dentro dos limites da ordem normativa instituída pelo Estado. Portanto, se trata de um movimento ainda distante de uma sociedade autônoma, em que a expressão *participação popular* diz respeito a processos decisórios dos quais os indivíduos participarão plenamente, sem a tutela do Estado (Souza, 2002).

Com o processo de redemocratização do país, que coincide no plano temporal com a fragmentação do município de Irecê, houve um processo de incremento na atuação de entidades da sociedade civil, como sindicatos, cooperativas e associações. Em resposta a essas pressões, algumas gestões locais tiveram que promover uma maior abertura para a atuação desses movimentos. Nessa seção se destaca a participação popular em certas experiências descentralizadoras de alguns governos locais, bem como os limites da atuação política da sociedade civil, com foco nas associações.

A partir de meados da década de 1990, no município de Irecê pôde se constatar algumas experiências de governos locais, ancoradas em coalizões amplas – sedimentadas também por integrantes de partidos de esquerda e de movimentos populares –, que apresentaram uma dose razoável de descentralização e participação política dos setores populares. A primeira se deu no governo de 1997 a 2004. De forma pioneira, se fez com regularidade a exposição pública das contas municipais, o que significou um ganho de transparência. Além disso, o programa “prefeitura itinerante” possibilitou um grau mais elevado de participação social, bem como de aproximação do poder local com a sociedade civil, especialmente com a população periférica. O prefeito da época explica a motivação e a natureza dessa última iniciativa:



[...] Eu disse: ‘agora, ao invés deles irem à prefeitura, eu vou a eles’ [...] Saía com todo o secretariado, com toda frota mecanizada, médico, dentista, consultórios móveis, etc e instalava num povoado, bairro periférico por dois dias, ali debaixo de uma algaroba [...] e era proibido voltar para casa no mesmo dia, toda a equipe tinha que dormir ali para adquirir intimidade com os munícipes (Entrevistado 4, informação oral).

Entretanto, é importante destacar que a noção de participação não se resume a apenas uma etapa, como a execução, compreendendo desde a concepção da política, passando pelo acompanhamento e suas diversas fases de implementação. Ainda enaltecendo a participação social durante sua gestão, o prefeito do período destaca:

‘Queremos fazer o esgotamento da nossa rua. Gente, a prefeitura não tem recurso não, vocês topam fazer a mão de obra? Vocês abram a vala – que era só rocha, rocha – eu dou os explosivos e os técnicos e vocês a picareta e a gente entra com a tubulação...’ Participação popular. Orçamento participativo era eu que fazia, em que a população não só participava da elaboração do orçamento como da execução também [...] (Entrevistado 4, informação oral).

Numa democracia liberal, a participação popular sempre é limitada, apesar de sua importância para o fortalecimento de uma consciência cidadã. Segundo Souza (2002), a participação pode proporcionar melhores chances de um exercício mais pleno da cidadania, por abrir a possibilidade de superação da pobreza e do preconceito, os quais configuram fatores limitantes de uma maior e melhor integração na sociedade.

No entanto, não obstante o relato anterior, foi na gestão de 2009 a 2012, que pela primeira vez houve a efetivação do orçamento participativo, o que propiciou, mesmo considerando todos os entraves, uma participação social inédita nas decisões locais. Difundido para diversos municípios brasileiros no bojo da redemocratização, sobretudo a partir do exemplo bem-sucedido de Porto Alegre (RS), o orçamento participativo enseja a deliberação coletiva. Segundo Souza (2002), o orçamento participativo consiste numa abertura do aparelho de estado à



possibilidade de a população participar, diretamente, das deliberações a respeito dos objetivos dos investimentos públicos.

O prefeito que liderou a experiência do orçamento participativo em Irecê, fruto do ascenso das lutas sociais nos anos 1980, aponta o papel pedagógico da prática e afirma que a iniciativa contribuiu para uma melhor distribuição espacial das ações:

Ele [o orçamento participativo] foi cultural, ajudou na democracia direta, ajudou pedagogicamente a atrair as pessoas para entenderem o que é o orçamento público. Assim, a gente conseguiu ampliar o orçamento participativo, por exemplo, na hora de decidir onde implantar quatro creches, o prefeito, ouvindo a sociedade, ouvindo os professores e a secretaria municipal de educação, nós decidimos: vai uma para o [bairro] Silva Pereira, vai uma para o Loteamento Fernandes, vai uma para o [bairro] Paraíso e vai outro para a Vila Esperança, ou seja, a distribuição espacial (Entrevistado 5, informação oral).

A elevação da consciência política, propiciada pela redução da primazia da técnica e pelo acréscimo de uma dose de política à dinâmica orçamentaria, apresenta ao poder público, a necessidade de considerar a dimensão espacial no momento de deliberar a respeito da distribuição dos investimentos no território municipal. Conforme Souza (2002), o orçamento participativo busca repolitizar o orçamento no sentido de garantir um controle direto da administração pela sociedade civil, ao mesmo tempo em que a população se beneficia político-pedagogicamente (maior consciência de direitos).

Embora ressalte o limite do modelo, em face da restrição de recursos, o ex-prefeito enaltece as vantagens do orçamento participativo e critica o formato tradicional da democracia representativa, ancorado no clientelismo.

Isso é o quê? Isso é democracia direta, isso é controle social, que é totalmente diferente dessa bagunça que acontece no nosso país [...] que poderia ter [recursos] para tudo se a democracia dos governos realmente funcionasse, mas não, funciona é a relação do poder executivo com a câmara,



com os poderes econômicos locais, com os caciques políticos (Entrevistado 5, informação oral).

O gestor se refere à prática clientelista inerente às relações de poder no âmbito local. É preciso, entretanto, considerar o poder numa perspectiva abrangente, de forma a extrair a discussão exclusivamente do âmbito de seu tradicional aparelho estatal e contextualizá-lo numa esfera mais ampla de relações e organizações presentes na sociedade civil. Nesse sentido, vale lembrar Foucault (2020, p. 102-103):

[...] o poder vem de baixo. [...] deve-se [...] supor que as correlações de forças múltiplas que se formam e atuam nos aparelhos de produção, nas famílias, nos grupos restritos e nas instituições servem de suporte a amplos efeitos de clivagem que atravessam o conjunto do corpo social.

Em Irecê, entre as décadas de 1980 e 2000, as organizações da sociedade civil empreenderam uma dinâmica de participação política – com greves, passeatas e outras ações diretas – resultando inclusive na conquista de frações relevantes da institucionalidade local. São emblemáticos os protestos liderados pela Cooperativa Agropecuária Mista Regional de Irecê (COPIRECE) em torno da bandeira da renegociação das dívidas dos agricultores ou mesmo as manifestações comandadas pelo sindicato dos professores contra o descaso de governos locais em relação à educação. Esse protagonismo se associa aos novos ares da redemocratização do país, mas também a emergência de uma juventude dotada de maior escolaridade e mais engajada, que de forma gradativa foi alterando a cultura política local.

No entanto, logo surgiram os limites à participação. Consideremos o caso do associativismo local. O movimento associativista no município de Irecê teve forte enraizamento nos bairros populares e nos distritos secundários. Entretanto, atualmente, as associações vivem um processo de desorganização e de enfraquecimento. São raras as associações ativas. Isso pode ser atribuído à recente apatia da sociedade nas questões de seu entorno, bem como a uma relação difícil com as instituições do Estado.



A líder da associação das mulheres do povoado de Fazenda Nova critica o modelo de relação do poder local com as associações. Em tom de desabafo, afirma: “Vocês vão vim para a secretaria de agricultura para uma reunião aqui’. Aí chega lá todo mundo, fica numa reunião até meio dia, aí depois que todo mundo assina, vem embora. Reunião pra eles, né? Por que eles não ajudam?” (Entrevistado 6, informação oral). Como se percebe, mesmo com um município pequeno, prepostos do poder público comumente não vão até os povoados, são os membros da comunidade que se dirigem até a sede administrativa, ouvem os discursos e em seguida voltam para o povoado. Não há um canal de diálogo permanente que permita a escuta de onde as pessoas habitam, a partir do qual suas reivindicações pudessem ser feitas de forma mais incisiva. Dessa forma, não se incentiva uma participação real das pessoas a respeito da deliberação sobre temas que afetam as suas comunidades. Nesse sentido, “Uma sociedade democrática exige que as pessoas possam participar de forma significativa, em toda e qualquer decisão que afete suas vidas, sejam elas tomadas pelo Estado, sejam elas tomadas por outras instituições” (Wright, 2019, p. 39).

Já a líder da associação do bairro Nobelino Dourado, segue a mesma linha de raciocínio e entende que, muitas vezes, a entidade cumpre o papel da própria prefeitura: “o que falta é o poder público olhar diferente para essas comunidades onde tem esses projetos [de natureza social], que acabam fazendo um trabalho que é deles, porque o correto é o poder público vim pra dentro da comunidade (Entrevistado 7, informação oral).

O movimento ambientalista local também apresenta insatisfações em sua relação com o poder público. Mesmo com avanços pontuais em algumas gestões, via de regra, predomina um distanciamento do poder local em relação às pautas ecológicas. Uma integrante do extinto Grupo de Apoio e de Resistência Rural e Ambiental (GARRA) e atual coordenadora do Instituto de Permacultura em Terras Secas (IPTERRAS) caracteriza a atuação das gestões públicas na área ambiental:

Eu vejo que o meio ambiente hoje é uma coisa que não é vista como algo importante na pauta política, de um modo geral. E no município de Irecê



não foi diferente. As parcerias não foram tão profundas [...] pouca gente colaborou, principalmente do ponto de vista do poder público (Entrevistado 8, informação oral).

O Estado, mesmo no nível local, empreende suas ações segundo os objetivos delineados pela classe dominante que, em última instância, se vale de seus trunfos materiais – riqueza e renda – para pautar os discursos e os programas levados a cabo pela elite política. Como já afirmavam Marx e Engels (2010, p. 42), “o executivo no Estado moderno não é senão um comitê para gerir os negócios comuns de toda a classe burguesa”. Nesse contexto, não é estranho que o poder local – ao contrário do tratamento dispensado às organizações populares, às associações – estabeleça uma relação muito mais harmônica e colaborativa com a entidade representante do forte setor comercial do município, a Câmara de Dirigentes Lojistas (CDL). Sobre a relação com a gestão atual (de 2017 a 2024), afirma o presidente da CDL:

Canal de diálogo fantástico, sabe? Imagine que no primeiro mês do Governo atual nós fizemos uma reunião aqui, de sugestão, de crítica, de debate, de perguntas sobre o que estava acontecendo na cidade, praticamente todo ano a gente faz uma reunião no início do ano aqui (Entrevistado 9, informação oral).

Observe a ênfase no “aqui”. A entidade, localizada próxima ao centro da cidade de Irecê, recebe com certa frequência o chefe do poder executivo local. A mesma boa vontade não se verifica em relação às associações, situadas nas periferias e nos povoados/vilas.

Em alguns depoimentos é possível constatar também uma constante preocupação com o potencial transformador da associação, enquanto organização coletiva. Diz uma ex-líder comunitária do povoado de Meia Hora:

A associação pode dar autonomia para a comunidade. Acho que a democracia participativa faz isso. E aí eu volto a defender a importância da comunidade ser organizada enquanto associação para ter acesso à cultura,



o esporte, para ter acesso à educação que dialogue com a realidade do contexto local, pois muitas vezes vem de cima pra baixo (Entrevistado 10, informação oral).

A gestão atual (2017-2024) considera que adota uma boa relação com todas as organizações da sociedade civil, ancorada num diálogo profícuo. As debilidades da participação social, segundo a perspectiva do poder local, estão mais associadas aos problemas internos das próprias entidades.

Existe um diálogo bom com as entidades. Entretanto, tem algo que na minha avaliação não é a forma como o governo lida com as organizações, é o momento das organizações sociais que estavam em declínio, elas estavam num processo de crise [...] numa dificuldade de renovação geracional muito grande. Então, com o que tinha de tecido social, foi feito isso, e também com participação no governo, que tem pessoas dos sindicatos, das organizações sociais, das ONGs, do terceiro setor (Entrevistado 11, informação oral).

Além de uma maior abertura por parte do poder local, talvez seja necessário ainda um maior amadurecimento de uma cultura de participação cidadã, capaz de incrementar relações de cariz horizontal. Nessa perspectiva, afirma Dowbor (2016, p. 77): “A estrutura dos movimentos locais participativos, ao lado de outras estruturas tradicionais, é crucial para que interesses mais amplos constituam um “contrapeso” democrático às estruturas esclerosadas das elites tradicionais e das corporações”.

Dessa forma, após um período de efervescência das lutas sociais – entre a década de 1980 e a primeira década deste século – e de algumas experiências governamentais participativas, a natureza das relações de poder no território local é marcada pela tímida participação da sociedade – seja pelas fragilidades de suas organizações, seja pela dificuldade de relacionamento com o poder público – na definição dos rumos das políticas que incidem sobre o município de Irecê.



Considerações finais

Na década de 1980, foram emancipados os municípios de São Gabriel, Lapão, América Dourada e João Dourado, engendrando uma fragmentação territorial do município de Irecê (Ba).

Em um plano mais geral, a fragmentação territorial como fenômeno político reflete os movimentos de base que promovem pressões desestabilizadoras na ordem espacial local e movimentos desagregadores que se originam no topo da ordem normativa do Estado e do capital. Este fenômeno pressupõe o aprofundamento das contradições entre as forças políticas, expressando os antagonismos políticos sediados na escala local, promovendo uma ruptura da unidade territorial e engendrando a conformação de novos territórios.

A fragmentação territorial gerou mudanças na representação política no município de Irecê pós-1985, com o alijamento de velhos grupos e a emergência de novos agentes que costuraram novas hegemônias. As mudanças na representação política podem ser identificadas em duas perspectivas: (i) na dinâmica política interna do município, e (ii) na participação da representação do município na dinâmica estadual.

No primeiro plano, ou diríamos, na escala local de representação política, verificou-se uma alteração no grau de protagonismo dos agentes políticos enraizados nos atuais distritos secundários por meio da eleição de vereadores. No contexto anterior à fragmentação territorial, os distritos com menor população não conseguiam eleger seus representantes, pois concorriam com distritos mais densamente povoados, tornados municípios em 1985. Esse fato altera as relações de poder no âmbito municipal, e pode viabilizar o atendimento de pleitos localizados nos distritos e povoados que não tinham representação política substantiva na antiga conformação político-territorial do município.

No segundo plano, ou seja, na escala regional de representação política (e aqui estamos considerando a existência de representações políticas no âmbito estadual que se estruturam em contextos regionais), a expressão política do município apresenta uma perda de representatividade, notadamente via redução da eleição de deputados estaduais. O encolhimento territorial enfraqueceu momentaneamente as forças



tradicionais na escala local, mas, também, debilitou a representação de Irecê na esfera estadual.

Outras mudanças foram notadas na dinâmica política, mais especificamente, no conteúdo da participação política no município de Irecê no pós-década de 1980. A fragmentação do município de Irecê, ocorrida em 1985, coincide no plano temporal com o processo de redemocratização do país. Observou-se que houve um processo de incremento na atuação de entidades da sociedade civil, como sindicatos, cooperativas e associações.

A partir de meados da década de 1990, verificam-se algumas experiências de governos locais, sustentadas por coalizões que envolviam também partidos de esquerda e de movimentos populares, viabilizando movimentos (ainda que embrionários) de descentralização e participação política dos setores populares.

Embora possamos reconhecer alguns avanços, não podem ser desconsiderados os limites que desafiam a participação. Esta ganha vigor e efetividade, geralmente, pela mobilização e atuação de determinadas formas de ações coletivas. É emblemático o caso do associativismo local, originado no forte enraizamento nos bairros populares e nos distritos secundários, mas que, atualmente, se deparam com um processo de desmobilização e de enfraquecimento.

A representação e a participação política são elementos fundamentais para pensar a democracia representativa. Experiências de participação política foram tentadas no Brasil, como nos casos da Agenda 21, do Orçamento Participativo e dos Conselhos Gestores de Políticas Públicas. Todavia, os resultados esbarraram na cultura política e na estrutura política arcaica e conservadora que desafiam qualquer investida efetivamente democrática. É fundamental qualificarmos a educação crítica e aprofundarmos a luta social para criar irrupções no consolidado esquema de dominação política, econômica e cultural que produzem o atraso, a desigualdade e a pobreza.



REFERÊNCIAS

- BOBBIO, N. **Estado, Governo, Sociedade**: para uma teoria geral da política. Marco Aurélio Nogueira. 23. ed. São Paulo: Paz e Terra, 2020.
- DOWBOR, L. **O que é poder local**. Impertriz, MA: Ética, 2016.
- ENGELS, F. **A origem da família, da propriedade privada e do Estado**. 3. ed. São Paulo: Expressão Popular, 2012.
- FERNANDES, S. **Se quiser mudar o mundo**. São Paulo: Planeta, 2020.
- FONSECA, A. A. M.; SANTOS, L. L. F. & BOROWSKI, L. M. **Anais do I Congresso Brasileiro de Geografia Política, Geopolítica e Gestão do Território**, 2014. Rio de Janeiro. Porto Alegre: Editora Letra1; Rio de Janeiro: REBRAGEO, 2014, p. 1082-1090.
- FOUCAULT, M. **História da Sexualidade I. A Vontade de Saber**. 10. ed. Rio de Janeiro: Paz&Terra, 2020.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **População no último censo (2010)**. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ba/irece/panorama>. Acesso em: 21 maio 2021.
- MARX, K. **Manuscritos econômico-filosóficos**. Tradução: Jesus Ranieri. São Paulo: Boitempo, 2010.
- MACIEL, André Pires. **Emancipacionismo, fragmentação e gestão territorial do município de Irecê-BA (1985-2022)**. 2023. 173 p. Dissertação (Mestrado em Estudos Territoriais) – Departamento de Ciências Exatas e da Terra I, Universidade do Estado da Bahia, Salvador, 2023.
- MASCARO, A. L. **Estado e forma política**. São Paulo: Boitempo, 2013.
- MÉSZÁROS, I. **A montanha que devemos conquistar**. São Paulo: Boitempo, 2015.
- RAFFESTIN, C. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993.
- RUBEM, J. **A Saga dos Imigrantes**. Irecê: Print Fox, 2004.
- SACK, R. D. O significado de territorialidade. In: DIAS, L. C.; FERRARI, M. (org.). **Territorialidades Humanas e Redes Sociais**. Florianópolis: Editora Insular, 2011.
- SOUZA, M. L. **Mudar a cidade**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.
- SOUZA, M. L. **A prisão e a ágora**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.
- WRIGHT, E. O. **Como ser anticapitalista no século XXI**. São Paulo: Boitempo, 2019.



APÊNDICE A – Dados referenciais dos entrevistados

Entrevistados	Função/cargo	Grau de instrução	Local e ano de nascimento	Local e data da entrevista
Entrevistado 1	Vereador (1993-1996)	2º Grau	Irecê-BA, 1958	Irecê, dez. 2021
Entrevistado 2	Vereador (2016-2024)	2º Grau	Irecê-BA, 1954	Irecê, jan. 2022
Entrevistado 3	Prefeito de Irecê (1983-1988)	2º Grau	Gentio do Ouro-BA, 1942	Irecê, dez. 2021
Entrevistado 4	Prefeito de Irecê (1997-2004)	2º Grau	Ibipeba-BA, 1956	Irecê, jan. 2022
Entrevistado 5	Prefeito de Irecê (2009-2012)	2º Grau	Alagoinhas-BA, 1962	Irecê, dez. 2021
Entrevistado 6	Presidente da Associação de Mulheres do Povoado de Fazenda Nova	2º Grau	Irecê-BA, 1961	Irecê, nov. 2021
Entrevistado 7	Presidente da Associação dos moradores do bairro Nobelino Dourado	3º Grau	Irecê-BA, 1974	Irecê, dez. 2021
Entrevistado 8	Presidenta do Instituto de Permacultura e terras Secas (IPTERRAS)	3º Grau	Jussara-BA, 1979	Irecê, fev. 2022
Entrevistado 9	Presidente da Câmara de Dirigentes Lojistas (CDL) de Irecê	2º Grau	Gentio do Ouro, 1964	Irecê, jan. 2022
Entrevistado 10	Ex-presidente da Associação comunitária do Povoado de Meia Hora	3º Grau	Irecê-BA, 1973	Irecê, dez. 2021
Entrevistado 11	Secretário de infraestrutura e serviços públicos da gestão 2021-2024	3º Grau	Irecê-BA, 1983	Irecê, dez. 2022



Espaço e técnica

ENSAIO SOBRE COMPRA DE PRODUTOS ALIMENTÍCIOS EM LOCALIDADES SUL-MINEIRAS NO PERÍODO ATUAL

Gil Carlos Silveira Porto

Desde a descoberta do fogo, o surgimento das primeiras práticas agrícolas, o processo de povoamento e a formação dos primeiros assentamentos humanos, as trocas de diferentes produtos revolucionaram as relações entre grupos humanos vizinhos, transformando a maneira como o território era utilizado e a relação entre estes e a natureza.

Sem dúvida, o pequeno comércio e, mais tarde, trocas estabelecidas entre comunidades mais distantes foram alterando, ainda que de forma lenta, o espaço geográfico hoje pretérito. A criação de caminhos, estradas, pontos de venda em espaços fronteiraços, entre outros elementos, vai acrescentando novas práticas socioespaciais e criando meios para que o escambo, por exemplo, método bastante difundido no período pré-técnico, se transformasse em formas de compra onde consumidor e vendedor não precisem mais estar em contato físico para aquisição de bens de consumo no período da globalização.

No caso do Brasil, há registro da realização de trocas de produtos entre grupos que compunham os povos originários, mesmo antes da chegada dos portugueses. Essas trocas eram simples e foram



modificadas com a presença lusitana, que durante o processo de colonização estabeleceu o uso de moeda como parte das técnicas de comercialização, em que a venda via modalidade *fiado* compunha, também, esse universo.

No Oitocentos há uma ampliação do comércio de vendas de produtos para consumo individual, mas sem dúvida é no Novecentos que haverá uma “revolução” neste tipo de comércio, com a chegada dos supermercados no Brasil e a anunciação do uso do cartão de crédito como forma de pagamento nesse tipo de transação. Mais recentemente as compras via *internet* anunciam novas formas de relacionamento entre consumidores e produtos, ampliando a participação técnica como meio para a compra de mercadorias de uso diário ou não.

No Sul de Minas já é possível adquirir alimentos para consumo diário via *internet*, embora ainda não seja uma modalidade de compra que tenha recebido adesão da maioria dos consumidores da região. Sabe-se que no período atual mais de um por cento desses consumidores utilizam técnica de compra que não exige presença física nos locais de compra, com destaque para o município de Poços de Caldas. A presença do *e-commerce* é uma realidade sul-mineira e a idade e o nível de instrução de seus usuários podem nos auxiliar no entendimento das transformações nas formas de compra de alimentos e o papel das tecnologias atuais no uso econômico do território.

Além das compras *online*, identificou-se o papel das feiras livres e dos mercados pequenos e supermercados na região como espaços de consumo de alimentos empregados diariamente. No caso das feiras livres, foi possível também identificar a idade e o nível de instrução dos consumidores e nos dois casos foi factível apresentar uma síntese da presença desses espaços de consumo nas cidades de Alfenas, Varginha e Poços de Caldas.

Os resultados e a análise realizada neste ensaio foram possíveis a partir da realização de três etapas de pesquisa¹. Revisão da literatura

1 O presente artigo é produto da pesquisa “A identidade sul-mineira: diagnóstico cultural, social, político e econômico do Sul de Minas Gerais”, desenvolvido pela Universidade Federal de Alfenas (UNIFAL-MG), por meio da Pró-reitoria de Pesquisa e Pós-graduação (PRPPG). A Pesquisa foi proposta por diferentes Programas de Pós-graduação



feita durante a escrita do texto para tratar dos conceitos de *espaço geográfico* e *técnica*, bem como reconstruir uma breve geografia histórica de formas de comércio. Em seguida, consultaram-se páginas de *web* das principais lojas pertencentes a grandes redes regionais de supermercados para identificar quais realizam vendas *online*; e por fim analisaram-se relatórios produzidos no âmbito do projeto Identidade Sul-Mineira.

Considerações iniciais sobre espaço geográfico e técnica

Nosso ponto de partida para o desenvolvimento deste ensaio é a consideração inicial de que o espaço geográfico é “um *fator* da evolução social”, “uma instância da sociedade, ao mesmo título que a instância econômica e a cultural-ideológica” (Santos, 2012, p. 11-12) e um conjunto indissociável, solidário e contraditório de sistemas de objetos e de sistemas de ações (Santos, 2006).

Para a análise aqui proposta o conceito de espaço geográfico será operacionalizado a partir do uso de estabelecimentos comerciais e pontos de venda temporários localizados nas cidades de Alfenas, Varginha e Poços de Caldas para aquisição de produtos alimentícios consumidos diariamente. Esses elementos (mercados, supermercados, quitandas, barracas de feiras etc.) são considerados como parte do espaço geográfico dessas localidades, formando sistemas locais de objetos comerciais, cuja vida é produzida pela venda de produtos para o consumo geral e de alimentos em particular, onde consumidores, vendedores, produtores e comerciantes têm centralidade por meio de suas ações de compra e venda.

Adiciona-se, a esses agentes que usam o território, atravessadores, instituições diversas e empresas de diferentes ramos, muitas delas localizadas em outras unidades da Federação ou mesmo em outros países,

da instituição, entre eles o PPGeo/Unifal-MG (Programa de Pós-graduação em Geografia da Unifal-MG). A equipe do projeto é composta por discentes de pós-graduação e graduação e docentes-pesquisadores da Universidade Federal de Alfenas – MG, entre eles o autor deste escrito.



que participam do processo de produção, circulação, compra ou venda de mercadorias e serviços, indicando que, embora haja um sistema local de objetos comerciais, eles não estão isolados, mas se articulam a outros situados fora das localidades aqui analisadas e do território sul-mineiro.

As frações do espaço regional e nacional, nesse caso essas localidades, são consideradas como produto histórico, e, sendo dinâmicas, não se constituem palcos onde eventos e ações de diferentes naturezas e temporalidades se realizam, mas são fatores que, a todo tempo, impulsionam e movimentam as sociedades locais em sua relação dialética com a sociedade regional, nacional e global. Assim, esses espaços e seus objetos constituintes contêm e são contidos pela sociedade, pela cultura, pela ideologia e pela economia. Esta última instância abarca, também, os espaços de consumo erigidos nessas cidades, onde consumidores adquirem bens necessários à sobrevivência, como alimentos, por exemplo.

Seja considerado como um fator de dinamismo social, seja como instância, seja como formado por objetos e ações, ou ainda como um produto histórico e composto de *formas-conteúdo*, buscaremos nesse ensaio iniciar uma discussão sobre como o conceito de espaço geográfico pode contribuir para a interpretação da técnica e o papel dela na produção do espaço geográfico e no uso do território, considerando o consumo de produtos alimentícios para uso do cotidiano a partir das localidades sul-mineiras já citadas. Focaremos na configuração das técnicas de comércio utilizadas e o que elas revelam em termos de transformações espaciais e nas ações dos sujeitos consumidores que vêm ocorrendo nessas localidades.

“Técnicas agrícolas, industriais, comerciais, culturais, políticas, da difusão da informação, dos transportes, das comunicações, da distribuição [...] (Santos, 2013, p. 57) são visíveis ou não na paisagem e se constituem em

[...] dados explicativos do espaço. Tais técnicas não têm a mesma idade e desse modo se pode falar do anacronismo de algumas e do modernismo de outras, como, naturalmente, de situações intermediárias. Essas técnicas



se efetivam em relações concretas, relações materiais ou não, que as presidem, o que nos conduz sem dificuldade à noção de modo de produção e de relações de produção (*Idem*, p. 57).

A essas assertivas de Milton Santos sobre o imbricamento entre técnica e espaço geográfico, adiciona-se a contribuição de Ellul (1968) sobre aquela, para o qual os diferentes ramos técnicos possuem pontos comuns, tendências e princípios semelhantes em todos os lugares, uma vez que cada um é parte do fenômeno técnico universal. Assim, cada grupo de técnicas, em função da especificidade dos meios utilizados na obtenção de resultados, pode revelar onde, quando, por quem e como o território é utilizado.

Naturalmente, no período anterior ao da globalização, cada grupo de técnicas utilizado numa fração do Planeta possuía diferença mais acentuada, se comparado a grupos de técnicas semelhantes operadas noutra fração do Globo. Tomemos a título de exemplo as técnicas de construção de habitações em diferentes cantos, vilas ou localidades situadas no que hoje denominamos de continente americano ou africano. É provável que centenas ou milhares de técnicas de construção ali possuíssem caráter mais *sui generis* e, portanto, distintas umas das outras, e os eventos da natureza não criada tivessem mais poder de comando na regulação da vida e na produção dessas construções. Hoje, no período técnico-científico-informacional, métodos de construção, de edifícios urbanos, por exemplo, são pouco ou quase nada diferentes em cidades latinas ou subsaarianas. Ou mesmo, aludindo sobre técnicas comerciais, é possível afirmar que a compra de produtos e serviços via cartão de crédito tornou-se comum em praticamente todos os continentes.

Embora no período atual, as técnicas estejam mais globalizadas e os objetos geográficos que as hospedam também tenham sido erigidos no período atual, as paisagens, sejam elas urbanas e rurais, possuem elementos de idades distintas, cujas técnicas neles hospedadas são, também, de períodos anteriores. No entanto, independentemente do tempo de criação e uso das técnicas particulares, todas se realizam em situações concretas por meio de relações materiais e imateriais. Essas relações, que no dizer de Santos (*Ibidem*), comandam as técnicas, são



produzidas por sujeitos distintos ao usar os territórios vinculados ao não à divisão territorial do trabalho.

Como vimos acima, as técnicas podem ser agrupadas considerando-se suas especificidades. Entre essas técnicas particulares, mencionamos as comerciais, que abarcam a produção de meios pelos quais homens e mulheres, consumidores de uma forma geral, adquirem bens e serviços para satisfazer suas necessidades. Podemos afirmar que as técnicas comerciais surgem com a troca de excedentes na Antiguidade, quando o homem primitivo, após descoberta do fogo e desenvolvimento da agricultura, deixa de ser apenas coletor e passa a ser produtor de seus alimentos, começando então a comercializar o excedente daquilo que produzia (Porto, 2005).

Mas, sem dúvida, há um avanço nesse tipo de técnica, considerando a história ocidental, a partir do século VII, quando, de acordo com Munford (1998), “com a introdução de moedas cunhadas de ouro e prata, como novo meio de troca, o comércio tornou-se o elemento mais importante da vida da cidade [...]” (p. 167). Sem dúvida, o avanço das técnicas comerciais ocorreu em meio ao surgimento e despontamento de outros sistemas técnicos, ligados à produção de bens, ao transporte desses, entre outros.

Desde o surgimento do capitalismo como modo de produção hegemônico, as técnicas comerciais e todas as outras técnicas particulares vêm passando por transformações no mundo como um todo e em cada formação socioespacial em particular. Assim, pode se afirmar que o desenvolvimento técnico esteve vinculado à criação de meios para satisfazer necessidades de homens e mulheres, mas também se vincula às transformações pelas quais passaram o capitalismo desde seu surgimento nos séculos XV e XVI.

No entanto, as técnicas difundem-se apenas nos séculos XVIII e XIX, e entre motivos dessa expansão estão, sua união com a pesquisa científica, o surgimento da máquina, condicionado pelo nascimento de diversas técnicas particulares, e as transformações ocorridas nesses séculos no Ocidente, como o acúmulo de uma robusta experiência técnica, o crescimento populacional, a plasticidade do meio social, entre outros (Ellul, 1968).



Breve recomposição de formas e técnicas de comércio

A reconstituição de uma geografia histórica comercial do Brasil é um projeto que precisa ser levado adiante; certamente essa jornada levará bastante tempo para encontrar vestígios de como bens e produtos eram cambiados entre os que aqui residiam, sobretudo antes da chegada dos lusitanos e nos primeiros séculos de ocupação. Ou seja, revelar as técnicas comerciais que possibilitavam essas trocas, sua organização, características e alcances e o papel que desempenhavam no uso do território.

Os mercados periódicos e as feiras livres semanais estão entre os espaços de compra mais antigos. Embora se configurem enquanto elementos importantes no processo de formação socioespacial brasileira, não há registro de que antes da colonização houvesse na América portuguesa feiras livres, como aquelas encontradas pelos espanhóis, ao chegarem em terras hoje correspondentes à Guatemala e ao México (Mott, 1976). Havia aqui, segundo o autor, um reduzido comércio entre grupos indígenas que “se limitava à troca silenciosa de alguns bens raros ou de luxo, tais como certas pedras verdes e plumas de aves destinadas ao adorno corporal” (*idem*, p. 82).

As técnicas utilizadas pelos indígenas para trocar produtos eram bem simples e não havia o contato físico entre povos de etnias diferentes.

Jean de Léry (1557) nos diz que os tupinambás ao comerciarem com os guaitacás postavam-se a uma distância de mais ou menos uns 100 metros uns dos outros. Mostravam de longe os objetos que queriam permutar e deixavam-nos por cima de uma pedra ou pedaço de pau a meio caminho entre os dois grupos. Vinham os guaitacás, examinavam os objetos ofertados, deixavam suas pedras e penas e levavam em troca as coisas deixadas pelos outros. Feita porém a troca, rompia-se a trégua entre os dois grupos e, apenas ultrapassados os limites do lugar fixado para a permuta, procurava cada qual alcançar o outro a fim de arrebatá-lo a mercadoria (Mott, 1976, p. 82).

Como se observa, não havia um equivalente geral (dinheiro ou moeda) que pudesse ser trocado por algum produto desejoso de ser



adquirido por cada grupo. Comprava-se item por item em pontos, ao que parece localizados na fronteira entre os territórios usados pelos grupos étnicos envolvidos. Os produtos eram postos sobre objetos naturais (pedra e madeira), onde podiam ser contemplados e em seguida permutados. Observa-se que as técnicas comerciais eram primitivas, mas já havia uma simples organização que facilitasse o uso do espaço geográfico para fins protoeconômicos: preparação para a prática de escambo, identificação do tipo de objeto a ser oferecido e adquirido e escolha do melhor local de exposição para ser visto pelo “comprador”, por exemplo.

Com o processo de colonização lusitana iniciado no século XVI, a chegada de imigrantes, o crescimento populacional, o desenvolvimento do *plantation* e a criação de vilas e cidades, o comércio interno passou a ser realizado, ainda que de maneira simples, intermitente e situado em poucas localidades. Nas zonas onde desenvolveu-se o cultivo da cana-de-açúcar com seus engenhos, ainda que autossuficientes, era possível identificar produtos comprados na Metrópole, na cidade mais próxima ou trazidos por mascates que buscavam atender esse mercado disperso (Mott, 1976).

Ainda segundo Mott (*idem*), nas vilas e cidades, o abastecimento também era precário, no entanto, era possível encontrar, na maioria desses assentamentos, agências, cujos proprietários, em sua maioria, eram portugueses ou seus descendentes, que realizavam o pequeno comércio (lojas, vendas, boticas, estalagens, casas de pasto, tendas, casas de negócio, entre outros).

Para esse autor, esse pequeno comércio era complementado pelas vendas ao ar livre nas praças, como as feiras livres e no comércio ambulante, praticado sobretudo por homens e mulheres pretas. Enquanto o comércio das lojas e congêneres era praticado pelos brancos, em sua maioria portugueses, o comércio livre era realizado por “gentes de cor”, como já mencionado.

Não foi possível recompor até a presente data as técnicas de venda empregadas nessas duas modalidades de comércio, entretanto, certamente a presença de uma moeda, como equivalente geral, para a compra de mercadorias/produtos, bem como a venda via modalidade *fiado*



compunham esse universo de trocas. É provável que essas técnicas se tornaram menos simples e ampliaram-se no século XIX.

Entre os fatores que condicionaram esse movimento estão a transferência da Corte para o Brasil, a independência política do País, em relação a Portugal, a criação do Banco do Brasil, a chegada das ferrovias, o fim da escravidão e a Proclamação da República. Todos esses eventos, certamente, ampliaram as formas de comércio geral e aquelas realizadas no âmbito das necessidades de consumo, em particular.

Além desses eventos, de natureza sobretudo política e econômica, acrescenta-se o crescimento de vilas e cidades, o aumento da população que vivia nessas últimas e as implicações desse processo na vida social como um todo. De uma maneira mais geral, inferimos que esses eventos foram condição e refletiram o desenvolvimento técnico tanto no mundo quanto no Brasil, alcançando também as técnicas comerciais.

No entanto, é no século XX e, sobretudo, na segunda metade deste, que o fenômeno técnico se expressa mais visível no Ocidente em geral e na América Latina e no Brasil, em particular. Na década de 1990, Milton Santos (2013) afirmou que nos últimos quarenta anos fomos rodeados por mais objetos técnicos, criados para fins específicos, que nos quarenta mil anos passados. Após a Segunda Guerra Mundial houve um expressivo crescimento do sistema viário, seguido pelo avanço de *sistemas de engenharia* e de industrialização no território nacional, que ampliou o acesso a bens de consumo industrializados, alterando a configuração territorial brasileira.

É nesse contexto de expressiva urbanização da sociedade e da vida nacional que na década de 1950/1960 surgem os primeiros supermercados em São Paulo, fato que revela também alterações na utilização de técnicas de compra e venda. Segundo Pintaudi (2010), a chegada dos supermercados em São Paulo contribuiu para a morte do pequeno comércio de alimentos, “a paulatina retirada do Estado do âmbito da distribuição e controle do abastecimento de gêneros alimentícios e, concomitantemente, a entrada do grande capital na comercialização das mercadorias básicas para a reprodução da vida” (p. 182).

Observa-se que a chegada e a expansão dos supermercados chegaram mais ou menos na mesma época na Europa. Observando



estritamente o caso de Portugal, é possível identificar contextos distintos à implantação ali desse tipo de loja, se comparado ao caso Brasil, embora em ambos os eventos a chegada dos supermercados estivesse relacionada à reprodução do capitalismo nesses países. Para Salgueiro (1989), no final da década de 1960, houve uma expansão dos supermercados, dos centros comerciais e hipermercados naquele País. A inserção dessas novas formas de comércio esteve relacionada, entre outros fatores, ao aumento do poder de compra dos portugueses e portuguesas, a uma maior saída desses para o exterior, ao aumento da entrada de turistas e à ação de migrantes.

Em ambos os casos, a implantação de supermercados e a inserção de novas técnicas de comercialização, ou a ampliação delas, não se configurou como um elemento isolado, mas estão vinculadas a outras mudanças, como as já mencionadas acima. A chegada de lojas de supermercados no Brasil e em Portugal pode ser interpretada como resultado de um processo de expansão desse tipo de espaço de consumo, criado nos Estados Unidos na década de 1930.

A vindados supermercados para a cidade de São Paulo e a expansão desses espaços de consumo para sua área de influência nacional foi somente uma questão de tempo. Não se sabe com exatidão quando chegaram ao Sul de Minas, mas certamente já havia ali condições técnicas e de consumo para sua instalação nas principais cidades regionais em algum momento do último quarto do século XX.

Espaços de consumo em localidades sul-mineiras no período atual: técnicas comerciais

Nesta parte do trabalho discorreremos sobre espaços de compra de alimentos presentes nas cidades de Alfenas, Varginha e Poços de Caldas, bem como no Sul de Minas. Serão consideradas três tipologias de espaços de compra desses produtos: o comércio em locais fixos que abarcam tanto mercados pequenos e supermercados, as feiras livres e os espaços de compra *online*, assim como as técnicas comerciais utilizadas e o perfil dos consumidores.

Quanto à quantidade de estabelecimentos (mercados e supermercados, por exemplo) que atendem aos consumidores de alimentos



dispostos nas cidades estudadas e no Sul de Minas como um todo, não é possível identificá-la. Seriam necessários maior tempo e mais pesquisadores para desenvolver esse projeto e identificar a quantidade dessas lojas e suas características mais gerais. No entanto, a partir de um levantamento rápido via *internet*, foi possível constatar lojas de grandes redes regionais de supermercados que atendem os municípios e a região em tela. Entre as redes, identificamos: a rede de atacado e varejo Mart Minas (Alfenas, Varginha e Poços de Caldas), ABC Atacado e Varejo (Alfenas e Varginha), Supermercados Alvorada (Alfenas e Varginha), Supermercado Bretas (Varginha e Poços de Caldas), Supermercados BH (Varginha), Fonseca Supermercados (Poços de Caldas), Mineirão Atacarejo (Varginha), entre outras.

Quanto às feiras livres, elas estão presentes nas três cidades. Em Alfenas, por exemplo, há três feiras semanais. Como demonstrado por Porto (2018), a feira livre de domingo é a mais antiga; ela ocorria no entorno da antiga estação rodoviária da cidade, ainda no século passado e foi transferida para o local em que ocorre hoje, ou seja, no entorno da Praça Fausto Monteiro. Essa feira foi registrada como patrimônio cultural intangível em 2019; existe há bastante tempo e se constitui em elemento de peso no comércio e na cultura local (Porto, 2021). Há outras duas feiras que ocorrem semanalmente em Alfenas, a feira das quartas-feiras e as feiras que ocorrem aos sábados; há ainda a Feira Agroecológica e Cultural da Unifal-MG (a FACU), que ocorre a cada 15 dias nas dependências da instituição.

Em Varginha (MG), conforme observou Silva (2021), há duas feiras livres que abastecem a população local com gêneros alimentícios de uso diário. A feira que ocorre diariamente no centro da cidade e aquela que ocorre às quartas-feiras (à tarde) e aos domingos (pela manhã) no bairro Nossa Senhora Aparecida. Esta feira é conhecida como a feira do Mercado Produtor de Varginha e existe há mais de 30 anos.

Já em Poços de Caldas existe maior número de feiras que em Alfenas e Varginha. Conforme estudo de Melo (2021), há naquele município onze feiras livres. Elas ocorrem durante toda a semana, exceto às segundas-feiras; a maioria ocorre durante a manhã, exceto a feira do bairro Jardim São Paulo, que acontece no período da tarde. As feiras



identificadas são: do Country Club, do Nova Aurora, do São Jorge e de Santana, (que ocorre aos domingos), do Vila Cruz (que se realiza nas terças-feiras), de Cascatinha e do Jardim São Paulo (que ocorrem nas quartas-feiras), do Santa Augusta e da Vila Nova (que ocorrem nas quintas-feiras), da Cohab (que se realiza na sexta-feira) e a feira do Mercado Municipal (aos sábados).

Grosso modo, considera-se que mercados pequenos, supermercados e feiras livres são os principais espaços de consumo das cidades de Alfenas, Varginha e Poços de Caldas, que possuem centralidade na rede de localidades sul-mineiras e da própria região como um todo. São esses espaços que abastecem a população local de bens de consumo diário, seja por meio da compra direta de mercadorias (em mercados, supermercados e feiras) e compras realizadas pela *internet*.

Identificamos que parte considerável dos supermercados acima mencionados já realizam vendas via *internet/online* de produtos consumidos diariamente. As compras podem ser realizadas pelo *WhatsApp*, por exemplo, nos supermercados ABC Atacado e Varejo (Alfenas e Varginha), Alvorada (Alfenas e Varginha), Bretas (Varginha e Poços de Caldas), entre outros. Essa forma de compra de produtos vem se ampliando no Brasil no período do meio técnico-científico-informacional, sobretudo nas capitais nacionais com destaque para a cidade de São Paulo, mas já está em uso por consumidores de cidades pequenas e médias.

No que se refere à idade dos consumidores que compram alimentos para uso cotidiano via *internet/online*, como se observa na tabela 1, identificou-se que em Alfenas e em Varginha esses consumidores tinham idade entre 16 e 34 anos, não sendo identificados consumidores com idade superior a 34 anos. Em Poços de Caldas, a maioria possuía entre 25 e 34 anos e 60 anos ou mais. No caso do Sul de Minas, a maioria dos utentes possuía idade entre 25 e 44 anos.

Como se observa, há predominância de consumidores mais jovens que por meio da *internet* adquirem alimentos. O destaque desse grupo demográfico pode estar relacionado a uma maior disposição, oportunidade e habilidades de usar a técnica a serviço de seus desejos enquanto consumidores. É provável, por exemplo, que a maioria dos idosos que



adquirem alimento nos mercados e feiras escolha por continuar visitando esses espaços para a aquisição de produtos, pois, além da compra em si, eles têm a oportunidade de encontrar amigos, familiares e de se socializar de uma maneira geral.

Já em relação ao nível de instrução dos que adquirem alimentos via *internet/online*, constatou-se que em Alfenas a totalidade deles possuía ensino médio completo, ensino superior incompleto e/ou completo. Em Varginha, o único consumidor pertencente a esse grupo era sem instrução e/ou possuía Ensino Fundamental incompleto. Em Poços de Caldas a maioria possuía Ensino Superior completo. No Sul de Minas identificou-se que há compradores de alimentos via *plataformas digitais* de diferentes níveis de instrução. Não uma faixa etária de destaque.

Um aspecto de destaque a se considerar no consumo dos bens aqui em foco é se os consumidores locais necessitam se deslocar para outros municípios para adquirir os produtos. Ainda de acordo com a tabela 1, quase a totalidade da população dos municípios que integram o Sul de Minas Gerais compram alimentos para consumo diário em estabelecimentos comerciais localizados nos próprios municípios. Essa quantidade é ainda mais expressiva se se observa os consumidores de Alfenas, Varginha e Poços de Caldas, onde mais de 96% dos residentes adquirem os produtos no próprio município, com destaque para o município de Varginha.

Retomando o papel das feiras locais como espaços de consumo de produtos, observa-se que, mesmo que haja preferência de consumidores por estabelecimentos que integram o circuito superior ou circuito superior marginal da economia urbana, como se observa na tabela 1, essa forma de comércio é também utilizada para aquisição dos produtos em pauta. Embora a procura pelas feiras seja pouco expressiva, 2,0% da população sul-mineira adquire produtos nessa forma de comércio, com destaque para a população alfenense, já que 2,8% do contingente populacional local se abastece de produtos alimentícios nas feiras livres da cidade.



Tabela 1 – Local/meio de compra de alimentos para consumo diário em localidades sul-mineiras, 2022

Categorias	Alfenas		Varginha		Poços de Caldas		Sul de Minas	
	NA	NR	NA	NR	NA	NR	NA	NR
Comércios locais	241	96,4	301	98,4	308	96,2	1250	94,6
Feiras públicas locais	7	2,8	3	1,0	6	1,9	27	2,0
Compra na internet/ online	2	0,8	1	0,3	4	1,2	15	1,1
Outros	-	-	1	0,3	2	0,6	30	2,3
Total	250	100	306	100	320	100	1322	100

Fonte: Unifal-MG, Projeto Identidade Sul-Mineira, 2022.

NA: Número Absoluto

NR: Número Relativo

Considerando o consumo específico nas feiras livres locais e a faixa etária dos consumidores, identificou-se que em Alfenas a maioria dos consumidores tinha idade entre 16 e 24 anos e possui 60 anos ou mais de idade. Em Varginha, possuíam idade entre 25 e 59 anos; e em Poços de Caldas, a partir dos 25 anos, com destaque para consumidores de 35 a 59 anos. Em relação ao Sul de Minas, os dados da pesquisa revelam que há consumidores de todas as faixas etárias que usam as feiras livres para consumo de produtos alimentícios, mas há um leve destaque para aqueles que possuem idade entre 16 e 24 anos, seguidos pelos que tinham, na época da coleta dos dados, entre 25 e 34 anos.

Em relação ao nível de instrução dos consumidores de produtos alimentícios nas feiras livres, identificou-se que em Alfenas a maioria tem curso superior completo, seguido por aqueles que têm fundamental completo e/ou médio incompleto, comotambém por aqueles que não têm instrução e/ou têm fundamental incompleto. Em Varginha, os consumidores das feiras têm instrução que vai de Ensino Fundamental Incompleto a Ensino Superior Incompleto; e em Poços de Caldas quase todos têm escolaridade igual ou superior ao Ensino Médio. Em relação ao Sul de Minas, os dados da pesquisa também revelam que há



consumidores de todos os níveis de instrução que usam as feiras livres para consumo de produtos alimentícios, mas há destaque para aqueles que possuem Ensino Superior.

De uma maneira geral, essas variáveis poderão nos auxiliar na explicação se já chegamos no momento em que se pode afirmar que as compras de alimentos para consumo diário pela *internet* em cidades interioranas já se amarram ao processo de formação socioespacial brasileira, uma vez que, conforme Santos (2006, p. 57), há um momento em que a “técnica se incorpora à vida de uma sociedade”.

Considerações Finais

Como vimos, a formação do espaço geográfico em diferentes sociedades desde a Antiguidade até o período do meio técnico-científico-informacional é marcada pela relação entre homens e mulheres e a natureza, relação essa mediada pelas técnicas. Entre essas técnicas, destacamos as comerciais, que foram indispensáveis na construção material e imaterial do mundo tal qual se apresenta hoje no período da globalização, mundo esse produto do uso pretérito do território por grupos em diferentes escalas.

De uma forma geral as técnicas comerciais vão passar por grandes mudanças em meados do século XX, mudanças essas ocorridas em outras técnicas particulares como de transporte, de informação, comunicação, industriais, entre outras. No caso das técnicas de comércio, elas vão se integrar a um maior número de pessoas nas sociedades ocidentais com o surgimento dos supermercados, que passam a se configurar entre os principais espaços de consumo no século XX.

Observou-se que não há uma única técnica comercial que intermedeia a compra de alimentos para consumo diário nos municípios de Alfenas, Poços de Caldas e Varginha e no Sul de Minas como um todo. De certa maneira, ainda se identifica uma inércia de técnicas tradicionais em uso, sobretudo nas feiras livres locais, como expressivo pagamento em dinheiro e a presença da pechincha, por exemplo. Há uma robusta presença de técnicas modernas nas lojas de mercados e supermercados, já com a adoção de sistema de cobrança sem caixa operador, mas o que



chama nossa atenção é que um grupo de consumidores, ainda que pequeno, já adquirem produtos para uso diário sem o contato físico com o estabelecimento comercial e com as mercadorias.

Sem dúvida, essa relação com a técnica comercial via aparelho de celular ou computador já está produzindo mudanças nos deslocamentos dos consumidores, contratação de funcionários para organizar os produtos comprados no formato *online* e a entrega destes nas residências, etapas que estão modificando o uso do território de diferentes grupos de pessoas, que vão desde os produtores aos consumidores de mercadorias. A observação contínua e o estudo dessas mudanças em Alfenas, Poços de Caldas, Varginha, no Sul de Minas e no Brasil nos permitirão mapear como as técnicas comerciais mais modernas estão se incorporando ao espaço geográfico e à vida das sociedades locais, regionais e nacional, bem como as resistências a esse movimento e em que medida ele deixa mais evidente as desigualdades socioespaciais brasileiras.

REFERÊNCIAS

MELO, N. L. **Dimensão socioeconômica e espacial das feiras livres de Poços de Caldas e entorno imediato**. Relatório de estágio curricular obrigatório (Geografia Bacharelado). Universidade Federal de Alfenas, Alfenas, 2021.

MOTT, L. R. B. Subsídios à história do pequeno comércio no Brasil. **Revista de História**, [S. l.], v. 53, n. 105, p. 81-106, 2023. DOI: 10.11606/issn.2316-9141.rh.1976.209659. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/revhistoria/article/view/209659>. Acesso em: 7 nov. 2023.

MUMFORD, L. **A cidade na história: suas origens, transformações e perspectivas**. 4ª ed. – São Paulo: Martins Fontes, 1998.

PORTO, G. C. S. **Configuração socioespacial e inserção das feiras livres de Itapetinga-BA e arredores no circuito inferior da economia**. 2005. 166p. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal da Bahia, Salvador – BA. Disponível em: <https://repositorio.ufba.br/handle/ri/19361>. Acesso em: 20 nov. 2023.

PORTO, G. C. S. Espaço e economia: dimensões da atividade comercial em Alfenas-MG. In: FERREIRA, M. M & VALE, A. R. **Dimensões geográficas no Sul de Minas**. Curitiba: Appris, 2018.

PORTO, G. C. S. Patrimonialização, território usado e processo de registro da feira livre de domingo de Alfenas (MG) como bem cultural imaterial do município. **Caderno de Geografia**, v. 31 n. 2, p. 187-202, 2021. DOI: 10.5752/P.2318-



2962.2021v31nesp2p187. Disponível em: <https://periodicos.pucminas.br/index.php/geografia/issue/view/1286>. Acesso em: 20 nov. 2023.

SALGUEIRO, T. B. Novas formas de comércio. **Finisterra**, XXIV, 48, Lisboa, 1989.

SANTOS, M. **A Natureza do Espaço**: Técnica e Tempo. Razão e Emoção. São Paulo: Edusp, 2006.

SANTOS, M. **Espaço e Método**. São Paulo: Edusp, 2012.

SANTOS, M. **Técnica, espaço, tempo**. Globalização e Meio técnico-científico-informacional. São Paulo: Edusp, 2013.

SILVA, S. S. **Análise do uso do território pelas feiras livres do sul de minas**: um estudo de caso. Relatório de estágio curricular obrigatório (Geografia Bacharelado). Universidade Federal de Alfenas, Alfenas, 2021.

PINTAUDI, S. M. Para uma leitura das formas de comércio varejista na cidade. **CIDADES**, v. 7, n. 11, 2010. Disponível em: <https://periodicos.uffs.edu.br/index.php/cidades/article/view/12230>. Acesso em: 09 nov. 2023.

UNIVERSIDADE FEDERAL DE ALFENAS. **Identidade Sul-mineira: Diagnóstico cultural, social, político e econômico do Sul de Minas Gerais**. Público Geral (Relatório Estatístico. Pesquisa Quantitativa). Unifal-MG, Alfenas, 2022.

UNIVERSIDADE FEDERAL DE ALFENAS. **Identidade Sul-mineira: Diagnóstico cultural, social, político e econômico do Sul de Minas Gerais**. Público Alfenas (Relatório Estatístico. Pesquisa Quantitativa). Unifal-MG, Alfenas, 2022.

UNIVERSIDADE FEDERAL DE ALFENAS. **Identidade Sul-mineira: Diagnóstico cultural, social, político e econômico do Sul de Minas Gerais**. Público Poços de Caldas (Relatório Estatístico. Pesquisa Quantitativa). Unifal-MG, Alfenas, 2022.

UNIVERSIDADE FEDERAL DE ALFENAS. **Identidade Sul-mineira: Diagnóstico cultural, social, político e econômico do Sul de Minas Gerais**. Público Varginha (Relatório Estatístico. Pesquisa Quantitativa). Unifal-MG, Alfenas, 2022.



Difusão espacial e estrutura centro-periferia

Marlon Lima da Silva
Jovenildo Cardoso Rodrigues

A difusão espacial do setor de *shoppings centers* tem desafiado os estudos pautados na lógica centro-periferia. Especialmente, no que concerne a abordagens generalistas que definem modelos interpretativos de estruturação espacial. Em realidade, nota-se que as noções de centro e de periferia se relativizam, dependendo dos critérios e das escalas de análise. Não obstante, isso não significa afirmar que tais modelos perderam a capacidade explicativa sobre as manifestações espaciais desiguais do desenvolvimento capitalista. Porém, há que se considerar a necessidade de estudos detalhados, e com diálogos em múltiplas escalas e diferentes formações socioespaciais.

Esse aspecto tem se acentuado à medida que se ampliam e justapõem os interesses de diversos agentes econômicos (funditários, imobiliários, industriais, comerciais e financeiros) orientadores da “produção do espaço” (Lefebvre, 2013 [1974]) e do “desenvolvimento geográfico desigual” (Harvey, 2005). Dentro dessa perspectiva, estudos como os de Barata-Salgueiro (1997), Sposito, (2010), Sposito, (2007) têm identificado os efeitos da proliferação de novos “produtos imobiliários”, comerciais, industriais e de serviços, incluindo *shopping*



centers, com a tendência de recomposição de formas e conteúdos urbanos. Tais estudos apontam a necessidade de repensar a clássica ideia de periferia (como longe e/ou pobre) e de centro (como perto e rico) (Barata-Salgueiro, 1997; Sposito, 2004, 2007, 2010).

Nesse desafio, o artigo analisa a lógica de difusão espacial do setor de *shopping center* no Brasil, em múltiplas escalas, refletindo, especificamente, sobre a sua expansão para a Amazônia brasileira. Para tanto, levantam-se duas questões: No Brasil, o modelo centro-periferia ainda é capaz de explicar a distribuição espacial dos *shopping centers*, considerando as regiões e a hierarquia das cidades em que estão localizados? Como essa distribuição espacial se processa na Amazônia brasileira, a partir da hierarquia e do espaço intraurbano de suas cidades?

Os dados resultam de três fontes principais¹: *shopping centers* filiados à Associação Brasileira de *Shopping Centers*² (até agosto de 2022) (ABRASCE, 2023); Região de Influência de Cidades (REGIC/IBGE/2018) e Aglomerados Subnormais (IBGE, 2011). Utilizam-se os seguintes procedimentos metodológicos: a) identificação, quantificação e mapeamento dos *shopping centers* no território brasileiro; b) sobreposição da localização dos *shopping centers* à base regional dos “quatro Brasis” (Santos; Silveira, 2008 [2001]) e à hierarquia urbana brasileira; c) sobreposição da localização dos *shopping centers* à hierarquia urbana da Amazônia brasileira; d) mapeamento dos *shopping center* no espaço intraurbano das cidades dessa região (auxílio do aplicativo *Google Maps*); e) modelização do perfil locacional dos *shopping centers*, nessas cidades, indicando três tipos: central; pulverizado e fragmentado. Esses perfis se fundamentam nos usos presentes no entorno dos *shopping centers*, considerando o raio de 1 km (razoável para percorrer a pé).

1 O artigo aqui apresentado constitui uma versão mais sintética e com algumas inserções e mudanças, em relação ao artigo publicado originalmente na Revista Mercator.

2 A ABRASCE considera *shopping center* as tipologias com Área Bruta Locável (ABL) superior a 5 mil m², constituídas por diversas unidades comerciais com administração única e centralizada que praticam aluguel fixo e percentual. Neste trabalho, foram mapeadas 533 unidades filiadas, considerando as 628 em operação (filiadas e não filiadas) (ABRASCE, 2023).



Dessa forma, o texto se organiza em cinco partes. Na primeira, elucida-se o debate centro-periferia no urbano contemporâneo. Na segunda, contextualiza-se o setor de *shopping center* no Brasil. Na terceira, analisa-se a expansão do setor nas regiões. Na quarta, apresentam-se as particularidades e singularidades da distribuição espacial dos *shopping centers* na rede urbana da Amazônia brasileira. E, na quinta, analisa-se o perfil locacional do setor, considerando a escala intraurbana das diferentes cidades presentes nessa região.

Nova condição urbana e a lógica centro-periferia

As noções tradicionais de centro-periferia, campo-cidade e rural-urbano vem sendo fortemente tensionadas em face à complexificação da realidade urbana recente, sobretudo quando os estudos encontram contextos socioespaciais diversificados. Sobre esse aspecto, deve-se atentar que “novos processos de urbanização são evidentes em todos os lugares (...), mas assumem uma rica diversidade de formas e expressões à medida que se tornam localizadas e situadas em contextos geográficos particulares” (Soja, 2000, p. xvii).

Para além de estabelecerem-se marcos temporais e condicionantes, dentro do que Santos (1977, 2008) denomina de “formação socioespacial”, sabe-se que o fundamento dessas transformações decorre do amplo processo de reestruturação produtiva, reestruturação urbana: na passagem inconclusa do “fordismo à acumulação flexível”; na difusão desigual e diferenciada do “meio técnico-científico-informacional”; no avanço do horizonte neoliberal, bem como no aprofundamento do “regime de acumulação com dominância financeira” (Soja, 1993; Santos, 2008; Harvey, 2005; Chesnais, 2010).

Considerando esse contexto, Dematteis (1998) aponta que a suburbanização dos estratos sociais de renda média e alta, inicialmente estabelecida nas cidades dos Estados Unidos, expande-se ao redor do globo e traduz uma espécie de dispersão urbana “pós-fordista”. Na escala das cidades europeias, Monclus (1998) menciona o protagonismo assumido pelas “novas paisagens suburbanas”, sendo muito mais extensas do que as áreas das cidades propriamente ditas. Os respectivos autores alertam



para a necessidade de se compreender as novas formas e os novos conteúdos urbanos, com destaque para a (re)estruturação espacial nas escalas da cidade e da rede urbana.

Sposito (2004, 2013, 2018) chama atenção para a presença de “novos conteúdos das periferias urbanas”, incluindo o conjunto das cidades latino-americanas. Esses conteúdos apresentam forte tendência para a reestruturação urbana e reestruturação da cidade, aprofundando desigualdades e diferenciações, num movimento que combina segregação e fragmentação socioespacial.

A esse respeito, Serpa (2018) afirma que é necessário ir além de critérios quantitativos e funcionais, ou seja, os fundamentos das “localidades centrais” e das ideias de alcance espacial (máximo e mínimo) que hierarquizam centros, subcentros e periferias. Ainda segundo Serpa (2018), essa noção de centro-periferia explica muito bem as desigualdades, mas não consegue abarcar, com profundidade, as diferenças que se manifestam nas “brechas espaciais”. Elas representam discursos não necessariamente hegemônicos e revelam que os “lugares populares” das metrópoles são “centrais” para o cotidiano de diversos grupos “invisibilizados”. Serpa (2018) defende considerar novas “centralidades” embasadas, também, em conteúdos da vida urbana (cultura, movimentos sociais).

Ao estabelecer relações entre desigualdades e diferenças, vinculadas ao debate centro-periferia, Sposito (2018) pondera que é necessário compreender as diferenças (como atitude intelectual e política) para além do prisma das desigualdades. Para a autora, ao serem medidas comumente, a partir de indicadores quantitativos, as desigualdades deixam de revelar a profundidade da realidade socioespacial contemporânea, de tal modo que

As cidades e as redes urbanas seriam vistas de outro ponto de vista, porque a diferença possibilita o diálogo e a contradição como motor de transformações, enquanto a desigualdade, quando acentuada, pode ampliar o conflito, a indiferença, a segregação e a fragmentação (Sposito, 2018, p. 133).

Longe de entrar no mérito do debate sobre diferenças e desigualdades e de quais deveriam ser os critérios e as escalas para analisar as

transformações em curso, defendemos que a noção de centro-periferia precisa ser interpretada na totalidade do movimento de reprodução, do modo de produção capitalista e da reprodução da vida (do habitar, sentido amplo). Isso significa reconhecer, dialeticamente, a natureza desigual do capitalismo e o amplo processo desigual e diferenciado de produção do espaço. Em outros termos, estabelecer o diálogo entre “desenvolvimento geográfico desigual” (Harvey, 2005) e “produção do espaço” (Lefebvre, 2013 [1974]). De parte desse diálogo, resulta a ideia de que a “geografia específica do capitalismo pode ser reestruturada, mas nunca é desestruturada ou inteiramente liberta de uma polarização socioespacial fundamental” (Soja, 1993, p. 136).

De acordo com Harvey (2005, p. 52), “expansão geográfica e concentração geográfica são ambas consideradas produtos do mesmo esforço de criar novas oportunidades para a acumulação de capital”. Ainda segundo Harvey (2005), uma relação centro-periferia se estabelece na dialética expansão-concentração, conformando-se no impulso ao comércio exterior (divisão internacional do trabalho) e ao imperialismo, contudo, não se limitando a eles, muito pelo contrário, incorporando outras escalas.

Levando em consideração essa perspectiva dialética, é necessário reconhecer que “não é somente toda a sociedade que se torna o lugar da reprodução (das relações de produção e não apenas dos meios de produção): é todo o espaço” (Lefebvre, 1973, p. 95). Destarte, além da perspectiva estritamente capitalista, a sociedade, ao produzir o seu cotidiano, produz o espaço, com centros (centralidades) e periferias que assumem significados e usos diversificados, entre os inúmeros agentes ou grupos sociais.

Assim, existe uma incorporação desigual e diferenciada dos espaços e da sociedade na totalidade do movimento de reprodução do capitalismo e da reprodução da vida. Acreditamos que esse movimento tem complexificado as análises, exigindo ir além de modelos interpretativos pautados na lógica centro-periferia. Em particular, os que são medidos via critérios quantitativos e funcionais, atrelados às “localidades centrais” e ao econômico.

Esses parâmetros, longe de serem descartáveis, revelam elementos indispensáveis na atuação de determinados agentes no interesse da



acumulação capitalista. No entanto, eles precisam ser complementados para abarcar, com fidelidade, não só o resultado, do ponto de vista da reprodução capitalista, mas também as origens e os processos, em múltiplas escalas que se integram complexamente. Portanto, cumpre considerar a reprodução da vida, o cotidiano e os diferentes significados assumidos pelo par centro-periferia nos lugares.

Sposito (2010) menciona que diversos agentes atuam relativizando as noções de perto e de longe, formuladas numa dada formação socioespacial, contudo, sem que condições concretas tenham sido alteradas significativamente (circulação, infraestrutura, transporte). Além disso, ponderam que as formas de se compreender o perto e o longe são diferenciadas, considerando os diversos grupos sociais que se localizam e circulam em cidades pequenas, médias e metrópoles.

O fato de os *shopping centers*, cada vez mais, estarem localizados nas “periferias” não anula o par centro-periferia, no sentido da homogeneização ou do fim da hierarquização da estrutura espacial, visto que a lógica centro-periferia se reforça sobre outros aspectos. Esses equipamentos de consumo representam a pulverização da cidade e da rede urbana em fragmentos que se conectam hierarquicamente em múltiplas escalas, revelando desigualdades e diferenças que merecem estudos detalhados.

De fato, a diversidade de formas e conteúdos assumidos pela urbanização contemporânea exige a permanente revisão crítica de noções, categorias e conceitos. Nesse sentido, o debate centro-periferia se apresenta como elemento importante que precisa ser repensado, de modo a ser compreendido em múltiplas escalas e diferentes formações socioespaciais.

Shopping centers: quando a aglomeração fabricada é pulverizada

Segundo Kocaili (2010, p. 85), “o *shopping center* contemporâneo é a versão expandida do shopping suburbano, surgido nos Estados Unidos, na década de 1950”. Desse modo, os *shopping centers* foram criados originalmente para atender os desejos de consumo que se espriavam com o processo de suburbanização das famílias de alta



renda, nos Estados Unidos. Portanto, a lógica desses equipamentos de consumo consiste na oferta de “tudo em um só lugar”, fabricando “comodidades” que não são comumente encontradas nas ruas do comércio tradicional.

Essa forma comercial se dissipou para vários países, incluindo os chamados “subdesenvolvidos” e chegou ao Brasil, em 1966, com a construção do *shopping center* Iguatemi, em São Paulo-SP (ABRASCE, 2021). Ainda que tenha se estabelecido com a mesma lógica do conforto e do “tudo em um só lugar”, no Brasil, o perfil locacional dos *shopping centers* se originou nas áreas já consolidadas das grandes cidades, diferindo, portanto, dos Estados Unidos (Villaça, 1998). Com isso, o primeiro *shopping center* do país surgiu mais como uma novidade do que propriamente uma solução de equipamento comercial (Pintaudi, 2013).

Contudo, independentemente da sua função comercial, deve-se reconhecer que os *shopping centers* se inserem dentro da lógica de acumulação da renda fundiária no espaço urbano. Assim, consistem em empreendimentos imobiliários dos quais se extraem rendimentos por meio do aluguel de salas comerciais ou de serviços, os chamados “pontos”. Segundo Villaça (1998, p. 304), os *shopping centers* revelam a entrada do mercado imobiliário no capital mercantil e a “sujeição do comércio varejista e dos serviços” ao mercado imobiliário e financeiro.

Nesse aspecto, a localização dos *shopping centers* se estrutura na lógica de produção de vários “pontos”, nunca plenamente homogêneos, dentro de uma mesma localização na cidade: o terreno do *shopping center*. Com isso, a terra é alugada em pedaços. É fatiada não só para ampliar a renda ao seu proprietário, mas também para alavancar os negócios dos setores de comércio, serviços e do mercado financeiro, amplamente motivados por essa nova forma comercial: a aglomeração fabricada.

No Brasil, os *shopping centers* têm se dissipado rapidamente para diferentes regiões e cidades. Até a década de 1990, o país possuía aproximadamente 100 *shopping centers*. Esse número se elevou para mais de 300 em 2000. Alcançou a marca de 430, em 2010 e superou 600, em 2020 (CBRE, 2020) (Gráfico 1).



Gráfico 1 – Evolução do setor de *shopping center* no Brasil



Fonte: CBRE, 2020.

As imbricações entre setor de *shopping center* e mercado financeiro ajudam a explicar parte do processo acelerado em que essa aglomeração fabricada se pulveriza radicalmente. Ela desafia, cada vez mais, a leitura da estruturação espacial pautada no entendimento clássico do paradigma centro-periferia.

Nesses termos, partimos da hipótese de que a criação dos Fundos de Investimento Imobiliário (FIIs) (Lei nº 8.668/1993), junto com o processo de consolidação histórica dos negócios do setor de *shopping centers* no Brasil, possibilitaram a inserção direta desses equipamentos de consumo no circuito de acumulação da lógica financeira, avançando a ampliação das unidades em todo país³.

Isso não exclui a ação de outros fatores. Todavia, insere o debate na perspectiva de se reconhecer o “regime de acumulação com dominância financeira” (Chesnais, 2010). Incluindo, portanto, um conjunto

3 Cumprir mencionar que, já na década de 1980, houve aumento significativo no número de *shopping centers*. Se, de 1966 até 1977, o Brasil possuía apenas 7 unidades, entre 1980 e 1989, esse número saltou para 47. Um desempenho influenciado pelo “aumento da disponibilidade de capitais, com a entrada dos fundos de pensão, além dos empréstimos da CEF” (BNDES, 2007, p. 153).

de novos elementos que merecem estudos detalhados, tais como: a) atuação do Estado neoliberal; b) penetração do mercado financeiro no comércio varejista e no imobiliário; c) ampliação do crédito; d) “financeirização urbana”.

Nos últimos cinco anos, os FIIs têm se proliferado rapidamente. Em dezembro de 2017, o país possuía 156 FIIs listados na bolsa de valores de São Paulo. Em dezembro de 2020, esse número saltou para 301 e, em agosto de 2022, para 414. Os *shopping centers* raramente estão ausentes nos portfólios apresentados aos cotistas. Os FIIs têm encontrado amplo mercado de atuação. Não somente com as grandes empresas do setor de *shopping centers* (de capital aberto), como também com as menores. Além da busca pela valorização das cotas e pelo investimento estrangeiro, essa atuação tem ocorrido basicamente pela incorporação (novos *shopping centers* ou ampliação física dos já existentes) e pelo aluguel (empreendimentos de propriedade dos FIIs).

Desse modo, os *shopping centers* são tratados como ativos financeiros especiais porque um *shopping center*, independentemente de seu tamanho, representa muitos inquilinos lojistas. Segundo Bonatelli (2022, p. 3), “O mercado de shoppings ainda é muito pulverizado no Brasil. Juntas, as maiores do ramo – BrMalls, Aliansce, Multiplan e Iguatemi – têm menos de 20% de participação”. O mercado permanece extremamente fértil e diversificado para atuação dos inúmeros FIIs, embora essa divisão tenha mostrado sinais de mudança. Em 2019, Aliansce e Sonae Sierra se fundiram, assim como, em abril de 2022, a Aliansce e BrMalls.

De fato, parece haver uma tendência monopolista para o setor, com a fusão de empresas nacionais e com Investimento Estrangeiro Direto (IED), constituindo grupos dominantes de capital aberto. Eles têm se tornado proprietários, controladores e administradores de *shopping centers*. Nota-se que esses grupos selecionam, predominantemente, as grandes aglomerações urbanas para a implementação ou compra de novas unidades. Essa ação tende a reforçar a “concentração geográfica” no território nacional.

Por outro lado, observa-se a difusão de várias outras empresas, de menor porte, sem capital aberto. Elas atuam no setor de *shopping*



centers, concentrando-se predominantemente em cidades médias e pequenas. Podem-se citar os grupos Partege, Tenco, SFA Malls e Saphyr. Por sua vez, essa ação tende a reforçar a “expansão geográfica” no território nacional.

O mapeamento de todas essas cidades possibilita o entendimento da lógica locacional posta em prática pelos diferentes agentes, em diversas escalas. E, com isso, analisar a estruturação espacial decorrente da expansão do setor.

O setor de shopping centers nas regiões do Brasil

No Brasil, uma série de estudos institucionais e acadêmicos se embasaram em modelos do tipo centro (índices melhores) – periferia (índices piores) para elucidar o tema da regionalização. O que interessa aqui é destacar apenas duas dessas propostas para averiguar como a localização dos *shopping centers* se apresenta dentro das polarizações/hierarquias macroestruturais do país.

A regionalização oficial do Brasil, atualmente válida, foi estabelecida pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), em 1988. Ela foi realizada a partir da aglutinação de critérios demográficos, naturais e econômicos, em sintonia com os limites político-administrativos dos estados. Assim, cinco macrorregiões foram identificadas: Norte, Nordeste, Centro-Oeste, Sul e Sudeste.

Treze anos depois, Santos e Silveira (2008 [2001]) propuseram nova divisão regional. Para tanto, os autores utilizaram critérios socioeconômicos/infraestruturais e constataram a distribuição desigual e diferenciada do “meio técnico-científico-informacional”. Desse recorte, resultaram quatro regiões (“os 4 Brasis”): Amazônia (estados do Norte, exceto Tocantins), Nordeste (coincide com a regionalização do IBGE), Centro-Oeste (estados do Centro-Oeste e mais o Tocantins) e Região Concentrada (estados do Sul e Sudeste).

Os dados da Associação Brasileira de *Shopping Centers* indicaram que, até agosto de 2022, o país possuía mais de 600 *shopping centers* desigualmente distribuídos nas regiões: Sudeste (44%), Nordeste (20%), Sul (18%), Centro-Oeste (13%) e Norte (5%). A localização desses



equipamentos de consumo reforça a existência do perfil de estruturação espacial do tipo centro-periferia. Portanto, reafirma a validade dos diferentes procedimentos estatísticos identificados nas duas propostas regionais (Mapa 1).

Mapa 1 – Distribuição espacial dos *shopping centers* no Brasil



Fonte: Autores.

Nota-se que há ampla dominância da Região Concentrada sobre as demais. Todavia, ela não pode ser interpretada como algo absoluto, estático e invariável. Isso porque, em paralelo ao processo de concentração, existe uma significativa tendência de dispersão desses equipamentos de consumo para as outras regiões do país. Em 1999, dos 155 *shopping centers* situados no território nacional, 78% estavam localizados na Região Concentrada (Santos & Silveira, 2008 [2001]). Em 2022, esse percentual se reduziu para 62%, sobre um total de mais 600 *shopping centers* no Brasil.

Contudo, embora venha ocorrendo a dispersão do setor para regiões “periféricas”, há seletividade espacial dessas ações. Esse fato

reafirma as desigualdades regionais na lógica centro-periférica. Com 9% da população do país (IBGE, 2021), a região Norte apresentou apenas 5% dos *shopping centers*, consolidando a Amazônia como uma espécie de periferia do sistema urbano-regional do Brasil. O mesmo aconteceu com o Nordeste, que possui 27% da população do país e 20% dos *shopping centers*. Nas demais regiões, essa proporção se inverteu. No Centro-Oeste, ela foi de 8% da população para 13% dos *shopping centers*. No Sul, 14% para 18%. No Sudeste, 42% para 44%. E, na Região Concentrada, 56% para 62%.

Portanto, na escala regional do Brasil, nota-se que a expansão do setor de *shopping center* tem revelado o movimento desigual e combinado de concentração e dispersão. Ele evidencia a dialética entre “expansão geográfica” e “concentração geográfica” (Harvey, 2005). Materialmente, é traduzido na presença de áreas ou zonas contínuas e hierarquizadas que resultam das diferentes estratégias de acumulação capitalista do setor. Aqui, é claramente observada a lógica de estruturação espacial do tipo centro-periferia, cristalizando as históricas desigualdades regionais do país (divisão do trabalho, meio técnico-científico-informacional, população, renda, comércio, serviços, indústria, emprego, infraestrutura e educação).

Porém, quando se analisa a distribuição espacial do setor de *shopping centers* na escala da rede urbana nacional, as áreas ou zonas contínuas tendem a se complexificar, pulverizando-se e fragmentando-se. Isso desafia a leitura clássica da estruturação espacial sob a lógica centro-periferia. Nesses termos, é necessário rever os parâmetros em que a hierarquização se estabelece.

O setor de shopping centers na rede urbana da Amazônia Legal

A Amazônia Legal é uma região de planejamento administrada pela Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM). Ela abrange aproximadamente 60% de todo o território brasileiro (REGIC/IBGE/2018). A sua importância econômica, no contexto nacional e internacional, estabelece-se pela presença de grandes



projetos minero-metalúrgicos, agropecuários, hidroelétricos e portuários, bem como pelo potencial de “exploração futura” da riqueza natural presente na vasta Floresta Amazônica, incluindo parte do Pantanal. Além disso, cabe acrescentar a presença da Zona Franca de Manaus (ZFM), que confere a este município um destacado Produto Interno Bruto (PIB).

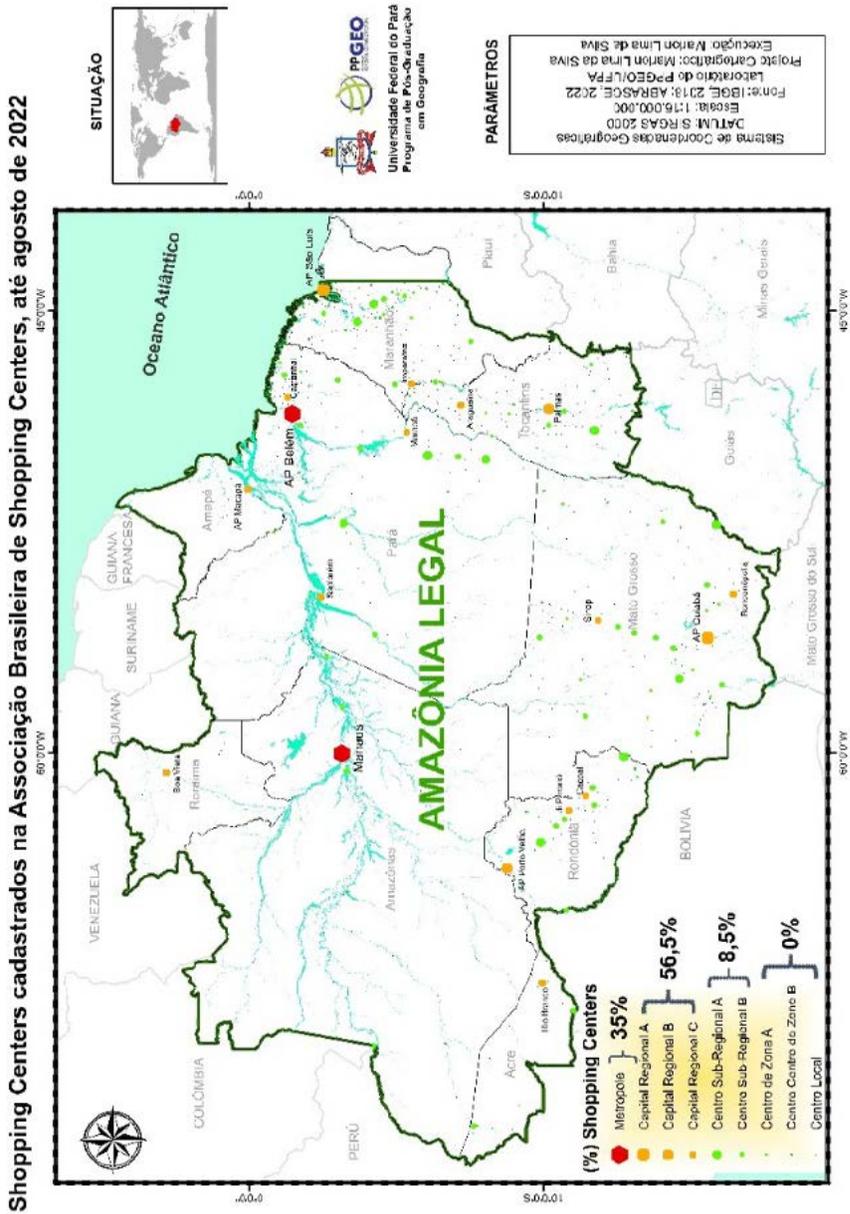
Contudo, do ponto de vista do sistema urbano nacional, a região tem sido marcada pela existência de precários indicadores socioeconômicos. Constituinte, portanto, uma espécie de periferia urbano-regional. Nesses termos, a questão que se levanta é: de que modo o setor de *shopping centers* tem se expandindo para essa região? Como pensar o paradigma centro-periferia na escala da rede urbana para a Amazônia Legal (Mapa 2).

Nota-se que há uma inversão paradigmática em relação ao contexto nacional. Na Amazônia Legal, não são as Metrôpoles que concentram o setor de *shopping center* e, sim, as Capitais Regionais. Nesse contexto, a lógica centro-periferia se modifica com a escala de observação do pesquisador. Isso não significa afirmar que a estruturação espacial centro-periferia é superada. Muito pelo contrário, uma vez que ela permanece. Porém, assume contornos complexos que não podem ser observados numa única escala e utilizando somente números.

Diante do exposto, ainda que a região apresente apenas duas Metrôpoles (Ap. Belém – PA e a cidade de Manaus-AM) – que juntas possuem 35% dos *shopping centers* da Amazônia –, só esse dado isoladamente não é suficiente para explicar que mais da metade das unidades estão localizados nas Capitais Regionais e Centros Sub-Regionais. Isso porque mesmo se o Ap. São Luís (São Luís, Raposa, Paço do Lumiar e São José de Ribamar) fosse tratado como Metrôpole, esse quadro não ultrapassaria 50%. Ou seja, estaria abaixo do perfil nacional, que é de 63% de unidades localizadas em Metrôpoles.



Mapa 2 – Distribuição espacial dos *shopping centers* na Amazônia Legal



Fonte: Autores.



Portanto, se for pautada apenas nesses elementos, a explicação sob a lógica centro-periferia não se sustenta. O fato é que, na Amazônia Legal, o entendimento da estruturação espacial do setor de *shopping Center* resulta da combinação de pelo menos quatro fatores: a) formação socioespacial constituiu um fenômeno urbano com reduzido número de centros de média e grande expressão que estão distribuídos numa vastíssima região; b) existência de longas distâncias entre os centros urbanos principais, combinadas com sérias dificuldades nas condições gerais de acessibilidade e circulação, especialmente para as populações mais pobres; c) expansão do mercado consumidor regional comandado por uma espécie de “classe média” que deriva basicamente da maturação de grandes projetos hidroelétricos, portuários, minero-metalúrgicos e agropecuários, que não estão localizados predominantemente nas Metrôpoles.

Com isso, a hierarquização, concernente ao paradigma centro-periferia, desenvolve-se sob uma base material particular na região amazônica. Isso significa dizer que, conquanto o setor de *shopping centers* tenha se expandido nacionalmente para além das Metrôpoles, esse movimento ganha contornos e expressões diversificados que não podem ser compreendidos apenas sob uma base estatística. Portanto, é necessário aprimorar as análises, estabelecer mediações entre as escalas e incluir aspectos da formação socioespacial.

O setor de shopping centers no espaço intraurbano das cidades da Amazônia Legal

Uma vez construídos, não é novidade o fato de que, nas escalas intraurbana e interurbana, os *shopping centers* tendem a criar novas centralidades, em diferentes aspectos: cotidiano do consumo; mobilidade; sociabilidade (Frúgoli, 1992; Bartolly, 2007; Silva, 2017). Para Sposito (2013), eles podem representar um duplo movimento que vai da multicentralidade à policentralidade, ou seja, superando a monocentralidade em quantidade e em qualidade, respectivamente.

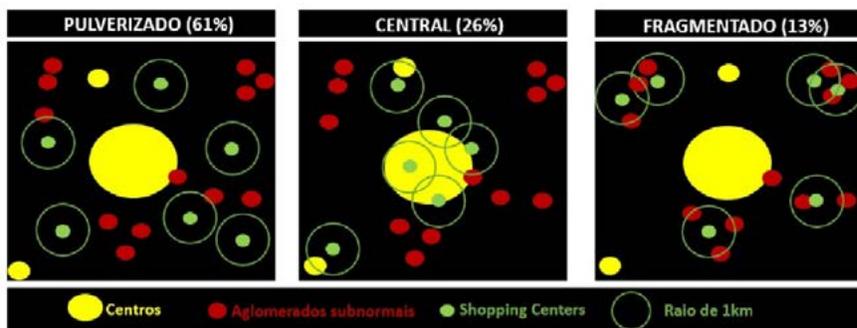
Nas cidades da Amazônia Legal, o perfil locacional dos *shopping centers* mostra que o paradigma centro-periferia tende a se tornar mais complexo. A estruturação espacial intraurbana ganha contornos



particulares que merecem estudos detalhados. Para medir tal complexidade, elaboramos uma tipologia locacional pautada nos usos presentes no entorno dos *shopping centers*, num raio de 1km (distância razoável para se percorrer a pé).

Assim, definiram-se três perfis locacionais. 1) central (localizados no interior do centro ou dos centros principais, geralmente mais antigos); 2) fragmentado (localizados no interior de parcelas significativas de aglomerados subnormais); 3) pulverizado (localizados no interior de novas áreas de expansão comercial e residencial, incluindo alta renda, antigos “vazios urbanos” ou “áreas verdes”) (Figura 1).

Figura 1 – Perfis locacionais dos *shopping centers* na Amazônia Legal



Fonte: Autores.

O perfil locacional dos 46 *shopping centers* vinculados à ABRASCE indicou: 61% pulverizado; 26% central; 13% fragmentado. Dessa estruturação, algumas observações merecem destaque: a) as periferias nas Metrôpoles têm apresentado novos conteúdos, ao passo que nas Capitais Regionais e nos Centros Sub-Regionais, elas já nascem novas (exceção do Ap. São Luís); b) embora as áreas periféricas possuam terrenos mais baratos, existe um movimento seletivo sobre elas, de modo que ocorre a “fuga” das áreas periféricas pobres, o que nem sempre é possível; c) existe um movimento não plenamente concluído nas Metrôpoles que indica a passagem da dominância do perfil central para o perfil pulverizado.

Sobre esses elementos, deve-se reconhecer que, na escala da cidade, a localização dos *shopping centers* não define necessariamente

o seu público-alvo. No entanto, em alguns casos, estigmatiza o empreendimento em favor ou desfavor de seus promotores. Expressões como “shopping de rico” e “shopping de pobre” refletem esse contexto.

Com isso, a proliferação do perfil pulverizado tende a expressar a busca por novas localizações. Todavia, a produção de “novos centros” não necessariamente coincide com a ampliação das infraestruturas de uso coletivo no entorno. Isso dificulta, até mesmo, o deslocamento diário da classe trabalhadora, empregada nesses empreendimentos.

Além disso, segundo Silva (2017, p. 206), “os *shopping centers*, quando implantados, alteram o preço da terra, atraindo outros investimentos imobiliários”. Nesse sentido, à medida que esses equipamentos de consumo são construídos, pulverizadamente, as rendas fundiárias urbanas se ampliam, mesmo nas áreas pobres. Essa dinâmica inviabiliza o potencial de uso para implantação de projetos habitacionais populares ou espaços públicos

Assim, deve-se reconhecer que “Todo melhoramento numa área pobre faz dela o teatro de conflito de interesses com as classes médias em expansão, para não falar das classes altas” (Santos, 2005, p. 125). Desse modo, refletindo especificamente sobre a expansão dos *shopping centers*, resta saber a quem tem servido esse “melhoramento”, especialmente nas diferentes cidades da Amazônia Legal.

Diversos estudos no país têm mostrado que esses equipamentos de consumo vêm ampliando seu público, abarcando as chamadas “classes A, B, C e D”, bem como oferecendo uma gama variada de serviços (advocacia, saúde, educação) (Melara & Silva, 2022). Nesse sentido, até mesmo, serviços de órgãos públicos (gratuitos ou não). Entretanto, deve-se atentar que, embora ocorra uma crescente popularização, os *shopping centers* não primam pela igualdade na apropriação de seus espaços (Frúgoli, 1992).

Evidentemente, existem nesses locais as chamadas lojas que “atraem pobres” e lojas que “atraem ricos”. Esse aspecto exigiria se reconhecer, na escala do espaço interior dos *shopping centers*, a presença da lógica centro-periferia e os conflitos que se estabelecem entre o *mix* de lojas e serviços ofertados, de modo a identificar os perfis sociais que os utilizam.



Entretanto, essa escala de análise não deve ser investigada de modo estanque. Isso porque os interesses dos diferentes agentes econômicos são definidos em múltiplas escalas sobrepostas. Desse modo, é necessária a realização de estudos detalhados que procurem estabelecer as mediações fundamentais que considerem as particularidades e singularidades presentes nos lugares.

Considerações finais

A difusão espacial dos *shopping centers* para as “periferias”, longe de significar o esgotamento do paradigma centro-periferia, reforça de modo mais complexo as poli(multi)centralidades urbanas. Esse movimento amplia as desigualdades e diferenciações socioespaciais na escala das cidades e da rede urbana, ocorrendo em sintonia com interesses de agentes econômicos hegemônicos que atuam em múltiplas escalas, complexificando as análises.

Diante dos desafios inerentes às novas condição urbana de difusão dos *shopping centers* na escala das cidades brasileiras, há que se pensar para além de números e reconhecer aspectos plurais contidos nas formações socioespaciais. Na Amazônia brasileira, a difusão espacial dos *shopping centers* não só materializa o par centro-periferia profundamente hierárquico e desigual, mas também revela particularidades e singularidades, em movimentos cujas lógicas se complexificam, exigindo pensar novos parâmetros interpretativos.

Face aos elementos apresentados, compreendemos a necessidade de construção de uma agenda de pesquisa que permita, a um só tempo, não apenas analisar o movimento de difusão espacial dos *shoppings centers* no Brasil, como também os efeitos desta difusão na escala dos territórios urbanos não metropolitanos, enquanto perspectiva que se abre para pensar ações públicas que possibilitem o uso do território como princípio e expressão do exercício da cidadania e de justiça espacial.



REFERÊNCIAS

ABRASCE. Associação Brasileira de *Shopping Centers*. **Revista da ABRASCE**, ed. 245. Ano 36. jan/fev. 2023.

ABRASCE. Associação Brasileira de *Shopping Centers*. **Revista da ABRASCE**, ed. 236. Ano 34. ago. 2021.

Barata-Salgueiro, T. Lisboa, metrópole policêntrica e fragmentada. **Finisterra**, 32(63). 1997, p. 179-190.

Bartolly, F. S. **Shopping center**: entre o lugar e o não lugar. Dissertação (Mestrado em Geografia) – UFF, Niterói, 2007.

BNDES. Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social. **Setor de shopping center no Brasil**: evolução recente e perspectivas. Rio de Janeiro: BNDES, 2007. p.139-190.

Bonateli, C. Partage compra dois novos shoppings em Alagoas e Santa Catarina. **Estadão**, São Paulo, 2, maio, 2022. Disponível em: <https://www.ultra.adm.br/wp/partage-compra-dois-novos-shoppings-em-alagoas-e-santa-catarina/>. Acesso em: 01 dez. 2022.

CBRE. Coldwell Banker Richard Ellis. **Relatório de valorização**: shopping Pátio Belém. 2020.

Chesnais, F. A proeminência da finança no seio do “capital em geral”: o capital fictício e o movimento contemporâneo de mundialização de capital. *In*: Brunhoff, S.; Duménil, G.; Lévy, D.; Husson, M (org.). **A finança capitalista**. São Paulo: Alameda. 2010, p. 95-182.

Dematteis, G. “Suburbanización y periurbanización. Ciudades anglosajonas y ciudades latinas. *In*: Monclus, F. J. (ed.). **La ciudad dispersa**. Barcelona: Centre de Cultura Contemporànea de Barcelona, 1998, p. 17-34.

Frúgoli, H. Jr. Os shoppings de São Paulo e a trama do urbano: um olhar antropológico. *In*: Pintaudi, S. M.; Frúgoli, H. Jr. (org.). **Shopping centers**: espaço, cultura e modernidade nas cidades brasileiras. São Paulo: Ed. Da Universidade Estadual Paulista, 1992, p. 15-44.

Harvey, D. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo Demográfico 2010**: aglomerados subnormais: primeiros resultados. Rio de Janeiro: IBGE, 2011.

IBGE. **Arranjos populacionais e concentrações urbanas no Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE, 2016.

IBGE. **Região de Influência de Cidades**: Rio de Janeiro: IBGE, 2018.

IBGE. **Estimativa da população**: Rio de Janeiro: IBGE, 2021.



Kocaili, B. E. **Evolution of shopping malls: recent trends and the question of regeneration.** Tethesis (The Degree of Master of Sciences in Interior Architecture). Graduate School of Natural and Applied Sciences of Çankaya University. Ankara. 2010.

Lefebvre, H. **La producción del espacio.** Madrid: Capitán Swing Libros, 2013 [1974].

Lefebvre, H. **A re-produção das relações de produção.** Porto: Escorpião, 1973.

Melara, E.; Silva, W. R. *Shopping centers em cidades médias: uma nova expressão de centralidade e sociabilidade urbana.* In: Silva, W. R.; Schor, T. (org.). **Agentes econômicos e reestruturação urbana e regional:** Resende e Parintins. Rio de Janeiro: Consequência Editora, 2022, p. 155 – 174.

Monclus, F. J. *Suburbanización y nuevas periferias. Perspectivas geográfico-urbanísticas.* In: Monclus, F. J. (ed.). **La ciudad dispersa.** Barcelona: Centre de Cultura Contemporànea de Barcelona, 1998, p. 143-167.

Pintaudi, S. M. *A cidade e as formas do comércio.* In: Carlos, A. F. A. (org.). **Novos caminhos da Geografia.** São Paulo: Contexto, 2013, p. 143-158.

Santos, M. *Sociedade e espaço: a formação social como teoria e como método,* **Boletim Paulista de Geografia,** nº 54, 1977, p. 81-100.

Santos, M. **A urbanização brasileira.** São Paulo: EDUSP, 2005.

Santos, M. & Silveira M. L. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI.** Rio de Janeiro: Record, 2008 [2001].

Santos, M. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção.** São Paulo: Edusp, 2008.

Serpa, A. *Lugar e centralidade em um contexto metropolitano.* In: Carlos, A. F. A.; Souza, M. L.; Sposito, M. E. B. (org.). **A produção do espaço urbano: agentes, processos, escalas e desafios.** São Paulo: Contexto, 2018, p. 97-108.

Silva, W. R. *Centralidade, shopping centers e reestruturação das cidades média.* In: Maia, D. S.; Silva, W. R.; Whitacker, A. M. (org.). **Centro e centralidade em cidades médias.** São Paulo: Ed. UNESP/Cultura Acadêmica, 2017.

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

Soja, E. W. **Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions.** Oxford: Basil Blackwell, 2000.

Sposito, M. E. B. *Novos conteúdos das periferias urbanas do Estado de São Paulo, Brasil.* **Investigaciones Geográficas,** Boletín del Instituto de Geografía – Unam, n. 54. Universidad Nacional Autónoma del México. México, 2004.



Sposito, M. E. B. Reestruturação urbana e segregação socioespacial no interior paulista. In: **Anais 9º Colóquio Internacional de Geocrítica**. Porto Alegre: UFRGS, 2007.

Sposito, M. E. B. Formas espaciais e papéis urbanos: as novas qualidades da cidade e do urbano. **Revista Cidades/ Grupo de Estudos Urbanos**. Vol.7, n. 11. São Paulo: Expressão Popular, 2010.

Sposito, M. E. B. Segregação socioespacial e centralidade urbana. In: Vasconcelos, P. A.; Corrêa, R. L.; Pintaudi, S. M. (org.). **A cidade contemporânea: segregação socioespacial**. São Paulo: Contexto, 2013, p. 61-93.

Sposito, M. E. B. A produção do espaço urbano: escalas, diferenças e desigualdades socioespaciais. In: Carlos, A. F. A.; Souza, M. L.; Sposito, M. E. B. (org.). **A produção do espaço urbano: agentes, processos, escalas e desafios**. São Paulo: Contexto, 2018, p. 123-145.

Taylor, P. J. **World city network: a global urban analysis**. London: Routledge, 2004.

Villaça, F. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel. FAPESP, 1998.



Centralidade e reestruturação do espaço urbano em cidades médias nordestinas

UM ESFORÇO DE COMPARAÇÃO ENTRE
JUAZEIRO DO NORTE/CE E PETROLINA/PE¹

Cláudio Smalley Soares Pereira

A urbanização é um fenômeno fundamental para a explicação do mundo atual. As maneiras pelas quais o fenômeno urbano e as cidades influenciam as mais diversas esferas da vida social são foco de diversos estudos há mais de um século, quando tomou forma o que poderíamos chamar de um campo de pesquisa dedicado aos fenômenos urbanos. A análise da produção do espaço contemporâneo passa, de maneira incontestada, pelo papel que as cidades desempenham no mundo atual.

Assumindo o pressuposto de que as principais questões do nosso tempo envolvem, de algum modo, a dinâmica da urbanização, como frisou Harvey (2020, p. 243-244), proponho-me problematizar a centralidade urbana e a reestruturação do espaço em cidades médias nordestinas. Argumento que os processos que redefinem a centralidade

1 Este artigo resulta de reflexões desenvolvidas durante minhas pesquisas de mestrado e doutorado. Portanto agradeço às agências que as financiaram, notadamente à FAPESP (processos 12/04108-8 e 13/26896-0, respectivamente mestrado e doutorado). Agradeço também ao CNPq que via projeto “Atlas das Dinâmicas Sociais e Ambientais de Petrolina/PE e Juazeiro/BA” (Processo CNPq: 409930/2021-0) financiou parte da pesquisa que embasa o tema aqui discutido.



urbana (na escala da rede e na escala da cidade) apontam para transformações socioespaciais que repercutem de forma diferente de acordo com os espaços urbanos, assumindo formas de expressão próprias que são conectadas diretamente com a geografia histórica da urbanização de determinados lugares em um contexto de “planetarização do urbano” (Lefebvre, 1989).

O meu foco recai, portanto, em duas importantes cidades médias do Nordeste brasileiro, a saber: Juazeiro do Norte, no sul do Ceará, e Petrolina, no oeste de Pernambuco. Tais cidades foram escolhidas para este artigo por serem parte de minhas reflexões mais sistemáticas do ponto de vista dos estudos urbanos que venho desenvolvendo, mas também por apresentarem processos de estruturação que se diferenciam, dadas as particularidades e os contextos de cada uma destas cidades em relação à dialética centro-periferia e suas articulações multiescalares. Considero fundamental, em acordo com Santos (1996, p. 252), que “cada lugar é, à sua maneira, o mundo”.

Em outro estudo realizei um intento semelhante, de maior envergadura, ao comparar duas cidades médias da formação socioespacial brasileira situadas geograficamente em duas regiões, uma no Nordeste e outra no Sudeste (Pereira, 2020). Utilizo-me, no presente artigo, da mesma base teórico-metodológica, com a diferença de que as cidades presentes neste artigo são de uma mesma região da formação socioespacial nacional. Trata-se, portanto, de refletir e estimular pesquisas urbanas que observem que cidades situadas em uma mesma região podem, também, ser analisadas em conjunto e, ainda assim, apresentar particularidades no que se refere a seus processos de estruturação espacial, a dinâmica centro-periferia, o papel dos agentes sociais e das elites locais na produção do espaço urbano, bem como nas maneiras de se articularem no movimento do mundo.

Cidades médias, formação socioespacial brasileira e comparação

O estudo das cidades médias já se consolidou na Geografia e noutros campos acadêmicos há algumas décadas. A bibliografia é farta



e escrita em vários idiomas, o que atesta a visibilidade e o interesse por parte de diversos cientistas sociais em compreender o papel destas cidades e suas situações geográficas no que tange ao funcionamento da economia e dos espaços nacionais e internacionais (p. ex., Bellet Sanfeliu; Sposito, 2009; Sposito, 2007).

Além do debate acadêmico, as cidades médias compuseram projetos e planos de desenvolvimento estatais desde a década de 1970 com os PNDs II e III, e rotineiramente são objeto de estudos voltados para o planejamento do território nacional, como pode ser visto no último e mais recente estudo do Ipea (2021, 2022) sobre a competitividade e governança em cidades médias do Brasil com vistas à compreensão da urbanização nacional e do planejamento do território e políticas públicas.

Notam-se, portanto, contribuições fundamentais que observam o papel desempenhado por estas cidades no contexto do capitalismo contemporâneo e inseridas em interações espaciais que produzem processos de reestruturação urbana e das cidades (Sposito, 2007). Dada a diversidade da formação socioespacial brasileira, o estudo das cidades médias constitui-se de extrema relevância para a compreensão do fenômeno urbano. Estou de acordo com Silveira (2015, p. 180) que é necessário “evitar o risco de olhar apenas as metrópoles na atual divisão territorial do trabalho e de formular uma interpretação a-histórica da formação socioespacial e dos sistemas urbanos”.

Penso que o reconhecimento desta diversidade de manifestações do fenômeno urbano é um importante ponto de partida que sugere um esforço de compreender as cidades articuladas com as mais diversas escalas, bem como as diferentes formas e conteúdos que o urbano assume nos espaços urbanos mais específicos. Daí a relevância de observar o papel da comparação no que se refere à urbanização e às cidades. Nesse sentido,

o contexto atual, fundado em nova etapa do capitalismo, a da globalização, suscita intensificação das trocas comerciais (em domínios também diversificados como a informação, a produção artística, as crenças religiosas, etc.) e reposicionamento (econômico e político) de países em escala global, dado a impor consideração das contribuições da abordagem comparativa (Ghorra-Gobin; Théry, 2010, p. 3-4).



Estou de acordo com a maneira como Sposito (2016) observa a pesquisa comparativa e sua contribuição para os estudos urbanos. Ela argumenta que a comparação não deve ser elevada ao plano do método, isto é, um “método comparativo”, uma vez que o método reflete o “arcabouço estrutural que orienta o pesquisador na condução da pesquisa como uma ponte entre a teoria na qual ele se sustenta e as formas que são necessárias para colocar esta teoria em ação” (Sposito, 2016, p. 40). Para a autora, a comparação é vista mais como um “procedimento intelectual” que permite operacionalizar as categorias de método e, assim, colocar a teoria em ação.

Assim, penso que a compreensão da urbanização e das cidades médias que leve em consideração a comparação precisa estar atenta a três totalidades que funcionam de forma dialética e articulada² :

- a totalidade à escala do mundo, na qual a urbanização é um fenômeno geral e universal, no sentido de estar relacionado ao processo de globalização capitalista que, de forma desigual, afeta diversos lugares do planeta;
- a urbanização na escala da formação socioespacial, em que o fenômeno urbano assume particularidades de cada Estadação, de cada país, em contextos específicos, incluindo as redes e sistemas urbanos;
- a urbanização à escala da cidade e da região, que constituem a totalidade do lugar, não no sentido fenomenológico do termo, mas visto como um espaço funcional às dinâmicas do modo de produção.

Para a análise das cidades médias, assim, é necessário articular uma diversidade de conceitos que permitem a compreensão da produção destes espaços, bem como suas situações nas redes urbanas de uma formação socioespacial. Nesse texto, meu foco é mais voltado para o entendimento dos espaços urbanos, compreendendo o que se

2 Inspiro-me, aqui, nas três totalidades que Milton Santos (2008) explicita em **A natureza do espaço**, e na forma como Sposito (2014) busca explicar as particularidades da urbanização brasileira no que tange às cidades médias e pequenas.



considera na literatura como “espaço intraurbano”, e não as articulações em rede e sistemas de cidades. Todavia, estou de acordo com Lefebvre (2008a, 2008b) e Monte-Mor (2006) de que o urbano contemporâneo está para além das cidades, o que dificulta as identificações do que são o intraurbano e as relações urbano-rural.

Compreender a cidade como um produto social e histórico, como argumentou Lefebvre (2008, 2000), requer que lancemos mão de uma abordagem de articulação de escalas geográficas (Sposito, 2010), o que coloca a cidade como uma mediação entre uma “ordem próxima” e uma “ordem distante” (Lefebvre, 2008a), isto é, uma “totalidade aberta” (Lefebvre, 2011). Nesses termos, convém recordar a exposição de Henri Lefebvre em *Le droit à la ville*. Para o filósofo francês:

A cidade sempre teve relações com a sociedade no seu conjunto, com sua composição e seu funcionamento, com seus elementos constituintes (campo e agricultura, poder ofensivo e defensivo, poderes políticos, Estados etc.), com sua história. Portanto, ela muda quando muda a sociedade no seu conjunto. Entretanto, as transformações da cidade não são os resultados passivos da globalidade social, de suas modificações. A cidade depende também e não menos essencialmente das relações de imediatez, das relações diretas entre as pessoas e os grupos que compõem a sociedade (famílias, corpos organizados, profissões e corporações etc.); ela não se reduz mais à organização dessas relações imediatas e diretas, nem suas metamorfoses se reduzem às mudanças nessas relações (Lefebvre, 2008a, p. 51-52).

Esse quadro mais geral que envolve a cidade, ou seja, a relação em termos de totalidades, produção sócio-histórica, entre outras, coloca o desafio de se pesquisar mais de uma cidade, considerando as relações espaciais em múltiplas escalas, bem como as particularidades do processo urbano e o papel dos agentes sociais. O caso brasileiro é particularmente importante, dadas suas dimensões continentais e a existência de diversas redes urbanas que ancoram um sistema urbano nacional, no qual a complexidade das cidades expressam a diversidade da formação socioespacial brasileira.



A urbanização brasileira ganhou novos contornos desde a segunda metade do século passado. A lógica do mercado e da propriedade se tornou dominante, com o valor de troca se sobressaindo em relação ao valor de uso, na medida em que o espaço (incluindo o espaço urbano) se transformou em mercadoria (Lefebvre, 2000). Novos espaços produtivos foram criados, infraestruturas instaladas buscando dar sustentação à circulação do capital no território nacional, os hábitos de consumo mudaram e o crédito passou a exercer papel importante na dinâmica da urbanização brasileira nos últimos trinta anos. Além disso, é importante observar que a industrialização foi paulatinamente sendo afetada na medida em que o país adentrava aos circuitos globais da mundialização do capital, sob o pretexto de integração econômica difundido pela ideologia neoliberal.

Segundo Milton Santos (2008), uma “nova urbanização brasileira” teve relação direta com os novos objetos técnicos e o acesso crescente ao consumo, tanto produtivo quanto consumptivo. Assim, a modernização capitalista, notadamente a partir dos anos 1990, com “a expansão do consumo da saúde, da educação, do lazer”, ligada “à do consumo das bateadeiras elétricas, televisões e de tantos outros objetos”, serviços e bens, como o “consumo das viagens, das ideias, das informações, do consumo das esperanças” levou “à ampliação do fenômeno da urbanização” (Santos, 2008, p. 54).

Todas essas mudanças deram também qualidades novas aos fluxos demográficos nos territórios, e as cidades médias assumiram certa centralidade na escala da rede urbana, com um crescimento percentual destacável em relação aos outros estratos do sistema urbano brasileiro. As cidades médias tanto passaram a ser alvo de políticas públicas, de novos migrantes quanto entraram na mira dos diversos capitais, sejam eles industriais, comerciais ou os ligados à produção de uma agricultura mecanizada atinente à globalização capitalista. Se a tendência no final do século XX era um crescente destaque das cidades médias em termos de concentração produtiva, demográfica e de bens e serviços, conforme ressaltou Santos (2008), nota-se que esses espaços urbanos continuaram tendo participação importante na dinâmica demográfica da formação socioespacial brasileira, com variações positivas em suas populações, entre elas Juazeiro do Norte e Petrolina.



O crescimento econômico das cidades médias nordestinas advém de um conjunto de processos entrelaçados que definem o processo urbano nessas cidades e no território nacional. Pontes (2012) argumenta que o crescimento destas cidades se relaciona com a reestruturação produtiva do capital e a conseqüente concentração e polarização de investimentos no espaço geográfico. Somam-se a isso: a redefinição do papel do Estado; as divisões territoriais dos trabalhos que refazem os papéis dessas cidades e das metrópoles para atender ao momento atual do modo de produção; migrações associadas à expulsão da população camponesa devido à modernização agrícola; ampliação do terciário para absorver a população migrante e uma concentração da pobreza nos espaços urbanos decorrente dos problemas já históricos de desigualdade e falta de infraestruturas urbanas e acesso a consumo coletivo, transportes e serviços como educação e saúde. Assim,

[...] no curso dos últimos anos, o espaço urbano nordestino, sobretudo as cidades médias, passou por transformações em face da implantação de novos serviços, principalmente os logísticos, de informação, de comunicação, de transportes, de educação e de turismo. Tais cidades apareceram, então, como alternativa de moradia, por oferecerem, ainda que em termos, melhores condições e qualidade de vida em relação às áreas metropolitanas. No transcorrer da década de 1980, essas cidades lograram maior expansão, gerando empregos, enquanto a recessão emergia nas áreas metropolitanas [...]. Em face do contexto apresentado, em relação às cidades médias, sente-se, claramente, que tais aglomerações estão fadadas a novos papéis no âmbito da rede urbana nordestina, havendo, portanto, a necessidade de estudá-las com maior profundidade (Pontes, 2012, p. 28).

As cidades de Juazeiro do Norte e Petrolina serão analisadas neste estudo com base nas considerações teóricas e metodológicas levantadas até agora. Ambas as cidades passaram por transformações socioespaciais importantes nas últimas três décadas, com conseqüências profundas em suas estruturas urbanas.



Redefinição da centralidade e reestruturação do espaço urbano em Juazeiro do Norte/CE e Petrolina/PE

As interações e relações espaciais propiciadas pela globalização capitalista contemporânea fomentaram mudanças urbanas por meio da “compressão espaço-tempo” (Harvey, 2020). Essas interações e relações qualificam as novas formas urbanas e redefinem as lógicas de produção dos espaços urbanos das cidades médias. Quando lançamos um olhar para Juazeiro do Norte e Petrolina, encontramos elementos importantes para fomentar a discussão que envolve as relações entre universalidade, particularidade e especificidade do ponto de vista do método e da urbanização enquanto um fenômeno mundial.

Antes de prosseguir, faz-se necessário contextualizar as duas cidades aqui estudadas para melhor compreender a geografia histórica da urbanização. As duas cidades são as mais importantes em termos econômicos das regiões em que se encontram, sendo, portanto, importantes nós da rede urbana nordestina de acordo com o estudo das Regiões de Influência das Cidades (IBGE, 2020), bem como de acordo com os dados selecionados e expostos na Tabela 1. As Figuras 1 e 2 localizam a distribuição espacial no território das cidades médias de acordo com o estudo do Ipea (2021), bem como com a localização de Juazeiro do Norte e Petrolina no contexto do crescimento e dos fluxos demográficos nos últimos dez anos.

As duas cidades se destacam nos Arranjos Populacionais produzidos pelo IBGE (2022). Juazeiro do Norte é a principal cidade da Região Metropolitana do Cariri (RMC) e da Região de Planejamento do Cariri. Tem uma população municipal de 286.120 habitantes e uma taxa de urbanização de 96,1%; concentra 63,40% do PIB do arranjo populacional que envolve as cidades de Crato e Barbalha, que juntas formam o triângulo Crajubar (Ipece, 2021) e 35,22% da Região de Planejamento do Cariri, composta por 29 municípios. A população urbana, em 2010, era de 240.128, e a rural, de 9.811 (Banco do Nordeste, 2019; IBGE, 2022; Ipece, 2021, 2022), restando a divulgação dos dados mais recentes do último censo.

Já Petrolina, na Região de Desenvolvimento do Sertão do São Francisco, concentra 77,05% do PIB (Condepe/Fidem, 2020). É a



principal cidade da Ride Petrolina/Juazeiro e apresenta os melhores índices e indicadores socioeconômicos. Tem uma população de 386.786 habitantes no município, com uma taxa de urbanização de 74,6%. A cidade está entre as que tiveram maior variação populacional absoluta positiva, segundo a divulgação do IBGE dos primeiros resultados do censo de 2022. Os dados de população urbana e rural, segundo o recenseamento de 2010 foram de 219.215 (urbanos) e 74.747 (rurais), e os dados do censo de 2022 certamente revelarão um maior número de urbanos.

Tabela 1 – Juazeiro do Norte e Petrolina – informações econômicas, demográficas e sociais

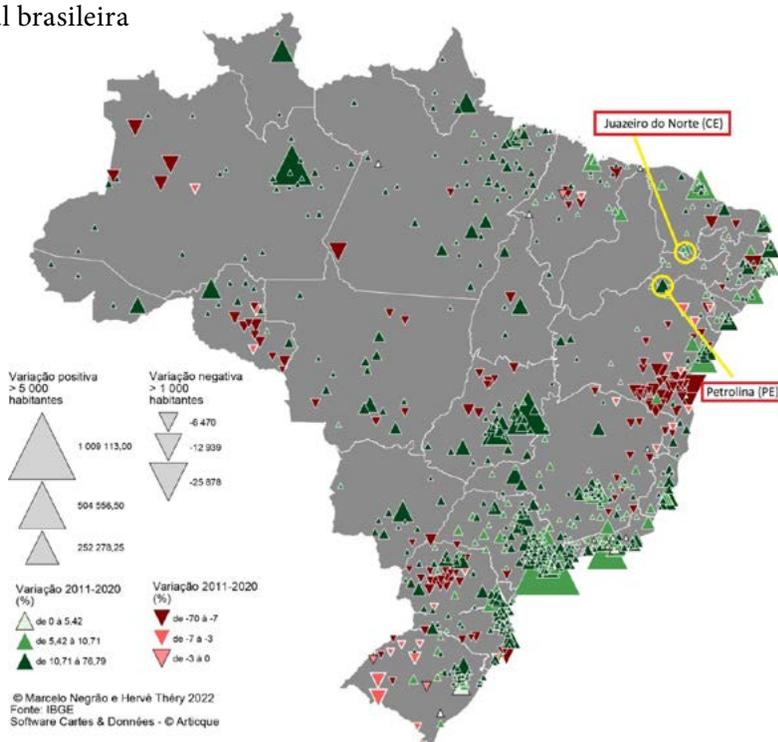
	Juazeiro do Norte (CE)	Petrolina (PE)
Hierarquia Urbana (2018)	Capital Regional B (2B) – Município integrante do Arranjo Populacional de Juazeiro do Norte/CE	Capital Regional C (2C) – Município integrante do Arranjo Populacional de Petrolina/PE – Juazeiro/BA
Região de Influência (2018)	Arranjo Populacional de Fortaleza/CE – Metrôpole (1C)	Arranjo Populacional do Recife/PE – Metrôpole (1C)
População (2010)	249.939	293.962
População (2022)	286.120	386.786
Densidade demográfica	1.004,45 hab/km ²	64,44 hab/km ²
Área da unidade territorial [2022]	258,788 km ²	4.561,870 km ²
PIB municipal (2020)	4.794.444,24 (x 1.000)	4.389.629,43 (x 1.000)
PIB per capita (2020)	17.354,57	19.416,68
IDHM	0,694	0,697
Percentual da renda apropriada pelos 20% mais pobres	3,7%	2,8%
Percentual da renda apropriada pelos 20% mais ricos	58,3%	66,1%



	Juazeiro do Norte (CE)	Petrolina (PE)
Salário médio mensal dos trabalhadores formais [2020]	1,7	2,0
Pessoal ocupado [2020]	54.531	70.500
População ocupada [2020]	19,7%	19,9%
Percentual da população com rendimento nominal mensal per capita de até 1/2 salário mínimo [2010]	42,4%	39,8%

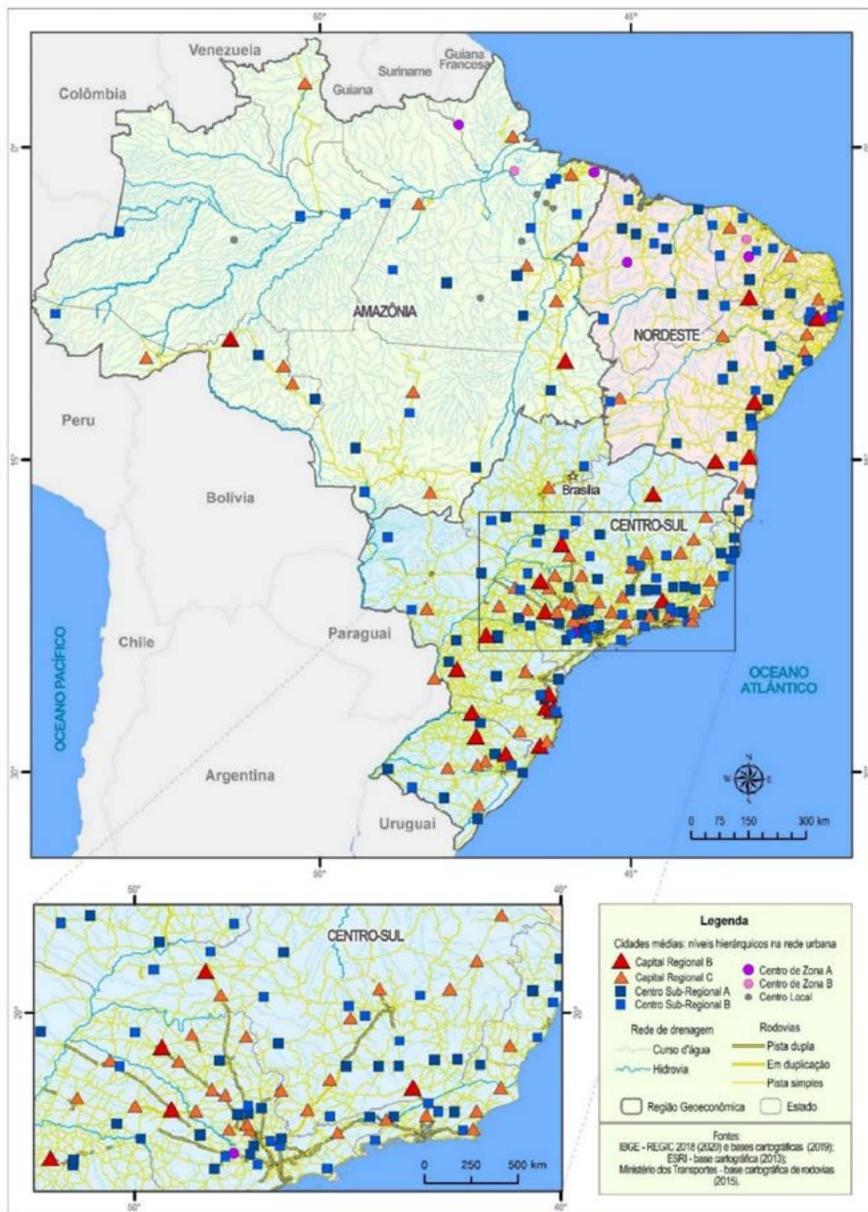
Fonte: IBGE, Censo Demográfico (2010); IBGE Cidades (2022), REGIC/IBGE (2020). Elaboração: PNUD, Atlas do Desenvolvimento Humano 2013. Nota*: Indivíduos com renda domiciliar per capita igual ou inferior a R\$ 255,00 mensais, em reais, de agosto de 2010, equivalente a 1/2 salário mínimo nessa data.

Figura 1 – Brasil – Juazeiro do Norte e Petrolina na formação socioespacial brasileira



Fonte: Negrão e Théry (2022).

Figura 2 – Brasil – Cidades médias brasileiras segundo classificação do Ipea, com base nas regiões geoeconômicas de Pedro Geiger e na hierarquia urbana do Regic 2018, do IBGE



Fonte: IPEA (2021, p. 49).

Conforme estudo do Ipea sobre as cidades médias brasileiras, publicado recentemente, as duas cidades aqui estudadas, no contexto dos arranjos populacionais de que fazem parte, se destacam na estrutura urbana do sistema urbano nordestino.

O Nordeste apresenta elevada primazia e uma tipologia pouco estruturada. Esta situação é característica importante dessa estrutura urbana, que apresenta os indicadores sociais de renda, alfabetização e acesso aos serviços urbanos mais críticos de toda a rede urbana nacional. No entanto, vale destacar o dinamismo de alguns centros urbanos do interior do Nordeste, tais como o arranjo populacional de Petrolina, Pernambuco/Juazeiro, na Bahia, na fruticultura irrigada, o arranjo populacional de Juazeiro do Norte, Ceará, e os arranjos populacionais de Floriano, Piauí, e Imperatriz, Maranhão (Ipea, 2022, p. 26).

As duas cidades se destacam na oferta de bens, serviços, atividades industriais, muito condicionados pelas articulações regionais das concentrações urbanas e arranjos populacionais que fazem parte. Assim, os fluxos diários pendulares das cidades e municípios que fazem parte dos arranjos populacionais em que elas estão inseridas influenciam sobremaneira a dinâmica econômica e urbana. De todo modo, é bastante claro que as concentrações urbanas que as duas cidades comandam caracterizam-se por serem produto do “desenvolvimento geográfico desigual” (Harvey, 2004; Smith, 2020) à escala urbano-regional.

Processo histórico-geográfico de produção do espaço urbano e a constituição do padrão centro-periferia

Foi somente após as décadas de 1950-1960 que Juazeiro do Norte e Petrolina passaram a assumir o comando dos processos econômicos, políticos e sociais nas regiões em que estão inseridas. Juazeiro do Norte suplantou a influência econômica, política e cultural da cidade do Crato, apesar de sua população ser superior desde pelo menos a primeira metade do século XX. É importante destacar que no início do século passado,



“Joaseiro era o maior reduto político do Nordeste” (Della Cava, 1985, p. 255); Petrolina, por sua vez, suplantou Juazeiro da Bahia, que fora a principal cidade do vale do submédio São Francisco, somente nas décadas de 1970-1980, em termos demográficos, econômicos e políticos (Azevedo, 1950; Chilcote, 1991; Domingues, 1989; Muniz Filho, 2021).

É nesse mesmo período que se nota certa hegemonia de algumas famílias tradicionais na política local e regional, o que contribuiu sobremaneira para que os fluxos de capitais destinados à reprodução do capital fossem direcionados. A família Bezerra, em Juazeiro do Norte, e os Coelhos, em Petrolina, como representantes da “classe dominante”, desempenharam papéis significativos na transformação destas duas cidades em focos de investimentos públicos e privados³. É bastante significativa a quantidade de fixos geográficos que recebem o nome destas famílias: mercados públicos, ruas, escolas, aeroportos etc. O peso destas famílias também está associado ao papel do Estado – até hoje, os Bezerra e os Coelho mantêm representantes em cargos públicos eleitos nas várias esferas da política brasileira – e às diversificações do capital privado de propriedade destas famílias, já presentes na cena política local, regional e nacional há tempos. Desse modo, meu argumento é que,

ao articular escalas geográficas que incidiram nos destinos espaciais das urbes, bem como das classes sociais, esses agentes reproduziram o seu poder político e econômico [...] Pode-se mesmo dizer que a divisão social e a divisão funcional do espaço urbano [...] juntamente com a desigualdade socioespacial, que caracterizou a estruturação centro-periferia de boa parte das cidades brasileiras [...] foram influenciadas pelas elites locais e pelo controle dos meios de produção que condicionam a produção do espaço (Pereira, 2020, p. 108).

3 O papel da família Bezerra é alvo de Lemenhe (1996), enquanto a família Coelho é bem analisada por Chilcote (1991). Ênfase, também, que a história urbana das duas cidades aqui em tela não se resume ao papel destas famílias; porém, desde os anos 1950, aproximadamente, eles passaram a canalizar e representar, paulatinamente, a hegemonia da classe dominante nas respectivas cidades.



Considero, portanto, importante reconhecer o papel da dimensão política na produção dos espaços urbanos das cidades médias, bem como de seus posicionamentos e articulações na rede urbana. Assim, concordo com Sposito (2014), que, ao mencionar Mossoró (RN) e Campina Grande (PB), destaca as movimentações e articulações entre poder político e econômico na formação do sentido, dos discursos e do controle espacial destas cidades.

Nesse sentido, ao considerar Juazeiro do Norte e Petrolina como cidades médias, dialogo, portanto, com a perspectiva de Corrêa (2007), que argumenta:

Admite-se que a cidade média apresente interações espaciais intensas, complexas, multidirecionais e marcadas pela multiescalaridade. Mais do que isso, essas interações espaciais são, em grande parte, controladas pela elite da cidade. Por meio dela, a cidade média conecta-se à rede global de cidades e interações, ainda que outras interações sejam controladas por grupos externos (Corrêa, 2007, p. 30).

As consequências foram muitas para os espaços urbanos de Juazeiro do Norte e Petrolina. É importante frisar, além disso, o papel de milhares de pessoas que migraram para as duas cidades por razões distintas, bem como dos proprietários fundiários nos direcionamentos da expansão urbana. No que diz respeito à cidade cearense, as migrações associadas à figura de Padre Cícero e seu poder religioso e político, exercidas fortemente até a sua morte em 1934, ajudaram a definir certa imaginação geográfica em relação a esta cidade. Isso está ligado, também, à situação geográfica favorável no sul do Ceará, no Vale do Cariri, que atraiu levas e levas de migrantes desde o final do século XIX ligadas às condições favoráveis para a agricultura, os quais fugiram da “seca em escala planetária”⁴, manifestada no Nordeste brasileiro no último quartel do século XIX. Atualmente, as romarias em devoção ao Padre Cícero levam à cidade aproximadamente dois milhões de pessoas anualmente,

4 A expressão é de Mike Davis em *Holocaustos coloniais* (Davis, 2022, p. 11), que também faz referência ao Cariri como um oásis (p. 80), relembrando a caracterização imputada por Petrone (1955).



segundo estimativas da Igreja Católica, e foram essas pessoas que constituíram a grande massa de mão de obra responsável por produzir a cidade e torná-la um importante centro industrial, comercial e religioso (Pereira, 2014).

Em relação a Petrolina, o intenso fluxo migratório foi mais tardio e emergiu como uma consequência da ação do Estado na produção de infraestruturas, como estradas, energia elétrica e, notadamente, os perímetros irrigados (Andrade, 1982; Domingues, 1989; Cruz, 2013; Muniz Filho, 2021). A importância do Rio São Francisco foi, nesse sentido, notável, pois assumiu centralidade no que tange ao direcionamento de várias políticas estatais e representações culturais na região. Paulatinamente, migrantes desembarcaram em Petrolina em busca de oportunidades de emprego, associados sobretudo à produção agrícola que, mais tarde, se tornaria a “cidade do agronegócio” (Pequeno; Elias, 2020) que é hoje. Esses sujeitos vieram a constituir a classe trabalhadora que fomentou a expansão urbana e a produção da periferia da cidade.

A escala da urbanização destas duas cidades foi, assim, bastante transformada, e o processo urbano atingiu dimensões significativas com o rápido crescimento econômico, demográfico e de infraestruturas, mormente precárias. Outrossim, marcadas por contradições próprias do modo de produção capitalista e da formação socioespacial brasileira, essas cidades viram uma acelerada expansão urbana que teve a produção de periferias pobres como marca do processo urbano na paisagem e na divisão social do espaço, constituindo como cidades segregadas (Domingues, 1989; Pereira, 2014, 2020) e marcadas pelas desigualdades socioespaciais.

Ainda que a cidade seja vista como um palimpsesto, com várias camadas e processos complexos que envolvem uma grande quantidade de agentes, escalas e formas, irei considerar aqui somente os aspectos atinentes à transformação da relação centro-periferia nas duas cidades, ciente de que, ainda assim, trata-se de uma aproximação parcial que busca, outrossim, alcançar ou se aproximar da totalidade em movimento.

Uma dos modos de se compreender as transformações dos espaços urbanos é a maneira como se dá a relação centro-periferia, fundamentalmente dialética e contraditória. Destarte, é preciso ter ciência de que



“a questão da centralidade não é das mais fáceis” (Lefebvre, 2008b, p. 124), apesar de ser um tema tradicional nas pesquisas urbanas. Assim, pensar na relação entre centro, centralidade e periferia é levar em consideração como ponto de partida fundamental a relação sociedade e espaço que se transforma alicerçada nas transformações econômicas, sociais, políticas e culturais, como bem nos ensinaram Lefebvre (2000, 2008a, 2008b) e Santos (1977, 2008).

Com base nisso, assumo aqui a conceituação de urbanização elaborada por Harvey (2020, p. 156), que argumenta que ela deve “ser concebida como um processo social espacialmente fundamentado em que uma ampla gama de diferentes atores com objetivos e agendas um tanto diversos interage por meio de uma configuração particular de práticas espaciais entrelaçadas”. Assim, é necessário, também, compreender que “a urbanização exige mais que uma análise dos fluxos de capital ou das correntes migratórias”, ou seja”, o processo urbano diz respeito em igual medida a movimentos, encontros, conflitos e confrontos políticos” (Harvey, 2020, p. 123).

Assumo as definições de Sposito (2013, p. 76), para quem o centro da cidade e os subcentros são produtos do processo de produção do espaço urbano a partir do somatório “de iniciativas de comerciantes, prestadores de serviços, pequenos empreendedores e proprietários de imóveis ou terrenos que, no decorrer do tempo, fizeram escolhas locais e contribuíram para a recomposição da centralidade urbana, de modo paulatino e gradual, em interregnos de dezena(s) de anos”.

Em Juazeiro do Norte e em Petrolina pode-se observar que muitas destas dinâmicas passaram a modificar a lógica de estruturação do espaço urbano desde pelo menos a década de 1990. Foram inúmeros investimentos públicos e privados que fomentaram uma expansão urbana associada aos desígnios da globalização contemporânea. Isso trouxe consequências para a estrutura urbana, tornando visível o papel do espaço como “produto-produtor” da sociedade, como conceitua Lefebvre (2000).

A relação centro-periferia nos espaços urbanos de Juazeiro do Norte e Petrolina se constituiu no sentido mais clássico. O centro se confundia basicamente com a área do núcleo de povoamento. A elite



local, a burguesia, em termos de habitação, ocupava o centro da cidade, dada a característica de poder econômico, político e simbólico. As residências dessa classe serão consideradas, muitas vezes, como patrimônio histórico destas cidades. O centro constituía-se como o lugar do poder político (a prefeitura), da Igreja (que no caso das duas cidades teve um destacado papel da produção da cidade no que diz respeito à mobilização de obras, oferta de educação, saúde e práticas espaciais relativas aos calendários eclesiásticos, ou seja, eventos religiosos e, além disso, por ser, também, um importante proprietário fundiário) e do encontro, muito simbolizado pelas praças centrais. O centro era o lugar da trama da vida social. O comércio também precisa ser enfatizado, dada sua característica associada à troca, aos fluxos, ao encontro propiciado pelas feiras, os mercados e o próprio comércio lojista. As centralidades política, econômica e simbólico-religiosas se sobrepunham em uma mesma área, o centro da cidade.

A diferença espacial e morfológica entre centro e periferia nas duas cidades não era tão nítida, dada a proximidade espacial do que era o centro. Ainda assim, nas áreas mais afastadas viviam os habitantes menos abastados, com menores condições de renda, apesar de participarem do cotidiano urbano. A periferia já era o espaço da classe trabalhadora e dos pobres. A desigualdade social assumiu, paulatinamente, uma expressão fortemente espacial na medida em que as cidades foram se expandindo e os pobres foram sendo afastados para áreas cada vez mais distantes dos centros. Usando as expressões de Secchi (2018), pode-se dizer que “a cidade dos ricos” começou a se desvincular da “cidade dos pobres”.

Consideramos as desigualdades socioespaciais como a expressão de “formas e conteúdos da apropriação e da propriedade, da mercadoria terra e das edificações, da cidade mercadoria” e, além disso, “da exploração e da espoliação da força de trabalho, da acumulação desigual no espaço, da presença e da aparentemente paradoxal ausência do Estado capitalista urbano” (Rodrigues, 2007, p. 74). Essas características se expressam estatisticamente, conforme na Tabela 1, nas questões que envolvem a apropriação da renda e dos salários, os quais têm expressões espaciais importantes em ambas as cidades.



Foi nas três primeiras décadas do século XX que se deu, de modo mais claro, a produção de uma periferia marcadamente pobre, na medida em que Juazeiro do Norte e Petrolina receberam investimentos que contribuíram para uma expansão da mancha urbana mais acelerada. Aqui se destaca a estação ferroviária que em ambas as cidades foi inaugurada na década de 1920, e passou a constituir uma espécie de fronteira urbana ajudando a definir o que eram a cidade (centro) e a periferia.

Segundo Domingues (1989), a década de 1920 foi importante, pois se observou um deslocamento da centralidade econômica comercial em Petrolina da beira do rio São Francisco, para ocupar as áreas nas proximidades de onde hoje é a Catedral. O centro da cidade, em termos comerciais e econômicos, de fluxos de transportes e de poder simbólico, é, hoje, o espaço que compreende tanto a beira do rio quanto essa área de expansão que, ao longo do século XX, foi se consolidando como nó de articulação do espaço urbano.

Ao se referir à expansão da mancha urbana de Petrolina, Domingues (1989, p. 199) escreveu que “a renovação que vem ocorrendo a partir dos anos sessenta faz-se no sentido centro-periferia”, constatando as transformações urbanas e comerciais que começavam a ganhar mais envergadura. A partir da década de 1970 houve uma intensificação da expansão urbana, impactada pela industrialização e pelos perímetros irrigados, reverberando, também na dinâmica comercial da cidade e na produção habitacional, que revelou “um alto nível de diferenciação contido na sua forma [urbana]” (Domingues, 1989, p. 195).

Processo semelhante ocorreu em Juazeiro do Norte, que se expandiu significativamente, apresentando uma diferenciação socioespacial mais marcante capaz de indicar uma divisão mais clara entre o centro e a periferia a partir da década de 1920, dado o expressivo crescimento demográfico e da pobreza. Isso se tornará nítido nos relatos de Paulo de Moraes Barros, em 1923, e Lourenço Filho, em 1926, os quais descreveram a “meca nordestina”, destacando a diferença e a desigualdade entre o centro e a periferia. Aroldo de Azevedo (1950, p. 97 – grifos meus) em viagem pelo Nordeste destacou que “A sombra



do famoso Padre Cícero ainda ‘vive’ na última destas cidades⁵, onde o **número de mendigos chega a ser alarmante** e onde a cutelaria sertaneja parece ter o seu maior centro”. As atividades comerciais paulatinamente foram se localizando ao redor do que hoje é a Praça Padre Cícero e as ruas adjacentes, consolidando a área como o centro da cidade (Pereira, 2014).

A estrutura urbana centro-periférica, nesse sentido, foi produzida e reproduzida até o final do século XX, com relativa estabilidade e de forma muito nítida na morfologia urbana. A periferia se consolidou como área mais pobre, objeto de moradia por parte dos desfavorecidos, alvo de ocupações de terras e de loteamentos destinados à classe trabalhadora, ao passo que o centro das duas cidades foi se tornando, cada vez mais, uma área comercial, de reforço do papel simbólico-religioso e político. É somente a partir do final do século passado que começa uma mudança no padrão de estruturação urbana que irá reestruturar o espaço urbano de ambas as cidades.

Reestruturação do espaço urbano e nova lógica centro-periférica

É fundamental levar com consideração quatro aspectos que acarretaram mudanças nas lógicas de produção do espaço urbano e interferiram diretamente (ainda que diferencialmente) nas relações entre centro, centralidade e periferia. São eles:

- 1) As **novas localizações dos equipamentos comerciais e de serviços** concentrados levam a mudanças na estrutura e no papel do centro principal ou tradicional, o que provoca uma redefinição do centro, da periferia e da relação centro-periferia.
- 2) A rapidez das **transformações econômicas** que marcam a passagem do sistema produtivo fordista para formas de produção flexíveis impõe

5 Ele se referia a Crato e Juazeiro do Norte como “cidades gêmeas”, mesma designação dada por Azevedo a Juazeiro e Petrolina.



mudanças na estrutura interna das cidades e nas relações entre as cidades de uma mesma rede.

3) A redefinição da centralidade urbana não é uma dinâmica nova, porém adquire **novas dimensões** e se consideramos o impacto das transformações atuais, não somente nas metrópoles e grandes cidades, mas também nas cidades de média importância.

4) **O uso do automóvel e o aumento da importância do lazer e do tempo destinado ao consumo** reorganizam o cotidiano das pessoas e a lógica de localização dos equipamentos comerciais e de serviços (Sposito, 2010, p. 199, grifos nossos).

Esses quatro aspectos sinalizam para a transformação das estruturas urbanas das cidades médias. Isso acarreta a produção de uma nova divisão social do espaço, em que se tornam presentes na paisagem geográfica novas formas residenciais, mudanças de conteúdos nas periferias urbanas, redefinições da dinâmica do centro da cidade e desigualdades socioespaciais que se reproduzem em razão de problemas estruturais já existentes nas cidades brasileiras, como o acesso à terra urbana, por exemplo. Segregação e fragmentação socioespaciais, assim, se manifestam em ambas as cidades, apesar de assumirem configurações distintas.

No caso de Juazeiro do Norte, cidade que eu pesquisei com mais detalhe (Pereira, 2014), a lógica centro-periférica começou a mudar com a inauguração de um grande mercado público em um bairro, à época, periférico. O Mercado do Pirajá, no bairro Pirajá, foi inaugurado pela prefeitura municipal no final dos anos 1980, e paulatinamente passou a exercer uma força polarizadora que atraiu diversos comércios de pequeno porte até produzir o primeiro subcentro da cidade. Hoje essa área está plenamente integrada à dinâmica urbana da cidade no sentido de estar ligada ao centro a partir de espaços comerciais que se distribuem ao longo de uma importante avenida. Em 1997, com a construção do Cariri Shopping, adquirido e reformado pela Tenco Shopping Centers em 2012, novos vetores de expansão comercial e imobiliária surgiram, complexificando ainda mais a lógica da produção da cidade em um sentido cada vez mais afeito à multi(poli)centralidade (Pereira, 2014).



Nessa mesma época, têm início as novas lógicas de localização dos espaços residenciais, com loteamentos produzidos em descontinuidade com o tecido urbano. Esses loteamentos, que com o passar dos anos foram sendo absorvidos pelo tecido urbano em expansão, foram destinados às classes mais abastadas, revelando, assim, o início de um padrão de autossegregação que veio a se firmar nos anos 1990 e nas primeiras décadas do século XXI. O bairro Lagoa Seca, à época um desses loteamentos, “representou” uma nova forma de morar pelo incremento de novos conteúdos na periferia da cidade. Pereira (2014, p. 112) destacou a partir de Ceará (1980, p. 90) que “esse bairro constitui um núcleo à parte, na cidade, estando desvinculado da malha urbana [com] a presença de mansões, casas de luxo, com todo conforto, isoladas umas das outras e praticamente voltadas para o seu interior (muros altos)”. Os “enclaves fortificados”, conforme Caldeira (197), passaram a se tornar cada vez mais comuns nas duas cidades.

Em Petrolina ainda não há um estudo que foque a geografia histórica do comércio da cidade e suas transformações de modo detalhado. As melhores fontes são os mapas disponíveis no Plano Diretor Municipal de Petrolina, de 1982, e as pesquisas de Domingues (1989) e Muniz Filho (2021), que fornecem informações relevantes, porém com ênfase ao período contemporâneo. Ainda assim, a partir destes trabalhos, é possível observar que o comércio em Petrolina não teve um papel tão destacado (pelo menos até onde se sabe) na redefinição da centralidade urbana. Nos mapas do Plano Diretor Municipal de Petrolina, de 1982, o comércio estava concentrado no espaço urbano que hoje fica próximo à zona central, tendo a feira da Cohab Massangano se destacado como o espaço comercial mais distante do centro. Essa área da cidade, cortada por uma rodovia federal (BR 407), hoje já é consolidada do ponto de vista da atividade comercial e residencial. Existiam, também, alguns equipamentos comerciais em alguns bairros próximos ao centro, mas em pequena quantidade. Em sua tese de doutorado, Muniz Filho (2021) revela:

Em Petrolina, a distribuição do comércio e dos serviços segue um padrão de concentração circular, acompanhando principalmente as grandes



rodovias federais que cortam a cidade (BRs 407 e 122) e as vias de circulação interna (sobretudo, as avenidas Monsenhor Ângelo Sampaio, Sete de Setembro e da Integração), com maior concentração dos estabelecimentos, próximos à zona central e ao miolo da cidade (Muniz Filho, 2021, p. 158).

Em relação à dinâmica dos espaços residenciais, conforme pesquisa de Cruz (2013), os novos espaços de moradia periféricos e destinados às classes mais abastadas começaram a ser lançados nos anos 1980 e ampliaram-se desde então. Os lançamentos de novos produtos imobiliários para os ricos visando uma autossegregação é, hoje, uma realidade das duas cidades aqui estudadas.

Porém, ainda assim, há uma diferença marcante nas lógicas de localização dos espaços residenciais. Em Juazeiro do Norte, tanto os espaços residenciais fechados horizontais quanto os verticais (verticalização) encontram-se na zona sul da cidade, notadamente no bairro Lagoa Seca e adjacências. Encontram-se nesta área apartamentos que chegam a atingir preço de 2 milhões de reais, destinados, notoriamente, aos ricos. O centro da cidade, nesse sentido, foi transformado em um espaço mais comercial e financeiro que residencial, apesar de existirem algumas residências. Uma grande parte dos casarões das elites econômicas e políticas locais foi transformada em estacionamentos, dado o fluxo incessante de transportes e o papel de nó viário que o centro exerce para toda a cidade e até mesmo para a região do Cariri. No bairro Lagoa Seca nota-se, atualmente, a concentração de produtos imobiliários e a formação de uma nova área de centralidade, com bares, restaurantes e demais espaços comerciais mais segmentados socioeconomicamente.

Em Petrolina, por outro lado, a verticalização e os espaços residenciais fechados situam-se muito mais no centro da cidade e em suas adjacências, o que fica nítido em razão do papel do Rio São Francisco. O valor paisagístico e o potencial em termos de lazer e apropriação do espaço pelas diversas classes sociais são incorporados nos produtos imobiliários situados nessa área que, por isso mesma, é de difícil acesso do ponto de vista da moradia para as classes de menor poder aquisitivo. Uma lógica de autossegregação dos ricos em espaços mais distantes do



centro, nas periferias leste e oeste, vem sendo produzida desde os anos 1990, o que dá a Petrolina um caráter muito particular no que diz respeito aos espaços de moradia e à sobreposição da autosegregação dos ricos (CRUZ, 2013). Talvez o símbolo dessa nova lógica em Petrolina seja o Condomínio Terras Alphaville, empreendimento da Alphaville Urbanismo S.A, o que revela lógicas multiescalares na produção do espaço urbano e, especificamente, dos espaços residenciais. Assim, desse ponto de vista, as duas cidades tiveram transformações dos conteúdos socioespaciais do centro e da periferia, tornando o espaço urbano mais complexo.

A “cidade dos ricos”, nesse contexto de reestruturação do espaço urbano, já não exprime as mesmas formas e conteúdos que foram produzidos ao longo do século XX. Tanto Juazeiro do Norte como Petrolina expressam em seu tecido urbano espaços exclusivos ou de acesso seletivo, seja em relação ao poder econômico, político ou mesmo simbólico, os quais buscam reproduzir em seus interiores características da cidade. Assim, os condomínios fechados, os *shopping centers*, espaços de lazer destinados às elites etc., ganham forma na paisagem urbana atestando as conexões destas cidades às determinações do modo de produção capitalista na contemporaneidade e sinalizando para uma fragmentação socioespacial em curso que vai redefinindo os usos do espaço e do tempo na cidade e no cotidiano. Isso nos lembra as palavras de Harvey (2013, p. 47), para quem “as cidades contemporâneas estão mais segregadas, fragmentadas e fracturadas pela riqueza e poder do que jamais estiveram”.

Apesar disso, essas duas cidades médias respondem de modo distinto aos ditames da globalização capitalista contemporânea, inserindo-se na lógica da acumulação do capital a partir das suas particularidades. A reestruturação dos espaços urbanos reflete, deste modo, a articulação entre múltiplas escalas que, apesar da tendência mais geral de homogeneização dos espaços, se ancora nas diferenças, particularidades e singularidades dos lugares e, no caso aqui analisado, das cidades.



Considerações Finais

Se “cada lugar é, à sua maneira, o mundo”, conforme certa vez afirmou Milton Santos (1996, p. 252), podemos afirmar que a globalização se manifesta em Petrolina e em Juazeiro do Norte mediante a produção desigual do espaço associado às características destes lugares, que são prenes de contradições, ao mesmo tempo que se articulam aos processos típicos das novas configurações espaço-temporais contemporâneas no Brasil e no mundo.

Nesse ínterim, a lógica centro-periferia se redefine de maneira a fomentar práticas espaciais que reproduzem as desigualdades socioeconômicas e potencializam a tensão que envolve a produção do espaço urbano. As contradições socioespaciais refletem, portanto, a maneira pela qual estas cidades estão integradas ao processo de reestruturação do capitalismo, sendo ponto importante a geografia histórica particular de cada uma delas.

Assim, mesmo estas duas cidades apresentando fixos e fluxos que mobilizam as dinâmicas atinentes à globalização, tais como a expansão urbana descontínua, as formas comerciais modernas e os novos espaços habitacionais, elas apresentam particularidades que as distinguem. Portanto, a reestruturação do espaço urbano em Juazeiro do Norte e Petrolina está associada à forma como os agentes sociais, econômicos e políticos de cada uma destas cidades se articulam em múltiplas escalas e fomentam a produção e reprodução do capital e do espaço em múltiplas escalas e dimensões, fazendo delas espaços cada vez mais luminosos, como diria Milton Santos, no que diz respeito ao modo de produção vigente e à acumulação do capital.

REFERÊNCIAS

ANDRADE, Manoel Correia. **Tradição e mudança**: a organização do espaço rural e urbano na área de irrigação do submédio São Francisco. Rio de Janeiro: Zahar, 1982.

AZEVEDO, Aroldo. Juazeiro e Petrolina, cidades gêmeas. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo**, São Paulo, p. 145-158, 1950.



BELLET SANFELIU, Carmén; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (ed.). **Las ciudades medias o intermedias en un mundo globalizado**. Lleída: Servei de Publicacions de la Universitat de Lleída, 2009. p. 21-40.

CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. Enclaves Fortificados: a nova segregação urbana. **Novos Estudos**, Cebrap, n. 47, 1997.

CHILCOTE, Ronald. **Transição capitalista e a classe dominante no Nordeste**. São Paulo: Hucitec, 1991.

CRUZ, Patrícia Fernanda de Souza. **Reestruturação urbana em Petrolina (PE): um olhar a partir da implantação dos Novos produtos imobiliários**. 2013. 170p. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2013.

CORRÊA, Roberto Lobato. Construindo o conceito de cidade média. *In*: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (org.). **Cidades médias: espaços em transição**. São Paulo: Expressão Popular, 2007. p. 23-33.

DAVIS, Mike. **Holocaustos coloniais**. São Paulo: Veneta, 2022.

DELLA CAVA, Ralph. **Milagre em Joazeiro**. 2. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985.

DOMINGUES, Rita de Cássia Alcântara. **Petrolina: crescimento urbano e intervenção do Estado**. Recife, 1989. Dissertação (Mestrado) – Departamento de Ciências Geográficas, Universidade Federal de Pernambuco, 1989.

GHORRA-GOBIN, Cynthia; THÉRY, Hervé. O sistema de cidades, a fundação da organização territorial? Análise comparativa do Brasil e os Estados Unidos. **Revista da Anpege**, v. 6, p. 3-16, 2010.

HARVEY, David. **Os sentidos do mundo**. São Paulo: Boitempo, 2020.

HARVEY, David. Utopias dialéticas. *In*. AICE – Associação Internacional das Cidades Educadoras. **Educação e vida urbana: 20 anos de Cidades Educadoras**. Lisboa: Gráfica Almondina (Torres Novas, Portugal), 2013. p. 43-39.

LEFEBVRE, Henri. La noción de totalidad en las ciencias sociales. **Telos**, Maracaibo, v. 13, n. 1, p. 105-124, enero-abr. 2011.

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

LEFEBVRE, Henri. **Espaço e política**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008b.

LEFEBVRE, Henri. **La production de l'espace**. 4. ed. Paris: Anthropos, 2000.

LEFEBVRE, Henri. Quand la ville se perd dans une métamorphose planétaire. **Le Monde Diplomatique**, n. 422, p. 16-17, 1989.

LEMENHE, Maria Auxiliadora. **Família, tradição e poder: o (caso) dos coronéis**. São Paulo: Annablume, 1996.



MONTE-MÓR, Roberto Luís. O que urbano no mundo contemporâneo? **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, Curitiba, n. 111, p. 9-18, 2006.

MUNIZ FILHO, Antônio. **Desigualdade e diferenciação socioespacial em cidades médias do sertão do São Francisco**: Juazeiro (BA) e Petrolina (PE) – formação socioespacial e meio técnico-científico-informacional. 2021. 195 p. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal de Alagoas, Maceió, 2021.

NEGRÃO, Marcelo Pires Negrão; THÉRY, Hervé. Dinamismo e desigualdades brasileiras: população (2021) e valor adicionado (2019). **Confins [online]**, 54 | 2022, posto online no dia 4 abril 2022, consultado o 29 abril 2023. URL: <http://journals.openedition.org/confins/44290>; DOI: <https://doi.org/10.4000/confins.44290>.

PEQUENO, Renato; ELIAS, Denise. Estruturação urbana e questão da moradia nas cidades do agronegócio. **GeoTextos**, v. l. 16, n. 1, p. 109-136, 2020.

PEREIRA, Cláudio Smalley Soares. **Centro, centralidade e cidade média**: o papel do comércio e serviços na reestruturação da cidade de Juazeiro do Norte/CE. 2014. 329 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2014.

PEREIRA, Cláudio Smalley Soares. **A nova condição urbana**: espaços comerciais e de consumo na reestruturação da cidade. Curitiba: Appris, 2020.

PETRONE, Pasquale. Contribuição ao estudo da Região do Cariri, Ceará. **Boletim Paulista de Geografia**, São Paulo, n. 19, p. 3-29, 1955.

PONTES, Beatriz Maria Soares. Contradições, mudanças e permanências nos espaços urbanos nordestinos. In: DIAS, Patrícia Chame; SANTOS, Janio. (org.). **Cidades médias e pequenas**: contradições, mudanças e permanências nos espaços urbanos. Salvador: SEI, 2012. p. 19-46.

RODRIGUES, Arlete Moysés. Desigualdades socioespaciais: a luta pelo direito à cidade. **Cidades**, Presidente Prudente, v. 1, n. 1. p. 73-88, 2007.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**. São Paulo: Edusp, 2008.

SANTOS, Milton. Sociedade e espaço: a formação social como teoria e como método. **Boletim Paulista de Geografia**, São Paulo: AGB, p. 81-99, 1977.

SILVEIRA, Maria Laura. Pensando o fenômeno urbano contemporâneo. In: DIAS, Patrícia Chame; BRANDÃO, Paulo Roberto Baqueiro (org.). **Cidades médias e pequenas**: dinâmicas espaciais, contradições e perspectivas na relação cidade-campo. 9. ed. Salvador: Publicações SEI, 2015. 99 v. p. 171-183.

SOJA, Edward W. **Geografias pós-modernas**: a reafirmação do espaço na teoria social crítica. Rio de Janeiro: Zahar, 1993 [1989].

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (org.). **Cidades médias**: espaços em transição. 1. ed. São Paulo: Expressão Popular, 2007.



SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Cidades médias: reestruturação das cidades e reestruturação urbana. *In*: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (org.). **Cidades médias**: espaços em transição. 1. ed. São Paulo: Expressão Popular, 2007b. 1 v. p. 233-253.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Multi(poli)centralidade urbana. *In*: SPOSITO, Eliseu Savério; SANT'ANNA NETO, João Lima (org.). **Uma geografia em movimento**. São Paulo: Expressão Popular, 2010. p. 199-228.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Oportunidades e desafios da pesquisa urbana comparada. *In*: FIRKOWSKI, Olga *et al.* (org.). **Estudos urbanos comparados**: oportunidades e desafios da pesquisa urbana comparada. 1. ed. San Miguel de Tucumán: Universidad Nacional de Tucumán, 2016. p. 25-60.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Segregação socioespacial e centralidade urbana. *In*: VASCONCELOS, Pedro Almeida; CORRÊA, Roberto Lobato; PINTAUDI, Silvana Maria. **A cidade contemporânea**: segregação socioespacial. São Paulo: Contexto, 2013. p. 61-93.

TOURINHO, Andréa de Oliveira. Centro e centralidade: uma questão recente. *In*: CARLOS, Ana Fani Alessandri; OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino. **Geografia das Metrópoles**. São Paulo: Contexto, 2006. p. 277-300.



Produção desigual de espaços turísticos

UM OLHAR SOBRE A ORLA DE MACEIÓ (AL)

Antonio Muniz Filho

Iniciando o percurso

O presente artigo tem como objetivo demonstrar como a atividade do turismo e todo o processo de promoção do lugar turístico tem a capacidade de ao mesmo tempo supervalorizar determinados locais e subvalorizar outros, ou seja, o turismo apresenta-se, em algumas situações, como indutor de desigualdades socioespaciais. Nesse sentido, o trabalho apresenta a realidade de uma cidade litorânea brasileira (Maceió-AL), em que o papel dos agentes promotores do turismo tem sido preponderante para a promoção de determinadas zonas da cidade como “paraíso do turismo” em detrimento de outras que se apresentam obscuras, resultando, conseqüentemente, em desigualdade socioespacial urbana.

Cruz (2002, p. 216) assevera que “o turista não tem a ver com os problemas das localidades que visita. Mas a atividade turística – no que se refere à responsabilidade do poder público – não deve constituir mais um fator de segregação socioespacial e de acentuamento das disparidades sociais”.



A localidade escolhida para análise foi a orla de Maceió (AL), no trecho entre a praia da Ponta Verde e a praia da Avenida. A escolha desses lugares ocorreu, entre outras razões, por serem espaços litorâneos da referida cidade, nos quais, apesar da atividade turística como fator predominante, os processos de divulgação/dinamização dos espaços apresentam resultados socioespaciais muito distintos. Portanto, há uma visível desigualdade no uso e apropriação desses lugares turísticos da cidade, e não se vislumbram políticas territoriais que intentem minimizar tal situação.

Portanto, a proposição deste artigo é demonstrar como o olhar do geógrafo, sobre um espaço turístico, pode desvelar outras imagens do lugar que vão muito além do *marketing* territorial (promovido pelos agentes produtores do espaço) ou da visão de encantamento com o lugar (típica do turista ou do *outsider*). De acordo com Almeida (2006, p. 111):

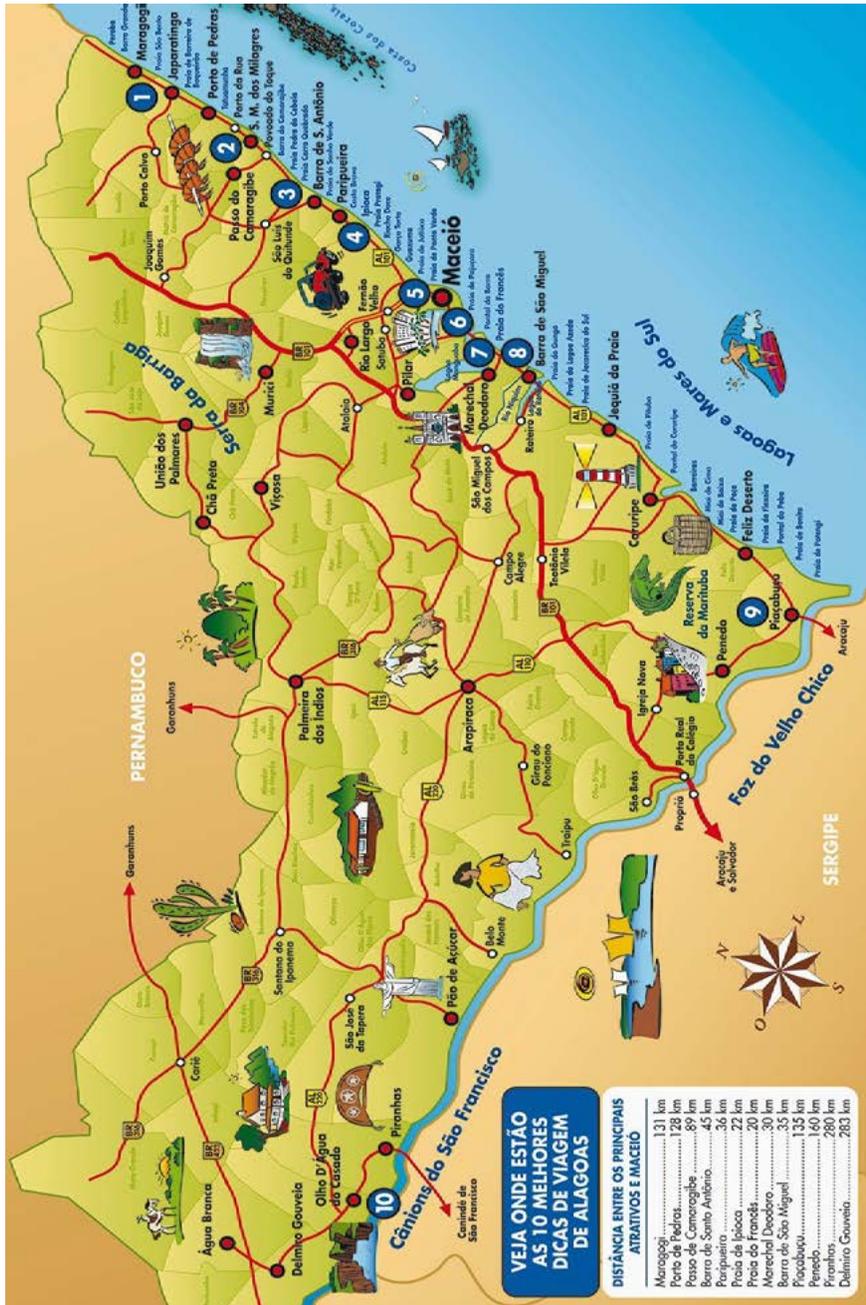
Para o turista, a alteridade ocupa um lugar central nas práticas turísticas e a procura de lugares para seu lazer, entretenimento e prazer feita para corresponder a todas as expectativas. Um lugar turístico adquire significado para o turista porque ele é outro, porque ele rompe com as qualidades de seu lugar de vida e, sobretudo, porque ele será aquele espaço que lhe acena como possibilidades de corresponder suas expectativas. O que o turista busca é uma alteridade.

Se a busca do turista é pelo lazer, prazer e entretenimento, em nada lhes interessará olhar para as mazelas ou desigualdades existentes no lugar de visitação. O que ele busca é o encantamento/deslumbramento presentes nas paisagens dos lugares visitados e vendidos como produtos turísticos. Conforme assinala Almeida (2006), o turismo além de ser feito de rito é também um imaginário do espaço.

O Estado de Alagoas (Figura 1) tem se configurado como um dos principais destinos turísticos do Nordeste brasileiro nas últimas décadas, principalmente, quando se trata de “turismo de sol e praia”, que de acordo com o Ministério do Turismo, “constitui-se das atividades turísticas relacionadas à recreação, entretenimento ou descanso em praias, em função da presença conjunta de água, sol e calor” (Brasil, 2008, p. 16).



Figura 1 – Mapa do Turismo em Alagoas



Fonte: Alagoas (SEDETUR, 2023).



Um dos principais atrativos do turismo em Alagoas é a belíssima paisagem apresentada pelas águas do mar. Isso ocorre porque, nesta porção territorial, as águas oceânicas e lagunares (durante o verão), devido à alta luminosidade, à pouca incidência de nuvens aliadas a outros fatores como a presença de corais e algas, apresentam uma tonalidade que varia entre o azul e o verde, promovendo um belo espetáculo visual. Tal fenômeno, logicamente, é amplamente aproveitado como atrativo e diferencial para a realização do turismo no estado.

No litoral alagoano, o trecho da orla oceânica entre as praias da Ponta Verde (Maceió) e do Francês (Marechal Deodoro) é um dos mais famosos e visitados pelos turistas que chegam ao estado, e ao mesmo tempo é, sem sombra de dúvidas, um dos lugares onde o processo de segregação/degradação socioambiental e do patrimônio histórico/arquitetônico é mais evidente. No referido trecho, estão as maiores concentrações hoteleiras, gastronômicas, de lazer e de entretenimento de Alagoas, com destaque para as praias da Ponta Verde e da Pajuçara (Maceió) e a praia do Francês e o polo gastronômico da Massagueira (Marechal Deodoro).

Apesar de citarmos a praia do Francês, salientamos que ela não fará parte de nossas abordagens, entre outros motivos porque mesmo sendo “vendida” pelo marketing turístico como parte de Maceió, pertence ao território municipal de Marechal Deodoro (AL).

A zona da orla de Maceió onde localizam-se o centro antigo de Maceió, o Porto do Jaraguá, a Vila dos Pescadores, a indústria da Braskem, o emissário submarino, a foz do riacho Salgadinho e as praias da Avenida, do Sobral e Pontal da Barra se configuram como espaços segregados pelo e para o turismo. Conforme assinala Muricy (2001, p. 191):

A cidade acaba condicionada, presa a uma ou duas imagens que passam a valer pelo todo, mas por detrás desses “pontos luminosos” coexistem diversas cidades “invisíveis”, que narram outras histórias e são povoadas por “outros espíritos”. Não são mundos separados, mas interconectados, que, em alguns momentos, se interpenetram, e em outros se mantêm como realidades estanques. “Cidades-vodu”, na concepção de Harvey (1996), onde a fonte luminosa encobre realidades obscuras.



É justamente esse obscurantismo dos lugares “não turísticos” de Maceió que buscaremos desvelar. Para uma melhor análise e compreensão, dividiremos a orla de Maceió em duas zonas: a primeira entre a praia da Ponta Verde e a da Pajuçara (espaços luminosos), e a segunda entre a praia e o Porto do Jaraguá até o Pontal da Barra (espaços opacos) (Figura 2).

Utilizamos as concepções de espaços “luminosos ou opacos”, formuladas por Santos e Silveira (2006), para diferenciar as duas zonas supramencionadas. Conforme assinalam os referidos autores:

Chamaremos de espaços luminosos aqueles que mais acumulam densidades técnicas e informacionais, ficando assim mais aptos a atrair atividades com maior conteúdo em capital, tecnologia e organização. Por oposição, os subespaços onde tais características estão ausentes seriam os espaços opacos. [...] Os espaços luminosos, pela sua consistência técnica e política, seriam os mais suscetíveis de participar de regularidades e de uma lógica obediente aos interesses das maiores empresas (Santos; Silveira, 2006, p. 264).

O *marketing* turístico difundido pelas agências e também pelas secretarias de turismo municipais (Maceió e Marechal Deodoro) e estadual (Alagoas) supervalorizam as belezas naturais do litoral alagoano. “Na enseada principal, espalhe arrecifes com piscinas naturais formadas por águas que avançam e recuam obedecendo ao capricho da lua. É exatamente essa cena paradisíaca e tipicamente nordestina que se redesenha todos os dias em meio à orla urbana mais bonita do Brasil” (Prefeitura de Maceió, 2023).



Figura 2 – Orla de Maceió: trecho entre a praia da Ponta Verde e o Pontal da Barra



Fonte: GOOGLE. Google Earth (2023).



Todo espetáculo da natureza (vislumbrado na orla de Alagoas) e principalmente a atuação dos agentes promotores do turismo, levounos às seguintes indagações: A zona litorânea se constitui na única amenidade natural a ser valorizada pela atividade turística? Se o elemento natural (praia) é fundamental para o desenvolvimento de tal atividade, por que há expressiva desigualdade quanto à oferta e uso do litoral de Alagoas pela atividade turística? Por que uma extensa zona da orla de Maceió (praia de Jaraguá ao Pontal da Barra) não recebe qualquer tipo de investimento que vise sua inserção no circuito turístico da cidade? E por que o patrimônio histórico/arquitetônico, sobretudo do Jaraguá, não entra na pauta do turismo de Maceió?

Não conseguiremos respostas finalísticas para tais indagações, mas nosso intento é trazer ao debate questões relevantes quando se pensa o turismo sob o prisma do urbanismo. “Por isso, a relação entre o território, a segregação e as desigualdades precisa ser melhor discutida, compreendida e ressaltada, tendo em vista a garantia do direito à cidade” (Carvalho, 2016, p. 3).

Ponta Verde e Pajuçara: lazer, entretenimento e consumo do espaço

Com a maior concentração hoteleira de Alagoas, a zona da orla marítima de Maceió, compreendida entre as praias de Ponta Verde e Pajuçara, se destaca também por oferecer uma gama significativa de serviços, direta e indiretamente, vinculados à atividade turística, tais como: bares, restaurantes, barracas de lanches e comidas regionais, caixas eletrônicas, operadoras de câmbio, agências de turismo, centros de artesanato e diversidade de entretenimentos.

Os maiores *shoppings centers* da cidade, ou “templos do consumo moderno”, como bem assinalado por Santos (1996), encontram-se também instalados nas proximidades das praias de Maceió e, oferecem, gratuitamente, aos turistas o serviço de *free bus*¹. Os ônibus (*free bus*)

1 Os serviços de *free bus* são oferecidos pelo Parque Shopping e pelo Maceió Shopping. Os horários dos ônibus e hotéis atendidos estão disponibilizados nos *sites* dos referidos complexos comerciais.



possuem paradas estratégicas em hotéis, para embarque dos turistas que são conduzidos diretamente aos *shoppings* e, após flunar pelos centros de compras e entretenimentos, fazem o percurso inverso. Como bem destaca Muricy (2001, p. 191):

As experiências dos turistas pela cidade, em geral, se resumem aos locais predeterminados, pois estes se deixam conduzir pelas teias visíveis ou invisíveis da indústria turística e acabam aprisionados pelas mesmas. Os turistas não se permitem perder-se pela cidade como se “perdem numa floresta”. Não se propõem a desvendá-la como a um enigma. Não se verifica mais o flunar livremente pelas ruas e becos à deriva.

Os objetos técnicos (bares, restaurantes, *shoppings*, casas de espetáculos) dispostos no espaço urbano de Maceió não são a razão primaz que levam os turistas para aí se deslocarem, mas também não são coadjuvantes. Esses objetos, em conjunto com a paisagem litorânea e a possibilidade de usufruí-la diretamente, seja banhando-se nas piscinas naturais de cor “azul-esverdeada” ou mesmo nos passeios de jangada para o mergulho nos bancos de corais, fazem dessa cidade um grande destino turístico regional e nacional. Concordamos com Lefebvre (2001, p. 116) quando destaca:

Muito estranhamente, o direito à natureza [...] entrou para a prática social há alguns anos em favor dos lazeres. [...] estranho percurso, dizemos: a natureza entra para o valor de troca e para mercadoria; é comprada e vendida. Os lazeres comercializados, industrializados, organizados institucionalmente, destroem essa “naturalidade”.

Tal afirmativa de Lefebvre (2001) é perceptível em alguns locais da orla de Maceió, nos quais, cotidianamente, os turistas são abordados e assediados pelos vendedores de passeios turísticos, para que possam usufruir da exuberante natureza do lugar.

Porém, a zona da orla entre as praias da Ponta Verde e da Pajuçara não se limita apenas à atividade hoteleira e turística. É também uma das áreas de maior valorização imobiliária da cidade, com expressivo



número de residências (casas e apartamentos) de médio e alto padrão, principalmente na praia da Ponta Verde. De acordo com Costa (2012, p. 159), “o litoral é mais que espaço para se erguerem simulacros de paraísos. É lugar onde sujeitos se reproduzem socialmente, reconstruem sua história (e sua geo-grafia); onde a vida se processa”. E no trecho em análise, é, também, onde o processo de segregação socioespacial fica muito evidente.

Do Porto do Jaraguá ao Pontal da Barra: a obsolescência do lugar

A zona da orla marítima de Maceió entre o Porto do Jaraguá² e o Pontal da Barra é um espaço que, do ponto de vista da atividade turística, constitui-se em grande incógnita, ou numa perspectiva mais geográfica, num “espaço amnésico” (Carlos, 2007a).

Composto pelos bairros: Jaraguá, Centro, Prado, Trapiche da Barra e Pontal da Barra, essa zona da cidade se constitui, em escala regional/global, em importante elo das relações de horizontalidade/verticalidade estabelecidas entre a cidade de Maceió, o Estado de Alagoas, o Brasil e o mundo, representadas, sobretudo pelo Porto de Jaraguá. Mas, ao mesmo tempo, numa escala local configura-se como principal divisor, sob a ótica turística, entre os espaços luminosos (litoral norte e sul) e os espaços opacos (praias do Jaraguá, da Avenida, do Sobral e do Pontal da Barra) de Alagoas.

O bairro Jaraguá teve relevância na formação socioespacial de Maceió, pois se configurou como uma porta de entrada e saída de pessoas, informações e bens, contribuindo significativamente para a transformação da cidade e do seu entorno. Durante aproximadamente um século (1850-1940), Jaraguá viveu seu período áureo e virou foco das atenções, motivando a construção de várias edificações e oferecendo novos serviços urbanos à cidade de Maceió.

2 “Jaraguá, de **iara** (senhor) e **iguá** (bom) ou **guá** (pintado) (João Severiano da Fonseca); **Jara** (senhor), **guá** (enseada) – Enseada do Senhor – (dias Cabral); **Yar-a-guá** (enseada do ancoradouro) ou **yara-guá** (enseada das canoas) (Moreira e Silca)” (Costa, 1981, p. 1).



Destacamos cronologicamente os principais eventos ocorridos no Jaraguá entre 1850-1940: instalação da ponte de embarque do Trapiche Faustino (1850); início do transporte coletivo realizado através dos bondes da Companhia Alagoana de Trilhos Urbanos – Catu (1913); inauguração da sede da Associação Comercial de Maceió, instalada na Rua Alfândega, atual Rua Sá e Albuquerque (1916); Consulado Provincial, depois denominado de Recebedoria, que atualmente abriga o acervo do Museu da Imagem e do Som de Alagoas – Misa (1918); Instalação do Palácio do Comércio (1928); Construção e abertura do Porto do Jaraguá ou Porto de Maceió, inaugurado pelo Presidente Getúlio Vargas (1940).

Muniz Filho e Spinassé (2018) realizaram um breve estudo, que resultou na proposição de uso do espaço urbano de Maceió, trecho do Jaraguá (Figura 3), visando à inserção deste espaço em políticas urbanas para além do turismo, indicando ações que atenderiam as demandas tanto dos *insiders*, quanto dos *outsiders*, a partir da:

análise dos problemas, das potencialidades e das perspectivas de usos do espaço [Rua Sá e Albuquerque – Jaraguá], objetivando a experimentação de uma proposição piloto de intervenção urbana que possibilite um caminho contemplativo visando à contribuição para a percepção da identidade cultural e do valor histórico do lugar (Muniz Filho; Spinassé, 2018).

O bairro do Jaraguá representa o centro antigo de Maceió e possui um rico patrimônio arquitetônico com edificações que remontam às origens da cidade e seu período áureo. Observa-se na Rua Sá e Albuquerque (Jaraguá) a maior concentração de edificações antigas da cidade de Maceió. Infelizmente, algumas das edificações (sobretudo, as que não estão ocupadas com uso comercial ou público) encontram-se em ruínas, transformando o lugar em “espaço amnésico” e completamente dissociado das políticas públicas urbanas e das áreas de visitação turísticas da cidade.

Conforme assevera Carlos (2007b, p. 69):

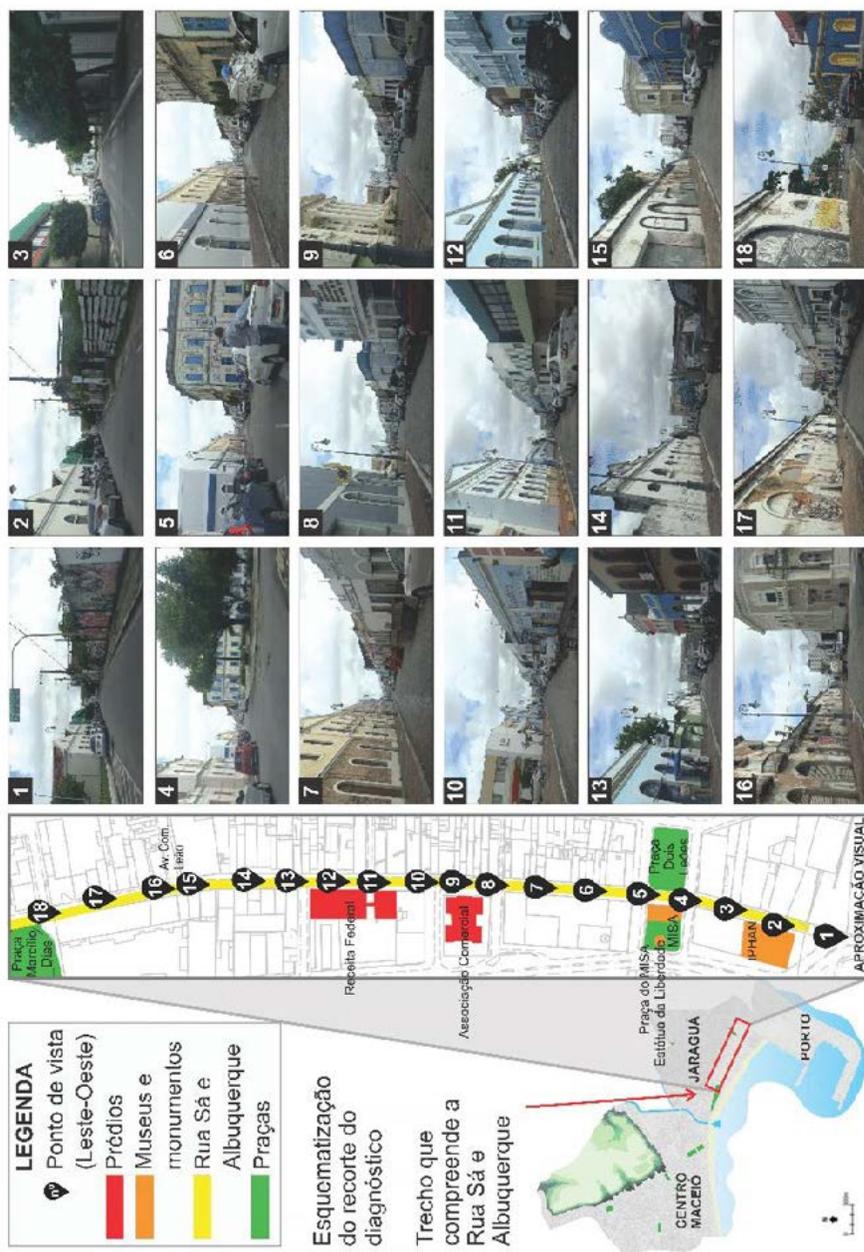
O turismo cria uma ideia de reconhecimento do lugar, mas não o seu conhecimento, reconhecem-se imagens antes veiculadas, mas não se estabelece uma relação com o lugar, não se descobre seu significado, pois os passos são guiados por rotas, ruas preestabelecidas por roteiros de compras, gastronômicos, históricos, virando um ponto de passagem (os passos dos turistas são sempre apressados, aí não se fica, só se deixa passar). Fragmentam-se os lugares, exclui-se o feio, afasta-se o turista do pobre, do usual (Carlos, 2007b, p. 69).

Devido principalmente à valorização espacial das praias da Pajuçara e da Ponta Verde como áreas de ocupação imobiliária de classes sociais com maior poder aquisitivo, corroborada à instalação de equipamentos turísticos (hotéis, restaurantes, bares, centros de artesanato etc.) nessas localidades, complementada pela expansão do turismo em direção ao Litoral Sul de Alagoas (praias do Francês, Gunga e Peba), além da poluição crescente da praia da Avenida – provocada entre outros fatores pela degradação do riacho Salgadinho e a instalação da Braskem – contribuíram para transformar esta zona da orla de Maceió (do Porto do Jaraguá ao Pontal da Barra) em um espaço invisível tanto para o poder público (que há muito não apresenta/executa projetos de revitalização para o lugar) quanto para o capital (que cria estratégias para que o turista “não veja o lugar”). Conforme assinala Carlos (2007a, p. 37):

A cidade produzida liga-se a forma de propriedade que reproduz a hierarquia espacial enquanto consequência da hierarquia social passível de ser percebida na paisagem urbana através da segregação espacial cuja dinâmica conduz, de um lado, à redistribuição do uso das áreas já ocupadas, levando a um deslocamento de atividades e dos habitantes e, de outro, à incorporação de novas áreas que criam novas formas de valorização do espaço urbano.



Figura 3 – Percurso imagético da Rua Sá e Albuquerque, Bairro Jaraguá (Maceió-AL)



Fonte: Muniz Filho e Spinassé (2018).



Ao longo das últimas décadas, ocorreram descontinuidades e/ou mudanças nos usos dos imóveis instalados no centro antigo de Maceió (Jaraguá), levando a que muitos desses imóveis – conforme assinalado anteriormente –, devido ao desuso ou especulação, se transformassem em verdadeiras ruínas. Entendemos, portanto, que a identificação dos “agentes produtores do espaço” (Corrêa, 1989) no Jaraguá é um passo importante no processo de requalificação do lugar, e principalmente que, ao se identificar os proprietários de imóveis fechados e/ou subutilizados, podem-se aplicar algumas das diretrizes previstas no Estatuto da Cidade, evitando a especulação imobiliária e promovendo, assim, a função social da cidade e da propriedade.

Conjuntos de imóveis vazios e abandonados que não cumprem sua função social constituem um estoque especulativo que está retido, aguardando valorização futura, ou o espólio [...], poderiam ser objeto de políticas públicas voltadas ao atendimento da população que moraprecariamente em cortiços e favelas nas áreas centrais (Brasil, 2011, p. 11).

Portanto, alguns dos usos possíveis para o Jaraguá seria a destinação de “imóveis inativos” para fins de moradia e outros para implantação de espaços de convivência cultural ou de lazer, fato que promoveria maior dinâmica para o lugar e lhes daria maior visibilidade tanto no cenário interno como no externo. Ou seja, ajudaria a apresentar uma melhor imagem do lugar tanto para a população autóctone (*insiders*), quanto para os diversos visitantes (*outsiders*) que circulam anualmente pela cidade de Maceió.

Mas, para colocar em prática uma política urbana que minimize as desigualdades socioespaciais urbanas em Maceió, sobretudo as promovidas pela atividade turística, faz-se necessário o enfrentamento de sérias questões de ordem socioespaciais, latentes principalmente na orla da Avenida. O processo de degradação ambiental do riacho Salgadinho (Figura 4) é um desses desafios. A cidade de Maceió desde a sua fundação, manteve vínculo direto com as águas (marítimas, lagunares e fluviais) e o riacho Maceió que em sua foz recebe o nome de Salgadinho e é um dos principais símbolos da cidade.



De acordo com Barros *et al.* (2014), desde a transferência da capital do Estado de Alagoas para Maceió (1839)³, a cidade passou por significativas alterações urbanas. Barros *et al.* (2014) apontam em seus estudos que o riacho Maceió sofreu diversas intervenções sendo as mais significativas a mudança de seu curso e o redirecionamento e o aterro da sua foz. Aliado a todas essas ações, ao longo dos tempos, conforme a cidade ia se expandindo, o processo de ocupação das margens do referido riacho ganhava corpo e, devido à ausência de políticas urbanas socioambientais, transformou o “bucólico riacho” em um esgoto a céu aberto que desemboca na praia da Avenida (sem qualquer tratamento) todos os detritos/dejetos carreados ao longo do seu curso (Figura 4). De acordo com Campello (2011), o riacho Salgadinho se destacava na paisagem urbana de Maceió, configurando-se como um dos principais cartões postais da cidade.

Figura 4 – Dejetos lançados na praia da Avenida pelas águas do Riacho Salgadinho



Foto: Itawi Albuquerque. Fonte: Martins; Albuquerque, Anastácio (2014).

3 Até o ano de 1839, a capital da Província de Alagoas era a cidade de Santa Madalena da Lagoa do Sul, atualmente denominada Marechal Deodoro.

Outra séria questão de caráter socioespacial presente na praia da Avenida refere-se à situação da Vila dos Pescadores. Durante muitos anos, um número significativo de famílias de baixa renda (composta principalmente por pescadores) ocuparam uma pequena faixa da orla de Maceió próximo ao Porto do Jaraguá, em uma comunidade denominada de Vila de Pescadores de Jaraguá ou “Favela de Jaraguá” (Figura 5). Após muitos anos de disputa judicial e pressão da Prefeitura, no ano de 2012, parte da comunidade foi retirada do lugar, sendo alguns transferidos para o Conjunto Habitacional Vila dos Pescadores, residencial construído pela Prefeitura na mesma avenida, nas proximidades da indústria Braskem.

Figura 5 – Antiga Vila dos Pescadores ou Favela de Jaraguá – Maceió/AL



Fonte: JFAL (2015).

Elaborando uma crítica acerca das desigualdades socioespaciais promovidas pela atividade turística, sobretudo no Nordeste brasileiro, Cruz (2002, p. 201) assinala: “Este Nordeste turístico, repleto de diferenças e contradições, esconde, por outro lado, um Nordeste que o turismo e o turista não veem, um território onde pobreza e a concentração de renda são elementos importantes do processo de construção do lugar”. Ou seja, a riqueza produzida pela atividade turística é

contrastada pela desigualdade socioespacial, refletida, sobretudo, em segregação socioespacial que é “ofuscada” pelo *marketing* territorial de venda de determinados territórios como sendo paradisíacos, em que o Estado desvela-se como um dos agentes responsáveis por tais ações.

Estudo realizado por Albuquerque, Peixoto e Albuquerque (2012) demonstrou que apesar de toda a resistência dos moradores, que contaram com apoio de organizações sociais e até do Ministério Público para que não ocorresse o processo de desapropriação e transferência para outra localidade, o “poder público produziu a crescente ‘favelização’ da área, o que passou a ser usado como justificativa para a remoção de grande parte dos moradores, em uma ação apoiada no uso de violência simbólica contra aqueles que preferiram permanecer no local” (Albuquerque; Peixoto; Albuquerque, 2012).

Inicialmente, a prefeitura de Maceió apresentou proposta de construção de uma marina no local onde se encontrava a “Favela de Jaraguá”, num visível processo de gentrificação. Porém, após pressão popular e posicionamento contrário do Ministério Público, houve recuo, e nova proposta de uso para o lugar foi apresentada. No entanto, até o presente, nada foi construído, ratificando a fala do gestor municipal durante a desapropriação: “*Não queremos tirar ninguém de suas casas, apenas melhorar o visual da cidade*” (Albuquerque; Peixoto; Albuquerque, 2012).

Entre o Conjunto Habitacional Vila dos Pescadores, que tem como vizinho a indústria Braskem e o Pontal da Barra ou “Bairro das Rendeiras” (zona voltada para a faixa litorânea), o que se verifica é um significativo vazio urbano, e que apresenta algumas (poucas) edificações públicas, principalmente do setor de segurança (Escola de Oficiais, Batalhão do Bope e Corpo de Bombeiros).

O Pontal da Barra é um bairro antigo de Maceió, que tem como paisagem frontal a praia de mesmo nome e, em seu reverso, a lagoa do Mundaú. O lugar é conhecido por dispor de restaurantes de comidas típicas locais/regionais, oferecer passeios de barcos e lanchas que partem para a realização do roteiro turístico das “nove ilhas”, e também por caracterizar-se como um “núcleo de artesanato”, onde parte significativa das residências teve as fachadas transformadas em pequenos espaços



de fabricação e venda de artesanato, com foco para os objetos produzidos em “Bordado de Filé Alagoano⁴”. Apesar de o lugar ser bastante visitado por turistas e fazer parte muitas vezes de suas memórias, não se vislumbram políticas urbanas que possam inserir de maneira mais qualificada a população local na atividade turística e até mesmo atender a suas necessidades.

Meandros a percorrer

Debater acerca da atividade turística a partir de uma perspectiva crítica não é tarefa fácil, apesar de que, em estudos recentes realizados por diversos autores, parece ser uma tendência. O intento neste artigo não foi o de desmitificar/desprezar a importânciada atividade turística, muito menos criar um (des)encantamento aos turistas para com os locais aqui analisados (jamais poderíamos ser pretensiosos para tal). Intentamos, com este artigo, suscitar e ampliar o debate acerca de relação entre as atividades turísticas e, em determinadas localidades, a exacerbação da segregação socioespacial urbana, corroborada por tal atividade econômica. Conforme assinala Costa (2012, p. 153), “o turismo como importante segmento da economia, ao introduzir lugares nos moldes da competitividade mundial, engendra outras lógicas de produção do espaço, alterando-o em todas as suas dimensões (o concebido, o percebido e o vivido)”.

Neste artigo, buscou-se, portanto, demonstrar como a atuação de agentes produtores do espaço, principalmente os ligados às atividades turísticas, podem imprimir significativas mudanças na paisagem, as quais em certos casos tendem a corroborar ainda mais para o processo de segregação socioespacial. Concordamos com Costa (2012, p. 158), quando destaca:

A ação do Estado, por meio das políticas públicas de turismo, tem participado efetivamente no processo de indução da lógica de consumo do

4 “O nome *filé* vem do francês *filet*, que quer dizer rede. De fato, é um bordado sobre uma rede de fios. [...] é tão importante no estado que é registrado como Patrimônio Cultural Imaterial de Alagoas, ou seja, é uma tradição carregada de ancestralidade” (Artesol, 2023).



espaço litorâneo. Seu papel de agente produtor do espaço, nesse ínterim, associa-se à ação do mercado, contribuindo com incorporadores e agentes imobiliários, por exemplo, seja na normatização do parcelamento do espaço para venda, seja na arquitetura de um espaço dotado de condições “ótimas” para o funcionamento da atividade turística, muitas vezes incluindo-se aí processos de gentrificação.

Ao lançarmos um olhar geográfico sobre um espaço que se configura como um dos principais destinos turísticos brasileiros, podemos compreender de que maneira a imagem, muitas vezes espetacularizada dos lugares, se analisada de maneira mais acurada, sobretudo através de pesquisas científicas, pode desvelar outras imagens/representações do lugar que vão muito além do *marketing* territorial e do deslumbramento. Ou seja, a atividade turística pode ser agregadora de valor para o lugar, ao tempo que, dependendo dos desideratos dos agentes envolvidos em sua promoção, também pode ser um fator tanto de inclusão como de segregação, promovendo ou mesmo ampliando, desta maneira, a desigualdade socioespacial.

REFERÊNCIAS

ALBUQUERQUE, A. A.; PEIXOTO, G. V.; ALBUQUERQUE, A. M. G. Uma demonstração do vigor da cidade: a resistência dos pescadores do Jaraguá, Maceió – AL. In: III Seminário Internacional UrbiCentros, 3., Salvador, 22 a 24 out. 2012. **Anais do III Seminário Internacional UrbiCentros**. Salvador: UFBA, 2012. Disponível em: <http://www.ppgau.ufba.br/urbicentros/2012/>. Acesso em: 27 jul. 2017.

ALMEIDA, M. G. A produção do ser e do lugar turístico. In: SILVA J. B.; LIMA, L. C.; ELIAS, D. (org.). **Panorama da geografia brasileira I**. São Paulo: AnnaBlume/Anpege, 2006. p. 109-122.

ARTESOL. Instituto do Bordado de Filé – Inbordal. **As mãos que criam, criam o quê?** Disponível em: <https://www.artesol.org.br/inbordal>. Acesso em: 16 jul. 2023.

BARROS, C. R. A. *et al.* Maceió nos jornais: transformações urbanas do riacho Maceió (1947-1949). **Urbana**, Campinas: Ciec/Unicamp, v. 6, n. 9, p. 173-193, ago.-dez. 2014. Dossiê: Dimensões Simbólicas das Intervenções Urbanas.

BRASIL. **Turismo de sol e praia**: orientações básicas. Ministério de Turismo, Coordenação Geral de Segmentação. Brasília: Ministério do Turismo, 2008.



BRASIL. **Implementação de ações em áreas urbanas centrais e cidades históricas:** manual de orientação. Brasília-DF: IPHAN: Ministério das Cidades, 2011.

CAMPELLO, M. F.M. B. **Cartões-postais:** a construção coletiva da imagem de Maceió, 1903-1934. Maceió: Imprensa Oficial Graciliano Ramos, 2011.

CARLOS, A. F. A. **O espaço urbano:** novos escritos sobre a cidade. São Paulo: LaburEdições, 2007a.

CARLOS, A. F. A. **O lugar no/do mundo.** São Paulo: FFLCH, 2007b.

CARVALHO, I. M. M. de. Segregação, efeito território e desigualdades em Salvador. Série especial – o direito à cidade em tempos de crise. **Le Monde Diplomatique**, 2016. Disponível em: <http://diplomatique.org.br/segregacao-efeito-territorio-e-desigualdades-em-salvador/>. Acesso em: 14 jul. 2017.

CORRÊA, R. L. **O Espaço Urbano.** São Paulo: Ática, 1989.

COSTA, C. **Maceió.** 2. ed. Maceió: Sergasa, 1981.

COSTA, C. R. R. Turismo, produção e consumo do espaço litorâneo. **Geografia em Questão**, Marechal Cândido Rondon: Unioeste, v. 5, n. 1, p. 147-162, 2012.

CRUZ, R. C. A. O Nordeste que o turismo(ta) não vê. In: RODRIGUEZ, A. B. (org.). **Turismo, modernidade, glocalização.** 3 ed. São Paulo: Hucitec, 2002. p. 210-218.

GOOGLE. Google Earth. 2023. Disponível em: <http://earth.google.com>. Acesso em: 28 nov. 2023.

JFAL. Justiça Federal de Alagoas. **Justiça Federal determina desocupação da Vila de Pescadores (Favela de Jaraguá).** JFAL, 2015. Disponível em: <http://www.jfal.jus.br/noticias/3637>. Acesso em: 16 jul. 2023.

LEFEBVRE, H. **O direito à cidade.** 2. ed. São Paulo: Centauro, 2001.

MARTINS, A.; ALBUQUERQUE, I.; ANASTÁCIO, M. **Riacho Salgadinho:** um rio de lágrimas. Na capital, poluição de águas fluviais põe em risco a saúde de milhares de alagoanos. Maceió: Ecologia Universitária – UFAL, 2014. Disponível em: <http://ecologiauniversitaria-al.blogspot.com/2014/04/riacho-salgadinho-um-rio-de-lagrimas.html>. Acesso em: 15 jul. 2023.

MUNIZ FILHO, A.; SPINASSÉ, M. A. O lugar, suas imagens e representações: uma proposição para Rua Sá e Albuquerque – Maceió/AL. **InterEspaço**, Grajaú/MA, v. 4, n. 15, p. 241-259 set./dez. 2018.

MURICY, I. T. O Éden terrestre: o consumo da cidade como mito. **Bahia Análise & Dados**, Salvador: SEI, v. 11 n. 2, p. 180-193, set. 2001.

PREFEITURA DE MACEIÓ. **Maceió é massa.** Disponível em: <https://maceioemassa.com.br/>. Acesso em: 28 nov. 2023.



SANTOS, M. **A natureza do espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: Hucitec, 1996.

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. **O Brasil**: território e sociedade no início do século XXI. 9. ed. Rio de Janeiro: Record, 2006.

SEDETUR. Secretaria de Estado do Desenvolvimento Econômico e Turismo. **Mapa do Turismo de Alagoas [2023]**. Disponível em: <https://dados.al.gov.br/catalogo/de/dataset/mapa-do-turismo-de-alagoas/resource/6ad0b41a-9018-4bed-88f6-6b0c044749ce>. Acesso em: 16 jul. 2023.



A (in) formalidade do transporte público na Região Metropolitana de Salvador

ESPECIFICIDADES DA CIDADE
LAURO DE FREITAS (BA)¹

Ítalo Teófilo da Silva Rosário
Antonio Muniz Filho

A mobilidade urbana é um dos componentes do direito à cidade, visto que ela influencia diretamente na qualidade de vida da população de determinada cidade. A Carta Mundial pelo Direito à Cidade, elaborada no Fórum Social das Américas e no Fórum Social Mundial, define o direito à cidade como:

um direito coletivo dos habitantes das cidades, em especial dos grupos vulneráveis e desfavorecidos, que lhes confere legitimidade de ação e organização, baseado em seus usos e costumes, com o objetivo de alcançar o pleno exercício do direito à livre autodeterminação e a um padrão de vida adequado (Fórum Social Mundial, 2006, p. 3).

Nesse sentido, compreendemos que os meios de transportes configuram-se como um dos objetos técnicos fundamentais para o funcionamento eficiente da sociedade moderna, permitindo a

1 O presente artigo é produto da pesquisa “Mobilidade Urbana e Diferenciação Socioespacial em Lauro de Freitas (BA)”, desenvolvida no âmbito do Programa de Pós-Graduação em Estudos Territoriais (Proet-Uneb).



movimentação de pessoas, mercadorias e serviços. O movimento da população no espaço em que está inserida vai desde a simples ação de caminhar para um destino específico até o conjunto de aparatos técnico-científico-informacionais, voltados ao deslocamento dos indivíduos, sendo que estes se apresentam em diferentes configurações (coletiva ou individual, pública ou privada, motorizada ou não, principal ou complementar, formal ou informal), de acordo com os deslocamentos e as escalas de deslocamento.

No entanto, do ponto de vista do planejamento urbano, o transporte formal em conformidade com as regulamentações estabelecidas por determinado governo, representa o cenário ideal em uma localidade. Porém, em muitos países, sobretudo considerados subdesenvolvidos, a exemplo do Brasil, observa-se, em algumas cidades, uma realidade paralela permeada pela coexistência do sistema de transporte planejado, integrado ao transporte informal. Essa forma de transporte (informal) é geralmente caracterizada pela ausência de licenças adequadas, falta de padronização, utilização de veículos não autorizados e precárias condições de trabalho para os condutores, dentre outros fatores.

Por outro lado, o transporte informal auxilia no preenchimento das lacunas deixadas pelo transporte regular, principalmente em zonas periféricas, garantindo para uma parcela da população acesso a diferentes pontos das cidades e gerando renda para os condutores.

O presente artigo tem como objetivo analisar como ocorre a dinâmica dos transportes informais no município de Lauro de Freitas (BA) e quais os seus impactos no cotidiano dos cidadãos. Para contribuir na investigação do fenômeno, além do aprofundamento teórico acerca da relação entre informalidade e transporte, foram analisados dados secundários quantitativos extraídos de fontes públicas, além da observação do participante, visando compreender as dinâmicas de mobilidade no município.

Além da introdução e considerações finais, o estudo foi dividido em duas partes, sendo a primeira uma contextualização acerca da informalidade do ponto de vista econômico e jurídico e no setor de transporte do Brasil, e a segunda parte buscou compreender como ocorre a dinâmica dos transportes informais no município de Lauro de Freitas (BA) e quais são os impactos no cotidiano dos cidadãos.



A informalidade do setor de transporte no Brasil: breves considerações

O debate acerca da informalidade foi difundido pela Organização Internacional do Trabalho (OIT) no começo de 1970 e com isso salientou a importância do setor informal como ofertante de ocupações e de oportunidades de rendimentos, servindo como ponto de partida para diversas abordagens. A OIT caracterizou o setor informal a partir de duas premissas iniciais, uma como sendo a atividade econômica informal e a outra como sendo o trabalho informal e, atualmente, junto com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) consideram a informalidade a partir de duas dimensões, uma sendo as unidades econômicas de propriedade de trabalhadores por conta própria e a outra, a de empregadores com até cinco empregados (Nogueira, 2016).

Considerando tais premissas, compreende-se a informalidade a partir de atividades econômicas que ocorrem fora do âmbito regulamentar e normativo. São atividades geralmente realizadas por trabalhadores autônomos, pequenos empreendedores ou trabalhadores por conta própria, que não possuem registro formal, não têm acesso aos benefícios trabalhistas e não estão sujeitos a regulamentações específicas. Sendo assim, a informalidade não se configura enquanto algo ilícito por natureza, e a partir desta premissa é imperativo frisar que caracteriza-se como informal, difere do que seja criminoso ou ilegal.

No Brasil, a informalidade na oferta de serviços de transportes configura-se como algo comum em todo o território nacional, permeando cidades em diferentes dimensões escalares (metrópoles, médias e pequenas). Sobretudo nas grandes e médias cidades, o transporte informal apresenta maior ocorrência nas áreas de concentração da população de baixa renda e com pouca oferta de transporte público formal. De modo geral, os serviços podem ocorrer através da vinculação às empresas de transporte por aplicativo ou de modo autônomo. Por outro lado, nas cidades pequenas, o uso do transporte individual através dos serviços de aplicativo não é tão difundido, sendo realizado principalmente por motocicletas (muitas vezes sem regulamentação) que tornam o deslocamento nessas cidades mais dinâmico.



O trabalho vinculado às corporações por meio de plataformas digitais reconfigura a dualidade entre o formal e o informal, tornando ainda mais complexos os entendimentos preestabelecidos sobre tais modalidades, sobretudo ao reduzir a figura do trabalhador a mero prestador de serviço e se isentando de responsabilidades através de contrato de trabalho, que geralmente é realizado a partir de contrato por adesão. Desse modo, ocorre uma crescente perda de formas estáveis, reguladas ou contratualizadas das regras de definição da remuneração, da distribuição do trabalho, da duração da jornada e do que é ou não tempo de trabalho (Abílio, 2020).

O surgimento do transporte informal está intrinsecamente ligado a uma série de fatores socioeconômicos, urbanísticos e culturais. Em muitas regiões, a falta de investimentos e a escassez de opções formais de transporte público têm impulsionado a demanda por serviços informais, que muitas vezes conseguem preencher lacunas deixadas pelo sistema formal.

Mesmo havendo popularidade e utilidade em algumas comunidades, o transporte informal enfrenta uma série de desafios e implicações negativas. A falta de regulamentação e supervisão adequadas tornam esses serviços mais suscetíveis a práticas ilegais, como evasão fiscal, exploração dos trabalhadores e negligência em relação à segurança dos passageiros.

O transporte informal para além da caracterização simplista de algo que está à margem das regulamentações estabelecidas pelos poderes públicos se configura como uma alternativa para a população que possui menor oferta de transportes formais de menor custo, tais como ônibus e vans cooperativadas.

Em relação aos transportes formais, de acordo com a Constituição Federal de 1988 em seu artigo 30, o responsável primário pelo transporte público urbano é o poder público municipal, cabendo “organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial” (Brasil, 1988, p. 66).

Diante de um contexto econômico concorrencial nos espaços onde o serviço de transporte coletivo é ofertado por empreendimentos



privados, o setor informal se configura como uma ameaça para a obtenção dos lucros. Mamani (2004, p. 1) assevera que:

A cruzada contra os transportes “informais” é encarada como uma luta contra a desregulação. A legalização e, até mesmo, a tolerância significariam permitir a livre concorrência sobre um serviço que não se presta ao mesmo tratamento de uma “mercadoria comum”.

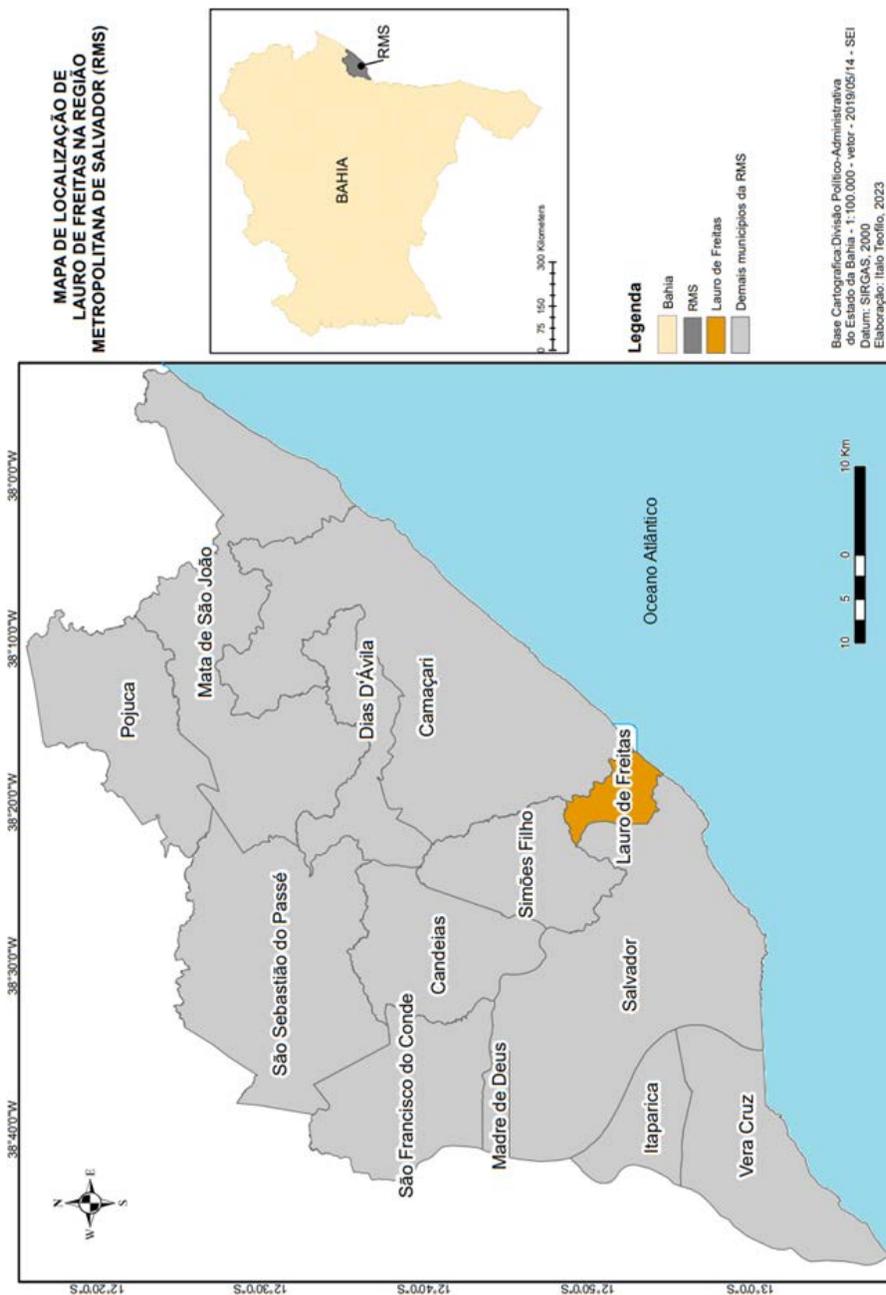
A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), por meio da Resolução nº 4.287/14, considera clandestino “o transporte remunerado de pessoas, realizado por pessoa física ou jurídica, sem autorização ou permissão do Poder Público competente” (Brasil, 2014, p. 2). Nesse sentido, compete à União gerir, autorizar, conceder ou permitir os serviços de transporte de passageiros em escala interestadual e internacional, aos Estados em escala intermunicipal e aos municípios em escala urbana (Brasil, 2014).

A ausência de regulamentação pode levar a práticas desleais de concorrência, falta de responsabilidade em caso de acidentes ou danos aos usuários, além de potenciais impactos negativos no setor formal de transporte, como a diminuição de postos de trabalho e a redução da receita governamental proveniente de impostos e taxas.

Lauro de Freitas-BA: especificidades das dinâmicas do setor informal de transporte

O Município de Lauro de Freitas possui 203 mil habitantes (IBGE, 2023), é parte integrante da Região Metropolitana de Salvador (RMD), que é formada pela capital do Estado da Bahia e pelos municípios de Camaçari, Candeias, Dias D’Ávila, Itaparica, Madre de Deus, Mata de São João, Pojuca, São Francisco do Conde, São Sebastião do Passé, Simões Filho, Vera Cruz (Bahia, 2012). Localizado no Litoral Norte do estado, o município limita-se ao norte com Camaçari e Simões Filho, ao Sudoeste com Salvador e a Leste com o Oceano Atlântico.

Figura 1 – Mapa de localização de Lauro de Freitas na RMS



Fonte: SEI, 2018, elaborado pelos autores.



De acordo com o Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal (PDDM) de Lauro de Freitas, atualmente toda a área do município faz parte do perímetro urbano, sendo constituído pelo Distrito Sede, subdividido em cinco macrozonas urbanas (Consolidada, Central, Expansão Urbano-Industrial, Turística e Concentração de Interesse Social) e 18 bairros (Quadro 1).

Quadro 1 – Definição das macrozonas e bairros de Lauro de Freitas

Macrozona	Bairros
Macrozona Urbana Consolidada (Muco)	Portão
Macrozona de Expansão Urbano-Industrial (Meui)	Areia Branca, Jambeiro, Capelão, Quingoma, Barro Duro e Caji
Macrozona Urbana Turística (MUT)	Ipitanga, Pitangueiras, Vilas do Atlântico e Buraquinho
Macrozona Urbana Central (Muce)_	Vila Praiana, Aracuí e Centro
Macrozona Urbana de Concentração de Interesse Social (Mucis)	Itinga, Caji, Parque São Paulo, Recreio Ipitanga, Vida Nova e Caixa D'Água

Fonte: Lauro de Freitas, 2018, adaptado pelos autores.

De modo geral, o município possui uma composição diversificada das suas atividades econômicas. Os setores mais expressivos são os de comércio, serviços e indústria, tendo uma participação de aproximadamente 71% no Produto Interno Bruto (PIB) municipal. O comércio regional é dinâmico e concentra-se principalmente no entorno da rodovia estadual BA-099 conhecida por *Estrada do Coco*, que se configura como principal rodovia do município, e nas áreas centrais dos bairros (Tabela 1).

Tabela 1 – Produto Interno Bruto de Lauro de Freitas por atividade econômica (2021)

Atividade Econômica	PIB	% dos setores
Comércio e serviços	3.428.911,83	53%
Indústria	1.143.450,54	18%
Impostos	956.987,69	15%
Administração	920.993,71	14%
Agropecuária	2.421,30	0%
Total	6.452.765	100%

Fonte: IBGE, 2021 , elaborada pelos autores.

Concatenada à dinâmica dos setores supramencionados, e por ser integrante da RMS, o município concentra um estoque de emprego formal considerável, acima dos 113 mil (Tabela 2). Acompanhando a lógica dos grandes centros urbanos, o município se caracteriza por possuir uma concentração do estoque de empregos formais no setor de serviços (61%). A administração pública desempenha papel importante na economia, tanto como provedora de serviços diretos à população, quanto como empregadora. Sua representatividade similar à do setor de comércio sugere uma atuação significativa na economia e no mercado de trabalho, fazendo com que Lauro de Freitas seja vetor de atração de mão de obra nos mais diversos níveis de qualificação dos municípios em seu entorno.



Tabela 2 – Estoque de empregos formais em Lauro de Freitas por atividade econômica (2021)

Atividade econômica	Estoque de emprego	% dos setores
Serviços	69.518	61%
Comércio	15.636	14%
Administração pública	15.590	14%
Construção civil	6.486	6%
Indústria	6.144	5%
Agropecuária	54,00	0%
Total	113.428	100%

Fonte: Brasil, 2023. Elaborada pelos autores.

Esse fluxo, por sua vez, integra toda uma dinâmica de transporte no município e na RMS, com deslocamentos em escalas intraurbana e interurbana, motivados por diversas razões: trabalho, educação, consumo ou lazer. Em comparação com os demais municípios da região metropolitana, Lauro de Freitas é o que possui o maior índice de mobilidade motorizada (Tabela 3), que nada mais é do que a relação entre o número de viagens diárias, dividido pelo número de habitantes de determinado local.



Tabela 3 – Índice de Mobilidade Motorizada na RMS (2012)

Município	IMM (Índice de Mobilidade Motorizada)
Lauro de Freitas	1,17
Salvador	1,13
Camaçari	0,94
Simões Filho	0,91
Pojuca	0,72
Madre de Deus	0,65
Mata de São João	0,62
Candeias	0,57
Dias D'Ávila	0,55
São Francisco do Conde	0,49
Itaparica	0,41
Vera Cruz	0,37
São Sebastião do Passé	0,23
Índice geral	1,05

Fonte: adaptado de BAHIA, 2012 (Seinfra).

Em Lauro de Freitas, o sistema de transporte coletivo é responsável pelo deslocamento populacional nas escalas intraurbana e interurbana. Todo o sistema de transporte coletivo do município é privatizado, desde os ônibus que se configuram como o principal modal até os veículos de transporte complementar (vans e micro-ônibus), que se organizam através de cooperativas. Além destes, também são ofertados serviços de transportes individuais, como táxi e outros veículos por aplicativo (*Uber*, *99 Táxi*, *In driver* etc.), que apresentam custos variáveis e por sua vez mais elevados. Isso revela relativa dependência da população do município a veículos motorizados para realizar seus deslocamentos cotidianos.

De acordo com a Secretaria Nacional de Trânsito, o município de Lauro de Freitas totalizou em 2022 uma frota de aproximadamente

65,5 mil veículos motorizados (motocicleta, automóvel, ônibus e micro-ônibus), apresentando uma evolução de 55,3% em um período de dez anos (Tabela 4). Este percentual foi impulsionado a partir da contribuição expressiva da frota de motocicletas que cresceu 81% e da frota de automóveis, com o incremento de 49,7% no quantitativo de veículos registrados no município.

Tabela 4 – Evolução da frota de veículos motorizados em Lauro de Freitas (2012 – 2022)

Veículo Motorizado	2012	2022	% crescimento de frota
Motocicleta	8.530	15.452	81,15%
Automóvel	32.513	48.688	49,75%
Ônibus	656	842	28,25%
Micro-ônibus	491	541	10,18%
Total	42.190	65.523	55,30%

Fonte: Senatran, 2023. Elaborada pelos autores.

Nos últimos dez anos, as frotas de ônibus e micro-ônibus de Lauro de Freitas cresceram respectivamente 28,2% e 10% (Tabela 4). Deve-se considerar que nem todo ônibus e/ou micro-ônibus registrados na frota municipal são diretamente utilizados no sistema de transporte coletivo, reduzindo ainda mais o percentual verificado.

Entre os anos de 2000 e 2020 a população municipal cresceu 70,9% (Tabela 5). Esse significativo incremento demográfico, concatenado com as mudanças socioeconômicas ocorridas nas últimas décadas, que entre outros fatores provocaram a rápida expansão e ocupação do espaço urbano de Lauro de Freitas, ou seja, conduziram a uma expressiva dinâmica urbana, tem induzido, conseqüentemente, a gestão pública municipal a promover adequações que dessem conta dessas novas dinâmicas.

Tabela 5 – Evolução da população de Lauro de Freitas (2000 – 2020)

Ano	População	% de crescimento em relação ao período anterior
2000	112.150	–
2010	163.449	45,74%
2020	204.669	25,22%
Total		70,96%

Fonte: IBGE, 2020. Elaborada pelos autores.

Marandola Júnior (2011, p. 5) assevera que “a vida nas metrópoles brasileiras tem sofrido alterações significativas nos últimos 30 anos, produzindo novos padrões espaciais e sociodemográficos que incidem diretamente na qualidade e no padrão de vida das pessoas”.

O expressivo aumento da frota de motocicletas em Lauro de Freitas surge como uma solução individual e imediata de mobilidade, diante do cotidiano acelerado, contraditoriamente congestionado e consequentemente desigual, sobretudo nas metrópoles. No que se refere à disseminação da motocicleta, Vasconcelos (2013, p. 80) assinala que:

Na área do trânsito, políticas federais apoiaram a massificação do uso de uma nova tecnologia – a motocicleta – que passou a ser intensamente utilizada na entrega de documentos e pequenas mercadorias nas grandes cidades, principalmente nas mais congestionadas.

Os indicadores ainda revelam no município de Lauro de Freitas uma possível tendência de substituição dos transportes coletivos para os transportes individuais, que por sua vez acompanham uma conjuntura nacional. Sobre esse tipo de substituição nos últimos anos, a “Pesquisa de Orçamentos Familiares (2008 – 2017)” demonstrou que cerca de 70% das famílias brasileiras possuem algum tipo de gasto com transporte urbano em geral (Tabela 6), demarcando que, neste período, ocorreu uma diminuição no percentual de famílias que possuem despesas com transporte coletivo (-18,84%) e aumento de famílias com gastos em transporte individual motorizado (+16,09%).



Tabela 6 – Percentual de gastos com transporte urbano motorizado nas cidades brasileiras (2008-2017)

Ano	Transporte (total)		Transporte coletivo		Transporte individual motorizado	
	Famílias	Comprometimento da renda	Famílias	Comprometimento da renda	Famílias	Comprometimento da renda
2008	69,88	20,31	64,37	8,5	55,28	11,81
2017	70,38	17,71	45,53	5,89	71,37	11,82
Varição	0,51	-2,60	-18,84	-2,61	16,09	0,01

Fonte: POF, 2008 e 2017. Elaborada pelos autores.

Fatores como condições favoráveis para compra e financiamento de automóveis e motocicletas e a ascensão social tendem a explicar o aumento das vendas desses veículos. Por outro lado, os transportes coletivos, cuja gestão encontra-se a cargo dos municípios, podem demonstrar insuficiência, estimulando a população a utilizar o transporte individual como substituto, mesmo tendo maiores gastos. É possível apreender dois cenários, o primeiro de famílias que buscam os transportes individuais como alternativas através da aquisição desses modais (automóvel e motocicleta), e o segundo de famílias que utilizam estes transportes através dos serviços de mobilidade privada. Pereira *et. al.* (2021, p. 9) demonstram que,

entre os 76% dos brasileiros que possuem algum gasto com transporte individual, essa despesa se concentra em gastos com combustível e peças e manutenção, que respondem, respectivamente, por 62% e 29% do total gasto com transporte individual, sem contar os gastos de compra e financiamento de veículos. Verifica-se que cerca de 9% dos usuários de transporte individual fazem uso substancial de serviços de mobilidade privada como táxi ou empresas de transporte por aplicativo, concentrando mais de 80% do seu gasto com transporte nesses serviços.



Considerando a mão de obra disponível, sobretudo a não formal, os serviços privados de mobilidade se configuram como fonte alternativa de renda para os condutores, seja aderindo ao uso de empresas de transporte por aplicativo (a exemplo da *Uber* e do 99 Táxi), ou até mesmo de forma autônoma, na qual os condutores atribuem valores que são definidos por convenção individual. Em Lauro de Freitas e muitas cidades brasileiras, este tipo de serviço de transporte recebe da população que o utiliza o epíteto de “Ligeirinho”, fazendo referência à rapidez do serviço em relação ao transporte convencional.

Até o presente, Lauro de Freitas não apresentava qualquer legislação que regulamentasse esse tipo de serviço. Contudo, tal temática tem se apresentado como objeto de debate na esfera municipal, sendo percebida a participação dos principais agentes interessados em resolver essa problemática: i) condutores do serviço individual informal; ii) população que utiliza o serviço; iii) gestão municipal; e iv) setor privado formal. Uma matéria jornalística, publicada no ano de 2016, apresentando os pontos de vista dos agentes supramencionados, demonstra argumentos favoráveis e contrários à regulamentação do serviço alternativo de transporte, conhecido como “Ligeirinho” (Quadro 2).



Quadro 2 – Opinião dos agentes sociais de Lauro de Freitas-BA, durante audiência pública acerca da regulamentação do Transporte Alternativo “Ligeirinho”

Posicionamento	Agente social	Argumento base
Favorável	Agente do poder público I	Temos ouvido a população que utiliza esse e outros meios de transporte como o complementar. Em sua grande maioria vemos um posicionamento favorável à regulamentação do Ligeirinho. A população alega que enquanto o transporte complementar faz uma viagem em cerca de 1 h, o Ligeirinho faz o mesmo percurso em 15 minutos. Além disso, não podemos conviver com pais de família sendo presos como marginais.
	Agente do poder público II	Os taxistas estão sendo usados como massa de manobra para dificultar a aprovação do PL. [...] O Ligeirinho não compete com o táxi, pois o usuário não tem o poder aquisitivo para pegar táxi.
Neutro	Agente do poder público III	Eu acho que existe vício nesse Projeto de Lei, mas defendo que seja debatido e, caso seja a vontade da população, nós iremos apoiar. Lembrando que qualquer transporte deverá estar em conformidade com o que rege a lei municipal.
Contra	Condutor do serviço de táxi	Essa concorrência é ilegal e nos prejudica demais. A cidade já não tem tanto ponto de táxi e eles ainda fazem fila em supermercados, aliciando os passageiros. Onde está o poder público que não faz nada para prender esses clandestinos?

Fonte: Ei Táxi, 2016. Elaborado pelos autores.

Os discursos divergem de acordo com cada interesse; entretanto, o serviço de transporte informal ofertado por carros, vai de encontro aos interesses, obrigações e direitos estabelecidos para os taxistas e gera questionamentos acerca da criação de uma regulamentação municipal,



diferente do que está sendo praticado. Por outro lado, as questões citadas sobre o menor custo das viagens e maior rapidez no trajeto em relação ao transporte coletivo demonstram a importância da atividade para uma parcela da população, seja utilizando o serviço ou ofertando-o.

A legislação municipal que institui a regulamentação do serviço de táxi estipula regras de identificação, conduta, tarifa e, por sua vez, não permite que cooperativas possam se vincular ao serviço de modo coletivo ou terceirizando a licença, assim como também define que as tarifas devem ser definidas por taxímetro. A Lei Municipal nº 1571/2015 determina as atribuições para o funcionamento do serviço de táxi no município definindo que

o serviço de táxi será prestado por pessoa física, maior e capaz, fazendo uso de veículo próprio ou de terceiros, deverá portar licença específica expedida pela Secretaria Municipal de Trânsito, Transporte e Ordem Pública – Settop, na qual conste o vínculo entre o referido motorista e um único veículo, e será executado sob regime de permissão (Prefeitura de Lauro de Freitas, 2015, p. 1)

Os parâmetros necessários incluem sistema de tarifa através do taxímetro, identificação do veículo e o processo seletivo para adesão ao sistema, que por sua vez tem a quantidade de vagas estabelecida por um cálculo do IBGE que define que a proporção de táxis no município é de 1 táxi a cada 500 habitantes. Ademais, o serviço de transporte por motocicleta também foi regulamentado no município desde 2008 através da Lei Municipal nº 1.226/2006. Nesse caso, os condutores têm o poder de escolher entre se formalizar ou não.

Nas áreas centrais da cidade com maior dinâmica comercial, a proporção de mototaxistas credenciados é maior que no interior das demais áreas. Isso ocorre devido ao fato de que nas áreas com maior dinâmica, a fiscalização por parte da gestão pública é maior. Já no interior dos bairros, principalmente nos quais existe maior intervalo de tempo do transporte regulamentar, conseqüentemente ocorre uma oferta considerável dos transportes informais. Ao contrário dos serviços de transporte individual por aplicativo que possuem uma



plataforma exclusiva para ofertar o serviço, os “Ligeirinhos” e os moto-taxistas (informais) precisam de locais para espera dos clientes, seguindo uma estratégia semelhante à dos serviços de táxi. Uma das características gerais do setor informal é a ausência de padronização. Nesse caso, a identificação do serviço é feita através do uso de placas utilizadas nos automóveis e nos pontos de parada (Figura 2).

Figura 2 – Gravação na parede indicando as rotas dos “Ligeirinhos”



Fonte: Acervo dos autores, 2023.

A pintura impressa em uma parede localizada próximo à estação de Metrô (Aeroporto) indica as áreas pertencentes aos bairros de Itinga e Parque São Paulo nas quais o “Ligeirinho” oferta os serviços. Algumas das denominações, assim como a delimitação desses locais, não são definidas pela gestão municipal, mas integram o imaginário dos moradores que, facilmente, identificam as localidades em cada um dos bairros servidos

pelo transporte informal. De acordo com o Plano Diretor Municipal de Lauro de Freitas (2018), “os bairros de Itinga e Parque São Paulo compõem Macrozona Urbana de Concentração de Interesse Social (Mucis), compreendendo, também, os bairros Caji, Parque São Paulo, Recreio Ipitanga, Vida Nova e Caixa D’água” (Prefeitura de Lauro de Freitas, 2018, p. 12).

Conforme estabelecido no Estatuto das Cidades (Brasil, 2001), as Mucis abrangem as áreas de assentamentos habitacionais, compostas pela população com baixa renda econômica, surgidas espontaneamente, existentes, consolidadas ou propostas pelo poder público, previstas nos planos diretores e demarcadas nas leis municipais, nas quais ocorram possibilidades de urbanização e regularização fundiária. Em Lauro de Freitas, os bairros que integram a “Mucis” são os que apresentam maior densidade populacional do município.

As pesquisas a respeito da mobilidade urbana e da oferta de serviços de transporte informal apontam que, na maioria dos casos, os condutores dos chamados “Ligeirinhos” residem nos bairros em que ofertam os serviços. Isso decorre do fato de que, por possuir maior vivência e conhecimento acerca da espacialidade dos bairros, adentram locais onde o transporte regulamentar não chega, sobretudo em horários considerados de risco (primeiras horas da manhã ou à noite). Ou seja, a depender dos horários, em determinados bairros, os serviços de transportes informais apresentam-se como única alternativa de mobilidade para os cidadãos de Lauro de Freitas.

Considerações Finais

A informalidade pode resultar em impactos diferenciados na dinâmica socioespacial. Para algumas pessoas, apresenta-se como fonte de renda e alternativa ao desemprego; para outras, configura-se como atividade microempreendedora, permitindo que iniciem pequenos negócios sem os encargos burocráticos e regulatórios do mercado formal.

A prática informal geralmente está associada às condições precárias de trabalho, baixa remuneração, falta de proteção social e ausência de direitos trabalhistas básicos. Os trabalhadores informais podem enfrentar maior vulnerabilidade socioeconômica, falta de acesso a



benefícios sociais (seguro-saúde, aposentadoria etc.) e, sobretudo, ausência de proteção trabalhista. Além disso, a informalidade pode resultar em perda de receita para os governos, já que as atividades informais muitas vezes não são tributadas.

A cidade Lauro de Freitas é integrante de um conjunto de cidades brasileiras, cuja ausência de legislação e planejamento da mobilidade urbana (re)produz trabalhadores e usuários de um sistema de transportes informal ou ilegal do ponto de vista regulatório, cooperando com a exacerbação das desigualdades socioespaciais urbanas.

Em se tratando da oferta de serviços de transporte em Lauro de Freitas, percebe-se que a maior aderência da população à utilização de modos individuais e privados de transporte (informais) coloca em risco o funcionamento do sistema de transporte regulamentar municipal, que também é feito de maneira privativa. Essas formas fragilizadas de oferta dos serviços de transportes em Lauro de Freitas impactam na acessibilidade e mobilidade, sobretudo das populações de baixa renda.

A redução da informalidade no setor de transporte é um desafio complexo que requer uma abordagem abrangente. É necessário melhorar as condições econômicas gerais, promover o desenvolvimento de empregos formais, simplificar a regulamentação e os processos burocráticos, fornecer incentivos para a formalização e garantir que os trabalhadores informais tenham acesso à proteção social básica de modo efetivo. Por fim, é importante reconhecer que a informalidade pode ser uma realidade duradoura em alguns setores e contextos específicos. Nesses casos, é essencial adotar políticas públicas que melhorem as condições de trabalho e promovam a inclusão social e econômica dos trabalhadores informais.

REFERÊNCIAS

ABÍLIO, L. C. Uberização e juventude periférica: desigualdades, autogerenciamento e novas formas de controle do trabalho. **Novos Estudos, CEBRAP**, v. 39, n. 3, p. 579-597, 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.25091/s01013300202000030008>. Acesso em: 15 jun. 2023.

BAHIA. Secretaria de Infraestrutura da Bahia – Seinfra. **Pesquisa Origem-destino 2012**. Salvador: Seinfra, 2012. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ba/lauro-de-freitas/panorama>. Acesso em: 15 abr. 2023.



BAHIA. Secretaria de Planejamento do Estado da Bahia – SEPLAN. **Municípios por Território de Identidade. 2012.** Disponível em: https://www.seplan.ba.gov.br/wp-content/uploads/Territorios_Municipios_2012_2015.pdf. Acesso em: 23 jul. 2023.

BRASIL. Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT. **Resolução da ANTT nº 4287 de 13/03/2014.** Brasília: ANTT, 2014. Disponível em: <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=268134>. Acesso em: 23 jul. 2023.

BRASIL, Lei 5788/90. **Estatuto da Cidade.** Brasília, 2001. Disponível em: <https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/70317/000070317.pdf>. Acesso em: 16 jun. 2023.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil** (1988). Brasília, DF: Senado Federal, 2023. Disponível em: https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/518231/CF88_Livro_EC91_2016.pdf. Acesso em: 15 jun. 2023

BRASIL. Ministério do Trabalho e Previdência Social. **Informações para o Sistema Público de Emprego e Renda – ISPER.** Dados por Município. Disponível em: http://bi.mte.gov.br/bgcaged/caged_isper/index.php#. Acesso em: 30 maio 2023.

EI TÁXI (Bahia). **Vereador Rosalvo defende a regulamentação do Ligeirinho, em Lauro de Freitas,** Bahia, p. 1. 2016. Disponível em: <https://eitaxi.com.br/vereador-rosalvo-defende-a-regulamentacao-do-ligeirinho-em-lauro-de-freitas/>. Acesso em: 14 jul. 2023.

FÓRUM SOCIAL MUNDIAL. **Carta Mundial pelo Direito à Cidade.** V Fórum Social Mundial, Porto Alegre, 2006. Disponível em: <http://www.polis.org.br/uploads/709/709.pdf>. Acesso em: 5 jul. 2023.

IBGE. **População estimada [2020].** Rio de Janeiro: IBGE, 2020. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ba/lauro-de-freitas/panorama>. Acesso em: 15 abr. 2023.

IBGE. **Cidades:** Lauro de Freitas, 2021. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ba/laurodefreitas/panorama>. Acesso em: 16 jun. 2023.

IBGE. **Produto Interno Bruto dos Municípios, 2021.** Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ba/lauro-de-freitas/pesquisa/38/0>. Acesso em: 23 jul. 2023.

MAMANI, H. A. **Alternativo, informal, irregular ou ilegal? O campo de lutas dos transportes públicos.** Rio de Janeiro, 2004. Disponível em: <https://core.ac.uk/download/pdf/35174003.pdf>. Acesso em: 16 jun. 2023.

MARANDOLA JÚNIOR, E. Mobilidades Contemporâneas: distribuição espacial da população, vulnerabilidade e espaços de vida nas aglomerações urbanas. *In*: CUNHA, J. M. P. (org.). **Mobilidade espacial da população: desafios teóricos e metodológicos para o seu estudo.** Campinas: Nepo/Unicamp, 2011.



NOGUEIRA, M. O. **A problemática do dimensionamento da informalidade na economia brasileira**. Rio de Janeiro: IPEA, 2016. Disponível em: https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/6907/1/td_2221.pdf. Acesso em: 23 jul. 2023.

PEREIRA, R. H. M. *et al.* **Tendências e desigualdades da mobilidade urbana no Brasil: o uso do transporte coletivo e individual**. Rio de Janeiro: Ipea, 2021, p. 1-51 (Texto para discussão).

PREFEITURA DE LAURO DE FREITAS. **Lei Municipal nº 1571, de 28 de julho de 2015**. Lauro de Freitas, 2015. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/ba/l/lauro-de-freitas/lei-ordinaria/2015/158/1571/lei-ordinaria-n-1571-2015-dispoe-sobre-a-disciplina-normativa-do-servico-de-taxi-na-forma-que-indica-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 18 jun. 2023.

PREFEITURA DE LAURO DE FREITAS. **Plano Diretor (Lei Municipal nº 1.773)**. Lauro de Freitas, 2018. Disponível em: http://sedur.laurodefreitas.ba.gov.br/legislacao/LEI_1773_2018_REVIS%C3%83O_PDDM_PMLF.pdf. Acesso em: 18 jun. 2023.

SECRETARIA NACIONAL DE TRÂNSITO – SENATRAN. **Frota de Veículos. (2012 e 2022)**. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-Senatran/estatisticas-frota-de-veiculos-senatran>. Acesso em: 23 jul. 2023.

SILVEIRA, M. **Dimensão socioespacial do transporte informal em Manaus, o caso do mototáxi**. Rio de Janeiro: IPEA, 2011. Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/code2011/chamada2011/pdf/area7/area7-artigo5.pdf>. Acesso em: 16 jun. 2023.

VASCONCELLOS, Eduardo A. **Políticas de Transporte no Brasil**. A construção da mobilidade excludente. São Paulo: Manole, 2013.



Aspectos da rede geográfica e a produção de um povoado

O CAPINAL, MUNICÍPIO DE VITÓRIA DA CONQUISTA, BAHIA

Ana Emília de Quadros Ferraz
Sônia de Souza Mendonça Menezes

Como compreender as dinâmicas de um povoado? O estudo desse tipo de localidade não se encaixa nas tradicionais análises urbanas, tampouco nos clássicos estudos rurais. Assim, este tema é desafiador e novo para a geografia. Para o exercício de pensar a temática têm-se desenvolvido pesquisas sobre povoados com o objetivo de compreender os processos de uso do território, por meio do exame da rede geográfica. A rede, como categoria de análise multifária (Ferraz, 2009), permite considerar a dialética singularidade e totalidade e investigar o povoado para além de um ponto isolado no território. De acordo com Dias (2005, p. 20), “tentar compreender a interação entre as redes e o território pressupõe reconhecer que estamos diante de duas lógicas distintas.” A autora esclarece que é essencial conhecer a ação dos atores que a constroem para compreender a lógica dos territórios. Santos (2004, p. 270) auxilia no aprofundamento do conceito, pois afirma: “Através das redes, podemos reconhecer, *grosso modo*, três tipos ou níveis de solidariedade, cujo reverso são outros tantos níveis de contradições. Esses níveis são o nível mundial, o nível dos territórios dos Estados e o nível local”.



Neste artigo, especialmente, pautam-se as análises em elementos da rede geográfica que são examinados com base no nível local, no povoado do Capinal, localizado no interior do Município de Vitória da Conquista, no Estado da Bahia, Brasil. Para Santos (2004, p. 270),

o lugar é a terceira totalidade [a primeira é o mundo e a segunda o território], onde fragmentos da rede ganham uma dimensão única e socialmente concreta, graças à ocorrência, na contiguidade, de fenômenos sociais agregados, baseados num acontecer solidário, que é fruto da diversidade, e num acontecer repetitivo, que não exclui a surpresa.

Considera-se que, com o estudo fundamentado nas redes geográficas, é possível compreender o lugar na totalidade do mundo. De acordo com Ferraz (2009, p. 39),

O conceito de rede tem propriedade multifária. Quando utilizado em análises geográficas, ele é imbricado de elementos, tais como conexidade, fixos, nós, sistemas de objetos, fluxos, linhas, sistemas de ações, fluidez, horizontalidade, verticalidade, entre outros. Esses elementos consubstanciados dão suporte ao próprio conceito, e a sua análise permite perscrutar a cidade para além da própria cidade.

Compreendendo, então, o conceito de rede como multifário e consubstanciado, assim como numa cidade, a análise no povoado permite investigar para além do próprio povoado, pois, em rede, ele tem características que o tornam singular na totalidade.

Rede geográfica e produção do povoado do capinal

Um povoado é categorizado, pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), como sinônimo de Aglomerado Rural Isolado. Esta denominação é utilizada para fins de definição de área para levantamentos do censo demográfico pelo IBGE, mas não é suficiente para a pesquisa em pauta. Nos estudos realizados utiliza-se somente o termo *povoado*, que não pode ser considerado “isolado”, pois busca-se



compreender a relação com o todo: a totalidade na singularidade. De acordo com Santos (1991, p. 40),

a totalidade, que supõe um movimento comum da estrutura, da função e da forma, é dialética e concreta. Para estudá-la é preciso levar-se em consideração todas as estruturas que a formam e que em conjunto ou isoladamente, a reproduzem. Essas estruturas, bem como a totalidade, não são fixas, pois evoluem no tempo. A evolução de cada uma dessas estruturas e de cada um dos seus elementos ou variáveis difere qualitativa e quantitativamente. Trata-se de uma evolução diacrônica, no decorrer da qual cada variável conhece uma mudança relativa de valor, a cada mutação. Essa mudança de valor é relativa já que só pode ser entendida em sua relação com o todo.

Nas diferentes escalas, procura-se compreender estrutura, função e forma, no movimento diacrônico do processo de produção do espaço. As relações sociais se conectam na complexidade do mundo. Conforme ressalta Santos (2004, p. 25),

[...] A categoria de totalidade é como uma chave para o entendimento desse movimento [...] o espaço, com a sucessão interminável de formas-conteúdo [...], já que a consideramos como existindo dentro de um processo permanente de totalização que é, ao mesmo tempo, um processo de unificação e de fragmentação e individuação. É assim que os lugares se criam, e se recriam e renovam, a cada movimento da sociedade. O motor desse movimento é a divisão do trabalho [...], encarregada a cada cisão da totalidade de transportar aos lugares um novo conteúdo, um novo significado e um novo sentido. São os eventos [...], que constituem os vetores dessa metamorfose, unindo objetos e ações. Não se trata de um tempo sem nome, mas de um tempo empiricizado, concreto, dado exatamente através desse portador de um acontecer histórico, que é o evento. Desse modo, a tão buscada união entre espaço e tempo aparece mais próxima de ser tratada de forma sistemática em geografia.

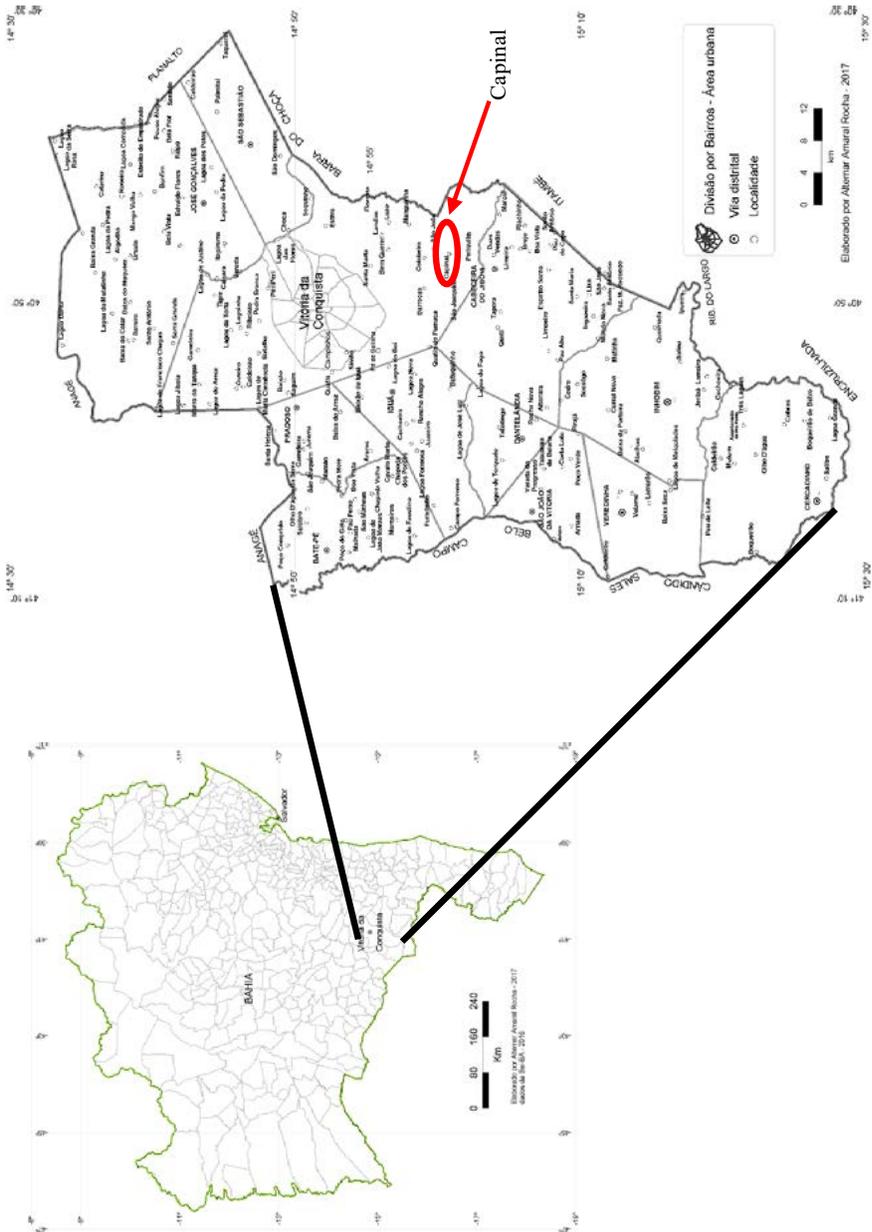


Com base neste pressuposto busca-se compreender o povoado do Capinal, que está localizado no Município de Vitória da Conquista, no interior da Bahia, como pode ser observado no Mapa 1.

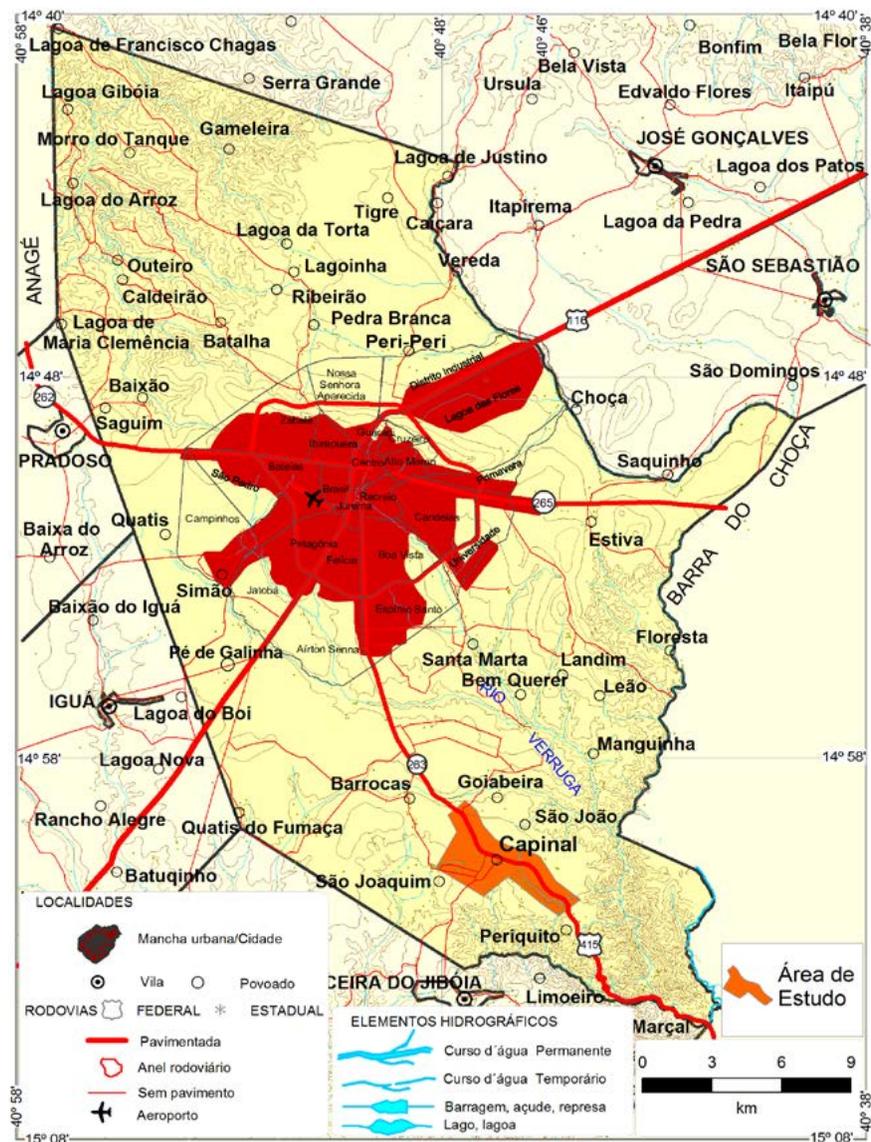
Reafirmando que um povoado não é um aglomerado isolado e que a dinâmica presente na rede é essencial para a sua análise, destaca-se a relação entre os sistemas de objetos e os sistemas de ação. A BA-263/ BR-415, que pode ser observada no Mapa 2, é um fixo que foi e é fundamental para a sua formação e atual configuração. De acordo com Ferraz (2009, p. 40), “a geografia se depara com o desafio de compreender rede como construção e reconstrução no cotidiano, no plano da vida, da existência humana e entendê-la como uma fusão de aspectos técnicos e sociais”.



Mapa 1 – Localização do Povoado Capinal, município de Vitória da Conquista, Bahia, 2023



Mapa 2 – Distrito sede, com destaque para o trecho da BA 263/BR 415 onde está localizado o povoado Capinal, município de Vitória da Conquista, Bahia, 2023



Fonte: ROCHA, A. A.; e FERRAZ, A. E. de Q. Atlas geográfico de Vitória da Conquista. Vitória da Conquista: Ed. autores, 2015.

Elaboração: Altamar Amaral Rocha, 2023.

O Capinal está localizado a, aproximadamente, 15 km da cidade de Vitória da Conquista, ao longo de 8 km da rodovia BA-263/BR-415, como pode ser observado no Mapa 2. Para estudar o processo de sua produção, concordando com Santos (2004), é necessário analisar a relação tempo-espaço. Nessa perspectiva, Santos (2004) propõe que, em suas relações com o território, as redes

são vistas como um processo e [...] como um dado da realidade atual. O estudo genético de uma rede é forçosamente diacrônico. As redes são formadas por troços, instalados em diversos momentos, diferentemente datados, muitos dos quais já não estão presentes na configuração atual e cuja substituição no território também se deu em momentos diversos. Mas essa sucessão não é aleatória. Cada movimento se opera na data adequada, isto é, quando o movimento social exige uma mudança morfológica e técnica. A reconstituição dessa história é, pois, complexa, mas igualmente ela é fundamental, se queremos entender como uma totalidade a evolução de um lugar (Santos, 2004, p. 263).

Para empreender esta análise, com vista à reconstituição complexa dessa história que é fundamental para compreender a dinâmica atual do povoado, buscou-se resgatar a origem do povoamento da localidade, a presença de diferentes fixos que geram fluxos e vice-versa, numa relação dialética, bem como verificar a atual situação do Capinal. Dias (2005, p. 20) reforça essa perspectiva quando expõe:

A lógica territorial também deve ser desvendada como resultado de mecanismos endógenos – relações que acontecem nos lugares entre agentes conectados pelos laços de proximidade espacial – e mecanismos exógenos – que fazem com que um mesmo lugar participe de várias escalas de organização especial.

De acordo com um morador entrevistado, o povoado foi formado de antigas fazendas, em especial a fazenda Capinal, e de um acampamento do Departamento de Estradas e Rodagem da Bahia (Derba) que se estabeleceu na localidade. Como relata o entrevistado:



Meu pai era da região de Poções, [...] e mudou aqui para o Capinal. [...] Aqui no Capinal estamos há 67 anos. [...] Pai era funcionário do Departamento de Estradas e Rodagem e aqui era um trecho onde o pessoal morava. A cada dez quilômetros tinha um acampamento e esse acampamento tinha uma turma e essa turma dava manutenção a esses dez quilômetros de estrada. Roçava, capinava, [...] não tinha asfalto. Era estrada de terra. [...]. Aqui era uma fazenda. Quando meu pai veio morar aqui tinha poucos moradores, pouquíssimos. [...] Essa fazenda era de Balbino Alves do Prado. [...] Seu Balbino foi o que mais contribuiu para a povoação do Capinal, porque ele vendeu desde aquela entrada lá da fazenda dele até aqui perto do cemitério [um trecho de aproximadamente 3 km]. Essa faixa [ao longo da rodovia] ele foi vendendo aos pedaços e povoou. E o segundo foi Seu Altino. Seu Altino recebeu uma fazenda de uma herança do finado Braulino e ele com a família não vendeu... Ele recebeu com uma cláusula de usufruto até a terceira geração. Ele não vendeu e foi povoando, povoando... De família foi Seu Altino, genro do finado Braulino e de vender pedaço de terra e facilitar para a povoação do Capinal foi Seu Balbino. [...] Balbino doou o terreno para aquela primeira escola lá, [...] fez o cemitério do Capinal [...] e a Igreja Católica [...] ele doou o terreno e ajudou a construir. O nome Capinal nasceu porque era a Fazenda Capinal [...]. (Entrevistado 1, depoimento oral, 2019).



Fotografia 1 – Trecho da rodovia BA-263 / BR-415, no povoado Capinal, município de Vitória da Conquista, Bahia, 2023



Fonte: Trabalho de Campo, 2023.

Foto: Ana Emília de Quadros Ferraz.

Conforme afirma o entrevistado, a abertura da rodovia, representada pela Fotografia 1, foi importante evento para o início da povoação que deu origem ao Capinal. Como esclarece Santos (2004, p. 146), “na verdade, os eventos mudam as coisas, transformam os objetos, dando-lhes, ali mesmo onde estão, novas características”. Essas novas características são observadas, por exemplo, com a presença de trabalhadores do Derba, órgão responsável pela construção e conservação das rodovias na Bahia, que tinham um acampamento permanente neste trecho da rodovia, o que fixou famílias na localidade. Além deste fato, a presença da rodovia impulsionou a venda de lotes da citada fazenda, ao longo das suas margens, e estimulou a permanência da família do senhor Altino, que em razão de receber uma herança em usufruto e de não poder comercializar lotes, foi construindo casas na beira da estrada. Estes eventos são fundamentais para compreender o povoado atualmente, pois

os eventos são atuais, absolutos, individualizados, finitos, sucessivos. Mas na medida em que se estendem uns sobre os outros, participando uns dos outros,

eles estão criando a continuidade do mundo vivente e em movimento, ou, em outras palavras, a continuidade temporal e a coerência espacial. É assim que as situações geográficas se criam e recriam (Santos, 2004, p. 156).

A rodovia, onde atualmente está localizado o povoado, é parte de um projeto estadual de ligação de Ilhéus a Brumado. Para Santos (2004, p. 272), “as decisões nacionais interferem sobre os níveis inferiores da sociedade territorial por intermédio da configuração geográfica, vista como um conjunto. Mas somente em cada lugar ganham real significação”. De acordo com o Seinfra (2015, p. 1),

[...] o Derba executou importantes projetos, de 1971 a 1989, dentre eles: a BA-052, a Estrada do Feijão, ligando Feira de Santana a Xique-Xique; a BA-001, Nazaré-Bom Despacho; o conjunto de rodovias vicinais na Região Cacaueira; estendida ao vale do Jiquiriçá às fronteiras de Mucuri (na divisa com o Espírito Santo), perfazendo quase 1 mil km; a BA-120, ligando Conceição do Coité a Monte Santo, passando por Valente, Santa Luz, Queimadas e Cansanção, conhecida por Rodovia do Sisal; **a ligação Brumado-Ilhéus, composta pelas Rodovias BA-262, BA-263 e BR-415** e o trecho Ilhéus-Una-Canaveiras da BA-001 (grifo nosso).

Essa rodovia tem trechos que são de responsabilidade do Estado da Bahia e outros sob a responsabilidade da União. O segmento onde está localizado o Capinal foi construído tendo por base uma estrada que já cortava a localidade e, historicamente, fazia a ligação de Vitória da Conquista a Itambé e outras cidades ao Sudoeste e Leste do município. Hodiernamente, a BA-263/BR-415 continua sendo importante para a dinâmica do povoado. A abertura da rodovia que possibilita a ligação de Brumado-Ilhéus, passando por Vitória da Conquista, é um evento marcante para o Capinal. Ressaltamos este evento, pois concordamos com Santos (2004, p. 147) quando afirma: “Na verdade, os eventos mudam as coisas, transformam os objetos, dando-lhes, ali mesmo onde estão, novas características”.

Presentemente, existe um fluxo constante de carros e caminhões que circulam diariamente na rodovia, que interliga importantes cidades



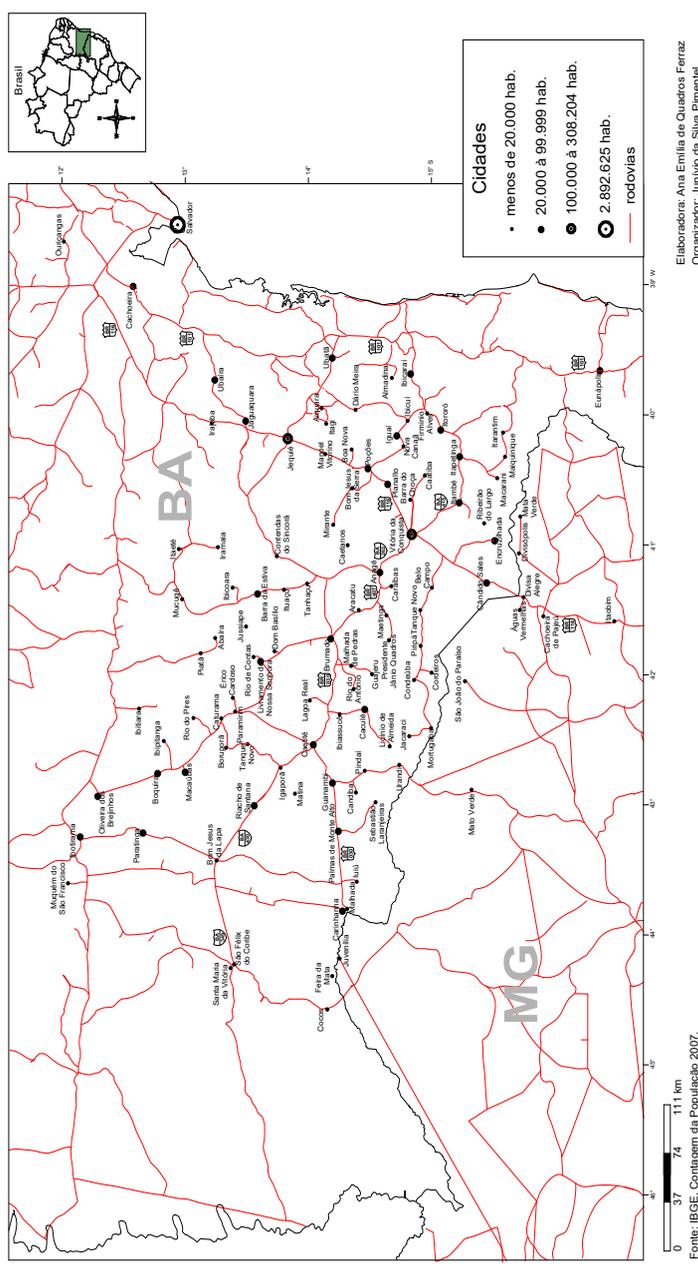
do Estado da Bahia e possibilita o acesso ao interior do país (como pode ser observado no Mapa 3), mormente ao Distrito Federal, Goiás e Minas Gerais. Esse elevado fluxo de veículos provocou na comunidade a instalação de oferta de serviços relacionados às demandas dos viajantes, como restaurantes e lanchonetes. Tais estabelecimentos, no Capinal, comercializam refeições e, de maneira especial, a pamonha e outros derivados de milho, além de biscoitos, lanches diversos e produtos industrializados (Ferraz, 2018).

Este fixo é essencial para compreender os processos diacrônicos e sincrônicos do povoado. Nas palavras de Santos (2004, p. 264), “diacronia e sincronia, vistas através do espaço geográfico, são, exclusivamente, duas faces de um mesmo fenômeno, ou ainda melhor, duas formas de perceber um movimento unitário.” Esse fenômeno se expressa na maior parte das edificações encontradas atualmente no povoado, que está localizado às margens da BA-263 / BR-415, como pode ser observado na Figura 1.

Assim, a rodovia é um importante fixo a ser considerado nas análises, contudo não pode ser analisado por si mesmo, mas na relação com os fluxos gerados na relação dialética fixos e fluxos. Essa relação é fundamental para compreender a fluidez e a produção que se estabeleceram no Capinal, de modo especial as atividades comerciais desenvolvidas ao longo da rodovia. Como observa Moreira (2006, 2007), quando o olhar geográfico está focado na localização, privilegia-se o olhar fixo em benefício da afirmação da centralidade que produz uma defasagem entre a prática e a teoria. O olhar no fixo, e não no conjunto dialético fixo/fluxo, faz perder a percepção do movimento da redistribuição da própria localização.



Mapa 3 – Malha rodoviária de Vitória da Conquista e entorno, com destaque para a ligação Brumado-Ilhéus, 2023



Fonte: Ferraz, 2009.



De acordo com Ferraz (2009, p. 170), “parte-se do entendimento de que o espaço é movimento e que a análise do conceito de rede possibilita um exercício em que se privilegia olhar a fluidez. As coisas, as pessoas, as informações estão em constante deslocamento produzindo fluxos e fixos”. Assim, o movimento precisa ser explorado.

Para tanto, foram realizados trabalhos para a coleta de dados e análises quali-quantitativas. De acordo com uma estimativa com base nos resultados do Censo do IBGE (2023), o povoado do Capinal tem uma população aproximada de 1.500 habitantes, distribuídos em 330 domicílios ocupados. Durante trabalhos de campo foram aplicados, por meio de amostragem aleatória simples em 2023, 23 questionários, que correspondem a 7% dos domicílios ocupados.

Dos moradores pesquisados no Capinal, como pode ser observado na Tabela 1, 16,5% são crianças e jovens de 0 a 17 anos, 71,2% estão na faixa etária de População Economicamente Ativa (PEA) e 12,3% são idosos, com mais de 65 anos. De acordo com dados coletados por meio de trabalhos de campo realizados em 2014 e 2017 a população de crianças e jovens de 0 a 17 anos somava 21,3%, a PEA 65% e 12,5% estavam na faixa etária de idosos. Esses dados, comparados com anteriores, denotam que a taxa de natalidade está diminuindo e que a população adulta é majoritária, com a tendência de envelhecimento dos moradores.

Tabela 1 – Composição etária das famílias entrevistadas moradoras no povoado Capinal, distrito sede do Município de Vitória da Conquista – BA, 2023

	%
De 0 a 17 anos	16,5%
De 18 a 64 anos	71,2%
65 anos ou mais	12,3%
Total	100,0%

Fonte: Trabalho de campo, 2023. Projeto “Vitória da Conquista: quero te conhecer”. Os distritos do município: uma análise das redes.

Com o intuito de compreender a produção do espaço no Capinal, é preciso considerar a sequência de eventos. Como alerta Santos (2004, p. 157-158),

o que podemos considerar como sequência, quando queremos entender a produção do espaço? A história real de vida dos lugares mostra que os objetos são inseridos no meio segundo uma ordem, uma sequência, que acaba por determinar um sentido àquele meio. É diferente se, numa rua, criamos primeiro um edifício ou se asfaltamos, se criamos antes a rua asfaltada e depois melhoramos as infra-estruturas subterrâneas, se estabelecemos primeiro a escola ou hospital, o hospital ou o banco. O resultado das combinações não é o mesmo, segundo a ordem verificada.

Um primeiro evento é a construção da rodovia, seguido da instalação de residências nas suas margens, com presença de um acampamento de trabalhadores do Derba. Além disso, a reorganização das terras de antigas fazendas e a doação de terrenos para a construção de uma escola, de uma igreja e de um cemitério também são eventos importantes para a consolidação do povoado e da sua atual configuração. Ao longo dos anos houve o aumento dos fluxos gerados pela rodovia e esses motivaram a instalação de diferentes fixos, que estão caracterizadas no Painel 1.



Painel 1 – Aspectos de fixos no povoado Capinal, Vitória da Conquista, Bahia, 2023



Quadra Poliesportiva, 2023



*Posto Polícia Militar
Capinal, 2023*



*Escola Municipal
Maria Leal, 2023*



Cemitério, 2019



Igreja, 2019



Campo de futebol, 2023



Tipos de casas comerciais, 2023



Tipos de casas residenciais do Capinal, 2019 e 2023

Para compreender a produção do espaço do Capinal, é preciso abranger, conjuntamente, estes sistemas de objetos e os sistemas de ações, pois “no estudo de redes, os aspectos técnicos e sociais não devem ser considerados separadamente, mas de modo conjunto, consubstanciado, de forma a possibilitar o entendimento da complexidade do espaço móvel e integrado. O técnico é um aspecto do social” (Ferraz, 2009, p. 38). Portanto, se faz necessário relacionar e compreender os elementos sociotécnicos encontrados no lugar pesquisado. De acordo com Ferraz (2009, p. 34), “como parte do processo, é preciso descrever e analisar a constituição da rede”, pois, como alerta Santos (2004, p. 263), “um estudo estatístico das quantidades e das qualidades técnicas, mas, também, a avaliação das relações que os elementos da rede mantêm com a presente vida social, em todos os seus aspectos”. Assim, serão relacionados sistemas de objetos e sistemas de ação, os fixos e os fluxos encontrados na localidade.

No povoado, de modo especial ao longo das margens da rodovia, como exemplos do Painei 1, estão localizados prédios e equipamentos públicos como a Escola Municipal Maria Leal, posto policial, quadra poliesportiva, campo de futebol, igrejas, cemitérios, diferentes tipos de casas de comércio e edificações com fins residenciais (que é a maior parte).

Além das residências e de equipamentos públicos (Painei 1), outros fixos encontrados no Capinal são os utilizados para atividade comercial. Foram identificados nos trabalhos de campo mercearias, mercadinhos, restaurantes, lanchonetes, entre outros. Um tipo de atividade se destaca na localidade: a produção e comercialização de alimentos tradicionais derivados do milho com destaque para a variedade de pamonhas, além de bolos e mingaus. Tais atividades estão relacionadas a aproveitamento dos fluxos rodoviários de acentuada passagem de transeuntes e conformam uma estratégia de reprodução social e econômica para grupos familiares locais, semelhantes à produção de derivados de leite e mandioca estudados por Menezes (2015) em Sergipe. O Capinal apresenta novas funções e novos tipos de ocupações com atividades produtivas deslocadas do meio urbano e recriadas do meio rural em novas bases apropriadas pautadas nas ruralidades como o saber-fazer local, as ressignificações e das formas impostas ao lugar, e



denota o novo espaço rural não estritamente agrícola, mas com atividades típicas do espaço urbano (Graziano da Silva *et al.*, 1996).

Como revelam os dados da Tabela 2, a maior parte da população, 90% dos moradores em idade escolar (7 a 17 anos) utilizam o equipamento público no próprio povoado. Com relação a serviço médico de baixa complexidade, 43,5% daqueles que procuram atendimento acessam Unidade de Saúde da Família do Capinal (USF), no assentamento União, 43,5% procuram atendimento diretamente na Unidade de Pronto Atendimento (UPA) na cidade de Vitória da Conquista e os outros 13% acessam ambos. A escola e a unidade de saúde podem ser consideradas nós na rede geográfica na escala do povoado. A presença destes fixos na localidade é importante para a diminuição dos fluxos impostos pela falta desse tipo de equipamento no interior de um município. Além disso, significa que a interiorização de equipamentos de educação (de ensino fundamental e médio) e saúde (de atenção básica), no Brasil, revela aspectos da verticalidade da rede geográfica e contribui para a fixação da população em áreas rurais, como no povoado em pauta.

Tabela 2 – Local de estudo dos residentes, com idade entre 7 e 17 anos, e local do atendimento médico dos moradores, segundo as famílias entrevistadas no povoado Capinal, distrito-sede do município de Vitória da Conquista-BA, 2023

Lugar	%	
	Escola	USF Capinal
No povoado Capinal	80%	43,5%
Cidade de Vitória da Conquista	20%	43,5%
No povoado do Capinal e na cidade de Vitória da Conquista	0%	13%
Total	100,0%	100,0%

Fonte: Trabalho de campo, 2023. Projeto “Vitória da Conquista: quero te conhecer”. Os distritos do município: uma análise das redes.



A Unidade de Saúde da Família é avaliada como regular ou ruim por 61% dos entrevistados. As principais queixas se referem à falta de atendimento especializado e ao horário do atendimento médico que ocorre de segunda a sexta-feira, exclusivamente, no período matutino. Com relação à escola que atende os estudantes do Capinal a avaliação é positiva, com 100% de satisfação, conforme expõe a Tabela 3, cujos dados demonstram que a maior parte dos moradores está satisfeita, ou parcialmente satisfeita, com estes serviços públicos.

Tabela 3 – Satisfação com a escola e com o atendimento médico no PSF, segundo as famílias entrevistadas no povoado Capinal, distrito-sede do Município de Vitória da Conquista-BA, 2023

Nível de satisfação	%	
	Escola	USF
Estão satisfeitos	100%	39,0%
Não estão satisfeitos	0%	30,5%
Estão mais ou menos satisfeitos	0%	30,5%
Total	100,0%	100,0%

Fonte: Trabalho de campo, 2023. Projeto “Vitória da Conquista: quero te conhecer”. Os distritos do município: uma análise das redes.

Apesar da presença de vários fixos no Capinal, os moradores precisam se deslocar constantemente para a sede do município, de modo especial para compras e realização de serviços bancários que não são encontrados no povoado, como pode ser verificado na Tabela 4. Este é um aspecto da horizontalidade da rede geográfica, visto que o povoado se relaciona diretamente com a cidade de Vitória da Conquista, área contígua ao mesmo. Além disso, um dado revelado no trabalho de campo, realizado em 2023, apresenta um aspecto da rede sociotécnica do plano da verticalidade, que não havia sido verificado nos trabalhos realizados em 2014 e 2019 no povoado, que se refere a realização de atividades por meio da *internet*, como o recebimento por PIX e



compras em *sites*. Esse fato evidencia que recursos tecnológicos estão presentes no cotidiano dos moradores.

Tabela 4 – Localidade onde as famílias realizam atividades cotidianas segundo as famílias entrevistadas no povoado do Capinal, distrito-sede do Município de Vitória da Conquista-BA, 2023

Atividade	Localidade			Total
	Capinal	Cidade de Vitória da Conquista	Internet	
Compras do dia a dia	74%	26%	0%	100%
Feira	9%	91%	0%	100%
Compram roupas	0%	91%	9%	100%
Pagam as contas	0%	87%	13%	100%
Recebem pagamentos	26%	56%	18%	100%

Fonte: Trabalhos de campo, 2023. Projeto “Vitória da Conquista: quero te conhecer”. Os distritos do município: uma análise das redes.

Além de necessitarem se deslocar para a cidade para efetuarem serviços que dependem de bancos ou lotéricas, as famílias entrevistadas relataram que aproveitam para realizar compras, sobretudo de vestuário, tendo em vista que existe somente um ponto de venda de confecções no Capinal. Nesse estabelecimento comercial também são negociados biscoitos. Ademais, é um fixo que conjuga comércio e residência. Essa configuração espacial mista é comum no povoado, nas margens da BA-263/BR-415 (Fotografia 2).



Fotografia 2 – Ponto comercial no povoado Capinal, município de Vitória da Conquista, Bahia, Brasil, 2019

Fonte: Trabalho de Campo, 2019.

Foto: Ana Emília de Quadros Ferraz .

A presença de igrejas (exemplo no Painel 1) também é outro elemento da rede que influencia nos fluxos cotidianos, em especial nos finais de semana, quando moradores afirmaram se deslocar de suas casas até um templo religioso. Assim também ocorre com o campo de futebol e com bares, como pode ser verificado nos dados do Quadro 1.

Aos sábados e domingos, a maior parte dos membros das famílias entrevistadas afirmou que ficam em casa ou visitam parentes. Além de atividades voltadas para o lazer, como descanso, brincadeiras, jogos de futebol, festas, passeios, visitas à casa de amigos e parentes, os membros das famílias, dependendo da faixa etária (observar detalhes no Quadro 1), os jovens, moradores com idade de PEA e idosos relataram não fazer nada nos finais de semana.

Todas as famílias entrevistadas afirmaram que gostam de morar no Capinal. Ressaltam, de modo especial, a tranquilidade do lugar, sossego, acesso a trabalho, qualidade de vida, relações familiares e amizades. No entanto, como pode ser observado no Quadro 2, apontaram aspectos negativos relacionados ao povoado.

Quadro 1 – Atividades realizadas nos finais de semana, por faixa grupos etários, segundo as famílias entrevistadas no povoado Capinal, distrito-sede do Município de Vitória da Conquista-BA, 2023

Atividade	Crianças	Jovens	PEA que trabalha	Idosos
Assiste TV	-	-	X	-
Brinca	X	X	-	-
Descansa	-	-	X	-
Estuda	X	X	-	-
Fica em casa	X	X	X	X
Frequenta a igreja	-	X	X	X
Frequenta bares e festas	-	X	X	-
Frequenta casa de amigos e parentes	X	X	X	-
Joga bola (futebol)	X	X	X	-
Não faz nada	-	X	X	X
Passeia	X	X	X	X
Trabalha	-	X	X	-

Fonte: Trabalho de campo, 2023. Projeto “Vitória da Conquista: quero te conhecer”. Os distritos do município: uma análise das redes.



Quadro 2 – Aspectos negativos do povoado segundo as famílias entrevistadas no Capinal, distrito sede do município de Vitória da Conquista-BA, 2023

Ponto Negativo	
Falta de transporte urbano	X
Mobilidade	X
Precariedade de infraestrutura (saúde, estradas, rede elétrica, água tratada, descarte lixo)	X

Fonte: Trabalho de campo, 2023. Projeto “Vitória da Conquista: quero te conhecer”. Os distritos do município: uma análise das redes.

De modo especial, reclamaram da falta de transporte público urbano (mesmo em se tratando de zona rural) e da precariedade da infraestrutura, como do serviço de saúde, falta de água tratada, instabilidade da rede elétrica, falta de pavimentação das estradas no interior do povoado, falta de creche.

Como pode ser observado na Tabela 5, dos domicílios pesquisados, 95,6% são de propriedade das famílias residentes. Esse dado revela que as famílias intencionam residir na localidade por longo período, pois resolveram adquirir o imóvel de moradia.

Tabela 5 – Situação dos domicílios das famílias entrevistadas moradoras no povoado do Capinal, distrito-sede do Município de Vitória da Conquista-BA, 2023

Situação do Domicílio	%
Alugada	4,4%
Própria	95,6%
Total	100,0%

Fonte: Trabalho de campo, 2023. Projeto “Vitória da Conquista: quero te conhecer”. Os distritos do município: uma análise das redes.

Os domicílios localizados no Capinal, são construídas com alvenaria, com tamanhos diferenciados e possuem três ou mais cômodos (sendo pelo menos, sala, quarto, cozinha e banheiro). Como pode ser observado na Tabela 6, a maior parte, 91,3%, tem entre cinco e sete cômodos. Têm cobertura de telha cerâmica e aparência de boa conservação.

Tabela 6 – Quantidade de cômodos dos domicílios das famílias entrevistadas moradoras no povoado do Capinal, distrito-sede do Município de Vitória da Conquista-BA, 2023

Quantidade	%
1 a 4 cômodos	8,7%
5 a 8 cômodos	91,3%
Total	100,0%

Fonte: Trabalho de campo, 2023. Projeto “Vitória da Conquista: quero te conhecer”. Os distritos do município: uma análise das redes.

Como pode ser verificado na Tabela 7, todos os domicílios pesquisados são dotados de energia elétrica e têm acabamento de cerâmica e/ou cimento liso no piso (não foram encontradas residências com chão batido). Todas as casas são assistidas com serviço público de coleta de lixo, pois, conforme informações obtidas no trabalho de campo, a coleta é realizada aos sábados. Para a construção, 87% utilizaram tijolo e/ou bloco de cerâmica. Mas 13% das casas pesquisadas foram edificadas com o uso de adobão. Além disso, 61% não são forrados e 13% não possuem portas nas divisões entre os cômodos internos. Essas variáveis indicam que as residências possuem uma boa infraestrutura para os padrões da localidade.



Tabela 7 – Infraestrutura dos domicílios das famílias entrevistadas moradoras no povoado do Capinal, distrito-sede do Município de Vitória da Conquista-BA, 2023

Variáveis	%		
	Sim	Não	Total
Acabamento de cerâmica ou outro no piso da casa	100,0%	0,0%	100,0%
Água encanada no interior da casa	65%	35%	100,0%
Energia elétrica	100,0%	0,0%	100,0%
Esgotamento sanitário	0,0%	100,0%	100,0%
Forno na casa	39%	61%	100,0%
Paredes de tijolo/bloco de cerâmica	96%	4%	100,0%
Portas em todos os cômodos internos da casa	87%	13%	100,0%
Sanitário (banheiro)	100%	0,0%	100,0%

Fonte: Trabalho de campo, 2023. Projeto “Vitória da Conquista: quero te conhecer”. Os distritos do município: uma análise das redes.

Contudo, as carências se revelam, pois nenhuma edificação está dotada de esgotamento sanitário (100% usam fossas), tampouco é abastecida por rede de água tratada. Os dados do trabalho de campo mostram que 65% têm água encanada dentro de casa, enquanto 35% das famílias acessam este bem na área externa da casa. De acordo com as famílias entrevistadas, eles obtêm água por meio de poço/cisterna. Dessa maneira, os moradores não têm acesso a água tratada, situação que é agravada pela presença de fossas nos terrenos, em razão da falta do esgotamento sanitário.

Conforme relatos, organizados na Tabela 8, a maior parte, 65%, das famílias ouvidas moram na localidade há mais de vinte anos. Para 53,3% dessas, a escolha do local de moradia está relacionada com relações familiares. Nas palavras dos entrevistados, a opção se fundamenta por “ser um lugar tranquilo e a família sempre foi daqui” (Relato oral,

Entrevistado 2, Trabalho de Campo, 2023); “Proximidade dos pais, que nasceram no Capinal” (Relato oral, Entrevistado 3, Trabalho de Campo, 2023). O acesso ao trabalho, vinculado às atividades agropecuárias, foi relatado por 26,7% dos entrevistados, como motivo para a escolha de moradia e permanência no Capinal por mais de vinte anos. A tranquilidade, o sossego e a proximidade com a cidade de Vitória da Conquista também foram argumentos citados pelos entrevistados.

Tabela 8 – Tempo de moradia na localidade, das famílias entrevistadas no povoado Capinal, distrito-sede do Município de Vitória da Conquista-BA, 2023

Período	%
Menos de 1 ano	0%
De 1 até 2 anos	9%
Mais 2 até 5 anos	0%
Mais de 5 até 10 anos	17%
Mais de 10 até 20 anos	9%
Mais de 20 anos	65%
Total	100,0%

Fonte: Trabalho de campo, 2023. Projeto “Vitória da Conquista: quero te conhecer”. Os distritos do município: uma análise das redes.

Das famílias moradoras do Capinal, 35% residem há menos de vinte anos. Dessas, 9% afirmaram que moram há menos de dois anos, 17% de cinco a dez anos e 9% de mais de dez a menos de vinte anos. Os argumentos estão relacionados a tranquilidade (62,5%), relações familiares (25%) e trabalho (12,5%). Assim, verifica-se que o povoado não está estagnado e continua sendo um lugar que está crescendo.

De acordo com os dados obtidos no trabalho de campo e sistematizados na Tabela 9, 44% dos moradores da PEA que trabalham, exercem as atividades no próprio povoado. Desses, 29% são lavradores; 29% exercem funções vinculadas a produção e comercialização de



pamonhas; 18% trabalham em pontos comerciais da localidade; 18% são pedreiros e 6% caseiros.

Tabela 9 – Local de trabalho da população economicamente ativa, segundo as famílias entrevistadas moradoras no povoado Capinal, distrito sede do município de Vitória da Conquista-BA, 2023

Local de trabalho	%
Cidade de Vitória da Conquista	38%
Distrito de moradia	44%
Não tem local fixo (trabalham na cidade e no povoado)	15%
Outro município (Barra do Choça)	3%
Total	100,0%

Fonte: Trabalho de campo, 2023. Projeto “Vitória da Conquista: quero te conhecer”. Os distritos do município: uma análise das redes.

Parte dos membros das famílias que residem no Capinal, totalizando 38% da PEA que trabalham, tem emprego fixo na cidade de Vitória da Conquista, como demonstram os dados da Tabela 9. Dos que trabalham na cidade, 26,6% são empregados na DASS (indústria de confecções/calçados esportivos, localizada na entrada da cidade, na margem da BA-263/BR-415); 13,3% são pedreiros e os outros exercem diferentes profissões, como vendedores e domésticas. Além destes, 15%, por não possuírem emprego fixo, de modo especial por serem pedreiros, tanto trabalham na cidade como no povoado.

Os dados corroboram com a relação campo-cidade. Há um processo histórico de envolvimento dos moradores com a sede do município, tendo em vista que esse é um espaço de expressiva centralidade, caracterizado por uma trama de relações econômicas, sociais e culturais, constituída por uma concentração dos equipamentos de serviços na esfera estatal e privada sobre os quais se assenta o conteúdo demandado pelos moradores do espaço rural e, particularmente, do Capinal. Essa relação intrínseca campo-cidade conforma o cotidiano e a singularidade desse povoado. Segundo Oliveira (2018, p. 56), analisando Vitória da Conquista:



A realidade vivenciada durante a pesquisa revela que a relação campo-cidade tem adquirido uma dimensão cada vez maior; dessa forma, torna-se impossível analisar esses espaços como polos isolados e desarticulados. O fato de eles estarem imbricados e incorporarem aspectos socioeconômicos e culturais um do outro não significa que vão se tornar um espaço homogeneizado, pois até podem adquirir algumas características de ambos, mas resguardam as peculiaridades que sustentam as suas diferenças.

De acordo com as informações obtidas nos trabalhos de campo, 58% daqueles que trabalham no local de moradia desenvolvem atividades relacionadas ao setor agropecuário e à produção e venda de pamonhas, que são produzidas e comercializadas no Capinal. Este dado reforça a relação campo-cidade e as atividades do setor terciário que vêm sendo desenvolvidas no povoado, que estimulam e são estimuladas pelo fluxo da rodovia que perpassa a localidade.

Considerações finais

O regate dos eventos, especialmente da história da implantação da rodovia, revela como este fixo foi e continua sendo importante para o povoado, que se construiu por meio das relações sociais que ali se efetivaram. O povoado possui características próprias, de modo especial sua relação com a rodovia, que é a base para a sua configuração. O Capinal se materializa ao longo das margens da BA-263/BR-415, por aproximadamente 8 km. Todos os principais fixos da localidade, como a escola e o posto policial, além das casas de comércio e da maior parte das residências, estão edificadas nas bordas da estrada, que possibilita a fluidez da rede. Assim, o povoado não se encontra isolado, e apresenta singularidades que se relacionam dialeticamente com a totalidade da rede.

Os elementos da rede, associados e analisados de modo consubstanciado, permitem compreender o processo de produção do espaço do povoado Capinal que contém diferentes tempos e conteúdos. A análise da relação tempo-espaço foi realizada por meio da diacronia e sincronia e é importante para a compreensão do processo que contém diferentes temporalidades.



A falta de serviços, especialmente bancários, e a escassa oferta de postos de trabalho impulsionam jovens e adultos a realizarem um fluxo obrigatório do citado povoado até a sede municipal, tendo em vista a necessidade de obtenção de renda que permita o consumo e resulta no deslocamento diário, isto é, na migração pendular até a cidade de Vitória da Conquista. A distância do povoado até a sede municipal é facilitada pela rodovia e os deslocamentos são viabilizados pela disponibilidade de transportes, apesar de não existir transporte público urbano por se tratar de zona rural.

Contudo, de modo especial a produção e comercialização de pamonha e as atividades relacionadas à agropecuária possibilitam a permanência da PEA no Capinal. Esses aspectos, associados às relações de vizinhança e aos pontos positivos relatados, como tranquilidade, sossego e qualidade de vida, são variáveis que estimulam a fixação da população na localidade.

REFERÊNCIAS

DIAS, Leila C.; SILVEIRA, R. L. L. da (org.). **Redes, sociedades e territórios**. Santa Cruz do Sul: Edunisc, 2005.

FERRAZ, Ana Emília de Q. **O espaço em movimento**: o desvelar da rede nos processos sociotécnicos do sistema de saúde de Vitória da Conquista Bahia. 2009. Tese (Doutorado) – Universidade Federal de Sergipe, São Cristóvão, NPGeo, 2009.

FERRAZ, Ana Emília de Q. **O urbano em construção**: Vitória da Conquista: um retrato de duas décadas. Vitória da Conquista: Edições Uesb, 2001.

FERRAZ, Ana Emília de Q. **Um presente especial**. 2. ed. Vitória da Conquista: Edição do autor, 2018a. (Coleção Uma Conquista Especial, v. 2.)

FERRAZ, Ana Emília de Q. **Uma aventura por Conquista**. Vitória da Conquista: Edição do autor, 2018b. (Coleção Uma Conquista Especial. Volume 3).

FERRAZ, Ana Emília de Q. **Vitória da Conquista**: quero te conhecer. 2. ed. Vitória da Conquista: Edição do autor, 2018c. (Coleção Uma Conquista Especial. Volume 1).

GRAZIANO DA SILVA, J. *et al.* **O rural paulista**: muito além do agrícola e do agrário. São Paulo: Perspectiva, 1996.

IBGE. Censo Demográfico, 2010. Disponível em: <https://sidra.ibge.gov.br/home/ipca15/brasil> Acesso em: 27 jan. 2019.



MENEZES, Sônia de S. M.; CRUZ, Fabiana T. da. Alimentos tradicionais como manifestação cultural na contemporaneidade. *In*: MENEZES, Sônia de S. M.; CRUZ, Fabiana T. da (org). **Estreitando o diálogo entre alimentos, tradição, cultura e consumo**. São Cristóvão: Editora da UFS, 2017. p. 25-44.

MOREIRA, Ruy. Da região à rede e ao lugar: a nova realidade e o novo olhar geográfico sobre o mundo. *Etc...*, **Espaço, Tempo e Crítica**. *Revista Eletrônica de Ciências Humanas e Sociais e outras coisas*, nº 1(3), v. 1, 1º jun. 2007. p. 55-70. Disponível em: <http://www.uff.br/etc>. Acesso em: 13 maio 2018.

MOREIRA, Ruy. **Para onde vai o pensamento geográfico?:** por uma epistemologia crítica. São Paulo: Contexto, 2006.

OLIVEIRA, Verônica Ferraz de. **A mobilidade da força de trabalho no centro da relação campo-cidade e a produção do espaço geográfico no Município de Vitória da Conquista-BA**. 2018. São Cristóvão: UFS, 2018. Tese (Doutorado) – Universidade Federal de Sergipe, São Cristóvão, 2018.

ROCHA, Altamar A.; FERRAZ, Ana Emília de Q. **Atlas geográfico de Vitória da Conquista**. Vitória da Conquista: Edição dos autores, 2015.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: espaço e tempo, razão e emoção**. 4. ed. São Paulo: Edusp, 2004.

SANTOS, Milton. **Pensando o espaço de homem**. 3. ed. São Paulo: Hucitec, 1991.

SANTOS, Milton. **Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico informacional**. São Paulo:Hucitec, 1994.

SEINFRA. O DERBA, do começo ao fim. **Informativo da Estrada**. Salvador: Sasderba, 2015. Disponível em: <http://sasderbanaestrada.com.br/2015/08/o-derba-do-comeco-ao-fim/> Acesso em: 30 mar. 2019.



Paridade geográfica

CARACTERIZAÇÃO DAS REGIÕES GEOGRÁFICAS IMEDIATAS DE MONTES CLAROS/MG E JUAZEIRO/BA

Ana Ivania Alves Fonseca
Marcela Alves Fonseca
Gabriela Amorim de Macedo
Oscar Barreto Neto
Cássio Alexandre da Silva
Eduardo Charles Barbosa Ayres

As discussões regionais tomam visibilidade a partir da necessidade de caracterizar as delimitações do espaço, os estudos geográficos propõem discussões regionais que se convergem com os estudos simultaneamente ao Instituto de Geografia e Estatística (IBGE). A configuração regional proposta a partir de 2017 pelo IBGE estabelece que as regiões geográficas intermediárias e as imediatas alterem as configurações regionais propostas pela regionalização de 1989, que constituía as mesorregiões e as microrregiões geográficas.

Para Fonseca *et al.* (2020), tanto a Geografia Regional quanto o IBGE são elementos extremamente necessários para entendermos os diversos vieses do desenvolvimento e ocupação do território e de regiões. Da mesma forma, as dinâmicas territoriais proporcionadas pelos diversos agentes que as compõem permitem uma análise comparativa capaz de identificar os elementos que se complementam dentro de uma área. Nesse sentido, a metodologia utilizada neste trabalho foi a análise e discussão de referencial bibliográfico, além da aplicação do método comparativo para paralelos entre dois ou mais objetos de estudo, eficaz para analisar semelhanças e diferenças entre os objetos de estudo.



Para Smelser (1965), há dois tipos de método comparativo: a comparação de casos semelhantes e o método de replicação em diferentes níveis. Nessa pesquisa utilizaremos a aplicação dos casos semelhantes que permite tratar as condições comuns como parâmetros.

Conforme Bloch (1928 *apud* ALVES; SAHR, 2014, p. 416):

O método comparativo cumpre ao mesmo tempo localizar as diferenças e buscar os fatores que as determinam, e fixar as irregularidades manifestadas entre dois ou mais processos observados.

Citando Spurr (2003, p. 84), “a comparação requer em todo caso uma postura cuidadosa do pesquisador quando da construção de seu objeto de estudo”, assim como “exigindo do pesquisador esforço para relativização, questionamento de concepções e pensamentos comumente aceitos” (Rodrigues, 2012). Alves e Sahr (2014, p. 5) entendem que “a análise comparativa se aplica em entender uma diferenciação espacial”. Ainda as autoras reafirmam: “Os estudos comparados desenvolveram-se e permanecem nas abordagens contemporâneas na busca por similaridades e/ou diferenças.”

A análise comparativa aqui não representa uma técnica de levantamento e classificação de dados empíricos, mas uma perspectiva de análise social que permite romper com a singularidade dos eventos pela ação concreta dos diversos sujeitos que de fato constroem a diferenciação espacial (Alves; Sahr, 2014, p. 5).

Segundo Fachin (2006, p. 40):

O método comparativo consiste em investigar coisas ou fatos e explicá-los segundo suas semelhanças e suas diferenças, permitindo compreensão de dados concretos e a dedução de semelhanças e divergências de elementos constantes, abstratos e gerais, propiciando investigações de caráter indireto, sendo esse método possível a ser aplicado em diversas áreas da ciência, isso pela capacidade da sua utilização em estudo que se trabalhar com



grandes grupamentos humanos em universos populacionais diferentes e até distanciados pelo espaço geográfico.

Com base nesse método, o estudo comparativo entre duas regiões geográficas, Região Geográfica Imediata de Montes/MG e de Juazeiro/BA, é importante para o estabelecimento de elementos que formaram essas regiões, cuja formação física, histórica e econômica foi forjada de maneira semelhante, mesmo que geograficamente estejam distantes.

As regiões imediatas e suas paridades geográficas

O processo de regionalização das Regiões Geográficas Intermediárias e Regiões Geográficas Imediatas seguiram um fluxo contrário, onde primeiramente se deu a composição das Regiões Geográficas Imediatas e *a posteriori* esses recortes menores compuseram as Regiões Geográficas Intermediárias. Levaremos em conta neste artigo a Região Geográfica Imediata.

A referida regionalização caracteriza as cidades que polarizam a região, apresenta um fluxo e fixos de todos os seus serviços a uma cidade-polo com atuação das cidades no seu entorno, como um satélite, como podemos observar na Região Geográfica Imediata de Montes Claros/MG e de Juazeiro/BA. As cidades-polos concentram os principais serviços, como os de saúde em uma rede hospitalar considerável, uma rede de ensino em todos os seus níveis, principalmente o ensino superior especializado com graduações, mestrados e doutorados em várias áreas e um comércio pujante que atende desde os grandes centros de distribuição até os comércios varejistas, em todas as regiões dentro de seus espaços intraurbano e interurbano.

As cidades de Montes Claros-MG e Juazeiro-BA desempenham importantes papéis na rede urbana nordestina e brasileira. Como podemos observar no Quadro 1, essas duas regiões estabelecem polarização de municípios extensos em sua área de atuação, além de serem as cidades que polarizam também nas regiões intermediárias.



Quadro 1 – Regiões intermediárias e número de municípios

Regiões Intermediárias	Municípios
Geográficas Intermediárias de Montes Claros-MG	86
Geográficas Intermediária Juazeiros-BA	18

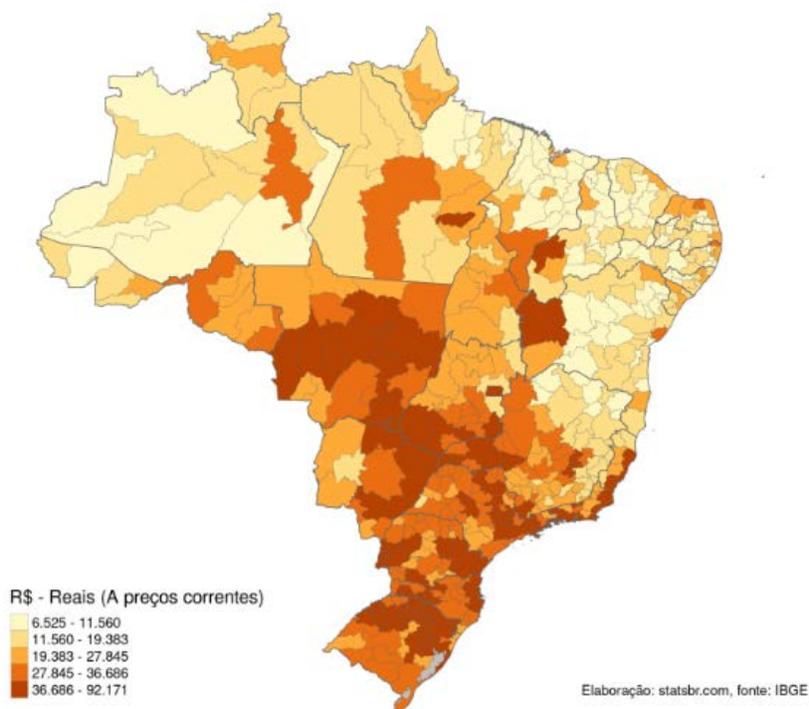
Fonte: Elaborado pelos autores (2023).

No tocante ao número de município inter-região, identifica-se uma disparidade, com cerca de 68 municípios para a região Geográficas Intermediária de Montes Claros-MG; essa região polariza uma vasta região do Estado de MG. No Quadro 1 acima podemos observar que a região imediata de Montes Claros-MG possui uma quantidade considerável de municípios, cerca de 83, enquanto a região imediata de Juazeiro-BA apresenta 18 municípios. Apesar dessas disparidades em quantidades de municípios, existe certa paridade ao observarmos o PIB *per capita* das duas regiões, como podemos observar no mapa abaixo, e, segundo dados, as regiões possuem respectivamente os valores de R\$18.268,00 e R\$15.044,00 no seu PIB *per capita* (IBGE, 2022).

Além disso, a aproximação de tais regiões com o Rio São Francisco é elemento primordial para essas duas regiões, bem como a geografia física, cujo semiárido faz parte da configuração das fitofisionomias dessas duas regiões. As formações econômicas a partir das políticas públicas vão constituir um novo modelar para as paisagens regionais, caracterizando investimentos em elementos que aproximam essas regiões como projetos de irrigação à parte de 1960 e recentemente com os parques solares fotovoltaicos que vêm mudando a paisagem recente dessas regiões.



Mapa 1 – Mapa do PIB *per capita* das Regiões Geográficas Imediatas – 2018



Fonte:

No Mapa 1, acima, identificamos que o PIB das duas regiões tem valores próximos de 11.560-19.383. Essa proximidade se caracteriza pela proximidade do investimento governamental a partir dos anos 1960 com a criação de áreas de irrigação no Rio São Francisco. Destacamos na Região Imediata de Montes Claros o projeto Pirapora, Gurutuba e Lagoa Grande em Janaúba e o projeto Jaíba, pautado na fruticultura. O médio São Francisco, polo de irrigação mais desenvolvido do Vale, está situado em torno das cidades de Juazeiro (BA) e Petrolina (PE).

A implantação de projetos públicos de irrigação pode ser identificada, também, como alternativa para o desenvolvimento regional, propiciando o enfrentamento das adversidades físicas e dos desníveis socioeconômicos

que constituem fator de entrave ao desenvolvimento da região (Coelho Neto, 2006, p. 114).

Esses projetos de irrigação foram estratégias de desenvolvimento para todo o vale do Rio São Francisco, planejados a partir da Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (Sudene) e executados pela Companhia de Desenvolvimento dos Vales do São Francisco e do Parnaíba (Codevasf), do governo federal.

A paridade nos aspectos da geografia física

A Região Intermediária de Montes Claros se aproxima da Região Geográfica Intermediária de Juazeiro através da Geografia Física dessas regiões, que se aproximam a partir de características dos elementos fitogeográficos.

Clima

Os aspectos climáticos exercem influência direta em outras características físicas presentes na paisagem. Nesse sentido, é importante destacar a divergência entre os conceitos de tempo e clima. “O tempo é o que vemos acontecer na atmosfera, o clima é o que esperamos que acontecesse” (Cavalcanti *et al.*, 2009). De forma geral, entende-se que o tempo atmosférico é caracterizado pelas condições momentâneas e transitórias da atmosfera em determinado local e período de curto prazo, variando de minutos a semanas; por outro lado, o clima refere-se ao padrão de médio a longo prazo das condições atmosféricas em uma região específica. Basicamente, representa uma média estatística das variações do tempo ao longo de décadas, séculos ou milênios (Cavalcanti *et al.*, 2009).

Conforme citado por Ribeiro (1993), o clima é governado por uma combinação interligada de eventos que se unem ao longo do tempo, revelando uma categoria que pode ser quantificada em termos de sua extensão física e duração temporal. O clima é uma análise profunda de determinada área geográfica e proporciona uma visão ampla e estável dos padrões característicos dessa área.



Segundo dados do IBGE, publicados em 2002, no Mapa de Clima do Brasil, a área onde se inserem as Regiões Geográficas Intermediárias de Montes Claros (MG) e de Juazeiro (BA) encontram-se no Clima Zonal Tropical Brasil Central, que se caracteriza por ser quente, chuvoso durante o verão e com chuvas menos regulares durante as outras estações.

A classificação climática do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, o IBGE, é baseada em Nimer (1979), pois essa é classificação:

que melhor abrange os fatores climáticos em seu critério de classificação, considerando não só as condições normais, como as condições extremas, suas frequências e duração, caracterizando o clima de forma adequada (Ferreira *et al.*, p. 432, 2014).

Conforme a Classificação Climática adotada, a Região Geográfica Intermediária de Montes Claros (MG) apresenta características climáticas predominantes de ordem semiúmida e semiárida, nas quais as médias climáticas não excedem 18° C. Similarmente, a Região Geográfica Intermediária de Juazeiro (BA) também exhibe esses mesmos tipos de clima, embora com maior número de meses de estiagem em comparação à Região Geográfica Intermediária de Montes Claros (MG).

O clima semiárido, que prevalece nas regiões mencionadas, apresenta características distintas e particulares. De acordo com Moura *et al.* (2007), os principais atributos desse tipo de padrão climático são um balanço hídrico negativo, temperaturas elevadas e ocorrência de chuvas irregulares e em baixa concentração.

Vegetação

A vegetação é outro aspecto muitíssimo relevante a se considerar quando é feita a análise física de um ambiente ou região. A Região Intermediária de Montes Claros, com seus 87 municípios componentes, no entender de Caminhas e Fonseca (2020), encontra-se na região de transição entre os biomas Cerrado, existente principalmente na região Centro-Sul do país, e Caatinga, visível no Nordeste do Brasil. Em razão desse panorama, a região mescla características vegetacionais de ambos



os biomas; a vegetação é mais rica do que na Caatinga e o clima é mais seco do que no Cerrado. Entretanto, esses biomas, apresentam características semelhantes, conforme citado por Coutinho (2006):

A caatinga [...] é um bioma de savana semiárida do Zono bioma II, com temperaturas mais elevadas e acentuada evapotranspiração potencial, o que agrava ainda mais os efeitos da baixa e irregular pluviosidade. Assemelha-se ao bioma de savana do Cerrado, sendo também formada por um complexo de formas fisionômicas distribuídas em mosaico, como caatinga arbórea, caatinga arbustiva, caatinga espinhosa etc. (Coutinho, 2006, p. 21).

A caatinga existente no Norte de Minas, onde se insere a Região Intermediária de Montes Claros, apresenta seis tipos fitofisionômicos, divididos em formações florestais e formações arbustivas. Como descrito por Belém (2008), as formações florestais existentes nessa área são a Floresta Semidecídua, Floresta Decidual, Caatinga Arbórea Densa e Caatinga Arbórea Aberta. Devido a essa variedade, é possível encontrar florestas densas ou abertas e árvores de grande porte com altura superando 15 metros e árvores menores, que não ultrapassam os 10 metros (Belém, 2008).

“O Nordeste brasileiro tem a maioria de seu território ocupado por uma vegetação xerófila, de fisionomia e florística variadas, denominada Caatinga” (Dias; Kill, 2008). Por muito tempo o bioma da Caatinga foi correlacionado à pobreza vegetal, o que segundo Fabricante *et al.* (2012), é um equívoco, pois esse bioma abriga geodiversidades e biodiversidades múltiplas e complexas. A Região Intermediária de Juazeiro (BA) tem seus limites totalmente inseridos dentro do bioma Caatinga e assim como parte da Região Geográfica de Montes Claros, está na região do semiárido:

Dentro dos diversos elementos característicos do Semiárido, a vegetação é um dos componentes de grande potencialidade para o desenvolvimento da região desde que integrada aos demais elementos promotores do desenvolvimento (Queiroz, 2011, p. 20).



A delimitação do Semiárido que consta no Relatório Final para a Redelimitação do Semiárido Nordestino e do Polígono das Secas menciona que Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco, Alagoas, Sergipe, Bahia e parte do norte do Estado de Minas Gerais fazem parte do semiárido brasileiro.

Na Região Intermediária de Juazeiro (BA), a vegetação, característica do semiárido, segundo Silva *et al.* (2003), é adaptada às condições climáticas e ao solo ali existentes, e em razão disso tem a composição florística variável, em concordância com os aspectos pluviométricos, pedológicos e antrópicos na área. E assim como na Região Geográfica Intermediária de Montes Claros, é possível observar as formações florestais Caatinga Arbórea Densa e Caatinga Arbórea Aberta.

Hidrografia

Os aspectos hidrográficos de uma região são bastante relevantes para o levantamento de informações físicas e compreensão das dinâmicas ambientais e sociais ali existentes. No caso das Regiões Intermediárias de Montes Claros (MG) e Juazeiro (BA), uma semelhança marcante é a inserção de ambas na Bacia Hidrográfica do Rio São Francisco.

O Rio São Francisco, ou Rio da Integração Nacional, segundo Hermuche (2002), foi (usaria algo como “primeiro descrito”) descoberto por Américo Vespúcio, em 4 de outubro de 1501, sendo seu nome uma homenagem a São Francisco de Assis. O Rio São Francisco é o maior rio totalmente brasileiro e sua importância vai além da sua extensão. O Velho Chico, como é carinhosamente denominado, possui importância social, econômica e ambiental, sendo vital para a existência do semiárido do Brasil.

Silva *et al.* (2003) discute que a extensão do Rio São Francisco varia de acordo com a nascente considerada, no caso da nascente histórica, localizada na Serra da Canastra, Município de São Roque de Minas (MG). O rio apresenta 2.814 km de extensão, considerando a nascente geográfica, no Rio Samburá, em Medeiros (MG); o rio possui 2.863 km de extensão. Interessante ressaltar que “as águas do Rio São



Francisco representam cerca de 2/3 da disponibilidade de água doce da região” (Mascarenhas, 2008, p. 104), e, por essa razão, o Rio da Integração Nacional tem papel estratégico e importante para a região Nordeste e parte do Sudeste, onde se encontra.

A Bacia do Velho Chico, segundo o Comitê da Bacia Hidrográfica do Rio São Francisco (CBHSF), possui uma extensão de 2.863 km e uma área de drenagem de mais de 630.000 km², percorrendo 505 municípios nos Estados de Minas Gerais, Bahia, Goiás, Pernambuco, Alagoas e Sergipe. Os estados da Bahia e Minas Gerais, juntos representam mais de 85% do território onde se encontra a Bacia do Rio São Francisco, segundo a Agência Nacional das Águas – ANA (2004).

Conforme a divisão da Bacia em trechos, na Região Geográfica Intermediária de Montes Claros (MG) encontram-se municípios como Buritizeiro (MG) e Bocaiúva (MG), presentes na Região do Alto São Francisco, e os municípios de Pirapora (MG) e Januária (MG), que estão inseridos na Região do Médio São Francisco; na Região Intermediária de Juazeiro (BA), municípios como Sento Sé (BA) e Pilão Arcado (BA) estão anexados à Região do Médio São Francisco, e Juazeiro (BA) e Uauá estão na Região do Submédio São Francisco, segundo as Regiões Hidrográficas do CBHSF.

Segundo Camelo Filho (2007), a navegação no Rio São Francisco tem origens antigas. Desde o século XVII, quando iniciou a povoação nas margens do rio, a navegação começou a desenvolver-se, com ênfase, inicialmente, no transporte de alimento com destino às minas de ouro, e posteriormente para a evasão do ouro do interior do país. O Rio São Francisco apresentou, durante o desdobramento da história do Brasil, uma importância considerável, como interligação entre as regiões Sul e Nordeste do país (Camelo Filho, 2007).

Camelo Filho (2007) ainda destaca que o Rio São Francisco possui dois estirões navegáveis, um menor, entre Piranhas (AL) e a foz no Oceano Atlântico, e o maior, conhecido como Estirão Navegável Médio, entre os municípios de Pirapora (MG) e Juazeiro (BA), pertencentes à Região Intermediária de Montes Claros (MG) e de Juazeiro (BA), respectivamente. O CBHSF (2014), sobre o maior trecho navegável do Rio São Francisco, afirma:



O trecho Pirapora/Juazeiro é dividido em subtrechos: Pirapora a Pilão Arcado, onde ocorrem variações em suas condições de navegação, dependendo dos períodos de estiagem e cheia; Pilão Arcado a Sobradinho, com navegação feita pelo Lago de Sobradinho e com excelentes profundidades; Sobradinho a Petrolina/Juazeiro, um pequeno trecho de 42 km; Paulo Afonso a Canindé, onde é possível navegar através de paredões rochosos; e Piranhas a Foz, onde ocorre bastante navegação turística (CBHSF, 2014, p .).

O Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes do Brasil publicou em 2018 dados sobre a hidrovia do São Francisco. Nesse documento, destacam-se os rios de maior importância da hidrovia, sendo eles o próprio Rio São Francisco, o Rio Paraopeba, o Rio Indaiá, o Rio Pará, o Rio Abaeté, o Rio Paracatu, o Rio Urucua, o Rio Carinhanha, o Rio Corrente, o Rio Grande, o Rio das Velhas, o Rio Jequitaí e o Rio Verde Grande, sendo os três últimos muito relevantes para a Região Intermediária de Montes Claros. O rio é influente no transporte de grãos, algodão, frutas e cana-de-açúcar, além de contribuir na avicultura e mineração existentes no entorno do curso d'água.

As usinas fotovoltaicas e as regiões geográficas

A produção de energia elétrica a partir de usinas fotovoltaicas é tendência mundial e já está presente no dia a dia da população em geral. Passamos a identificar nos últimos anos o aumento do número de usinas fotovoltaicas em grande escala, normalmente construídas e financiadas por grandes empresas e implantadas longe das grandes cidades. Esse tipo de matriz energética foi pensado pelo físico francês Alexandre Edmond Becquerel, em 1839, e Charles Fritts, em 1883, que desenvolveu a primeira célula fotovoltaica.

Figuras famosas fizeram-se presentes na história das usinas fotovoltaicas, como Einstein, que ganhou um prêmio Nobel por pesquisa relacionada ao tema, e Russel Shoemaker Ohl, que em 1954 inventou a primeira placa solar, que marcou o início de uma nova era em geração de energias renováveis. Em 1958, a tecnologia ganhou destaque ao ser utilizada no satélite Vanguard, e foi lançada ao espaço. Nessa mesma



época, foi possível ver as primeiras instalações em residências, quando os painéis solares, vale salientar, geravam cerca de 1w de energia e eram usados principalmente na telefonia.

O Brasil é o país com a maior taxa de irradiação solar do mundo e recebe insolação superior a 3.000 mil horas de radiação solar por ano, tornando o país ideal para a exploração desse tipo de matriz energética, atraindo investidores e movimentando bilhões de reais. No Brasil, as placas solares em residências já eram comuns desde os anos 1990; em 2011, foi inaugurada no Ceará sua primeira usina solar fotovoltaica de grande porte, capaz de gerar energia de forma comercial no país, dando início a uma nova era de geração de energia limpa. Desde então, esses empreendimentos têm se expandido para todo o território nacional, ficando cada vez maiores e mais eficazes.

Em 2018, a usina solar na cidade de Pirapora em MG se tornou a maior usina fotovoltaica da América do Sul e manteve esse posto por alguns anos, sendo até hoje uma das maiores do Brasil. Essa usina solar encontra-se ativa e ocupa mais de 800 hectares com mais de 1.000.000 (um milhão) de placas solares em operação, o que poderia sustentar mais de 420 mil residências.

Atualmente já existem pelo menos dois projetos em implantação na cidade de Pirapora, aumentando ainda mais o potencial energético local. Em Várzea da Palma, cidade vizinha pertencente à microrregião imediata de Pirapora, já se iniciou a implementação do seu parque solar e quando inaugurado será o maior da América do Sul. Sabe-se que uma grande área também foi adquirida por uma dessas empresas na cidade de Buritizeiro, o que comprova a importância da microrregião para o setor.

Nos últimos anos, houve um crescimento significativo na instalação de usinas fotovoltaicas no Brasil. De acordo com a Associação Brasileira de Energia Solar Fotovoltaica (Absolar), em 2020 a capacidade instalada de energia solar fotovoltaica no país chegou a 7,5 gigawatts, sendo que cerca de 4,4 gigawatts são provenientes de usinas.

A região Nordeste do Brasil tem grande potencial para a geração de energias renováveis e, assim como Pirapora, no norte de Minas, Juazeiro, na Bahia, tem um ótimo potencial para a instalação de usinas



fotovoltaicas devido à sua localização geográfica privilegiada e ao clima favorável para a produção de energia solar; por isso, em 2018 a cidade iniciou a implantação de sua primeira usina solar. O investimento será de cerca de R\$ 2,2 bilhões na construção das centrais fotovoltaicas e depois de instalada sua produção será de aproximadamente 2 gigawatts/ano e serão gerados 2 mil empregos diretos e 9 mil indiretos, além de 25 diretos na fase de operação.

Conclusão

O estudo de uma ou mais regiões é importante para a ciência geográfica para entendermos como um país de dimensões continentais expressivas como o Brasil pode se conectar a partir das paridades geográficas, e como os órgãos governamentais têm um papel importante para desenhar e redesenhar as regiões para que os seus estudos sejam mais coesos. As regiões geográficas intermediárias de Montes Claros-MG e Juazeiro-BA, além de terem uma proximidade regional, também estabelecem paridades entre os aspectos socioeconômicos e físicos, sendo interligadas pelo Rio da Unidade Nacional e o Rio São Francisco, que proporcionou uma ligação de vida e cotidianos parecidos.

As regiões Nordeste e o norte de Minas são líderes na produção de energia renovável no país. Diversas fontes de energia são geradas a partir das regiões geográficas objetos deste estudo. Isso faz com que essas regiões ganhem importância na atualidade a partir de tais exigências de novas fontes de energia. Ao longo da história, o rio é o elo que mais fortemente liga essas regiões, possibilitando análise geográficas de diversas dimensões e criando fluxo e fixos importantes para o desenvolvimento regional.

REFERÊNCIAS

- AGÊNCIA NACIONAL DE ÁGUAS. **Plano decenal de recursos hídricos.** Diagnóstico da Bacia, Grupo Técnico de Trabalho. 2004.
- ALVES, T. T.; SAHR, C. L. L. **O método comparativo em estudos regionais.** Maringá, v. 6, n. 2, p. 3-19, 2014.



BELÉM, R. A. **Zoneamento ambiental e os desafios da implementação do Parque Estadual Mata Seca, Município de Manga, Norte de Minas Gerais**. 2008, p. 169. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geociências, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2008.

BRASIL. Ministério da Integração Nacional. **Relatório final do grupo de trabalho interministerial para a redelimitação do Semi-árido nordestino e do polígono das secas**. Brasília, DF, 2005. Disponível em: https://antigo.mdr.gov.br/images/stories/ArquivosSNPU/Biblioteca/publicacoes/relatorio_semi_arido.pdf. Acesso em: 9 jun. 2023.

CAMELO FILHO, J. V. A dinâmica política, econômica e social do Rio São Francisco e do seu vale. **Revista do Departamento de Geografia**, v. 17, p. 83-93, 2005.

CAMINHAS, F. G. C. G.; FONSECA, G. F. Caracterização das formações físico-naturais e potencialidades paisagísticas de Montes Claros no contexto Norte mineiro. **Humboldt-Revista de Geografia Física e Meio Ambiente**, v. 1, n. 1, 2020.

CAVALCANTI, I.F. A. *et al.* **Tempo e clima no Brasil**. São Paulo: Oficina de Texto, 2009. p. 463.

COELHO NETO, A. S. A irrigação do Médio São Francisco e a produção da seletividade socioespacial. *In*: SEI. **Desenvolvimento Regional: Análises do Nordeste e da Bahia**, Salvador: SEI, 2006.

COMITÊ DA BACIA HIDROGRÁFICA DO RIO SÃO FRANCISCO. **A Bacia**. Disponível em: <https://cbhsaofrancisco.org.br/a-bacia/#regioes-hidrograficas>. Acesso em: 8 jun. 2023.

COMITÊ DA BACIA HIDROGRÁFICA DO RIO SÃO FRANCISCO. As condições de navegabilidade do Rio São Francisco. 2014. Disponível em: https://cbhsaofrancisco.org.br/noticias/natureza_blog/as-condicoes-de-navegabilidade-do-rio-sao-francisco/. Acesso em: 9 jun. 2023.

COUTINHO, L. M. O conceito de bioma. **Acta botânica brasílica**, v. 20, p. 13-23, 2006.

DIAS, C. T. V.; KILL, L. H. P. **Levantamento Florístico da Reserva Legal do Projeto Salitre, Juazeiro-BA**. Petrolina: Embrapa Semiárido, 2008.

FACHIN, O. **Fundamentos De Metodologia**. 5. ed. São Paulo: Saraiva, 2006

FERREIRA, C.; SOUZA, H. A.; ASSIS, E. S. **Estudo do clima brasileiro: reflexões e recomendações sobre a adequação climática de habitações**. ENCONTRO NACIONAL DE TECNOLOGIA DO AMBIENTE CONSTRUÍDO, v. 15, p. 429-438, 2014.

FONSECA, A. I. A. *et al.* Da geografia regional ao IBGE: uma discussão teórica e sua aplicabilidade no rural contemporâneo. *In*: ALVES, F. D.; AZEVEDO S. C.



(org.). **Análises geográficas sobre o território brasileiro: dilemas estruturais à A532 Covid-19**. Alfenas: Editora Universidade Federal de Alfenas, 2020.

BRASIL, **Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes**. Hidrovia do São Francisco, 2018. Disponível em: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/aquaviario/old/hidrovia-do-sao-francisco>. Acesso em: 9 jun. 2023.

HERMUCHE, P. M. **O Rio São Francisco**. Brasília: Companhia de Desenvolvimento dos Vales do São Francisco e do Parnaíba, 2002.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Mapa de clima do Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE, 2002. 1 mapa. Escala 1:5 000 000. Disponível em: <http://mapas.ibge.gov.br/tematicos.html>. Acesso em: 7 jun. 2023.

MASCARENHAS, A. C. M. **Conflitos e gestão de águas: o caso da Bacia Hidrográfica do Rio São Francisco**. 2008. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Sustentável) – Centro de Desenvolvimento Sustentável, Universidade de Brasília. Brasília-DF, 2008.

OLIVEIRA, A. S. **Avaliação de impactos ambientais do módulo fotovoltaico: produção e uso como fonte de energia elétrica**. 2017. Dissertação (Mestrado em Ciências Mecânicas) – Publicação ENM-DM 268, 2017.

MOURA, M. S. B. *et al.* Clima e água da chuva no semiárido. *In*: BRITO, L. T. de L.; MOURA, M. S. B. de; GAMA, G. F. B. (ed.). **Potencialidades da água de chuva no Semiárido brasileiro**. Petrolina: Embrapa Semiárido, p. 37-59, 2007.

OLIVEIRA, A. G. **A nova região geográfica imediata de Montes Claros-MG: um estudo sobre o Índice de Desenvolvimento Rural (IDR)**. 2020. (Dissertação) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, PPGeo\Unimontes, Montes Claros-MG, 2020.

QUEIROZ, M. A. Recursos genéticos vegetais da Caatinga para o desenvolvimento do semiárido brasileiro. **Revista Brasileira de Geografia Física**, v. 6, p. 1135-1150, 2011.

RIBEIRO, A. G. As escalas do clima. **Boletim de Geografia Teórica**, v. 23, n. 45-46, p. 288-294, 1993.

RODRIGUES, J. N. Do comparatismo em geografia: uma leitura a partir dos modelos de estado francês e brasileiro. **GEOUSP – Espaço e Tempo**, São Paulo, n. 31, p.119-130, 2012.

SILVA, P. A. *et al.* **Determinação da extensão do rio São Francisco**. XI Simpósio Brasileiro de Sensoriamento Remoto, p. 393-394, 2003.

SMELSER, N. J. Notes on the methodology of comparative analysis of economic activity. *In*: **Transactions of the Six World Congress Sociology**, Paris: Unesco, 1965. p. 1-26.



SPURK, J. Epistémologie et politique de la comparaison internationale: quelques réflexions dans une perspective européenne. *In*: LALLEMENT, M. **Stratégies De La Comparaison Internationale**. Paris: CNRS Editions, p. 71-82, 2003.

STATSBR. **Pib per capita por região geográfica imediata**. Disponível em: <https://statsbr.com/2021/05/01/produto-interno-bruto-per-capita-por-regiao-geografica-imediata-2018/>. Acesso em: 9 jun. 2023.



Escorregamentos em áreas de encostas urbanas

CONDICIONANTES, OCORRÊNCIAS, TIPOS, PREVISÕES, MAPEAMENTO E GERENCIAMENTO DE RISCO

Gustavo Barreto Franco

Os escorregamentos de encostas têm sido motivo de preocupação nas últimas décadas, principalmente nos centros urbanos dos países denominados em desenvolvimento, agravados pela urbanização intensa sem planejamento adequado que permite ou omite a construção de residências em encostas íngremes carentes de infraestrutura básica.

O desencadeamento de escorregamentos em área urbana constitui riscos que provocam consequências graves como, por exemplo, o bloqueio de vias de circulação e o soterramento de bens e perdas humanas, além de provocar diversos danos ambientais, perda de produtividade humana, alteração na paisagem urbana, nas atividades comerciais, entre outros (Franco *et al.*, 2009).

A ocupação neste ambiente por falta de opção por parte da população em ocupar áreas privilegiadas dotadas de aparatos estruturais e a não realização de obras e/ou controle da expansão urbana tornaram-se, possivelmente, o principal motivo para o desencadeamento dos processos de instabilidade com consequências desagradáveis como as perdas materiais e de vidas humanas.



Este capítulo trata de um ensaio teórico que procurou estabelecer diálogos entre os escorregamentos em áreas de encostas urbanas, as suas características e o seu gerenciamento, com o objetivo de disseminar o conhecimento e contribuir na sistematização teórico-prática.

O presente texto está estruturado em quatro seções. A primeira seção empreende um movimento de definição das principais condicionantes dos escorregamentos, servindo de base teórica inicial para compreensão da temática. A segunda seção apresenta as ocorrências, tipos e previsões dos escorregamentos. Na terceira, são discutidos os mapeamentos e gerenciamentos de risco, evidenciando a potencialidade integradora das diversas variáveis de interesse, em ambiente de Sistema de Informação Geográfica (SIG), no processo de tomada de decisão em políticas públicas. E, por fim, as considerações finais.

Este escrito não esgota a discussão sobre a temática “Escorregamento em áreas de encostas urbanas”; ele traz as possibilidades de contribuição para os estudantes, pesquisadores e gestores que lidam com o desafio de pesquisar este tema, numa concepção de fazer o diagnóstico e prognóstico numa perspectiva sistêmica.

Principais condicionantes dos escorregamentos

As ocupações nas áreas de encosta de forma desordenada com a realização de cortes e de aterros para a implantação das edificações, a ausência de cobertura vegetal, a deficiência e inexistência de sistemas de drenagem que disciplinem o escoamento das águas superficiais e a falta de pavimentação são desencadeadores dos processos erosivos, que por sua vez comprometem a estabilidade da encosta, potencializando a ocorrência de escorregamento. Ressalta-se que a causa de instabilidade de encostas não pode ser atribuída a um único fator e sim a combinação entre eles, possuindo alguns fatores com maior influência no processo.

Os condicionantes dos escorregamentos são aqueles elementos do meio físico que, de alguma forma, contribuem para o desencadeamento do processo. Esses elementos fazem parte da própria dinâmica dos processos naturais, contudo a influência que exercem sobre esses



processos pode ser potencializada pela ação antrópica (Araújo, 2004). Desta forma, a estabilidade de uma encosta é condicionada pelo clima, geologia, relevo, solo, vegetação e ação antrópica.

O clima relaciona-se, principalmente, à precipitação e suas consequências sobre os processos morfogênicos. Nos domínios morfoclimáticos tropicais, a elevada precipitação pluviométrica provoca o encharcamento do solo que, por sua vez, pode favorecer os escorregamentos desde que aliado a feições do relevo, do solo, da cobertura vegetal e da intensidade das chuvas (Sestini, 1999).

Guidicini e Nieble (1984) afirmam que as chuvas não representam senão uns dos aspectos a serem considerados na tentativa de análise de condições que conduzem ao aparecimento de escorregamentos. Trata-se, entretanto, do aspecto mais significativo, já que quase todos os escorregamentos registrados no meio fisiográfico estão associados a episódios de elevada pluviosidade de duração compreendida entre algumas poucas horas até alguns dias. Porém, a recíproca não é verdadeira, ou seja, a ocorrência de um elevado índice de pluviosidade é condição necessária, mas nem sempre é condição suficiente para o desencadeamento de escorregamentos.

As diferentes litologias, por suas propriedades mecânicas, estruturais e grau de intemperismo são muito importantes na deflagração dos escorregamentos (Araújo, 2004). Guidicini e Nieble (1984) declaram que a estabilidade de massas rochosas é determinada pelas discontinuidades geológicas, as quais constituem-se em caminhos preferenciais a erosão e escorregamento, sendo considerados como pontos de menor resistência.

Já a percolação de água no maciço terroso é influenciada pela declividade do terreno. Em terrenos com declividade alta, a água precipitada tende a escoar mais rapidamente, diminuindo o tempo de contato entre a água e a superfície do terreno e conseqüentemente a sua disponibilidade para ser percolada. Por outro lado, nas declividades mais baixas o escoamento superficial é retardado, contribuindo para a infiltração da água no solo. Isto também irá influenciar na profundidade alcançada pela frente de saturação e no tempo necessário para ocorrer a saturação (Farah, 2003).



Neste contexto, admite-se que a melhor feição para entendimento da relação entre geologia e relevo é a encosta, esta conceituada por Guerra (1975) como o declive nos flancos de um morro, de uma colina ou de uma serra. São esses declives de quando em vez interrompidos em sua continuidade, apresentando rupturas (rupturas de declives), cuja origem pode estar ligada à erosão diferencial, à estrutura, às variações de níveis de base etc.

Coelho Netto (1998) acrescenta que as encostas são espaços físicos situados entre os fundos dos vales e os topos ou cristas da superfície crustal, os quais, por sua vez, definem as amplitudes do relevo e seus gradientes topográficos.

Do ponto de vista geométrico, três são as principais características das encostas: inclinação (α), amplitude (H) e perfil. A inclinação e a declividade se referem a uma mesma característica, constituindo apenas formas diferentes de expressão de uma mesma grandeza. A grandeza mais usada é expressa em percentuais (declividade), tendo em vista que esta opção decorre de um uso mais frequente, pelos arquitetos, para expressar aclives ou declives. Nas encostas de perfil retilíneo a declividade se mantém constante ao longo de sua extensão; nas de perfil côncavo, a declividade tende a crescer com o aumento da altura; e nas de perfil convexo, a declividade tende a diminuir e apresentar maior espessura de solo (Cunha, 1991).

Os solos de encostas, em condições climáticas tropicais úmidas, representam um meio ideal ao aparecimento de fenômenos de instabilidade. Nesses perfis, de fato, atingem-se condições de baixa resistência, consequência dos profundos efeitos da alteração intempérica (Guidicini; Nieble, 1984).

As características dos horizontes, tais como textura, porosidade e densidade, definem a quantidade de água que infiltra ou que excede para escoar na superfície do terreno (Coelho Netto, 1998). E, durante o processo de infiltração, estando o solo inicialmente seco, a taxa de infiltração decresce com o tempo, atingindo um valor final constante o qual é denominado de capacidade de infiltração (Christofoletti, 1974).

A textura influencia na maior ou menor capacidade de transmissão da água na matriz, devido ao maior potencial de água que as



partículas menores (argila) possuem. Por outro lado, solos mais argilosos possuem também maior microporosidade, o que permite maior capacidade de armazenamento de água e menor velocidade de infiltração (Ahrendt, 2005).

A estrutura, ou seja, o modo como se arranjam as partículas do solo, influi na capacidade de infiltração, adsorção da água e na capacidade de arraste de partícula do solo. Assim, solos com estrutura granular apresentam alta porcentagem de poros e, conseqüentemente, alta permeabilidade, favorecendo a infiltração das águas de chuva em todas as direções. Também apresentam boa agregação entre partículas, aumentando a resistência do solo ao arraste de partícula pela ação das águas, enquanto os solos com estrutura prismática, geralmente associados aos agregados maiores e com poros maiores e bem definidos no sentido vertical, favorecem os fluxos nesta direção. Em solos com estrutura laminar, os fluxos se distribuem preferencialmente na direção horizontal (Resende *et al.*, 1997).

Além das características intrínsecas dos horizontes, adiciona-se o gradiente textural entre os horizontes do solo, como uma das características pedológicas mais importantes em relação ao seu comportamento quanto à infiltração de água. Solos com alto gradiente textural apresentam, portanto, horizonte A bem mais arenoso que o horizonte B, subjacente (Oliveira *et al.*, 1992). Assim, por exemplo, solos do tipo Argissolo apresentam em geral maior possibilidade de encharcamento do horizonte A que os do tipo Latossolo, por apresentarem, logo abaixo do horizonte A, um horizonte com maior concentração de argilas e com poucos macroporos que representa certa barreira para infiltração da água. Como consequência, o fluxo de água logo abaixo da superfície, paralelo à encosta, e a saturação do horizonte superior favorecem o desenvolvimento de enxurradas, tendendo a propiciar maior erosão nos Argissolos.

A vegetação desempenha um papel importante na proteção do solo a sua atuação se dá no sentido de reduzir a intensidade da ação dos agentes do clima no maciço natural, assim favorecendo a estabilidade das encostas. A vegetação atua basicamente de três modos: interceptando e defendendo o maciço da ação dos raios solares, dos ventos



e da chuva; evitando bruscas variações na umidade e temperatura do solo da encosta; retendo substancial volume d'água da chuva, através do molhamento da ampla superfície de folhagem, galhos, troncos e epífitas associadas e na eliminação desta água retida na forma de vapor; e eliminando o volume d'água excedente do metabolismo vegetal, por meio da evapotranspiração (Guerra, 1998; Guidicini; Nieble, 1984).

Muito embora os movimentos gravitacionais de massa sejam parte da dinâmica natural de áreas com encosta íngremes, a ação do homem, através de suas mais variadas formas de uso e ocupação do solo, interfere na evolução natural desses processos, ora induzindo, ora diminuindo os seus efeitos (Araújo, 2004).

As ações humanas sobre as encostas, seja pela agricultura, pecuária, mineração ou pela ocupação urbana, alteram as características originais dos terrenos, potencializando as instabilizações. Os riscos decorrentes da ação humana constituem-se num dos aspectos do complexo processo de interação entre homem e meio ambiente. Nessa perspectiva, a ocupação de encostas favelizadas configura-se em risco ambiental, pois acelera o processo de desestabilização natural, além de colocar em risco a vida de seus ocupantes (Moreira; Frattolillo, 2004).

As ações antrópicas tendem a intensificar e acelerar os impactos ambientais, que se tornam prejudiciais à sociedade, causando acidentes que, dependendo da intensidade, podem se transformar em tragédias. Existem diversas demandas e imposições frequentes da ocupação urbana que se traduzem em alterações das encostas naturais, algumas das quais se destacam: retirada de vegetação, com alteração do ambiente fisiográfico; execução de cortes e aterros, com alteração das características geométricas da encosta, podendo envolver a exposição de solos originalmente situados em camadas mais profundas e aterros com solos diferentes do original ou com condições de compactação e proteção diferentes da original; alteração do regime natural de escoamento e infiltração de águas pluviais; introdução de novas fontes de águas superficiais e subsuperficiais associadas à redes de água e de esgotos com vazamentos e às fossas sépticas; deposição de materiais estranhos ao terreno (principalmente lixo e/ou entulho); abertura de ruas e caminhos contribuindo para concentração de fluxos d'água superficiais e subsuperficiais; sobrecargas das



áreas edificadas nas encostas agravando o problema de instabilidade; cultivo de bananeira (Augusto Filho, 1995; Cerri, 1993; Dias & Herrmann, 2002; Farah, 2003; Guerra, 2004; Pisani, 2003).

Diante das alterações que a ocupação urbana inadequada desencadeia, percebe-se que ela é uma frequente indutora de processos de instabilização, uma vez que potencializa e acelera diversos processos da dinâmica da superfície terrestre, originando problemas de caráter socioambiental (Filgueiras *et al.*, 2005).

Ocorrências, tipos e previsões de escorregamentos em áreas de encostas urbanas

Diversos trabalhos têm sido elaborados abordando os escorregamentos e suas ocorrências em diferentes países: Nicarágua (Guinau *et al.* 2005), Itália (Prete *et al.*, 1998; Polemio; Sdao, 1999; Bertolini *et al.*, 2005; Catani *et al.*, 2005; Greco *et al.*, 2007; Guzzetti, 2000), Estados Unidos (Schulz, 2007), Índia (Anbalagan; Singh, 1996), Turquia (Yesilnacar; Topal, 2005), Filipinas (Saldivar-Sali; Einstein, 2007), Suíça (Lateltin *et al.*, 2005), China (Chen; Lee, 2004), Etiópia (Ayalew, 1999), Iran (Uromeihy; Mahdaviifar, 2000).

Os fenômenos naturais são mais destrutivos em países em desenvolvimento por causa dos fatores econômicos, políticos, sociais e culturais, os quais aumentam a vulnerabilidade dos perigos naturais nesses países. O capital insuficiente, a ausência de fiscalização das leis e a falta de técnicos treinados aumentam a dificuldade em lidar com desastres naturais, que representam um considerável inconveniente ao desenvolvimento socioeconômico (Guinau *et al.*, 2005).

Os autores Cerri (1993) e Macedo e Akiossi (1996) afirmam que dentre os acidentes geológicos que ocorrem no Brasil, aqueles associados aos escorregamentos representam as situações de maior gravidade, principalmente em razão de serem os que mais têm provocado mortes no país.

Dada a inexistência de banco de dados oficiais de âmbito nacional, a quantificação precisa das consequências dos acidentes geológicos ocorridos no Brasil fica prejudicada. Entretanto, a partir de



informações de artigos técnicos, de órgãos de imprensa, de relatos de profissionais e de depoimentos de populares envolvidos em acidentes geológicos, é possível avaliar seus impactos (Oliveira, 2002).

No Brasil praticamente todas as capitais e grandes cidades têm problemas de escorregamentos, principalmente em áreas consideradas de risco, que muitas vezes envolvem a ocupação desordenada nas encostas (Brugger *et al.*, 2005). São conhecidas algumas tentativas de organização dos dados de ocorrências na área acadêmica vinculada às perdas de vida humana por escorregamentos, como por exemplo: Gonçalves (1992), Macedo e Akiossi (1996), Nogueira (2002) e Farah (2003).

Nogueira (2002) e Farah (2003) declaram que no Brasil há uma carência absoluta de dados confiáveis, já que raramente dispõe-se de informação conclusiva, exata e correta. Outra problemática é que as informações sobre acidentes associados a eventos pluviométricos intensos não especificam os processos que causaram vítimas ou danos: inundações, escorregamentos, desabamentos etc.

Guidicini e Nieble (1984) afirmam que os escorregamentos são em número muito superior ao que os órgãos de imprensa, segurança, prefeitura etc. registram. Isto ocorre porque os escorregamentos na maioria das vezes só são registrados quando afetam os pontos de ocupação urbana e causam grandes estragos, e quando ocorridos em áreas despovoadas dificilmente são registrados e sua ocorrência passa despercebida.

Os registros de feridos e desabrigados em função dos acidentes associados a escorregamentos, bem como dos prejuízos causados a edificações ou bens privados ou a equipamentos públicos de infraestrutura, são ainda mais raros e, em geral, pouco consistentes. Em muitos casos, a dimensão dos acidentes revela-se principalmente pelo montante de recursos solicitados para recuperação dos municípios ou áreas atingidas (Nogueira, 2002).

Macedo e Akiossi (1996) fizeram um levantamento do número de vítimas fatais em escorregamentos no Brasil, tendo como base as notícias publicadas em jornais, revistas, já que poucos dados foram obtidos em artigos publicados em revistas científicas e trabalhos apresentados em encontros técnicos. Os autores detectaram que as regiões



metropolitanas apresentaram uma forte incidência de processos induzidos pela ocupação. Exemplos marcantes dessa indução são Recife, Rio de Janeiro, Salvador e São Paulo.

Outras cidades de médio porte também têm-se destacado com os problemas de instabilidade de encostas, como a cidade de Cachoeiro de Itapemirim (Marchioro *et al.*, 2006); Campos do Jordão (Ahrendt, 2005; Ahrendt; Zuquete, 2003); Ilhéus (Franco *et al.*, 2009), Juiz de Fora (Souza, 2006), Santa Maria (Martins; Werlang, 2003); São Gonçalo (Silva *et al.*, 2006); São Vicente (Mortatti; Oliveira, 2006; Amorim; Oliveira, 2007); Viçosa (Costa *et al.*, 2006); e a cidade de Petrópolis na qual ocorreram mais de 1.191 escorregamentos entre 1960 e 1999, em que 595 pessoas morreram e foram destruídas 453 casas e barracos, 114 ruas e estradas, 22 automóveis e 13 prédios (Oliveira *et al.*, 2003).

O contexto deste trabalho impõe detalhamento sobre o que se entende por escorregamentos. Estes são definidos como movimentos bruscos de massa, envolvendo solo ou solo e rocha, potencializados, principalmente, pela ação das águas de chuvas, de duração relativamente curta. A massa de terra é geralmente bem definida quanto ao volume, cujo centro de gravidade se desloca para baixo e para fora do talude, ou seja, possui deslocamento externo. A velocidade de avanço de um escorregamento cresce mais ou menos rapidamente, de quase zero a pelo menos 0,30 m por hora, decrescendo até um valor diminuto. Velocidades maiores, da ordem de alguns metros por segundo, podem ser atingidas (Cunha, 1991).

Os escorregamentos podem ser do tipo translacional, em que a superfície do escorregamento tende a assumir forma planar (paralela ao perfil da encosta), quando encontra um solo pouco espesso, elevada declividade e possuem comprimento maior que a largura; ou de cunha quando apresenta dois planos de fraqueza, sendo que o deslocamento ocorre ao longo do eixo de intercessão desses planos. Este tipo de escorregamento é comum em solos que possuem horizontes com características distintas, como por exemplo solos com horizonte superficial arenoso permitindo boa infiltração da água e um horizonte subsuperficial mais argiloso formando uma barreira, ou seja, dificultando a passagem da água, fazendo com que haja uma elevação do nível da água,



causando a elevação da pressão neutra e conseqüentemente ruptura do maciço ou em solos com estruturas geológicas preservadas. Por fim, os escorregamentos do tipo rotacional (escorregamento circular) são característicos de ambiente com solo homogêneo e espesso, encosta côncava ou rocha muito fraturada e alterada, tendo forma semelhante a uma calota esférica (Cunha, 1991).

Além das subdivisões de escorregamentos do tipo translacional e rotacional, Brasil (2004) propõe a classificação dos escorregamentos induzidos, os quais são causados pela ação antrópica, cuja deflagração é causada pela execução de cortes e aterros inadequados, pela concentração de águas pluviais e servidas, pela retirada da vegetação etc. Muitas vezes, este tipo de escorregamento mobiliza materiais produzidos pela própria ocupação, envolvendo massas de solo de dimensões variadas, lixo e entulho.

Os modelos para avaliação de susceptibilidade a escorregamentos variam desde puramente empíricos a modelos empíricos probabilísticos a puramente analíticos (Rabaco, 2005).

De acordo com Aleotti e Chowdhury (1999), Fernandes *et al.* (2001) e Van Westen *et al.* (2006), os principais procedimentos utilizados para a identificação de áreas susceptíveis a escorregamento podem ser divididos em quatro grandes grupos, sendo eles:

- modelos heurísticos (método qualitativo) – baseados no conhecimento *a priori* dos fatores que produzem instabilidade na área de estudo, categorizando e ponderando estes fatores segundo a influência de cada um deles na deflagração dos escorregamentos, podendo chegar a serem subjetivos. Entretanto, as informações geradas por este tipo de metodologia se limitam às áreas onde ocorreram escorregamentos e que foram catalogados (mapa inventário);
- modelos geomorfológicos (método qualitativo) – utilizam a combinação de planos de informação em que são estabelecidas “notas” e “pesos” aos diversos planos, a partir da experiência cognitiva do especialista. Possui grande limitação devido à enorme subjetividade envolvida na caracterização de pesos e



notas. Este modelo é criticado, pois os critérios de instabilidade e as regras para a combinação dos dados são diferentes para cada especialista, dificultando a comparação e uma análise detalhada dos resultados obtidos, com ênfase na definição da importância relativa de cada parâmetro estudado;

- modelos estatísticos ou probabilísticos (método quantitativo) – utilizam o princípio da existência de relações funcionais entre os fatores condicionantes e a distribuição dos escorregamentos, ou seja, os fatores que causam a instabilização num certo local no passado serão os mesmos que gerarão futuros escorregamentos. Na sua grande maioria, estes modelos utilizam análises estatísticas de correlação entre as variáveis (ex.: correlação entre os valores históricos da quantidade de chuva e o número de escorregamentos). É empregado quando se tem uma quantidade e qualidade de dados, tendo como principal vantagem a sua objetividade;
- modelos determinísticos (método quantitativo) utilizados no estudo de estabilidade de encostas, são fundamentados em métodos baseados no equilíbrio limite ou métodos numéricos como o modelo do talude infinito. Os dados de entrada provêm de ensaios de laboratório (parâmetro de resistência) e se usam para calcular o fator de segurança (FS) do talude. São métodos muito precisos quando se têm dados confiáveis e são os mais adequados para avaliar a instabilidade em encostas, no entanto, são os mais idôneos na avaliação de áreas extensas e a nível regional.

Fernandes *et al.* (2001) relatam que, à insuficiência de dados por falta de registros históricos, o método mais utilizado é o método geomorfológico, para a geração do mapa de susceptibilidade.

Independentemente do método utilizado para confecção de cartas ou relatórios de susceptibilidade de escorregamento, em última análise, estas servem como instrumento básico para a criação das cartas de risco em ambiente urbano.



Mapeamento e gerenciamento de riscos

No Brasil, a preocupação com a elaboração de cartas de risco teve início somente na época de 1980, quando, como resultados da extensão dos acidentes em centros urbanos (principalmente associados a escorregamento), foi constatada a necessidade de preparar instrumentos que possibilitassem a definição de medidas de prevenção de acidentes. A partir do final dos anos 1980, a importância das cartas de risco tornou-se uma realidade para orientar o uso do solo. Nos anos 1990, os serviços de cartografia de risco incluíram-se dentre as atividades mais procuradas no campo da Geologia de Engenharia, principalmente naqueles serviços contratados pelos órgãos públicos municipais (Cerri; Amaral, 1998).

Os instrumentos cartográficos que apresentam a distribuição, o tipo e o grau dos riscos geológicos, resultado da realização das etapas de identificação e análise dos riscos geológicos em determinada área, visando à definição de prevenção de acidentes, são conhecidos como Cartas de Risco Geológico (Cerri; Amaral, 1998). Dentre as características desejáveis e marcantes das cartas de risco incluem-se: rapidez de execução; apoio a planejadores; baixo custo e simplicidade de produção; e flexibilidade na apresentação das informações consideradas importantes.

A carta de risco geológico é um importante instrumento para o planejamento municipal, na medida em que permite a hierarquização dos problemas, a avaliação de custos de investimentos e dá suporte técnico às negociações com a comunidade (Bandeira, 2003).

Augusto Filho (2001) argumenta que a grande maioria das cartas de risco geológico produzidas no mundo, em especial no Brasil, deveriam se chamar cartas de perigo ou ameaça, já que não está embutida nessas a quantificação do risco em termos potenciais por um período de tempo, mas apenas as probabilidades relacionadas a determinados eventos e acidentes geológicos, através da utilização de métodos estatísticos. Esse autor destaca o emprego do termo *vulnerabilidade*, que, dentro da análise de risco, diz respeito ao elemento ou sistema sob perigo (população e estruturas), servindo como indicador de magnitude das possíveis consequências no caso da ocorrência do acidente.



A disponibilidade cada vez maior de programas, e, em particular, de SIG mais desenvolvidos, tem permitido a adequação de metodologias às técnicas de cartografia digital, automatizando a entrada e o tratamento de dados, resultando em maior facilidade de atualização de informações e em alternativas de representação gráfica mais complexa (Oliveira, 2002).

Araújo (2004) reconhece que para determinados tipos de trabalho os SIGs podem ser considerados essenciais e indispensáveis, dado o volume de dados, tempo e complexidade das operações requeridas e, conseqüentemente, para a obtenção de resultados mais confiáveis e menos subjetivos. Portanto, apresenta grande potencial para estudos sobre escorregamentos.

Devido ao aumento das incidências dos escorregamentos nos tempos atuais em razão do ritmo acelerado de ocupação em áreas de encosta, há uma enorme demanda por trabalhos de mapeamento das áreas de escorregamento, para subsidiar o monitoramento das áreas de risco. Diversos procedimentos para mapeamentos dos escorregamentos foram desenvolvidos com a intenção de identificar as áreas instáveis e adotar medidas preventivas apropriadas (Anbalagan; Singh, 1996; Nogueira, 2002). E segundo Dai *et al.* (2002), o SIG é uma ferramenta promissora no suporte de avaliação e manejo das áreas de risco a escorregamento.

O uso da tecnologia SIG se mostra bastante eficiente, já que, diante da atual crise urbana pela qual as cidades vêm passando por falta de planejamento, esta ferramenta torna-se de grande relevância para planejar a ocupação do solo urbano, permitindo, assim, o uso racional do espaço e conseqüentemente o auxílio na estruturação de uma cidade que possa oferecer melhor qualidade de vida para sua população, tornando-se, desse modo, imprescindível para o planejamento urbano (Leite; Rosa, 2006).

Metodologias preventivas vêm sendo desenvolvidas através do uso de modelos matemáticos baseados em dados físicos. Dentro desta linha, vêm se destacando as metodologias que combinam modelos baseados em processos e mecanismos, que seguem as leis inerentes da natureza, com os SIGs que possibilitam o tratamento e análise dos



dados de forma especializada e em diferentes escalas (Carvalho Júnior *et al.*, 2005).

A realização de um mapeamento de áreas de risco geralmente é realizada por meio de investigações geológico-geotécnicas de superfície, executadas em trabalhos de campo. Para tanto, devem ser consideradas a possibilidade de ocorrência dos processos adversos às consequências sociais e/ou econômicas associadas (Canil; Macedo, 2005).

A questão da previsão da ocorrência dos escorregamentos vem assumindo importância crescente na literatura geomorfológica e geotécnica. No entanto, há diferentes concepções do problema e diversas formas de investigação. Grande parte das metodologias propostas, por exemplo, visa à definição de áreas críticas a escorregamentos, ou seja, áreas de maior susceptibilidade à ocorrência do processo. Outros estudos, por sua vez, buscam caracterizar o risco envolvido, englobando tanto a possibilidade de ocorrência do processo quanto os danos decorrentes (Fernandes *et al.*, 2001).

Segundo Cerri (1993) os mapeamentos de risco de escorregamentos podem ser realizados em dois níveis de detalhe: o zoneamento de risco e o cadastramento de risco. O zoneamento é feito pela delimitação de zonas homogêneas em relação ao grau de risco, estabelecendo tantas classes de risco quantas necessárias. Cada setor corresponde a determinado grau de risco. Isso não significa que todas as moradias se encontram na mesma situação de risco, pois a cartografia do zoneamento reflete a análise da situação global. No cadastramento de risco faz-se o detalhamento das situações de risco caso a caso ou, às vezes, por agrupamentos de mesmo nível de risco.

A caracterização de risco é baseada em todos os estudos disponíveis (geologia, geomorfologia, geologia, declividade, solo etc.), na recuperação da história de eventos de escorregamentos ocorridos e em observações de campo. As áreas-alvo dos levantamentos de campo são as encostas ocupadas ou as áreas de sopé do morro que estejam sujeitas aos impactos de escorregamentos. Busca-se, em campo, através da observação direta, indicadores de instabilidade tais como: cicatrizes de escorregamentos, descontinuidades, trincas, degraus de abatimento, blocos instáveis etc. Observam-se a altura e a inclinação dos cortes,



concentração de águas servidas e pluviais, presença de bananeiras ou concentração de lixo, e relaciona-se com a geologia e geomorfologia de todo o setor da encosta (Nunes *et al.*, 1994).

De acordo com Cerri e Amaral (1998), a etapa de identificação dos riscos geológicos envolve a definição, a caracterização, a identificação dos condicionantes, dos agentes deflagradores e da área de influência do(s) processo(s) geológico(s) que determinam situações de risco.

Para priorizar as medidas necessárias à eliminação do risco, desenvolve-se a etapa de análise de risco geológico a partir da qual se estabelecem diferentes graus de risco para pontos, trechos ou áreas geográficas maiores. Sendo possível, a partir dos resultados da hierarquização, a codificação dos riscos, preferivelmente através de índices numéricos, definindo os diferentes graus de risco (Oliveira, 2002).

Segundo Cerri (1993), em consulta a artigos que apresentam resultados de identificação e análise de riscos geológicos realizadas em países com maior tradição de atuação nesta área técnica, observa-se que índices numéricos maiores correspondem a situações de risco mais críticas.

Com relação a este aspecto, o autor sugere a adoção da codificação utilizada internacionalmente. Assim, aos riscos maiores, devem ser conferidos índices numéricos maiores. Como referência, pode-se adotar a sistemática de individualizar, nos zoneamentos e/ou cadastramento de risco, as situações de risco iminente, as de alto e baixo risco e as isentas de risco, a partir da combinação dos aspectos referentes à possibilidade de ocorrência do processo geológico considerado e das perdas e danos potenciais, analisados no campo.

Oliveira (2002) diz que as representações cartográficas dos riscos não são expressas somente pela codificação utilizada internacionalmente, que é através de índices numéricos, mas também através de letras, diferenças texturais ou de cores semaforicas.

Também é possível estabelecer graus intermediários de risco (risco muito alto, risco médio e risco muito baixo), porém tal procedimento pode acentuar a subjetividade inerente a este tipo de trabalho. Dessa forma, só é recomendado este nível de detalhe quando os objetivos do trabalho o exigirem (Oliveira, 2002).



Bolt *et al.* (1975) *apud* Augusto Filho (2001) define duas grandes formas de determinação dos graus de risco geológico de uma dada área: 1) Análise relativa – através da simples comparação entre as situações de risco identificadas, sem cálculos probabilísticos quanto à ocorrência (risco relativo); e 2) Análise probabilística – através da apresentação da probabilidade de ocorrência do acidente geológico, em determinado intervalo de tempo (risco probabilístico).

O Iugs Working Group – Committee on Risk Assessment (1977) *apud* Augusto Filho (2001) reconhece dois grandes tipos de abordagens para a realização da análise de risco de escorregamentos: análise qualitativa e análise quantitativa.

A análise qualitativa resulta da consideração ou combinação dos seguintes parâmetros básicos: perigos ou tipos de escorregamentos existentes potenciais, tipologia e vulnerabilidade dos elementos ou infraestrutura e população sujeitas a estes perigos. Nas análises de risco qualitativas mais sofisticadas, existe um incremento da expressão quantitativa destes parâmetros básicos, mesmo que tais números resultem da experiência e do julgamento.

A análise quantitativa consiste das seguintes atividades principais: análise de perigo ou análise da probabilidade e características dos escorregamentos potenciais; identificação dos elementos sob risco, isto é, seu número e características, incluindo sua variabilidade temporal e vulnerabilidade ao perigo identificado; análise da vulnerabilidade dos elementos sob risco; e cálculo do risco resultante das etapas anteriores (perigos, elementos sob risco e vulnerabilidade desses elementos sob risco).

As informações históricas da ocorrência dos escorregamentos, frequência do fenômeno, o tipo envolvido, o volume e o dano que foi causado são essenciais para análise do risco, mas de modo geral sempre falta alguma informação, a qual torna a avaliação quantitativa do risco muito difícil (Van Westen *et al.*, 2006).

Desta forma, Augusto Filho (2001) diz que as análises de risco, associadas a processos geológicos, realizadas no Brasil, incluindo os escorregamentos, correspondem, na sua maioria, a análises de risco qualitativas, justamente pela falta de algumas informações descritas anteriormente.



A gestão do risco compreende um sistema que inclui a percepção do perigo de acidentes, a análise do risco, a disseminação das informações e o suporte gerencial, como instrumento operativo que implementa todas as decisões do sistema. O grau de insegurança e de percepção da população é o elemento que normalmente desencadeia o processo e que demandará a realização de estudos dos fenômenos e das suas consequências, com vistas à análise de risco. Por sua vez, esses resultados subsidiam o diálogo social para a decisão gerencial sobre intervir ou não, em cada caso (ALHEIROS *et al.*, 2003).

O gerenciamento de risco é um dos instrumentos de gestão urbana que ganham destaque neste momento de intenso debate sobre as alternativas para a crise das cidades. Integrado a outras políticas públicas, pode ser de grande utilidade para reduzir os níveis atuais de perdas em função de acidentes e de segregação socioespacial, melhorar a qualidade do ambiente urbano e democratizar as cidades. É um processo que se inicia quando a sociedade ou parcela desta adquire a percepção de que as manifestações aparentes ou efetivas de um certo perigo, existente em dado local em determinado momento, podem provocar consequências danosas superiores ao admissível por esta comunidade. Destarte, o gerenciamento de riscos é fundamental para o ordenamento do pleno funcionamento das funções sociais da cidade, hoje marcada pela urbanização de risco (Nogueira, 2002).

Os métodos e técnicas de identificação, avaliação ou análise de riscos servem para fundamentar a elaboração de programas de gerenciamento, envolvendo uma série de ações de mitigação, adequados a cada situação ou nível de risco. Estas ações de mitigação também são identificadas como medidas de prevenção e controle, ou de natureza estrutural e não estrutural (Augusto Filho, 2001).

De acordo com Augusto Filho (2001), talvez o melhor indicativo do esforço mundial, no sentido de se aplicar às técnicas de análise e gerenciamento de risco dos desastres naturais, seja a ação da Organização das Nações Unidas (ONU), que proclamou os anos 1990 como a Década Internacional para Redução de Desastres Naturais (DIRDN) (International Decade for Natural Disaster Reduction – IDNDR). Em linhas gerais, a DIRDN fez com que houvesse um esforço mundial no sentido de mitigar



os impactos naturais e também contribuir para um significativo aumento na produção técnica e científica a respeito do assunto.

A participação do Brasil na DIRDN via representação diplomática foi tímida e limitada à participação em alguns eventos. Em contraponto, a comunidade técnico-científica teve durante a década uma ação importante e de impacto para o cenário brasileiro, com a realização de pelo menos um evento anual incluindo a temática do risco, ora em Simpósios Nacionais associados a Congressos nas áreas de Geologia, Geologia de Engenharia e Engenharia Geotécnica, ora em eventos específicos, de caráter local, regional, nacional e internacional (Bandeira *et al.*, 2005).

No entanto, o esforço coletivo dos cerca de 180 países que aderiram ao protocolo, produzindo, ao longo desse decênio, análises, novas ferramentas de avaliação, guias e procedimentos para a implementação de modelos de avaliação e gestão de risco, além da troca de experiências positivas entre governos e técnicos, não produziu os resultados esperados. A continuação de ocorrências de grandes desastres naturais (espontâneos ou induzidos) envolvendo grande número de mortes levou à determinação dos participantes da DIRDN de sugerir e aprovar pela ONU a continuidade desse esforço internacional, agora como ação contínua, sem prazo predeterminado, sob nova denominação de Estratégia Internacional para a Redução de Desastres – EIRD (International Strategy for Disaster Reduction – ISDR), redesenhada e redirecionada para aprofundar questões relacionadas a maiores níveis de segurança na convivência com os riscos, com destaque para as análises de vulnerabilidade, já que a década de 1990 foi fortemente marcada pela análise dos processos destrutivos e das tecnologias para a avaliação, compreensão e minimização da susceptibilidade (Bandeira *et al.*, 2005).

Diante dos registros de desastres de escorregamento, houve um grande impulso nesta área permitindo a formação de importantes grupos de pesquisa, tendo como pioneiro o IPT/DIGEO (Instituto de Pesquisa Tecnológica – Divisão de Geologia) em São Paulo, produzindo e irradiando conhecimentos técnicos de avaliação e gestão de risco, seguido por grupo no Rio de Janeiro (GeoRio), Recife (UFPE), Salvador (UFBA), Rio Claro (Unesp), entre outros.



Com a criação do Ministério da Cidade em janeiro de 2003 e quase simultaneamente, da Coordenação de Prevenção de Riscos vinculada à Secretaria Nacional de Programas Urbanos, a análise de risco deixou de ser exclusividade dos redutos acadêmicos ou de ações isoladas de algumas poucas cidades no Brasil e passou a se constituir numa Política Pública, embasada em um Programa Nacional de Redução de Riscos. O referido programa teve como ponto de partida um diagnóstico preliminar das cidades com maior número de ocorrência de desastres com vítimas fatais, o que permitiu uma identificação do universo e a montagem dos três eixos de ações principais: capacitação dos técnicos municipais ligados à defesa civil, obras e controle urbano; realização do mapeamento de risco em escala de detalhe de todos os assentamentos precários em áreas de encostas, hierarquizando os setores de risco em quatro níveis – baixo a inexistente – médio – alto – muito alto; e elaboração do Plano Municipal de Redução de Risco contendo propostas de intervenções estruturais e medidas não estruturais para a redução de risco (Bandeira *et al.*, 2005).

O Programa Nacional de Redução de Riscos traz além dos benefícios diretos, refletidos na melhoria da qualidade da gestão municipal do risco, novos paradigmas para uma mudança de cultura técnica no trato das questões relacionadas à redução do risco, seja no que se refere às medidas estruturais, seja no que diz respeito às medidas não estruturais. Busca-se neste programa os menores custos e redução ao mínimo de obras dispendiosas de efeito localizado e remoção extensiva de moradias, sem a viabilização da solução habitacional para as famílias deslocadas (Bandeira *et al.*, 2005).

Para eliminar e/ou reduzir os riscos instalados, evitar a instalação de novas áreas de risco e conviver com os riscos instalados, Cerri (1993) recorre ao emprego de medidas estruturais e não estruturais. Medidas estruturais são as que têm por objetivo principal evitar a ocorrência ou reduzir a magnitude dos processos geológicos, por meio da implantação de obras de engenharia. Frequentemente exigem aplicação maciça de capitais, no geral contemplando áreas restritas.

Já as medidas não estruturais correspondem àquelas de caráter extensivo, contemplando grandes áreas. Podem ser de natureza



institucional, administrativa ou financeira, sendo adotadas espontaneamente ou por força de legislação. Objetivam a convivência com os riscos, reduzindo a magnitude dos processos e orientando a população afetada. No geral não exigem aplicação maciça de recursos financeiros. E Augusto Filho (2001) considera que as medidas não estruturais correspondem a: cartografia de risco geológico, atendimentos emergenciais, plano de seguro, planos preventivos de defesa civil, disseminação de informações e treinamento.

Carvalho e Hachich (1997), diante da dificuldade de escolha das áreas de risco mais críticas na cidade de Belo Horizonte para atendimento prioritário, propuseram um método muito interessante para prefeituras que se deparam com a tarefa difícil de harmonizar recursos financeiros escassos, com áreas de risco numerosas e níveis de risco altos. Assim, como os custos de intervenção são diferenciados para as diversas áreas da cidade, torna-se muito difícil para o administrador municipal comparar situações e estabelecer prioridades. Para estas situações, estes autores propõem levar em conta o custo/benefício na tomada de decisão, de forma a possibilitar a adequação do desenvolvimento do programa às disponibilidades orçamentais do órgão encarregado de sua execução, apresentando um modelo de decisão que tem como critério o custo-vida-salva, o qual leva em conta as restrições econômicas no desenvolvimento do programa de gerenciamento de riscos.

Pacheco (2001) apresenta uma estratégia para gerenciamento de risco baseado em previsões de mortalidade para priorizar o grau de segurança em áreas susceptíveis a escorregamentos. A utilização do critério de risco baseado em expectativas de mortalidade em caso de escorregamento permite priorizar diferentes encostas de acordo com o risco a que se expõe a população. A estimativa da faixa esperada de mortalidade não apenas permite aos órgãos de defesa civil estar preparados para o planejamento de evacuações emergenciais, assistência médica, abrigos e outras ações específicas para alívio das comunidades atingidas, mas também propicia um critério racional para estabelecimento de níveis de segurança adequados em obras de engenharia.

A cidade de Salvador também deparou com uma situação difícil, diante das 433 áreas de risco identificadas pelo Plano Diretor de Encosta



(PDE), sendo definido um método para a hierarquização dessas áreas. A sistemática de hierarquização foi realizada a partir de um modelo de tomada de decisões elaborado especialmente para os propósitos do plano, de forma a subsidiar a escolha de melhor linha de ação por parte da Prefeitura. Nesse modelo, as intervenções propostas foram ordenadas segundo uma estrutura hierárquica de priorização baseada na análise comparativa de um conjunto de aspectos representativos de características físico-ambientais, econômicas, sociais e políticas, relacionadas ao problema do risco em assentamentos situados em encostas (Mattos *et al.*, 2005).

Dessa forma, o gerenciamento eficaz dos recursos públicos aplicados na redução dos riscos deve compreender um processo de planejamento da implantação das intervenções específicas que leve em conta o montante de recursos disponíveis, o nível de risco em cada setor, o custo das alternativas de intervenção e os benefícios, em termos de redução de risco, possíveis de serem atingidos pela alternativa adotada (Carvalho; Hachich, 1997).

Considerações finais

Este ensaio teórico foi guiado, essencialmente, pelo interesse em discutir sobre as características dos escorregamentos em áreas de encostas urbanas, culminando na apresentação de mapeamento e gerenciamento de riscos.

O estudo de encostas urbanas requer um refinamento no processo de coleta e geração de dados ambientais, que são de extrema importância para o entendimento da estrutura e da dinâmica do ambiente. A cartografia e o SIG são aliados na promoção dos estudos de escorregamentos, uma vez que possibilitam a análise integrada das variáveis adotadas, como, por exemplo, clima, solo, relevo e substrato rochoso.

É importante destacar que o uso urbano da encosta deverá ser estudado de modo minucioso, uma vez que refletirá nos atributos ambientais. O risco determinado nos estudos de encostas reflete o risco atual, pois, à medida que as mudanças se processam, alteram os fatores



de risco, tendo um caráter dinâmico requerendo atualizações dos dados, como condição necessária à utilização em anos consecutivos.

Espera-se que este trabalho possa contribuir em informações iniciais para aqueles que queiram se debruçar sobre a temática de escorregamentos em áreas de encostas urbanas e, também, que forneça uma base inicial para diferentes propostas de produção cartográfica, visando diagnosticar as encostas e propor ações mitigadoras dos riscos.

REFERÊNCIAS

AHRENDT, A. **Movimentos de massa gravitacionais – proposta de um sistema de previsão: aplicação na área urbana de Campos do Jordão – SP.** 2005. 364 p. Tese (Doutorado em Geotecnia) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2005.

AHRENDT, A; ZUQUETTE, A. V. Triggering factors of landslides in Campo do Jordão city, Brazil. **Bulletim Enginnering Geology Enviroment**, Heidelberg, v. 62, p. 231-244, 2003.

ALEOTTI, P; CHOWDHURY. Landslide hazard assessment: summary review and new perspectives. **Bulletim Enginnering Geology Enviroment**, Heidelberg, v. 58, p. 21-44, 1999.

ALHEIROS, M. M. *et al.* **Diagnóstico ambiental, urbanístico e social dos morros da região metropolitana de Recife.** Recife: FIDEM, 2003. 126 p.

AMORIM, R. R.; OLIVEIRA, R. C. Análise geoambiental dos setores de encosta da área urbana de São Vicente-SP. **Sociedade & Natureza**, Uberlândia, v. 19, n. 37, p. 15-34, 2007.

ANBALAGAN, R; SINGH, B. Landslide hazard and risk assessment mapping of mountainous terrains – a case study from Kumaun Himalaya, India. **Enginnering Geology**, California, v. 43, p. 237-246, 1996.

ARAÚJO, P. C. de. **Análise da susceptibilidade a escorregamento:** uma abordagem probabilística. 2004. 172 p. Tese (Doutorado em Geociências) – Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Universidade Estadual Paulista, Rio Claro, 2004.

AUGUSTO FILHO, O. **Carta de risco de escorregamentos quantificada em ambiente de SIG como subsídio para planos de seguro em áreas urbanas:** um ensaio em Caraguatatuba (SP). 2001. 196 p. Tese (Doutorado em Geociências e Meio Ambiente) – Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Universidade Estadual Paulista, Rio Claro, 2001.

AUGUSTO FILHO, O. Escorregamento em encostas naturais e ocupadas: análise e controle. *In:* BITAR, O. Y. (org.). **Curso de geologia aplicada ao meio ambiente.** São Paulo: ABGE, 1995. p. 31-58.



AYALEW, L. The effect of seasonal rainfall on landslides in the highlands of Ethiopia. **Bulletim Enginnering Geology Enviroment**, Heidelberg, v. 58, p. 9-19, 1999.

BANDEIRA, A. P. N. **Mapa de risco de erosão e escorregamento das encostas com ocupações desordenadas no município de Camaragipe-PE**. 2003. 209 p. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil) – Centro de Tecnologia e Ciência, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2003.

BANDEIRA, A. P. N.; ALHEIROS, M. M.; COUTINHO, R. Q. Mapeamento de risco de escorregamento: contextualização e estudo de caso em Camaragipe (PE). *In*: CONFERÊNCIA BRASILEIRA SOBRE ESTABILIDADE DE ENCOSTAS, 4, 2005, Salvador. **Anais...** Salvador: Cobrae, 2005. v. 1. p. 61-73.

BERTOLINI, G.; GUIDA, M.; PIZZIOLLO, M. Landslides in Emilia-Romagna region (Italy): strategies for hazard assessment and risk management. **Landslides: Journal of International Consortium on Landslides**, Heidelberg, v. 2, p. 302-312, 2005.

BRASIL. **Capacitação em mapeamento e gerenciamento de risco**. Brasília: Ministério das Cidades, 2004.

BRUGGER, P. J.; BORNA, L. S.; NAVAL, L. P. Revisão de alguns conceitos de modelagem hidrológica uso do solo e análise de risco. *In*: CONFERÊNCIA BRASILEIRA SOBRE ESTABILIDADE DE ENCOSTAS, 4, 2005, Salvador. **Anais...** Salvador: Cobrae, 2005. v. 1. p. 91-99.

CANIL, K; MACEDO, E. S. de. Mapeamento de áreas de risco à processos de escorregamento como assistência ao plano preventivo de defesa civil: PPDC. *In*: SIMPÓSIO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA FÍSICA APLICADA, 11, 2005, São Paulo. **Anais...** São Paulo: SBGFA, 2005. p. 143-152.

CARVALHO, C. S.; HACHICH, W. Gerenciamento de riscos geotécnicos em encostas urbanas. **Revista Solos e Rochas**, São Paulo, v. 20, p. 179-187, dez. 1997.

CARVALHO JÚNIOR, O. A. de *et al.* Previsão de escorregamentos em rodovias a partir do uso do modelo shalstab. *In*: SIMPÓSIO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA FÍSICA APLICADA, 11, 2005, São Paulo. **Anais...** São Paulo: SBGFA, 2005. p. 3011-3024.

CATANI, F. *et al.* Landslide hazard and risk mapping at catchment scale in the Arno River Basin. **Landslides: Journal of International Consortium on Landslides**, Heidelberg, v. 2, p. 329-343, 2005.

CERRI, L. E. S. **Riscos geológicos associados a escorregamentos: uma proposta para prevenção de acidentes**. 1993. 197 p. Tese (Doutorado em Geociências e Meio Ambiente) – Universidade Estadual Paulista, Rio Claro, 1993.

CERRI, L. E. S.; AMARAL, C. Riscos Geológicos. *In*: OLIVEIRA; BITAR, O. Y. (org.). **Geologia de engenharia**. São Paulo: ABGE, 1998. p. 301-310.



CHEN, H.; LEE, C. F. Geohazards of slope mass movement and its prevention in Hong Kong. **Enginnering Geology**, California, v. 76, p. 3-25, aug. 2004.

CHRISTOFOLETTI, A. **Geomorfologia**. São Paulo: Edgard Blücher, 1974. 149 p.

COELHO NETTO, A. L. Hidrologia de encosta na interface com a geomorfologia. *In*: GUERRA, A. J. T.; CUNHA, S. B. da (org.). **Geomorfologia: uma atualização de bases e conceitos**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1998. p. 93-148.

COSTA, F. O. *et al.* Monitoramento de processos erosivos em três encostas urbanas no município de Viçosa-Minas Gerais. *In*: CONGRESSO NACIONAL DE GEOMORFOLOGIA, 6, 2006, Goiânia. **Anais...** Goiânia CNG, 2006. p. 1-11.

CUNHA, M. A. **Ocupação de encostas**. São Paulo: Instituto de Pesquisas Tecnológicas do Estado de São Paulo, 1991.

DAI, F. C.; LEE, C. F.; NGAI, Y. Y. Landslide risk assessment and management: an overview. **Enginnering Geology**, California, v. 64, p. 65-87, Aug. 2002.

DIAS, F. P.; HERRMANN, M. L. de P. Susceptibilidade a deslizamentos: estudo de caso no bairro Saco Grande, Florianópolis-SC. **Revista Caminhos de Geografia**, Uberlândia, v. 3, n. 6. p. 57-73, jun. 2002.

FARAH, F. **Ocupação urbana e instabilidade de encostas**. Coleção Habitar: habitação e encostas. São Paulo: IPT, v. 2, 2003. 312 p.

FERNANDES, N. F. *et al.* Condicionantes geomorfológicos dos deslizamentos nas encostas: avaliação de metodologias e aplicação de modelo de previsão de áreas suscetíveis. **Revista Brasileira de Geomorfologia**, v. 2, n. 1. p. 51-71, out. 2001.

FILGUEIRAS, J. A. R. *et al.* Riscos ambientais na ocupação urbana de Itaguara/MG: estudo de caso do Alto do Rosário. *In*: SIMPÓSIO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA FÍSICA APLICADA, 11, 2005, São Paulo. **Anais...** São Paulo: SBGFA, 2005. p. 1574-1585.

FRANCO, G. B.; MENEZES, A. A.; GOMES, R. L. Reconhecimento e caracterização de áreas de risco de escorregamento em Ilhéus-BA. **Revista Geografia**, Rio Claro, v. 34, n. 3, p. 411-425, 2009.

GONÇALVES, N. M. S. **Impactos pluviais e desorganização urbana em Salvador-BA**. 1992. 183p. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 1992.

GRECO, R.; SORRISO-VALVO, M.; CATALANO, E. Logistic regression analysis in the evaluation of mass movements susceptibility: the Aspromonte case study, Calabria, Italy. **Enginnering Geology**, California, v. 89, p. 47-66, Oct. 2007.

GUERRA, A. J. T. **Dicionário geológico-geomorfológico**. Rio de Janeiro: IBGE, 1975. p.148.



GUERRA, A. J. T. Processos erosivos nas encostas. *In: GUERRA, A. J. T.; CUNHA, S. B. da (org.). Geomorfologia: uma atualização de bases e conceitos.* Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1998. p. 149-209.

GUERRA, A. J. T. *et al.* Proposta metodológica para diagnóstico e prognóstico de movimentos de massa, no município de Petrópolis-RJ. *In: SIMPÓSIO NACIONAL DE GEOMORFOLOGIA*, 5, 2004, Santa Maria. **Anais...** Santa Maria: SNG, 2004. p. 1-9.

GUIDICINI, G.; NIEBLE, C. M. **Estabilidade de taludes naturais e de escavação.** São Paulo: Edgard Blucher, 1984. 194 p.

GUINAU, M.; PALLÁS, R.; VILAPLANA, J. M. A feasible methodology for landslide susceptibility assessment in developing countries: a case-study of NW Nicaragua after

Hurricane Mitch. **Engineering Geology**, California, v. 80, p. 316-327, Aug. 2005.

GUZZETTI, F. Landslide fatalities and the evaluation of landslide risk in Italy. **Engineering Geology**, California, v. 58, p. 89-107, may. 2000.

LATELTIN, O. *et al.* Landslide risk management in Switzerland. **Landslides: Journal of International Consortium on Landslides**, Heidelberg, v. 2, p. 313-320, 2005.

MACEDO, E. S. de; AKIOSSI, A. Escorregamentos ocorridos no Brasil entre 1988 e 1966: levantamento a partir de notícias de jornais. *In: CONGRESSO BRASILEIRO DE GEOLOGIA*, 40, 1996, Salvador. **Anais...** Salvador: CBG, 1996. v. 4. p. 149-152.

MARCHIORO, E.; GUIMARÃES, R. B.; SANTOLIN, A. Inventário de escorregamentos na área urbana do município de Cachoeiro de Itapemirim/ES, entre o período de 2002 a 2005. *In: CONGRESSO NACIONAL DE GEOMORFOLOGIA*, 6, 2006, Goiânia. **Anais...** Goiânia: CNG, 2006. 1p.

MARTINS, E. R. C.; WERLANG, M. K. Determinação da erosividade da chuva: correlação com os eventos de inundação, alagamentos e deslizamentos na cidade de Santa Maria. *In: SIMPÓSIO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA FÍSICA APLICADA*, 10, 2003, Rio de Janeiro. **Anais...** Rio de Janeiro: SBGFA, 2003. v. 1. p. 2233-2238.

MATTOS, E. F. O. *et al.* Critérios de hierarquização de intervenções em áreas de risco definidas pelo Plano Diretor de Encostas do município de Salvador. *In: CONFERÊNCIA BRASILEIRA SOBRE ESTABILIDADE DE ENCOSTAS*, 4, 2005, Salvador. **Anais...** Salvador: Cobrae, 2005. v. 1. p. 3-16.

MOREIRA, V. de C. S.; FRATTOLILLO, A. B. R. Percepção ambiental de moradores em áreas de riscos nas encostas favelizadas de Vitória: um estudo de caso no Morro Jesus de Nazareth. *CONGRESSO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA*, 6, 2004, Goiânia. **Anais...** Goiânia: CBG, 2004. p. 1-6.



MORTATTI, B. C.; OLIVEIRA, R. C. Ocupação de encostas e movimentos de massa no litoral paulista – o cenário do município de São Vicente-SP. *In: CONGRESSO NACIONAL DE GEOMORFOLOGIA*, 6, 2006, Goiânia. **Anais...** Goiânia CNG, 2006. 1 p.

NOGUEIRA, F. R. **Gerenciamento de riscos ambientais associados a escorregamentos**: contribuição às políticas públicas municipais para áreas de ocupação subnormal. 2002. 260 p. Tese (Doutorado em Geociências) – Universidade Estadual Paulista, São Paulo, 2002.

NUNES, C. M. *et al.* O cadastro das áreas de risco e a carta geotécnica a serviço de um trabalho interdisciplinar. *In: CONGRESSO BRASILEIRO DE GEOLOGIA*, 38, 1994, Balneário de Camboriú. **Anais...** Balneário de Camboriú: CBG, 1994. p. 492-494.

OLIVEIRA, C. M. G. de. **Carta de risco de colapso de solos para a área urbana do município de Ilha Solteira-SP**. 2002. 93 p. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil) – Universidade Estadual Paulista, Ilha Solteira, 2002.

OLIVEIRA, F. L.; GUERRA, A. J. T.; GONÇALVES, L. F. H. Análise comparativa dos dados históricos de movimentos de massa ocorridos em Petrópolis-RJ, das décadas de 1960 até 1990. *In: SIMPÓSIO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA FÍSICA APLICADA*, 10, 2003, Rio de Janeiro. **Anais...** Rio de Janeiro: SBGFA, 2003. v. 1. p. 1175-1180.

OLIVEIRA, J. B.; JACOMINE, P. K. T.; CAMARGO, M. N. **Classes gerais de solos do Brasil**. Jaboticabal: Funep, 1992. 203 p.

PACHECO, M. Frequency distribution of mortality in cut and fill slopes. **Revista Solos e Rochas**, São Paulo, v. 24, n. 1, p. 73-79. 2001.

PISANI, M. A. J. Características naturais e antrópicas agravantes nos processos de escorregamentos em encostas urbanas. **Revista Sinergia**, São Paulo, v. 4, n. 2, p. 99-103. 2003.

POLEMIO, M.; SDAO, F. The role of rainfall in the landslide hazard: the case of the Avigliano urban area (Southern Apennines, Italy). **Engineering Geology**, California, v. 53, p. 297-309, jan. 1999.

PRETE, M. D.; GUADAGNO, F. M.; HAWKINS, A. B. Preliminary report on the landslides of 5 May 1998, Campania, southern Italy. **Bulletim Engineering Geology Environment**, Heidelberg, v. 57, p. 113-129, 1998.

RABACO, L. M. L. **Avaliação de modelos de susceptibilidade a movimentos gravitacionais de massa numa faixa de dutos**. 2005. 162 p. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Computação) – Universidade Estadual do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2005.



RESENDE, M. *et al.* **Pedologia**: base para distinção de ambientes. 2. ed. Viçosa: Neput, 1997.

SALDIVAR-SALI, A.; EINSTEIN, H. H. A landslide risk rating system for Baguio, Philippines. **Enginnering Geology**, California, 36 p., jan. 2007.

SCHULZ, W. H. Landslide susceptibility revealed by LIDAR imagery and historical records, Seattle, Washington. **Enginnering Geology**, California, v. 89, p. 67-87, Oct. 2007.

SESTINI, M. F. **Variáveis geomorfológicas no estudo de deslizamento em Caraguatuba-SP utilizando imagens TM-LANDSAT e SIG**. 1999. 131 p. Dissertação (Mestrado em Sensoriamento Remoto) – Instituto Espacial de Pesquisas Espaciais, São José dos Campos. 1999.

SILVA, J. C. *et al.* Relação entre dados pluviométricos e ocorrências de movimentos de massa no município de São Gonçalo-RJ: uma relevante variável a se pensar no planejamento urbano. *In*: CONGRESSO NACIONAL DE GEOMORFOLOGIA, 6, 2006, Goiânia. **Anais...** Goiânia CNG, 2006. p. 1-11.

SOUZA, L. B. **Percepção dos riscos de escorregamentos na Vila Mello Reis, Juiz de Fora (MG)**: contribuição ao planejamento e à gestão urbanos. 2006. 200 p. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Estadual Paulista, Rio Claro, 2006.

UROMEIHY, A.; MAHDAVIFAR, M. R. Landslide hazard zonation of the Khorshrostan area, Iran. **Bulletim Enginnering Geology Enviroment**, Heidelberg, v. 58, p. 207-213, 2000.

VAN WESTEN, C. J.; VAN ASCH, T, W, J; SOETERS, R. Landslide hazard and risk zonation: why is it still so difficult? **Bulletim Enginnering Geology Enviroment**, Heidelberg, v. 65, p. 167-184, 2006.

YESILNACA, E.; TOPAL, T. Landslide susceptibility mapping: a comparison of logistic regression and neural networks methods in a medium scale study, Hendek region (Turkey). **Enginnering Geology**, California, v. 79, p. 251-266, mar. 2005.



Urbanização, poluição sonora e suas consequências para a saúde humana

Edmilson Natividade de Araujo
Gustavo Barreto Franco

Nos centros urbanos é cada vez mais perceptível a degradação da qualidade do ambiente, desencadeada pela concentração e crescimento populacional. Assim, uma intensa urbanização somada a uma crescente industrialização e à expansão de transportes tem acarretado o aumento da poluição sonora, especialmente nos grandes centros urbanos, em que, além de ser fonte de incômodo à população, também é um problema de saúde pública, porque degrada a qualidade de vida dos cidadãos (Sousa, 2004).

A principal fonte responsável por esse tipo de poluição nos centros urbanos é o ruído emitido pelo tráfego de veículos (Rodrigues, 2018). Mas ela pode ser proveniente de diversas fontes, como de um carro equipado de um potente aparelho sonoro, da residência que liga seu aparelho de som, da igreja que utiliza caixa de som para seus cultos, do bar que usa a música para atrair e animar seus clientes etc.

Diferentemente dos demais tipos de poluição, a poluição sonora não gera acúmulo de matéria no meio ambiente, não tem odor, tampouco pode ser tocada. Esse tipo de poluição se manifesta na forma de energia, sendo gerada por diversas atividades do homem, incluindo



transporte, construção civil, comércio, atividade de lazer etc. Essa energia é facilmente percebida pelo ser humano e principalmente por algumas espécies de animais, em razão da sua grande susceptibilidade auditiva (Krumenauer, 2016).

Este capítulo tem como objetivo estabelecer diálogos entre a urbanização e o aumento da poluição sonora, e suas consequências na saúde dos seres humanos, a partir de uma revisão bibliográfica. O presente texto está estruturado em quatro seções. A primeira seção demonstra a relação da urbanização com o crescimento da poluição sonora. A segunda seção apresenta diversos estudos envolvendo a poluição sonora no Brasil e seus impactos. Na terceira, são discutidas as consequências da poluição sonora na saúde humana. Na quarta e última seção, as considerações finais.

Urbanização e o crescimento da poluição sonora

Este tópico tem o cunho de mostrar, de forma simples, com base em alguns autores, a relação do crescimento urbano com a geração e intensificação da poluição sonora (que compromete a qualidade de vida dos cidadãos) nos centros urbanos.

Para Corrêa (1997, p. 145), “o espaço urbano aparece como um espaço fragmentado caracterizado pela justaposição de diferentes paisagens e usos da terra”. Essa fragmentação é decorrente da ação dos diversos agentes modeladores que produzem e consomem o espaço urbano: proprietários dos meios de produção, sobretudo os grandes industriais, proprietários fundiários, promotores imobiliários, estado e grupos sociais excluídos.

Com o progresso técnico/científico determinado pela Revolução Industrial, as cidades tornaram-se centros produtores, a população urbana aumenta consideravelmente e o espaço urbano se fragmenta, conforme Corrêa (1997), sendo estabelecidas zonas caracterizadas pelas atividades funcionais, preponderantes – comércio, indústria e residência. Corrêa (1997, p. 148) diz que “o espaço urbano é um reflexo de ações que se realizaram no presente, como também que se realizaram no passado e que deixaram suas marcas impressas nas formas espaciais presentes”.



Silva (1995) defende que a urbanização da humanidade é um fenômeno moderno gerado pela Revolução Industrial (diga-se de passagem, desenvolvimento tecnológico), que transformou os centros urbanos em aglomerados de fábricas e escritórios permeados de habitações espremidas e precárias. Segundo o autor, a urbanização das cidades europeias e norte-americanas deve-se em função da industrialização e do desenvolvimento econômico, mas a urbanização ocorrida nos países em desenvolvimento não se deu exatamente pelo mesmo motivo. Como exemplo, o Brasil tem tido um crescimento populacional urbano elevado, revelando uma urbanização crescente e prematura decorrente de fatores nem sempre desenvolvimentistas, como o êxodo rural – por conta das más condições de vida no campo e da liberação de mão de obra em razão da mecanização da lavoura ou transformação de plantações em campos de criação de gado. E com esta linha de raciocínio, Silva (1995) afirma que a urbanização gera enormes problemas, deteriorando o ambiente urbano.

Segundo Costa (1973), o crescimento demográfico brasileiro, de 1940 a 1970, foi acompanhado de rápida urbanização – observação igual à de Silva (1995). Suas pesquisas revelaram que, em 1940, a população urbana representava 31,2% (de 41.236 habitantes), e na década de 1970, 56 %. Segundo o Censo 2000 (IBGE), já havia mais de 80% dos brasileiros vivendo nos centros urbanos. Assim, tal crescimento e distribuição heterogênea da população urbana pelo território brasileiro se devem, além da mecanização da agricultura, pela procura por emprego, melhores condições de vida, e industrialização brasileira (Costa, 1972).

De acordo com Acioly e Davidson (1998), os problemas começam quando o crescimento urbano ocorre além da capacidade dos centros urbanos (capacidade essa em suprir as necessidades diversas da também crescente população), pois a administração local tem dificuldade de gerar oferta de infraestrutura e serviços e também de gerar mais empregos. Para estes dois autores, tanto as altas quanto as baixas densidades podem resultar em problemas, de um lado, e vantagens, do outro, para as cidades.

As baixas densidades, embora ofereçam vantagens (como uma menor intensidade da poluição), podem dificultar a oferta de serviços



e de infraestrutura pelos altos custos envolvidos no processo de implantação, já que os domicílios encontram-se um pouco mais dispersos pelo espaço urbano. Por outro lado, as altas densidades apresentam, como alguns dos seus benefícios, a maximização dos investimentos públicos com infraestrutura, serviço e transporte e o fato de permitir uma utilização eficiente da quantidade de terra disponível, porém como desvantagens destacam-se a sobrecarga e a saturação das redes de infraestrutura e serviços urbanos (Figura 1) (Acioly; Davidson, 1998).

A alta concentração de pessoas nas cidades pode provocar problemas que vão desde a saturação das redes de infraestrutura e serviços urbanos à poluição sonora causada, entre outros fatores, pelo aumento de números de veículos em circulação (Acioly; Davidson, 1998).

Com a junção dos conhecimentos dos autores anteriormente explicitados, pode-se chegar à percepção de que o acelerado crescimento urbano (que teve como limiar a Primeira Revolução Industrial), concomitando em crescimento e também densificação da população urbana (seja pelo êxodo rural e/ou pelo desenvolvimento econômico), tem provocado o grande aumento da poluição sonora, principalmente aquela advinda dos veículos automotores (sejam públicos ou particulares), cujo intuito é suprir a crescente demanda por viagens.

Segundo Sousa (2004), devido à intensa urbanização nos grandes centros metropolitanos, a poluição sonora tem aumentado cada vez mais, e a construção civil tem-se constituído em uma das fontes de incômodo à população.

Sousa (2004) acrescenta:

Com efeito a sociedade ao desenvolver-se aumenta o grau de urbanização e de industrialização e a extensão de seu sistema de transporte. Cada um destes crescimentos acarreta o aumento da poluição sonora, que precisa ser reduzida e contida, visando a proteção da saúde e a melhoria da qualidade de vida da população (Sousa, 2004, p. 115).



Figura 1 – Vantagens e desvantagens da urbanização



Fonte: Acioly e Davidson (1998).

Fica evidente a estreita relação que se estabelece entre intensa urbanização, industrialização e a poluição sonora. A maioria dos equipamentos utilizados no espaço urbano são geradores de ruídos que alcançam grandes áreas e causam grande incômodo às pessoas. A alta concentração de pessoas nas cidades pode provocar problemas que vão desde a saturação das redes de infraestrutura e serviços urbanos até a poluição sonora.

O aumento do ruído, especialmente nos centros urbanos, é sem dúvida um dos graves problemas atuais, consequência do desenvolvimento tecnológico e industrial e do crescimento sem controle e sem planejamento das cidades.



Sousa (2004) salienta que uma urbanização sem planejamento causa impactos ambientais negativos ao meio e danos à saúde da população. A intensa urbanização somada a uma crescente industrialização tem acarretado um aumento da poluição sonora, especialmente nos grandes centros urbanos, que além de ser fonte de incômodo à população também é um problema de saúde pública.

Para Harvey (1980), a urbanização desigual oriunda da modernidade decorre de um modelo de planejamento e gestão urbana que favorece uma organização da cidade em favor dos interesses econômicos dos grupos empresariais e agentes políticos hegemônicos que impõem uma seletiva disponibilidade de bens e serviços aos moradores das diferentes comunidades de vizinhança.

As zonas segregadas, locais mais pobres da cidade, costumam ser palco das consequências da ação humana sobre o meio natural. Essa segregação é fruto da concentração de renda no espaço das cidades e da falta de planejamento público que vise à promoção de políticas de controle ao crescimento desordenado das cidades. A especulação imobiliária favorece o encarecimento dos locais mais próximos dos grandes centros, tornando-os inacessíveis à grande massa populacional (Pena, 2021).

Souza (2012) revela que a cidade de Salvador foi na década de 90 a cidade mais barulhenta do Brasil e ocupa, atualmente, o sexto lugar entre as capitais dos estados brasileiros, de acordo com o Instituto Brasileiro de Meio Ambiente (Ibama). A legislação de controle da poluição acústica data do final da década de 1990. O Código de Obras do Município em vigor não possui posturas relativas às diretrizes de controle acústico e o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU) em vigor apresenta de forma incipiente a questão da acústica urbana.

Estudos de poluição sonora no Brasil

De acordo com Rott (1995), muitos estudos sobre a poluição sonora e seus impactos sobre a saúde foram realizados em diversos países, inclusive no Brasil. Nas décadas de 70 e 80 houve certo interesse pelas questões envolvendo a poluição sonora, em que alguns trabalhos foram realizados, apoiados por campanhas públicas, as quais, no entanto,



não tiveram a continuidade necessária para que esse tipo de poluição fosse controlada ou reduzida.

Ainda no estudo realizado por Rott (1995), na cidade de Porto Alegre, capital do Rio Grande do Sul, buscou-se identificar o impacto da poluição sonora sobre a população com base em dois aspectos: medições sonoras e aplicação de questionários à população exposta a diferentes níveis de ruído. A metodologia para realizar a medição do nível de pressão sonora foi com base na NBR 10.151.

A metodologia realizada por Rott (1995) foi utilizada nos estudos de diversos autores, dentre os quais destacam-se Gonçalves Filho (2003), Nagem (2004), Quadros (2004), Santos (2004), Freitas (2006), Araújo (2006), Barreto (2007), Schere *et al.* (2008), Silveira (2008), Nunes (2008), Shoegima (2011), Castorino (2012), Souza (2012), Navarro (2015), Melo (2015), Krumenauer (2016), Schittini (2020), que realizaram o mapeamento acústico nas cidades: de Feira de Santana (BA), Campinas (SP), Curitiba (PR), Salvador (BA), Santa Maria (RS), Salvador (BA), Salvador (BA), Santa Maria (RS), Mossoró (RN), Petrolina (PE), Pinheiro (SP), Goiânia (GO), Salvador (BA), São Paulo (SP), Brasília (DF), São Leopoldo (RS) e Curitiba (PR), respectivamente.

Sousa (2004), Dutra (2007), Gonçalves Neto (2009), Araújo (2011) e Araujo (2013) averiguaram a existência da poluição sonora com base no quantitativo de denúncias e aplicação de questionários à população das cidades de Rio de Janeiro (RJ), Santos (SP), Salvador (BA), Salvador (BA) e Recife (PE), respectivamente.

A seguir são apresentadas, de forma resumida, as principais publicações que embasaram este ensaio teórico, cuja avaliação da poluição sonora se deu de forma subjetiva, constituindo assim uma base sólida e importante para o desenvolvimento desta pesquisa.

A pesquisa realizada em Feira de Santana (BA) “Análise do incômodo causado pelo ruído urbano em logradouros da Cidade de Feira de Santana, Bahia”, selecionou quinze logradouros para estudo, a partir da existência de fontes fixa e móveis de ruído. Foram aplicados questionários à população residente para verificar o nível de incômodo. Realizaram-se testes estatísticos de associação de variáveis não acústicas levantadas (idade, sexo, renda e escolaridade) com os níveis de



incômodo relatados pelos respondentes. No resultado final da pesquisa apresentou associação estatística significativa entre o nível de incômodo, o nível escolar e a faixa etária (Gonçalves Filho, 2003).

Sousa (2004) pesquisou sobre “Instrumentos de Gestão de Poluição Sonora para sustentabilidade das cidades brasileiras”, e apresentou uma proposição de instrumentos de gestão de poluição sonora para a sustentabilidade das cidades brasileiras, incluindo diretrizes para a formulação e a implantação de uma política pública que viabilize a reestruturação do ordenamento jurídico institucional.

Freitas (2006) se debruçou sobre o “Estudo do impacto ambiental causado pelo aumento da poluição sonora em áreas próximas aos centros de lazer noturno na cidade de Santa Maria-RS”, e constatou o crescimento da poluição sonora utilizando medições de nível de pressão sonora, dentro dos critérios da NBR 10151 e do Código de Posturas do município, em dias diferentes, em 8 pontos, com base nos dados de denúncias e de reclamações, relativas à poluição sonora (Freitas, 2006).

Araújo (2006), que objetivou avaliar o impacto provocado pelo ruído de tráfego por meio de medições e entrevistas em uma via de Salvador-BA, constatou que a maioria dos entrevistados não se sentia incomodada com o ruído gerado pelo fluxo de veículos na via estudada. Estes níveis encontravam-se entre 77 e 81dB(A), valores que comprovadamente acarretam malefícios à saúde humana; ainda que a maioria dos entrevistados apresente uma aparente adaptação, tais níveis proporcionam insalubridade aos ambientes sob influência desta via, mesmo que haja uma alegada tolerância por parte da população.

Pesquisa realizada no município de Santos (SP), por Dutra (2007), intitulada “Poluição sonora no entorno de bares, lanchonetes e similares no município de Santos e os instrumentos repressivos da fiscalização administrativa”, apresentou alternativa para coibir a poluição sonora causada pela aglomeração de pessoas no entorno de bares, restaurantes e similares. Para alcançar esse objetivo, sugeriu adotar o Cadastro Sincronizado nos âmbitos federal, estadual e municipal, utilizando o mesmo padrão para linguagem fiscal.

Silveira (2008), em seu trabalho com o título “Poluição sonora: um grave problema na cidade de Mossoró-RN”, analisou as principais



atividades geradoras de poluição sonora no perímetro urbano da cidade de Mossoró (RN), com ênfase na Avenida Presidente Dutra e nas causas, efeitos e distribuição espacial dos agentes poluidores. Fez um alerta urgente à sociedade para o impacto provocado pela poluição sonora no cotidiano das pessoas e coloca em evidência a importância das leis e dos órgãos públicos para solucionar ou amenizar problemas relacionados à poluição sonora.

O trabalho realizado por Nunes (2008), sob o título “Análise da exposição e percepção da poluição sonora de um polo gerador de viagens: o caso do espaço multieventos da cidade de Petrolina-PE”, teve como objetivo analisar o nível de exposição e a percepção da poluição sonora em um polo gerador de viagem, através de um mapeamento ambiental acústico, visando subsidiar os estudos de impacto de vizinhança.

A pesquisa realizada por Gonçalves Neto (2009) em Salvador (BA), sob o título “Análise do incômodo causado pelo ruído urbano na Estrada da Liberdade, Salvador/BA”, demonstrou que 80% dos residentes se sentem incomodados com o ruído do tráfego e o veículo pesado é a principal causa desse incômodo. O instrumento usado para obtenção dos resultados foi o questionário.

Silva (2010) apresentou seu trabalho sobre a “Espacialização do crime ambiental de poluição sonora na área urbana de Manaus”, e verificou a relação entre a distribuição espacial da poluição sonora e os indicadores de desenvolvimento humano, para uma melhor compreensão das causas e efeitos desse crime ambiental. Sugeriu ainda maior aproximação entre as ciências administrativas, jurídicas e ambientais, visando promover embasamento para adoção de políticas públicas para melhorar a qualidade de vida das pessoas.

A pesquisa realizada por Shoegima (2011) em São Paulo-SP intitulada “Poluição sonora urbana: estudo de caso da subprefeitura de Pinheiros/SP”, procurou analisar os níveis sonoros do bairro de Pinheiros, fazendo uso de equipamentos apropriados para medições e como resultado obteve um panorama dos altos níveis de ruídos na cidade.

Em Goiânia (GO), Castorino (2012) fez um trabalho intitulado “O mundo que se ouve: uma análise da paisagem sonora dos *shoppings centers*”, e constatou a presença de poluição sonora nos *shoppings centers*. Para



obtenção dos resultados foi utilizada a medição dos níveis de pressão sonora nos *shopping centers* e aplicação de questionários aos frequentadores.

Pesquisa realizada em Recife (PE), “Diagnóstico da poluição sonora na cidade do Recife-PE”, teve como objetivo averiguar os níveis sonoros do ruído urbano na cidade de Recife no período de 2010 a 2012, por meio de levantamento quantitativo de denúncias no órgão fiscalizador municipal, aferição do ruído através do decibelímetro, seguindo os parâmetros do Código Municipal de Meio Ambiente da cidade do Recife (Araujo, 2013).

Navarro (2015) realizou uma pesquisa sob o título “Estudo da paisagem sonora no projeto arquitetônico e no urbanismo no município de São Paulo/SP” e abordou como os elementos da morfologia urbana e do projeto arquitetônico interagem e interferem na paisagem sonora de um lugar. Apresentou estratégias de planejamento de ação e medidas para redução de ruído.

O trabalho realizado em Caxias do Sul (RS) por Constante (2018), com o título “O direito ao meio ambiente equilibrado e a criação de espaços públicos para regrear a poluição sonora veicular”, revelou que os planos diretores regulam o parcelamento e formas de ocupação do solo da cidade, porém não dão atenção à necessidade de zonear as áreas de maior impacto por parte de poluição sonora e de fornecer locais aptos a receber atividades típicas e comuns da sociedade moderna.

A pesquisa intitulada “Avaliação objetiva e subjetiva do ruído ambiental do *campus* Politécnico da UFPR”, realizada por Schittini (2020), teve como objetivo caracterizar o ruído através de medições e mapeamento sonoro, bem como avaliar a percepção das pessoas que frequentam o *campus* da UFPR em relação ao ruído e seus efeitos nas atividades praticadas.

Nota-se que os trabalhos realizados na área das engenharias como o de Rott (1995), Gonçalves Filho (2003), Nagem (2004), Quadros (2004), Freitas (2006) e Melo (2015) dão ênfase à medição dos níveis de ruído. A área de arquitetura e urbanismo se preocupa com as técnicas de redução do ruído nos projetos arquitetônicos e na gestão da poluição sonora, como se observa nos trabalhos de Scherer *et al.* (2008), Gonçalves Neto (2009), Araújo (2010), Navarro (2015) e Krumenauer (2016). Os geógrafos estão preocupados em mapear e analisar seus impactos no



meio ambiente como demonstrado nos trabalhos de Silveira (2008), Shoegima (2011), Castorino (2012) e Vasques (2017). Já os trabalhos da área do direito como o de Dutra (2007), Silva (2010) e Constante (2018) se debruçam no estudo da legislação sobre a poluição sonora. Os trabalhos no campo da saúde, como se observa nos estudos de Amaral (2021), abordam os efeitos da poluição sonora na saúde dos trabalhadores de saúde que atuam nas unidades de terapia intensiva.

Embora cada área de conhecimento tenha uma visão particular sobre a poluição sonora, há uma unanimidade quanto à necessidade urgente de minimizar e combater os impactos negativos que tanto afeta não somente a saúde e qualidade de vida das pessoas, mas sobretudo o meio ambiente.

A poluição sonora e suas consequências para a saúde humana

O maior efeito, sem sombra de dúvida, que a poluição sonora pode causar no organismo é a perda da acuidade auditiva (Nepomuceno, 1977). Desta forma, qualquer tipo de redução na sensibilidade auditiva é considerado como perda de audição (Gerges, 1992).

De acordo com Rios (2003), os primeiros achados de ligação científica entre a perda auditiva e a poluição sonora datam por volta de 1930, quando *Fosbrooke* na Inglaterra registrou as perdas auditivas em ferreiros. Segundo o autor, o pesquisador Obata (1930) também realizou vários ensaios sobre os efeitos da poluição sonora na saúde dos seres humanos e concluiu que vão muito mais além da indução de perda auditiva (Rios, 2003).

Ficar exposto a ruídos contínuos e intensos por um período de tempo pode ocasionar uma mudança no limiar (fadiga auditiva). Essa diminuição da sensibilidade auditiva é temporária, e tão logo cessado o ruído, a pessoa apenas necessitará de duas a três horas de descanso para se recuperar (Merluzi, 1981 *apud* Russo, 1999).

Segundo Pimentel-Souza (1992, p. 12) na literatura científica dos últimos 20 anos, os efeitos em geral no cidadão urbano são devido direta ou indiretamente à exposição ao ruído, podendo gerar os seguintes efeitos:



Estresse ou perturbação do ritmo biológico. O ruído de até 50 dB pode perturbar, mas é adaptável. A partir de 55 dB provoca estresse leve, excitante, causando dependência e levando a durável desconforto. O estresse degradativo do organismo começa a cerca de 65 dB com desequilíbrio bioquímico, aumentando o risco de infarte, derrame cerebral, infecções, osteoporose etc. Provavelmente a 80 dB já libera morfina biológica no corpo, provocando prazer e completando o Quadro de dependência. Em torno de 100 dB pode haver perda imediata da audição. Por outro lado, o sono, a partir de 35 dB, vai ficando superficial, a 75 dB atinge uma perda de 70% dos estágios profundos, restauradores orgânicos e cerebrais (Pimentel-Souza, 1992, p. 12).

O sono de qualidade é indispensável para os seres vivos, pois é um estado da condição em que atividades bioquímicas se processam no organismo para a sua própria manutenção. Tal estado de repouso pode ser afetado pela poluição sonora. Estima-se que de 80 a 90% de casos sobre distúrbios do sono tenham relação com a poluição sonora (OMS, 1999).

Pelo exposto, os efeitos adversos do ruído se manifestam não só através de mudanças fisiológicas e psicológicas, mas também através de mudanças no comportamento social do homem. A saúde não é somente a ausência de doenças, mas um estado completo de bem-estar físico, mental e social (OMS, 1999). Logo, pode-se dizer que o ruído é um problema de saúde ambiental, que tem significativa contribuição para a perda da qualidade de vida e, conseqüentemente, para a não sustentabilidade das cidades.

A poluição sonora causa efeitos adversos à saúde humana – efeitos diretos ou efeitos primários (ex.: incômodo; interferências com a comunicação pela fala etc.) e efeitos cumulativos, ou seja, efeitos secundários e terciários (ex.: estresse; risco de hipertensão e infarto etc) – além de efeitos socioculturais, estéticos e econômicos (ex.: isolamento social, queda da qualidade acústica na vizinhança e depreciação do valor dos imóveis). Sousa (2004) ainda observa que esta forma de poluição pode afetar adversamente futuras gerações, considerando a degradação dos ambientes residenciais, sociais e de aprendizagem, envolvendo perdas econômicas (OMS, 1999).



Os altos níveis de ruído afetam diretamente a pessoa exposta, alterando para menos a quantidade de horas dormida, e a pessoa passa a ter fortes sinais de sono durante o dia, dificultando e causando queda de produtividade profissional ou intelectual.

A poluição sonora também causa reação hormonal ao organismo humano, que começa com a liberação de noradrenalina, depois adrenalina (que são hormônios da violência e do medo), e depois são liberados glicocorticóides, que provocam a inibição das gonodotrofinas e oxitocinas, afetando a persistência, os comportamentos sexuais e sociais, e também provocando a depressão psicológica, a deficiência imunológica, a desintegração orgânica, óssea, muscular etc. (Cantrell, 1974; Henry, 1993; Pimentel-Souza, 1992; Stanfeld, 1993 *apud* Pimentel-Souza, 2000).

O Quadro 1 traz, para melhor visualizar, os principais efeitos, tanto psicológicos quanto fisiológicos, da exposição à poluição sonora de acordo com os estudos de diversos pesquisadores:

Quadro 1 – Efeitos negativos da poluição sonora

Psicológicos	Fisiológicos
Distúrbios do sono	Perda da capacidade auditiva
Estresse	Surdez
Irritabilidade	Dores de cabeça
Dificuldade de concentração	Alergias
Insegurança quanto à eficiência dos atos	Distúrbios digestivos
Embaraços nas conversações	Distúrbios cardiovasculares
Perda da inteligibilidade das palavras	Contração dos vasos sanguíneos
Loucura	Fadiga
Perda de apetite	Gastrite
Redução do desejo sexual	Distúrbios hormonais
Ansiedade	Vertigem e desmaio
Cansaço	Aumento da frequência cardíaca



Psicológicos	Fisológicos
Mudanças na conduta e no humor	Dilatação da pupila
Depressão	Diarreia ou prisão de ventre
Histeria	Reação muscular
Neuroses	Náuseas

Fonte: Geroges (1992), OMS (1999) e Barreto (2007).

Como observado no Quadro 1, a poluição sonora não é apenas um problema de desconforto acústico, pois provoca dificuldade na concentração, irritação, cansaço, nervosismo, distúrbios do sono, problemas auditivos, dores de cabeça etc.

Berglund *et al.* (1999) detalham os efeitos da poluição sonora à saúde:

- perdas auditivas induzidas por ruído;
- efeitos sensoriais (dores da cavidade auditiva, zumbido nos ouvidos);
- percepção do ruído;
- interferência na fala (comunicação);
- distúrbios do sono (dificuldade de pegar no sono, alterações do padrão do sono, acordar diversas vezes na mesma noite);
- efeitos psico-fisiológicos (*stress*, doenças cardiovasculares);
- efeitos psico-endócrinos e imunológicos (alterações no sistema endócrino e urológico, desorientação, desequilíbrio, fadiga, náusea, dor de cabeça, irritabilidade, instabilidade, redução do apetite sexual, ansiedade, nervosismo, insônia, sonolência anormal e perda de apetite);
- efeitos na saúde mental (neuroses e irritabilidade).

Outro aspecto importante é a ligação do nível de intensidade sonora ao tipo de problema que ele pode ocasionar. Assim, o Quadro 2 demonstra alguns ruídos inseridos no cotidiano das pessoas e seus efeitos.



A OMS (1999) comenta que ruídos acima de 80 dB(A) sendo combinados a situações de provocação ou a raiva e a hostilidade preexistentes podem desencadear a agressão, assim como suspeita-se que as pessoas tendem a ser menos prestativas durante ou após a exposição aos ruídos.

Barreto (2007, p. 13) relata sobre as consequências da poluição sonora, dizendo que “milhões de cidadãos passivos estão ficando perturbados, comprometendo o raciocínio, a comunicação oral, a educação, o bem-estar e a sobrevivência, limitando as potencialidades humanas”.

De fato, a poluição sonora deve ser tratada como prioridade no âmbito da Política Ambiental, pois tem se tornado uma grande ameaça ao meio ambiente, gerando prejuízo para a saúde e ao bem-estar humano.

Quadro 2 – Relação dos impactos dos ruídos e suas intensidades

NIS	Reação	Efeitos negativos	Exemplos de locais
Até 50 dB	Confortável	Nenhum	Rua sem tráfego
De 50 a 65 dB	A pessoa fica em estado de alerta, não relaxa.	Diminui a concentração e prejudica a produtividade no trabalho intelectual.	Grandes escritórios de empresas
De 65 a 70 dB	O organismo tenta reagir para se adequar ao ambiente, minando as defesas.	Diminui a resistência imunológica. Induz a liberação de endorfina, tornando o organismo dependente. Aumenta a concentração de colesterol no sangue.	Terminais rodoviários
Acima de 70 dB	O organismo fica sujeito a estresse degenerativo, além de abalar o equilíbrio emocional.	Aumentam os riscos de enfarte, infecções, entre outras doenças sérias. Ocorrem alterações do sistema auditivo.	Ruas de tráfego intenso

Fonte: GEO cidade de São Paulo (2004).



Considerações finais

O crescimento da poluição sonora está fortemente relacionado com a urbanização. À medida que as cidades vão se urbanizando, especialmente nos grandes centros urbanos, a poluição sonora vai se intensificando.

Com relação aos trabalhos levantados na pesquisa bibliográfica que tratam da poluição sonora no Brasil, estes revelaram a necessidade urgente de minimizar e combater os impactos negativos que tanto afeta não somente a saúde e a qualidade de vida das pessoas, mas sobretudo o meio ambiente.

O aumento do ruído, especialmente nos centros urbanos, é sem dúvida um dos graves problemas atuais de saúde, que tem significativa contribuição para a perda da qualidade de vida.

A política ambiental precisa tratar a poluição sonora como prioridade, tendo em vista a grande ameaça ao meio ambiente, os prejuízos para a saúde e para o bem-estar humano.

REFERÊNCIAS

ACIOLY, C; DAVIDSON, F. **Densidade urbana**: um instrumento de planejamento e gestão urbana. Rio de Janeiro: Mauad, 1998.

AMARAL, J. M. Análise dos níveis de ruídos em unidades de terapia intensiva. **International Journal of Development Research**, v. 11, Issue, 2, p. 44376-44381, Feb. 2021

ARAÚJO, J. J. **Avaliação do impacto provocado pelo ruído de tráfego em vias arteriais**. 2006. 92f. Dissertação (Mestrado em Engenharia Ambiental Urbana) – Escola Politécnica, Universidade Federal da Bahia, Salvador.

ARAÚJO, J. J. **Distribuição Espacial e Gestão da Poluição Sonora na Cidade de Salvador**. 2010. 59f. Monografia de Graduação (Curso de Urbanismo) – DCET, Universidade do Estado da Bahia, Salvador, 2010.

ARAÚJO, E. N. **Análise do incômodo causado pela poluição sonora: o exemplo da Alameda Carrara, Pituba – SSA/BA**. 2011. 40 f. Monografia de Graduação (Curso de Geografia) – UCSAL, Salvador, 2011.

ARAUJO, K. C. de. **Diagnóstico da poluição sonora na cidade do Recife-PE**. 2013. 86 f. Dissertação (Mestrado em Saúde Humana e Meio Ambiente) – UFPE, 2013.



BARRETO, D. **Impacto sonoro da implantação do metrô de Salvador em edificações adjacentes, considerando os reflexos na saúde**. 2007. 65 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia Ambiental Urbana) – Escola Politécnica, Universidade Federal da Bahia (UFBA), Salvador.

BERGLUND, B.; LINDVALL, T.; SCHWELA, D. H. Guidelines for community noise. Geneva: World Health Organization: **Protection of the Human Environment**, 1999.

CASTORINO, A. B. O mundo que se ouve: uma análise da paisagem sonora dos shopping centers. 2012. 105 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – UFG-GO, 2012.

CONSTANTE, M. S. **O direito ao meio ambiente equilibrado e a criação de espaços públicos para reger a poluição sonora veicular. Caxias do Sul**. 2018. 98 f. Dissertação (Mestrado em Direito) – Universidade de Caxias do Sul-RS, 2018.

CORRÊA, R. L. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 2002.

COSTA, R. V. da. **Desenvolvimento e crescimento urbano no Brasil**. Rio de Janeiro: BNH, 1972.

COSTA, R. V. da. **A explosão demográfica no mundo e no Brasil**. Rio de Janeiro: BNH, 1973.

DUTRA, L. M. C. **Poluição sonora no entorno de bares, lanchonetes e similares no município de Santos e os instrumentos repressivos da fiscalização administrativa**. 2007. 184f. Dissertação (Mestrado em Direito) – Universidade Católica de Santos-SP, 2007.

FREITAS, A. P. M. de. **Estudo do Impacto Ambiental causado pelo aumento da poluição sonora em áreas próximas aos centros de lazer noturno na cidade de Santa Maria-RS**. (Mestrado em Engenharia Civil) – Universidade Federal de Santa Maria-RS, 2006.

GEO cidade de São Paulo: **panorama do meio ambiente urbano/SVMA**, IPT. – São Paulo: Prefeitura do Município de São Paulo do Verde e do Meio Ambiente; Brasília: PNUMA, 2004. Disponível em: <http://www.ambientelegal.com.br/poluicao-sonora-mata-primeira-parte/>. Acesso em: 31 ago. 2020

GERGES, S. N. Y. **Ruído: fundamentos e controle**. Florianópolis: Universidade Federal de Santa Catarina, 1992.

GONÇALVES FILHO, A. P. **Análise do incômodo causado pelo ruído urbano em logradouros da cidade de Feira de Santana, Bahia**. 2003. 133 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia Ambiental Urbana) – Escola Politécnica, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2003.



GONÇALVES NETO, J. A. de F. **Análise do incômodo causado pelo ruído urbano na Estrada da Liberdade**. 2009. 113 f. Monografia de Graduação (Curso de Urbanismo) – DCET, Universidade do Estado da Bahia, Salvador, 2009.

HARVEY, D. **A justiça social e a cidade**. São Paulo: Hucitec, 1980.

KRUMENAUER, M. **Mapeamento e análise de ruído ambiental estudo de caso: Campus Unisinos**. 2016. 175 f. Dissertação (Mestrado Unisinos) – Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, São Leopoldo, RS.

MELO, W. C. de. **Impacto sonoro provocado por polo gerador de viagem: Aeroporto Internacional de Brasília**. 2015. 117 f. Dissertação (Mestrado em Transporte) – Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília, Brasília, DF, 2015.

NAGEM, M. P. **Mapeamento e análise do ruído ambiental: diretrizes e metodologia**. 2004. 133 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil) – Unicamp, Campinas-SP, 2004.

NAVARRO, W. C. K. **Estudo da paisagem sonora no projeto arquitetônico e no urbanismo**. 2015, 205f, Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2015.

NEPOMUCENO, L. A. **Acústica**. São Paulo: Edgard Blucher, 1977. 188 p.

NUNES, J. T. N. **Análise da exposição e percepção da poluição sonora de pólo gerador de viagens: o caso do espaço multieventos na cidade de PETROLINA/PE**. 2008. 206 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia Ambiental Urbana) – Universidade Federal da Bahia, Salvador, Bahia, 2008.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DE SAÚDE. **Guidelines for community noise**. Geneva, 1999. 94 p.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DE SAÚDE. **Burden of Disease from Environmental Noise** – Quantification of Healthy Life Years Lost in Europe. Copenhagen, Denmark, 2011.

PENA, R. F. A. **“Problemas socioambientais urbanos”**. Brasil Escola. Disponível em: <https://brasilecola.uol.com.br/brasil/problemas-ambientais-sociais-decorrentes-urbanizacao.htm>. Acesso em: 1º set. 2021.

PIMENTEL-SOUZA, F. **A poluição sonora ataca traiçoeiramente o corpo**. Belo Horizonte: Meio Ambiente em Diversos Enfoques – Secretaria Municipal do Meio Ambiente, 1992.

PIMENTEL-SOUZA, F. Efeitos do ruído no homem dormindo e acordado. **Revista Acústica e Vibrações-SOBRA**C, Brasil, nº 25, 2000.

QUADROS, F. de S. **Avaliação do ruído ambiental gerado por veículo de utilidade pública: estudo de caso: caminhão de coleta de resíduos domiciliar**.

2004. 145 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia Mecânica) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba, Paraná, 2004.

RIOS, A. L. Efeito tardio do ruído na audição e na qualidade do sono em indivíduos expostos a níveis elevados. (Dissertação de Mestrado) – Faculdade de Medicina de Ribeirão Preto da Universidade de São Paulo (USP), Ribeirão Preto-SP, 2003.

RODRIGUES, S.V.C. **A sustentabilidade ambiental versus o desenvolvimento urbano**: uma contraposição de interesses na cidade do Rio de Janeiro. XXVII ENCONTRO NACIONAL DO CONPEDI – Direito e sustentabilidade II, Salvador-BA, 2018.

ROTT, J. A. A. **Mapa simplificado de ruídos para a cidade de Porto Alegre**. 1995. 115 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre-RS, 1995.

RUSSO, I. C. P. **Acústica e psicoacústica aplicadas à Fonoaudiologia**. 2. ed. São Paulo: Lovise, 1999, 263 p.

SANTOS, V. S. dos. **Gestão da poluição sonora provocada pelo trânsito urbano no parque do Dique do Tororó utilizando ferramentas de GIS para tratamento da componente espacial**. 2004. Dissertação (Mestrado em Engenharia Ambiental Urbana) – Escola Politécnica, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2004.

SCHERER, M. J, et al. **O ruído urbano e a desvalorização imobiliária**. XXII Encontro da Sociedade Brasileira de Acústica – Sobrac, BH 26 a 29 de novembro de 2008. Disponível em: http://www.proacustica.org.br/assets/files/Artigos/O_Ruido_Urbano_e_a_Desvalorizacao_Imobiliaria.pdf. Acesso em: 16 ago. 2020.

SCHITTINI, G. K. **Avaliação objetiva e subjetiva do ruído ambiental do campus politécnico da UFPR**. 2020. 163 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia Ambiental) – UFPR, PR, 2020.

SHOEGIMA, T. F. Poluição sonora urbana: estudo de caso da subprefeitura de Pinheiros/SP. 2011. 112 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011.

SILVA, J. A. da. **Direito urbanístico brasileiro**. 2. ed. rev. e atual. São Paulo: Malheiros Editores, 1995. 421 p.

SILVA, K. W. S. da. **Espacialização do crime ambiental de poluição sonora na área urbana de Manaus**. 2010. 99 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Ambientais) – Universidade Federal do Amazonas, Manaus-AM, 2010.

SILVEIRA, D. S. da. **Poluição sonora**: um grave problema na cidade de Mossoró/RN. 2008. 89 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento e Meio Ambiente) – Universidade Federal do Rio Grande do Norte-RN, 2008.

SOUSA, D. da S. de. **Instrumento de gestão de poluição sonora para sustentabilidade das cidades brasileiras**. 2004. 643 f. Tese (Doutorado em



Planejamento Energético) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro-UFRJ, 2004.

SOUZA, D. F. M. de. **Mapeamento acústico do ruído de tráfego rodoviário do bairro Imbuí, Salvador-BA.** 2012. 378 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal da Bahia, Salvador-BA, 2012.

VASQUES, E. R. **Qualidade ambiental urbana do Distrito da Liberdade, município de São Paulo (SP).** 2017. 166 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017.



Maceió complexa

TRANSFORMAÇÕES MORFOLÓGICAS E CLIMÁTICAS AO LONGO DO TEMPO

Eveline Maria de Athayde Almeida

O Estudo

O presente estudo é parte da tese de doutorado intitulada: *A cidade como um sistema complexo: transformações morfológicas e climáticas em Maceió*. A abordagem, bem como o estudo multidimensional acerca da cidade de Maceió, foi amparada na Teoria do Pensamento Complexo, na Teoria Sistêmica e em estudos sobre análises morfológicas e climáticas urbanas. Nesse sentido, o estudo transcorre pelas características naturais da cidade e pela história até a contemporaneidade, assim como perpassa pelas transformações morfológicas e climáticas ao longo do tempo.

De tal maneira, e na intenção de conduzir um estudo em que a cidade não seja apenas objeto de análise, o Pensamento Complexo de Edgar Morin é a lente pela qual, neste estudo, é possível enxergar a cidade como um sistema. O território, a paisagem, as conexões espaciais e temporais e os indivíduos são partes de um todo, um sistema complexo.

Sendo assim, o método de estudo escolhido foi o dialético, que, amparado nas reflexões acerca do Pensamento Complexo, desenvolveu-se



de maneira pluridisciplinar. O estudo das características naturais da cidade serve para o entendimento do sítio como espaço inicial de ocupação urbana e como estas características naturais moldam a forma da cidade desde seus primeiros núcleos de povoamento até hoje.

Em paralelo ao embasamento acerca da cidade, foi necessário ampliar a visão além da pesquisa documental e observar a cidade *in loco*. Na impossibilidade de percorrer a cidade inteira, foi definido um caminho que pudesse traçar um perfil histórico e morfoclimático da cidade. Morin (2005) ressalta que um dos primeiros passos para construir um Pensamento Complexo é se livrar da ilusão da completude. “A totalidade é a não verdade” (MORIN, 2005). Sendo assim, o percurso adotado não contempla a cidade inteira, mas consegue traçar uma linha do tempo desde o início da ocupação da cidade até a percepção do está por vir.

A CIDADE

Expansão urbana: histórico e contemporaneidade

A povoação inicial de Maceió surgiu no final do século XVIII em um local de topografia acidentada. Possuía próximo um porto natural e de fácil acesso, banhado por lagoas e riachos e fontes de água potável, e graças a sua topografia particular constituía um local de defesa. No espaço que hoje corresponde ao centro da cidade, mais precisamente a Praça Dom Pedro II, a povoação de Maceió se desenvolveu em torno de um engenho de açúcar. A construção da Igreja de Nossa Senhora dos Prazeres (Figura 1), provavelmente da mesma época do engenho, estava localizada no ponto mais alto da povoação e também marca o início da cidade (Costa, 1939).

Por outro lado, segundo Manoel Sant’Ana (1970), a cidade de Maceió surgiu de um povoado de pescadores, no bairro de Jaraguá, próximo ao porto. O autor afirma ainda que o referido engenho de açúcar moeu apenas duas vezes e logo foi desativado.

Desse modo, Simões (2017) afirma que os primeiros núcleos urbanos maceioenses surgem no final do século XVIII, formados por dois povoados, o da Aldeia de Pescadores e no entorno do Engenho Massayó – atuais áreas dos bairros do Jaraguá e do Centro, respectivamente.



Maceió já configurava um núcleo portuário em 1803. O porto propriamente dito foi estabelecido no bairro de Jaraguá em 1815, sendo responsável pelo desenvolvimento dos bairros de Jaraguá e do Centro. A cidade veio a se tornar a capital da Província de Alagoas em 9 de dezembro de 1839; o crescimento demográfico já se destacava com quase 10.000 habitantes (Cavalcanti, 1998).

Em 1851, a construção da ladeira da Catedral marca o início da expansão urbana além da planície litorânea em direção ao planalto (Carvalho, 2007). As primeiras povoações da parte alta da cidade, o platô, surgem apenas no final do século XIX, no entanto só se consolidam no século XX, com a instalação de bangalôs para a aristocracia nas bordas do planalto Jacutinga, hoje bairro do Farol (Japiassú, 2015).

Figura 1 – Capela N. S. dos Prazeres: início da ocupação de Maceió



Fonte: Arquivo fotográfico do Instituto Histórico de Alagoas.

Posteriormente, outras conexões importantes surgiram no traçado urbano, o que trouxe movimento no fluxo de pessoas e mercadorias entre bairros. Três eram os eixos estruturantes principais: a linha ferroviária, utilizada para ligação entre os bairros de Bebedouro e Fernão Velho, e o porto de Jaraguá; a Avenida Siqueira Campos, que ligava Jaraguá ao porto do Trapiche; e a AL101 Norte (Figura 2), principal ligação entre Alagoas e Pernambuco (Carvalho, 2007).

É possível observar, então, que a ocupação urbana de Maceió iniciou pelos bairros do Jaraguá e Centro, e mais tarde dirigiu-se para os bairros da Levada, Bebedouro e Fernão Velho, portanto teve sua ocupação iniciada na área central da planície litorânea e na planície lagunar. As grandes massas d'água que compõem a paisagem da cidade moldaram o início da formação e do crescimento urbano em Maceió, e até hoje fazem parte do cotidiano dos nativos e do imaginário dos que aqui chegam.

As primeiras décadas do século XX foram marcadas pelo período republicano, o qual apresentou crescimento demográfico, em virtude do desenvolvimento econômico (Diegues Júnior, 1939). A construção da Avenida Fernandes Lima, na década de 1940, interligou a área central da capital com bairros mais distantes, e o seu prolongamento, Avenida Durval de Góes Monteiro, facilitou o acesso às cidades circunvizinhas.

Na década de 1950, Maceió passou por modificações urbanísticas com o aumento da migração de pessoas do interior: cerca de 154% (Maceió, 1981). Nessa época, a população chegou a 121 mil habitantes, e ainda não possuía nenhuma lei de organização do uso e ocupação do solo, nem fiscalização/planejamento (Carvalho, 2007).

Em 1957, o município elaborou o primeiro Código de Posturas, Urbanismo e Edificações, na Lei Municipal nº 575/1957 (Maceió, 2005). Posteriormente, a expansão foi intensificada com a implantação do distrito industrial, em 1960, e mais tarde, em 1970, com a implantação da Universidade Federal de Alagoas. Nesta mesma época, a cidade também crescia na direção norte da planície litorânea. (Figura 3) (Japiassú, 2015).

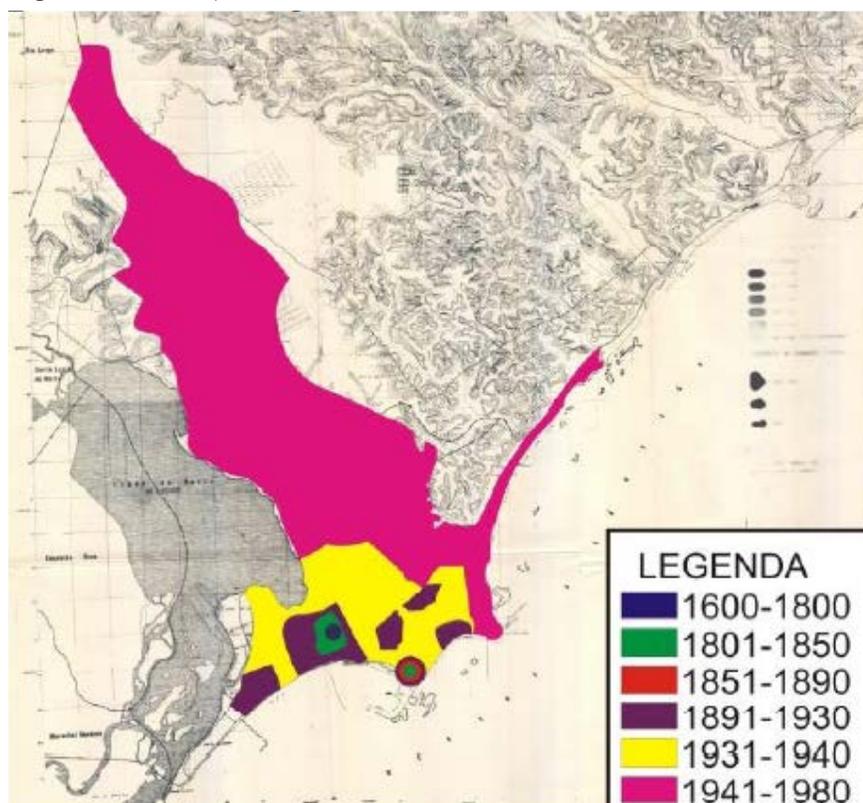
Na década de 1970, aconteceu o crescimento da rede hoteleira, impulsionado pela excelente fase do turismo em Maceió (Vasconcelos, 2016). Os hotéis começavam a ser implantados na orla do litoral sul da cidade, na Avenida da Paz.

Na década de 1980, os bairros de Ponta Verde e Jatiúca iniciaram um processo mais intenso de crescimento e desenvolvimento: a abertura de vias, urbanização da orla, implantação de infraestrutura, o incentivo do Estado e do setor imobiliário estimularam a ocupação e a consequente verticalização, assim como a implantação de *shoppings*, escolas, faculdades e hotéis, na década de 1990, transformaram os bairros em áreas de grande especulação imobiliária.

Figura 2 – Eixos estruturantes de Maceió (início do século XX)

Fonte: Autora (2019).

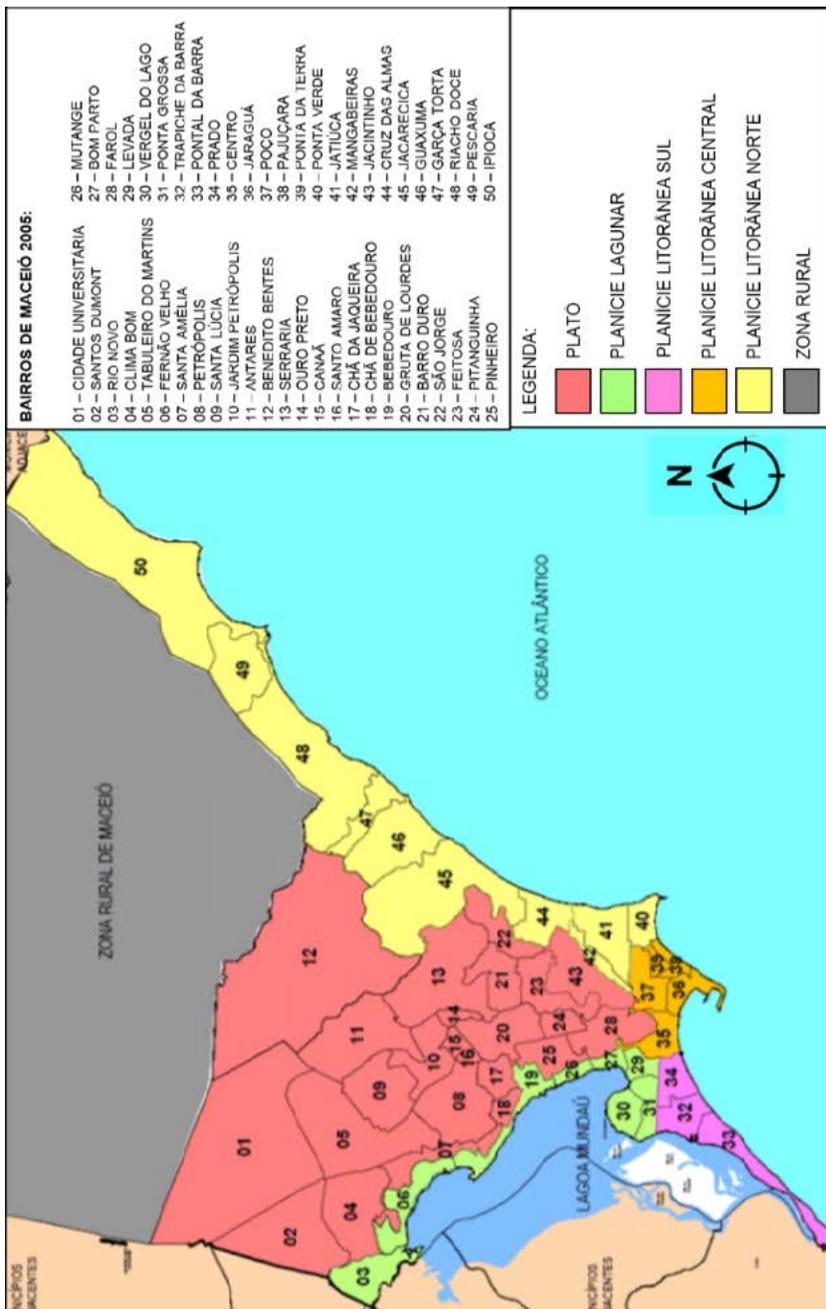


Figura 3 – Evolução urbana de Maceió até 1980

Fonte: Japiassú (2015).

Apesar do alto índice de crescimento populacional, só em 1981 Maceió teve seu primeiro Plano Diretor, denominado Plano de Desenvolvimento de Maceió, pelo qual a cidade era dividida em 25 bairros. Este permaneceu em vigor até a aprovação do Plano Diretor de Maceió, em 2005, pela Lei Municipal nº 5.486/05 (Maceió, 2005).

Figura 4 – Divisão de Maceió por bairros (2005)



Fonte: Japiassú (2015), adaptado pela autora.



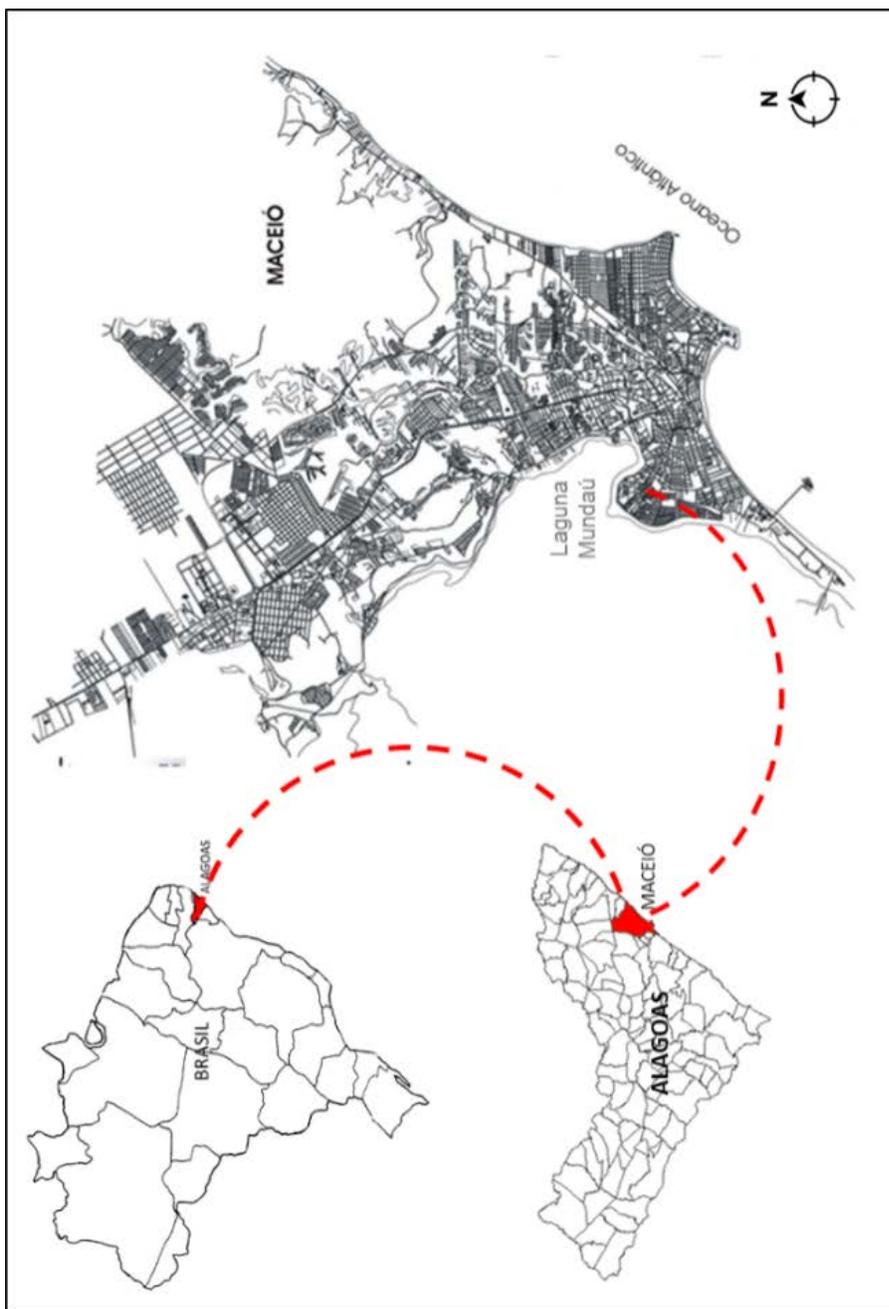
Atualmente, a cidade está dividida em 50 bairros (Figura 4), distribuídos em 8 regiões administrativas, e apresenta um crescimento horizontal e vertical que percorre a planície litorânea de forma mais incisiva há muitas décadas, especialmente nos bairros de Pajuçara, Ponta Verde e Jatiúca, bairros muito adensados e com poucas áreas livres, o que atesta a intensificação no seu processo de expansão urbana, nos limites entre o urbano e o rural e na direção do litoral norte. Cruz das Almas, sendo o primeiro bairro do litoral norte, demonstra transformações significativas em sua morfologia nos últimos anos, juntamente com os bairros seguintes de Jacarecica, Guaxuma, Garça Torta, Riacho Doce, Pescaria e Ipioca (Figura 4).

Morfologia Natural

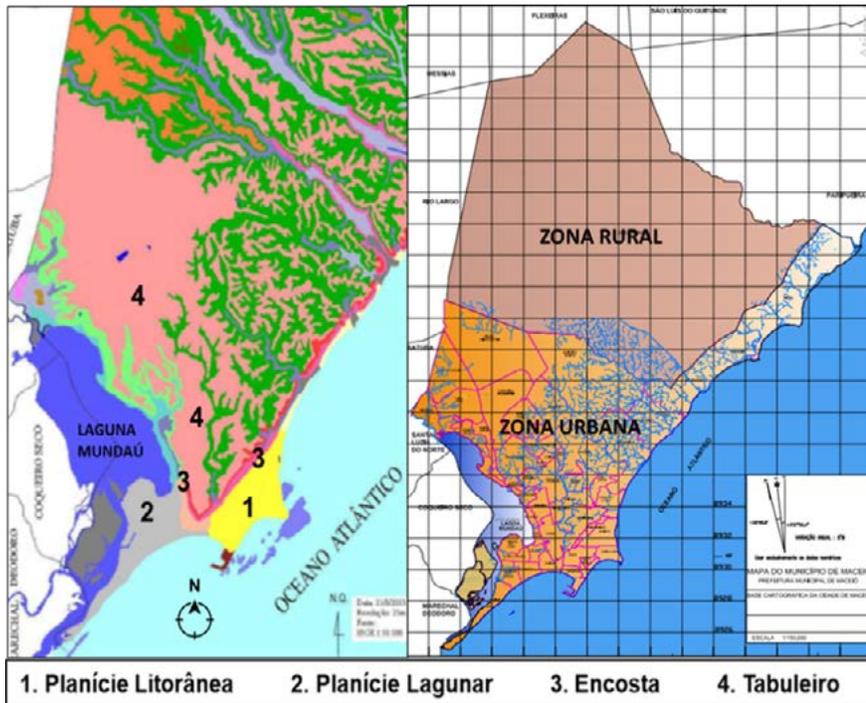
A cidade de Maceió, capital do Estado de Alagoas, está situada no litoral do Nordeste brasileiro entre a latitude 9°39' sul da linha do Equador e longitude 35°44' oeste do meridiano de Greenwich. Tem como limites físicos a Laguna Mundaú, o Oceano Atlântico, grotas e encostas localizadas a nordeste da cidade, sendo estas características naturais limitantes para ocupação da cidade (Figura 5) (Maceió, 2005).

Segundo Lima (1990), no que diz respeito à morfologia natural, Maceió é a “cidade restinga”, dada a sua situação numa faixa arenosa, que transformou um estuário em lagoa. A cidade é construída a partir de um “terraço de erosão marinha”, esculpido na extremidade do tabuleiro, saliente na parte norte oriental da “calha” aberta para o mar, que se estende, continuado por uma faixa arenosa, a cruzar a “boca” de um rio, na direção sudoeste. Apresenta a leste a praia em forma de “crescente”, e do lado da lagoa, a oeste, uma ponta arenosa à vasa de ilhas de mangues. A cidade também ocupa o alto do tabuleiro ao norte (Figura 6).

A cidade abrange uma área de 509,5km², sendo aproximadamente 200km² de área urbana, onde reside a maioria da população de cerca de 957.916 habitantes (IBGE, 2022). A proporção entre a área urbana e rural é inversamente proporcional ao seu contingente populacional, o que determina uma alta densidade na zona urbana (Figura 6).

Figura 5 – Localização de Maceió no território brasileiro

Fonte: Autora (2019).

Figura 6 – Geomorfologia e divisão territorial do município de Maceió

Fonte: LGA-IGDEMA-UFAL (2004), adaptado pela autora.

Perfil climático

Quanto ao clima da cidade, é caracterizado como quente e úmido do tipo As' , de acordo com a classificação de Köppen (1936), com pequena variação de temperatura e umidade, tanto diariamente quanto ao longo do ano. Possui duas estações climáticas, verão e inverno, sendo o verão caracterizado com altas temperaturas e baixa pluviosidade com ocorrência de chuvas passageiras. No entanto, o inverno, possui alto índice pluviométrico, consequentemente alta umidade e temperaturas um pouco mais baixas que no verão. Assim, o que distingue mais especificamente estas duas estações não é o aumento ou diminuição dos valores das temperaturas, e sim a incidência de chuvas ou não.

Maceió possui características naturais muito importantes do ponto de vista morfológico e climático, que definiram sua ocupação

inicial e que sempre irão interferir na expansão da cidade. A ocupação às margens do oceano e da Laguna Mundaú e nas áreas de grotas e encostas está ligada a fatores econômicos, comerciais, logísticos, como também de subsistência e moradia.

Após a construção do arcabouço teórico, viu-se a necessidade de explorar a cidade e, finalmente, relacionar as transformações urbanas e as alterações microclimáticas pela ótica do Pensamento Complexo, descobrir o que a cidade pode revelar, além dos dados históricos e estatísticos e investigar as conexões entre cidade e complexidade.

O método

Para Morin (2008), a palavra *método* significa caminhada e para a complexidade, é preciso aceitar caminhar sem um caminho, fazer o caminho enquanto se caminha. Ou seja, tornar cíclico o conhecimento, não num círculo, mas numa espiral, na qual “o retorno ao começo é precisamente o que afasta do começo” (Morin, 2008, p. 36).

O desejo de perceber a cidade e enxergar as conexões estudadas nas seções anteriores levou à necessidade de definir um percurso que se desenvolvesse por áreas que pudessem evidenciar transformações morfológicas e entender as alterações climáticas, o crescimento, a especulação imobiliária, a degradação, o esquecimento, a monotonia, a dinamicidade, a vida no contexto urbano.

Sendo assim, a definição do percurso aconteceu naturalmente com o avanço das pesquisas nas bases teóricas e após o estudo histórico e morfológico da ocupação urbana de Maceió, seguindo o desejo de caminhar pela cidade, observar, se deixar levar pela história, suas certezas e suas controvérsias, como um *flâneur*, no sentido de passear para passar o tempo como um errante, um malandro, um explorador urbano, um conhecedor da rua. Walter Benjamin, inspirado no trabalho de Charles Baudelaire, fez do *flâneur* um figura simbólica do cenário urbano da Paris do século XIX, um personagem de interesse acadêmico no século XX.



O percurso

Após o estudo morfológico e climático da cidade de Maceió, assim como sua história e ordenação urbana, pode ser definido o percurso de análise em uma fração da cidade.

A perspectiva de observação da cidade como um *flâneur*, que se deixa levar pelo caminho, pela história nas entrelinhas da paisagem, é uma oportunidade de mergulhar no passado, como também no cenário atual e ainda vislumbrar um futuro de possibilidades.

Desse modo, o percurso é iniciado em um ponto alto, o Mirante de Santa Terezinha, no bairro do Farol, e percorre bairros da planície lagunar e da planície litorânea, sendo o último Cruz das Almas no litoral norte da cidade (Figura 7).

Figura 7 – Percurso

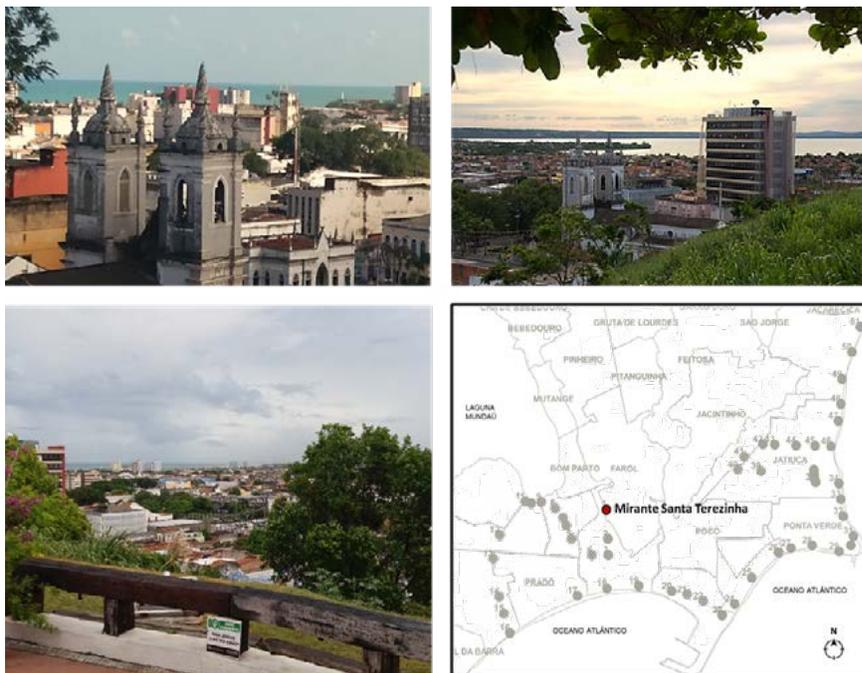


Fonte: Autora (2019).

É importante esclarecer que, posteriormente, ao percorrer o caminho, a postura do *flâneur* foi alternando com a postura de pesquisadora. O desejo inicial de um trajeto não definido foi sendo substituído pelo anseio de visitar espaços estudados anteriormente; pela curiosidade em observar novos espaços; e pela necessidade de observar espaços urbanos com morfologia, aspectos naturais e sociais bem distintos.

A escolha pelo mirante surge do desejo de avistar a cidade de um ponto elevado, de onde, inicialmente, pudesse observar os limites naturais da ocupação urbana, as transformações mais significativas no traçado e a história que se desenha rotineiramente há mais de dois séculos. Deste ponto, é possível observar elementos importantes que compõem a paisagem: o mar, a laguna Mundaú, o bairro do Centro (Figura 8). A paisagem é revelada como na definição de Santos (2002), “transtemporal”, pois junta objetos passados e presentes em uma construção transversal.

Figura 8 – Vista do Mirante Santa Terezinha



Fonte: Autora (2018).

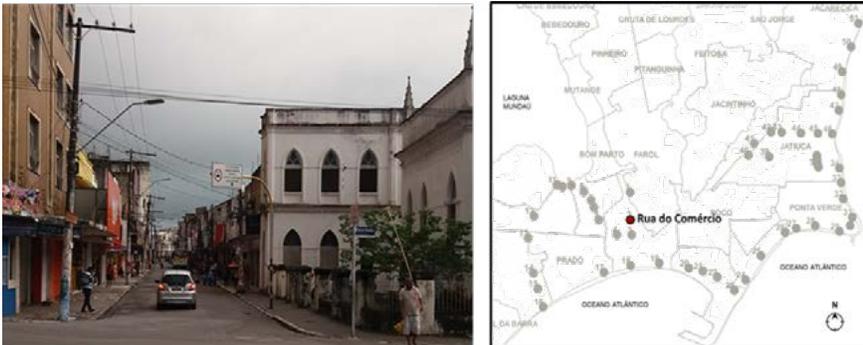
Santos (2002) estabelece a necessidade de distinção entre espaço e paisagem. O autor afirma que paisagem e espaço não são sinônimos. “A paisagem é história congelada, mas participa da história viva. São suas formas que realizam, no espaço, as funções sociais” (Santos, 2002, p. 107).

Ao se avistar o Centro, percebe-se que este já está consolidado há várias décadas e não há transformações morfológicas significativas nos últimos anos. Porém, é onde a história da arquitetura e do urbanismo da cidade começou e, ainda, estão presentes na dinâmica de hoje.

É possível compreender a complexidade da relação tempo-espaço-paisagem na imagem das torres da Igreja dos Martírios, que se mostram como um passado sempre presente, entre o espaço denso e dinâmico do centro da cidade e a presença atemporal da laguna e do mar.

Descer a ladeira dos Martírios em direção ao Centro da cidade é um exercício de observação da paisagem; a mudança dos parâmetros de densidade urbana e a morfologia natural são percebidas na medida em que se adentra na malha urbana do Centro, assim como é possível experimentar a mudança do microclima mais ameno de uma cota mais alta, na borda da encosta sem obstáculos ao vento, para uma malha urbana densa, compacta e de mesma altura como na Rua do Comércio (Figura 9).

Figura 9 – Início da Rua do Comércio – Centro



Fonte: Autora (2018).

O padrão de vias estreitas que se estendem com edificações geminadas nas duas faces da rua revela resquícios de traçado urbano

colonial e termina por criar um padrão típico dos centros das cidades brasileiras influenciadas pela colonização portuguesa.

O calor, a pouca ventilação e a sensação de desconforto térmico fazem buscar respostas no trabalho de Monteiro (1976), onde o mesmo pressupõe vários elementos que caracterizam a participação urbana no desempenho do Sistema Clima Urbano (SCU).

A altura das edificações do bairro do Centro apresenta modificações na medida em que adentra a malha urbana. Edifícios com características modernistas (Figura 10), erguidos na primeira metade do século XX, surgem, rompendo com a proporção anteriormente encontrada, característica fundamental do movimento moderno.

Figura 10 – Rua do Livramento, Edifício Breda – Centro



Fonte: Autora (2019).

De maneira geral, a área apresenta pouca porosidade, por se tratar de um bairro bastante adensado, com edificações ocupando, em sua maioria, todo o lote e com variações de altura pontuais, o que dificulta a penetração dos ventos.

Ainda no bairro do Centro, as praças surgem como espaço de encontro e desafogo da malha densa. A Praça Deodoro (Figura 11) é um exemplo. A vegetação robusta por conta das árvores centenárias cria um microclima mais ameno, devido ao sombreamento e maior facilidade para chegada dos ventos.

Figura 11 – Praça Deodoro – Centro

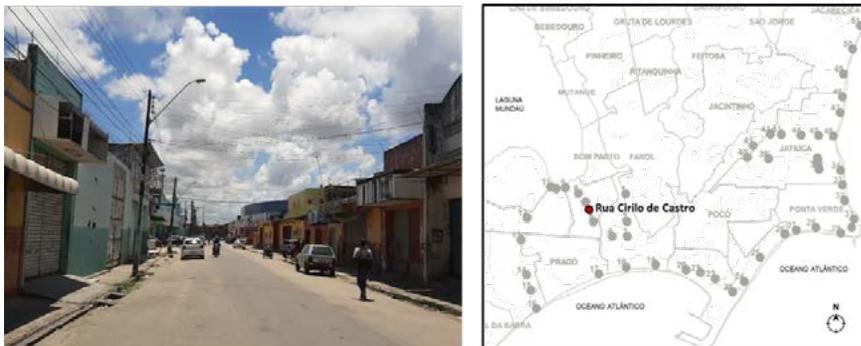
Fonte: Autora (2019).

O Centro é um espaço múltiplo de sensações, de densidade, horizontalidade e verticalidade (Figura 12), história e microclima. O movimento das pessoas, o barulho, os odores conferem ao espaço uma natureza complexa, como um organismo vivo.

Figura 12 – Vista aérea do Centro – horizontalidade e verticalidade

Fonte: Autora (2019).

Da Praça Deodoro seguindo no sentido do bairro da Levada até a Laguna Mundaú, as edificações continuam geminadas, assim como o traçado segue denso e horizontal até a orla lagunar (Figura 13).

Figura 13 – Rua Cirilo de Castro

Fonte: Autora (2018).

A orla da Laguna Mundaú é um espaço de moradia; grande parte destas configura assentamentos subnormais (Figura 14). A laguna é um importante ecossistema e significa, também, subsistência através da retirada e venda do molusco sururu, para um número significativo de habitantes. Porém, os bairros que margeiam a laguna estão muito degradados e cada vez mais moradias impedem a visão da paisagem lagunar.

Figura 14 – Vista aérea do bairro da Levada e Laguna Mundaú – densidade e horizontalidade – Av. Senador Rui Palmeira

Fonte: PJM Drones (2018).

O percurso segue uma pequena parte da laguna e adentra o continente pelas ruas Cabo Reis e Teonilo Gama, que se estendem até o Oceano Atlântico na outra extremidade. A área é marcada pela intensa presença

de residências, comércio e serviços, é bastante adensada, horizontal e com vegetação escassa (Figura 15). A área não indica possibilidade de crescimento ou mudança no uso e ocupação do solo, uma vez que é carente de infraestrutura, espaços, equipamentos de lazer e interesse.

Figura 15 – Rua Cabo Reis e Rua Prof. Teonilo Gama, respectivamente



Fonte: PJM Drones (2018), adaptado pela autora.

O final desta etapa do percurso chega à Avenida Assis Chateaubriand, orla da Praia do Sobral (Figura 16), uma área de grande potencial paisagístico, mas que se encontra degradada desde a implantação da indústria petroquímica Salgema na década de 1970, atualmente Braskem, e posterior locação de um emissário submarino (tubulação de esgoto sanitário).

A área é favorecida pelos ventos sudeste, mas estes têm pouca influência nas ruas que se estendem no interior do continente. Obviamente, a ventilação incide mais fortemente na orla, porém a vegetação escassa, praticamente inexistente, torna o caminho sem sombreamento, sendo esta etapa do percurso extremamente desconfortável pela insolação e pela paisagem hostil (Figura 16).

Figura 16 – Avenida Assis Chateaubriand

Fonte: Autora (2019).

O percurso segue pela orla em direção ao Centro e se depara mais uma vez com vestígios de uma época de desenvolvimento da região sul da cidade: os edifícios dos primeiros hotéis de grande porte implantados na orla de Maceió e que hoje funcionam como repartições públicas (Figura 17). Alguns edifícios verticais de escritórios surgem na paisagem, aproveitando a proximidade da área com o centro de comércio e serviços.

Figura 17 – Antigos hotéis Luxor e Beira Mar (atualmente edifícios do TRT e novos edifícios de escritórios), respectivamente



Fonte: Autora (2019).

Outros edifícios importantes que fazem parte da morfologia urbana e da história da arquitetura de Maceió pontuam o percurso até chegar ao bairro histórico de Jaraguá, sendo eles, os primeiros edifícios verticais residenciais da cidade e o museu Théo Brandão, exemplares da arquitetura moderna e do ecletismo, respectivamente (Figura 18).

Figura 18 – Primeiros edifícios residenciais de Maceió e Museu Theo Brandão, respectivamente



Fonte: Autora (2019).

A paisagem que acompanha o percurso neste trajeto, entre a Avenida Assis Chateaubriand e o bairro de Jaraguá, é carregada de história da arquitetura, mas também de abandono, apesar de configurar

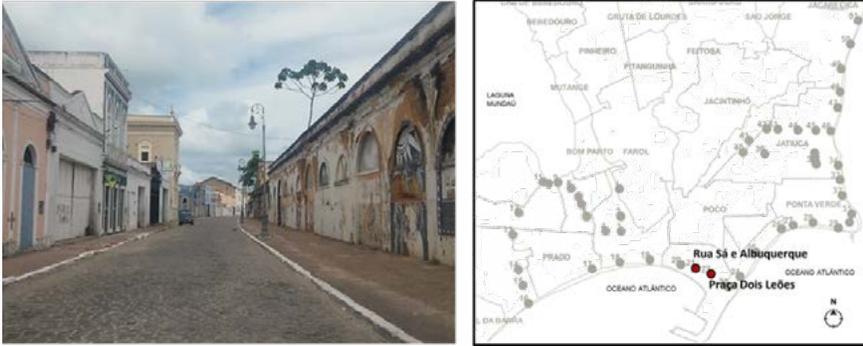
um espaço vivo no cotidiano da cidade. A singularidade da paisagem portuária traz à tona a memória de tudo o que o porto de Jaraguá representa para a cidade, desde quando esta era apenas uma vila de pescadores. Do porto, é possível avistar o continente e todas as transformações que este iniciou, uma síntese da história de Maceió, sua arquitetura, sua morfologia densa e diversificada, a atividade de pesca, o mar e o céu que tanto caracterizam a cidade (Figura 19).

Figura 19 – Vista do Centro de Maceió



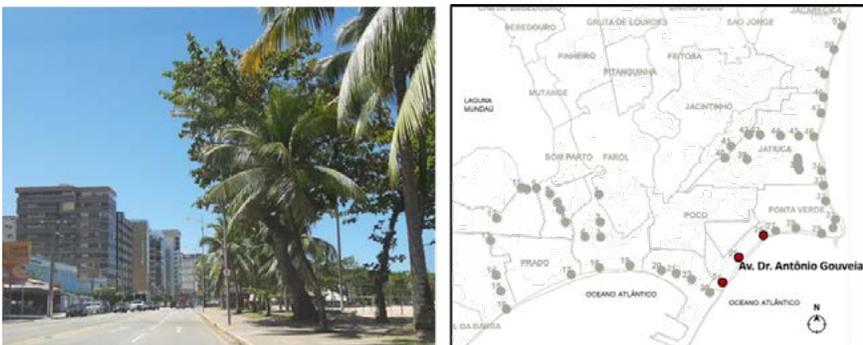
Fonte: Toni Cavalcante (2015).

Na sequência, o bairro de Jaraguá tem grande potencial histórico e cultural. Sua morfologia é marcada por edifícios históricos de grande porte, como a Associação Comercial e o Museu da Imagem e do Som de Alagoas (Misa), e grandes armazéns, também chamados de trapiches (Figura 20). A evasão de moradores do bairro fez com que o uso residencial praticamente desaparecesse e as atividades se restringissem ao comércio, serviço e bancária.

Figura 20 – Armazéns da Rua Sá e Albuquerque – Jaraguá

Fonte: Autora (2019).

Saindo de Jaraguá, o bairro de Pajuçara é também um dos primeiros núcleos de povoamento da cidade e apresenta uma morfologia bastante diversificada: malha densa e com diversidade de padrões de ocupação. Inicialmente ocupado por pescadores, o bairro foi se desenvolvendo e iniciou um processo de verticalização com o incremento do turismo na cidade. Boa parte do calçadão da orla é arborizado, com coqueiros e amendoeiras, o que promove áreas de sombreamento que configuram espaços de permanência (Figura 21).

Figura 21 – Calçadão arborizado da Orla da Praia de Pajuçara

Fonte: Autora (2019).

Na sequência, o bairro de Ponta Verde, um dos mais verticalizados da capital, conta com poucas áreas livres para expansão, no

entanto recebe infraestrutura, como incentivo à moradia e desenvolvimento de atividades comerciais e hoteleiras desde 1970 (Vasconcelos, 2016). O coqueiral no canteiro central da Praia de Ponta Verde promove uma área de sombreamento importante. Além de criar uma paisagem singular, permite que a Prefeitura promova atividades de lazer proibindo o trânsito neste trecho da Orla aos domingos (Figura 22).

Figura 22 – Adensamento, verticalização e coqueiral no bairro de Ponta Verde



Fonte: Skyscrapercity (2017).

As jangadas na Orla de Pajuçara, vistas da Orla de Ponta Verde, revelam a vocação do bairro para as atividades pesqueiras (Figura 23), porém os habitantes nativos foram aos poucos adentrando o continente, num processo de gentrificação (Diégus Júnior, 1939).

Figura 23 – Orla do bairro de Pajuçara e Ponta da Terra

Fonte: Autora (2019).

Seguindo a orla, em direção ao bairro de Jatiúca, é possível perceber a continuidade do padrão adensado e verticalizado (Figura 24), com a orla também dotada de infraestrutura e em grande parte verticalizada com edifícios residenciais e hotéis.

Figura 24 – Orla do bairro de Ponta Verde em direção ao bairro de Jatiúca – Av. Álvaro Otacílio



Fonte: Autora (2019).

O percurso segue pela orla de Jatiúca (Figura 25) em direção ao bairro de Cruz das Almas, considerado o primeiro bairro do litoral norte. O bairro termina com a presença do Hotel Jatiúca que se interpõe entre o mar e a Lagoa da Anta.

Figura 25 – Orla da Praia de Jatiúca



Fonte: Autora (2019).

A orla estende-se para o norte com uma ocupação diversificada de residências horizontais e alguns edifícios verticais, que se erguem na paisagem de forma imperativa. O percurso termina na Orla de Cruz das Almas, onde é possível observar os primeiros edifícios verticais

com até 20 pavimentos que se impõem à paisagem, anunciando uma orla bastante verticalizada que está por vir no litoral norte (Figura 26).

Figura 26 – Vista do bairro de Cruz das Almas e litoral norte de Maceió



Fonte: Autora (2019).

O caminho traçado pelo percurso perpassa por diferentes espaços, com realidades urbanas bem distintas. Inicia com uma visão da Laguna Mundaú e do mar ao fundo e tem-se uma sensação de fotografia, de imagem do passado, de paisagem; e termina com o litoral norte, tão cheio de perspectivas, sendo mais espaço que apenas paisagem.

Considerações finais

Maceió é um sistema complexo. E como todo sistema complexo é um conjunto de elementos que se relacionam entre si, em várias dimensões e escalas. As pessoas, a história, a cultura interagem com a forma, com o clima e com o tempo. As pessoas, a todo instante, individualmente, criam a cidade coletivamente. A história e a cultura são o plano de fundo das transformações diárias ao longo de séculos. Já a forma, o clima e o tempo revelam conexões e evidenciam a complexidade dos sistemas que constroem a cidade.

Uma percepção importante ao longo do estudo foi que o clima nos iguala. O clima urbano é um reflexo das transformações da forma urbana e não nos diferencia enquanto habitantes. As áreas periféricas, abandonadas, estagnadas, apresentaram sensação de desconforto semelhante a algumas áreas nos bairros mais bem estruturados e economicamente mais valorizados. O desconforto é o mesmo. Ter condições de amenizar o desconforto é o que, infelizmente, nos distingue.

Enfim, o Pensamento Complexo acende a perspectiva de estudar a cidade como um organismo vivo e dinâmico, com suas conexões que levantam questionamentos e discussões, mas não anseia por ser conclusivo. A cidade em constante movimento é um paradigma diário aberto a novas reflexões.

REFERÊNCIAS

CARVALHO, M. L. S. **A evolução do parcelamento do solo na cidade de Maceió entre 1950 e 1970**: uma análise dos bairros do Farol, Pinheiro, Pitanguinha e Gruta de Lourdes. 2007. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2007.

CAVALCANTI, V. R. **La production de l'espace à Maceió (1800 – 1930)**. 1998. Paris. (Tese de Doutorado) – Institut D'étude Du Développement Economique et Social, Pantheon-Sorbonne, Université de Paris, 1998.

COSTA, C. **Maceió**. Rio de Janeiro: José Olympio, 1939.

DIEGUES JÚNIOR, M. Evolução urbana e social de Maceió no período republicano. *In*: COSTA, Craveiro. **Maceió**. Maceió: Cata-vento, 1939.

IBGE. População estimada, 2022. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/al/maceio.html>?

JAPIASSÚ, L. A. T. **Expansão urbana de Maceió, Alagoas**: caracterização do processo de crescimento territorial urbano em face do plano de desenvolvimento – de 1980 a 2000. 2015. Dissertação (Mestrado em Dinâmicas do Espaço Habitado) – Universidade Federal de Alagoas, Maceió, 2015.

KÖPPEN, W. **Das geographische system der Klimate**. Berlin: Kraus-Thomson, 1936.

MACEIÓ. Lei Municipal nº 5.486/05, 30 de dezembro de 2005. Plano Diretor de Maceió – Institui o Plano Diretor do Município de Maceió, estabelece diretrizes gerais de política de desenvolvimento urbano e dá outras providências. *In*: **Diário Oficial do Município de Maceió**, Maceió, 30 dez. 2005.



- MACEIÓ. Prefeitura Municipal. **Plano de Desenvolvimento de Maceió.** Diagnóstico e Prognóstico. 1981, v. 1.
- MORIN, E. **O método 1: a natureza da natureza.** Porto Alegre: Sulina, 2008.
- MORIN, E. **Introdução ao Pensamento Complexo.** Porto Alegre: Sulina, 2005.
- MONTEIRO, C. A. de F. **O clima e a organização do espaço no estado de São Paulo.** São Paulo: USP/ Igeog, 1976. (Série Teses e Monografias, 28.)
- SANTANA, M. M. **Contribuição à História do açúcar em Alagoas.** Recife: IAA; Museu do Açúcar, 1970.
- SANTOS, M. **A urbanização brasileira.** São Paulo: Edusp, 2002.
- SIMÕES, L. **Maceió 200 anos.** Maceió: Instituto Arnon de Mello, 2017.
- VASCONCELOS, D. A. L; ARAÚJO, L. M, RAMOS, S. P. A turistificação de Maceió-Alagoas-Brasil: uma breve perspectiva histórico-espacial. **Anais do 7º Congresso Luso-Brasileiro para o Planejamento Urbano, Regional, Integrado e Sustentável – Pluris.** Maceió, 2016.



Áreas susceptíveis à desertificação no semiárido baiano

PERSPECTIVAS E DESAFIOS

Antônio Felipe Rodrigues Santos
Kelly Beatriz Silva Santos
Sirius Oliveira Souza

Segundo estimativas da Convenção das Nações Unidas de Combate à Desertificação (UNCCD, 2021), em 2025 cerca de 1,8 bilhão de pessoas sofrerão de escassez absoluta de água e dois terços da população mundial viverão sob condições de estresse hídrico. Ainda segundo a instituição supracitada, as terras secas, submetidas à influência de climas áridos, semiáridos e subúmidos secos reúnem cerca de 36% da população global e 42% da superfície emersa do planeta. Essas terras secas, além de demonstrarem os mais elevados índices de pobreza, também apresentam fatores críticos de pressão sobre os recursos naturais, especialmente o solo, a água e a biodiversidade, que resultam no processo de desertificação, entendido enquanto a degradação da terra por consequência de vários fatores, entre eles as atividades humanas e as variações climáticas (Brasil, 2007).

No contexto das áreas semiáridas, a desertificação decorre principalmente do uso inadequado e inconsciente dos recursos que compõem a natureza, sendo possível perceber em larga escala a destruição da biodiversidade, a diminuição dos recursos hídricos disponíveis, assoreamentos de rios e reservatórios como também a perda da



qualidade do solo, ocasionando a diminuição e a escassez do potencial biológico tornando-o, por consequência, baixo em produtividade agrícola (Angelotti; Sá; Melo, 2010).

Nesse cenário, as Áreas Suscetíveis à Desertificação (ASDs) são aquelas que possuem um forte grau de degradação por fatores antrópicos ou climáticos, causando a degradação dos solos e da vegetação, e na maioria das vezes ocasionando uma difícil recuperação, gerando altos custos sociais, econômicos e ambientais (MMA, 2007). Além disso, as ASD's possuem uma fragilidade ou vulnerabilidade natural, principalmente a aspectos físicos, químicos e biológicos do solo, sendo que essas áreas, ao sofrerem qualquer alteração ou mudança de padrão, contribuem para o desequilíbrio do ambiente de uma forma sistemática (Gomes; Pereira, 2011).

Para o Brasil, as áreas que se enquadram no conceito de desertificação aceito pelas Nações Unidas são aquelas abrangidas pela clima semiárido e que de forma ampla e reconhecida apresentam graves índices de deterioração ambiental. Dessa forma, no Brasil as áreas suscetíveis à desertificação (zonas áridas, semiáridas e subúmidas secas do país) encontram-se, sobretudo, na região Nordeste e ocupam mais de 900.000 km², atingindo direta ou indiretamente mais de 15 milhões de pessoas, abrangendo cerca de 180 mil quilômetros quadrados de área em processo grave e muito grave de desertificação (Lacerda; Dantas, 2004).

Dessa forma, o processo de exploração tradicional e com baixo nível tecnológico dos recursos, aliado ao aumento da população e a expansão dos mercados agropecuários, tem levado a superexploração do meio ambiente e a diminuição da biodiversidade no semiárido baiano (Lacerda; Dantas, 2004).

Neste contexto, o objetivo deste capítulo é debater algumas perspectivas e desafios dos estudos das áreas suscetíveis à desertificação no semiárido baiano, investigando as perspectivas e desafios referentes a essa temática. Pretende-se identificar como a desertificação afeta o semiárido baiano e compreender os principais fatores que originaram a desertificação na região. Além disso, busca-se entender as consequências ambientais que visam desacelerar essa degradação, bem como as estratégias e políticas públicas adotadas para mitigar e reverter esse processo.



Portanto, um estudo sobre as áreas susceptíveis à desertificação no semiárido baiano é justificado pela necessidade de compreender as perspectivas e os desafios enfrentados na região, a fim de propor soluções pensadas para a preservação do solo, água, biodiversidade e o bem-estar das comunidades locais. Desse modo, considera-se que o presente capítulo legitima seu potencial de impacto frente à necessidade de produção de conhecimento científico sobre a dinâmica das paisagens em ambientes semiáridos tropicais brasileiros, considerando sobretudo as áreas em processo de desertificação no Estado da Bahia, na perspectiva do planejamento e do diagnóstico de suas potencialidades e fragilidades ambientais.

O contexto internacional frente às áreas susceptíveis à desertificação

Atualmente, os dados referentes às áreas desertificadas demonstram a gravidade do problema, uma vez que o problema afeta mais de um bilhão de pessoas no mundo e mais de 250 milhões de pessoas estão de forma direta ou indireta afetadas pelo fenômeno da desertificação (Tavares; Arruda; Silva, 2019). Além disso, as causas que contribuem para a geração e aumento dessas áreas de desertificação no mundo são o sobrepastoreio intensivo, o desmatamento, a gestão inadequada da agricultura, o consumo de lenha como combustível, a indústria e urbanização (Millennium Ecosystem Assessment-MA, 2005).

Dentro desse contexto, a desertificação não é um fenômeno restrito a uma região, mas que se estende por diversas outras áreas do planeta, principalmente sob o domínio de climas áridos e semiáridos, tratando-se, portanto, de um problema em escala global. Sendo assim, o processo de desertificação ocasiona consequências ambientais, provocadas pela destruição dos recursos naturais; consequências econômicas, em função da redução da produção e da produtividade agrícola; consequências sociais, devido ao empobrecimento da população e da intensificação da vulnerabilidade social de populações fragilizadas (MMA, 2005).

O termo *desertificação* foi utilizado pela primeira vez em 1949 pelo francês André Aubreville, relacionando as áreas da África tropical



que sofriam com os processos de desertificação em decorrência do uso exacerbado dos recursos naturais. Em seus estudos, o francês identificou como principais causas da desertificação: a erosão dos solos, provocadas tanto pelo processo laminar como pelo ravinamento, em consequências do desmatamento; e o agravamento do déficit hídrico dos solos, decorrente da exposição do solo à radiação solar e à ação dos ventos secos (Conti, 2008; Szilagyi, 2007; Suertegaray, 2011).

Nesse cenário, foi somente nos anos de 1970 que a temática ganhou definitivamente importância no cenário mundial, principalmente em função das grandes secas que atingiram a região do Sahel (região localizada ao sul do Deserto do Saara) no continente africano entre os anos de 1968 e 1973, intervalo de tempo em que muitos seres humanos, principalmente crianças, perderam suas vidas nas mais miseráveis condições de higiene e alimentação (Szilagyi, 2007).

Dessa forma, com uso do Índice de Intensidade de Aridez (AII), um indicador numérico do grau de secura do clima em determinado local, os padrões espaço-temporais do AII revelaram que grandes áreas interiores e costeiras do sul de Portugal continental estão frequentemente sujeitas a condições secas. O Indicador de Suscetibilidade à Secura resume essas dinâmicas fornecendo uma forte probabilidade para a severidade da seca na região de estudo. Assim, o indicador contribuiu para a identificação de áreas predispostas à desertificação, com particular referência à degradação do solo e dos recursos hídricos (Costa; Soares, 2012).

Igualmente, na cidade de Parroquia San Juan, Venezuela, localizada na bacia média inferior do rio Chama, Molina *et al.* (2019) estabeleceram que para classificar as áreas ambientalmente sensíveis à desertificação (IAASD) devem-se levar em conta quatro subíndices: 1) qualidade do solo, 2) qualidade do clima, 3) qualidade da vegetação e 4) qualidade do manejo. Esses subíndices, por sua vez, possuem fatores/indicadores que se calculam por certos parâmetros sobre condicionantes ambientais do processo e que facilitam sua obtenção.

Os resultados em San Juan, Venezuela, demonstraram que há um amplo domínio (88,60% da área) de sensibilidade crítica à desertificação em seus três subtipos: altamente sensível, sensível e pouco



sensível. Além disso, os autores deixam claro que as mudanças que ocorrem na cobertura do terreno e que modificam a condição protetora dos solos por parte da vegetação ocasionam processos de degradação dos solos, acelerando a transição da vegetação a condições de deserto (Molina *et al.*, 2019).

Neste contexto internacional, Almeida, Muñoz e Pozo (2019) determinaram zonas susceptíveis ao fenômeno de desertificação em Ibarra, província de Imbabura no Equador. O objetivo do estudo consistiu em determinar as zonas susceptíveis à desertificação utilizando os Sistemas de Informação Geográfica (SIG), empregando variáveis físicas e climáticas encontradas no país. Ao final, os autores apresentam um zoneamento que determina que cerca de 35% da área total possuem média-alta susceptibilidade à desertificação, por conta do desmatamento crescente, enquanto que 44% apresentam baixa suscetibilidade e 21% da área analisada demonstram que os processos desertificadores são nulos.

Consoante aos efeitos causados pela desertificação em zonas semiáridas, Ramirez e Cortés (2019) definiram as áreas prioritárias para a conservação dos ecossistemas afetados pelos processos de desertificação na bacia do rio Chicamocha, Colômbia. Neste estudo, foram feitas descrições dos ecossistemas da área de estudo utilizando uma análise multicriterial para determinar quais os ecossistemas da bacia que deveriam ser priorizados e, logo após, os autores apresentaram áreas prioritárias do ponto de vista da conservação e preservação à ocorrência da desertificação. Os resultados obtidos demonstraram que é preciso implementar zonas de conservação, de forma a garantir o equilíbrio ambiental dos sistemas atuantes.

Para além da centralidade da influência das atividades humanas no fortalecimento e aceleração do processo de desertificação, nos últimos anos, tem-se despertado também para uma preocupação sobre a conexão existente entre desertificação e mudanças climáticas. Neste âmbito, ao estudarem o semiárido chinês, Zhang *et al.*, (2020) alertam para a dinamicidade do processo de desertificação e destacam a necessidade de acompanhamento e comparação de variáveis climáticas e antrópicas, ao passo que Burrell, Evans e Kauwe (2020) acrescentam que, entre 1982



e 2015, cerca de 6% do semiárido mundial sofreu com a desertificação impulsionada por práticas insustentáveis de uso da terra agravadas por mudanças climáticas.

Neste contexto, no tocante aos estudos sobre o fenômeno da desertificação, evidenciam-se inúmeras pesquisas desenvolvidas em um amplo espectro da ciência, englobando diversas áreas do conhecimento, a exemplo das Ciências Naturais, Humanas e Engenharias. Tal amplitude busca dar conta da complexidade dos processos sociais, econômicos e naturais que envolvem o fenômeno. Dessa forma, a ciência geográfica é uma das áreas do conhecimento que têm investigado a temática desertificação desde 1970. Entretanto, observa-se que, nos últimos anos, a produção científica relacionada ao tema da desertificação demonstrou um crescimento considerável do número de publicações sobre o tema, principalmente no que se refere ao recorte dos artigos inseridos em revistas de maior Qualis Capes (2013-2017) da área de Geografia (Santos, Araújo; Suertegaray, 2022).

O contexto brasileiro frente às áreas susceptíveis à desertificação

No contexto brasileiro, as áreas desertificadas estabelecem relações com as Áreas Susceptíveis à Desertificação (ASD), expostas na Figura 1, que segundo a Política de Combate à Desertificação e Mitigação dos Efeitos da Seca do Estado de Pernambuco configuram espaços de clima semiárido e/ou subúmido seco onde as características ambientais indicam a existência de processos de degradação com tendência ao aprofundamento dos processos de desertificação, caso não sejam adotadas medidas de planejamento e conservação ambiental (Pernambuco, 2010). Dessa forma, fica claro que a susceptibilidade à desertificação diz respeito à maior ou menor tendência de uma área degradada perder sua capacidade de regeneração e por consequência ampliar a atuação do processo de desertificação (Grigio; Didato; Amaro, 2013).

Desta forma, as Áreas Susceptíveis à Desertificação (ASD) configuram territórios vulneráveis ao processo de desertificação e seu entorno, em razão da perda de sua capacidade regenerativa (Brasil, 2015). Tais



áreas individualizam-se frente aos elevados níveis de degradação que interseccionam fenômenos como o aumento da demanda de produção, superexploração da terra, maior pobreza, insegurança alimentar e insegurança hídrica (Brasil, 2007), fato que denota a necessidade de coleta de dados, estudo e monitoramento contínuo da gravidade e complexidade presente no agravamento dos processos de desertificação.

Segundo a Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (Sudene, 2017), o Semiárido Brasileiro é composto por 1.262 municípios dos Estados do Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco, Alagoas, Sergipe, Bahia e Minas Gerais (Figura 1). Tal região é definida atualmente pelos critérios aprovados pelas Resoluções do Conselho Deliberativo da Sudene de nº 107, de 2/707/2017, e de nº 115, de 23/11/2017, sendo eles a precipitação pluviométrica média anual igual ou inferior a 800 mm, o Índice de Aridez de Thornthwaite igual ou inferior a 0,50 e o percentual diário de déficit hídrico igual ou superior a 60%, considerando todos os dias do ano.

Nesse sentido, Vieira (2015) afirma que aproximadamente 57% do Nordeste brasileiro é reconhecido como semiárido e vem passando por intensos processos de uso e ocupação que têm resultado em severos processos de degradação dos solos. Ademais, Vieira (2015) complementa que entre os anos de 2000 e 2010 as áreas suscetíveis à desertificação no Nordeste brasileiro aumentaram em aproximadamente 4,6%. Tais áreas individualizam-se frente aos elevados níveis de degradação que interseccionam fenômenos como o aumento da demanda de produção, superexploração da terra, maior pobreza, insegurança alimentar e insegurança hídrica (Brasil, 2007), fato que denota a necessidade de coleta de dados, estudo e monitoramento contínuo das variáveis ambientais dessas áreas, com o intuito de avaliar e identificar as condições dos recursos naturais, no que se refere às suas fragilidades e potencialidades. Dessa forma, o planejamento e a gestão dos recursos naturais nas áreas susceptíveis à desertificação constitui-se hoje em uma necessidade, para se evitar o comprometimento destes recursos e a potencialização dos processos de desertificação.

Desta forma, um dos primeiros pesquisadores a investigar a desertificação no Brasil foi o ecólogo João Vasconcelos Sobrinho. Ele escolheu



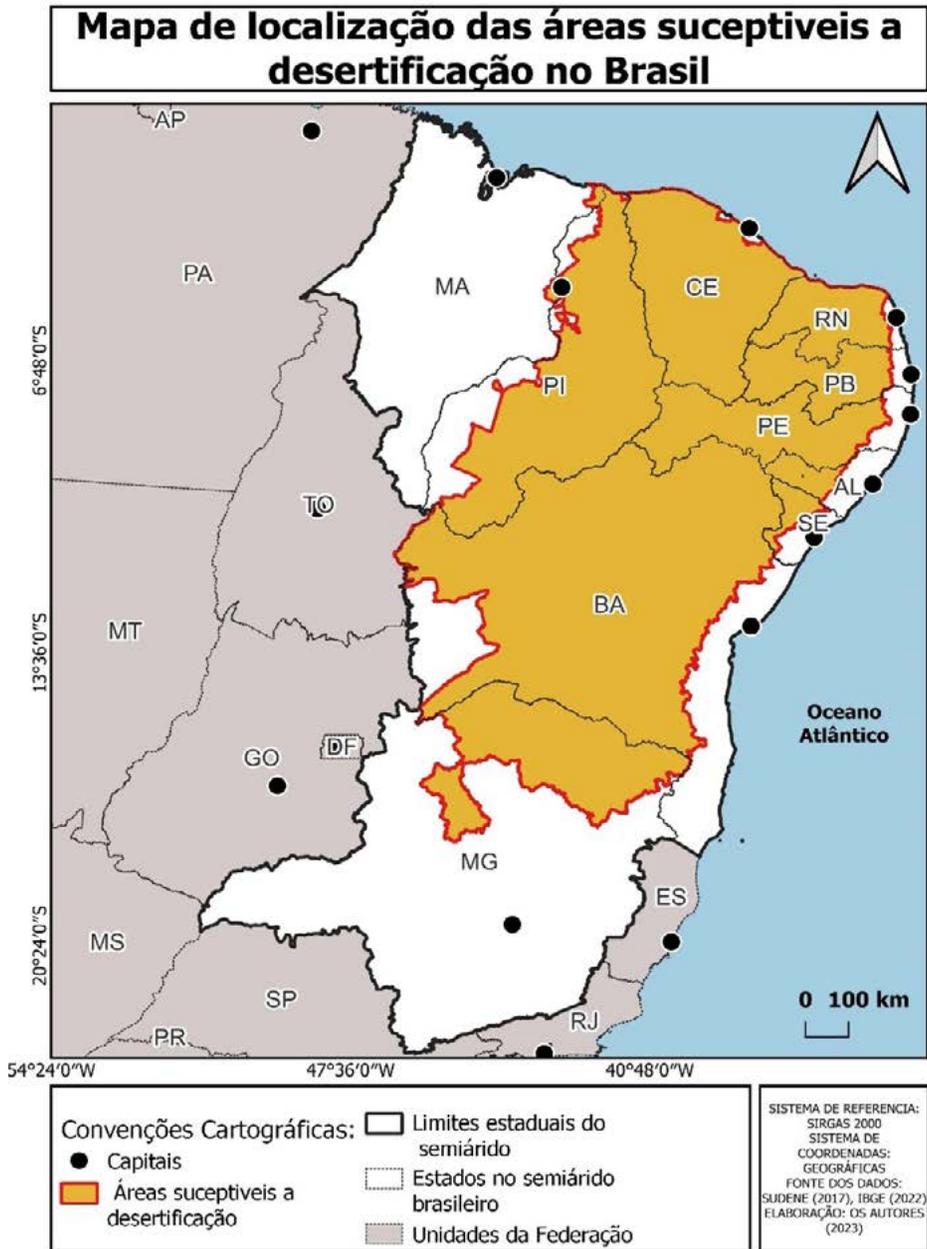
seis áreas conhecidas como “Áreas Teste”, com processos de degradação do solo e da cobertura vegetal. As seis áreas correspondiam a recortes de Caatinga e Cerrado em Gilbués no Piauí, Inhamuns no Ceará, Seridó no Rio Grande do Norte, Cariris Velhos na Paraíba, Sertão Central em Pernambuco e o Sertão do São Francisco na Bahia (MMA, 2007). Desta forma, tais pesquisas proporcionam em 1971 a publicação da obra intitulada “Núcleos de Desertificação nos Polígonos das Secas”, onde Vasconcelos Sobrinho apresentou as primeiras ideias sobre os Núcleos de Desertificação no território brasileiro (Marin, 2012, p. 92).

No contexto brasileiro dos estudos sobre a desertificação, cabe elencar também a contribuição de Freire e Pacheco (2005), que estudaram a região do Xingó, localizada no encontro dos Estados de Alagoas, Bahia, Pernambuco e Sergipe. Para os autores, a região sofre com o desmatamento ocasionado pelas práticas agropecuárias de forma intensiva, afetando a fertilidade do solo e a biodiversidade natural. Desta forma, com uso de imagens de satélite digitais dos sistemas LandSAT 5 TM e LandSAT 7 ETM+ processadas através do software SPRING, os autores indicam nos resultados que o aumento de áreas urbanas e antropizadas tem ocasionado a diminuição das áreas de Caatinga arbórea e arbustiva, expondo o solo ao avanço de processos desertificadores.

Da mesma maneira, Soares (2012) buscou entender a problemática da degradação ambiental no município de Cabrobó, Pernambuco, onde avaliou a influência dos fatores físicos e humanos dentro dos processos que aceleram a desertificação. Como métodos de análise levou-se em conta a identificação de áreas desmatadas com a utilização de imagens do satélite Landsat 5-TM, análise da Condutividade Elétrica do extrato de saturação e Percentagem de Sódio Trocável (PST) das amostras coletadas de solos. Nos resultados, Soares (2012) afirma que os solos de Cabrobó possuem elevado grau de suscetibilidade à degradação, e estão relacionados à produção agropecuária, ao desmatamento e aos baixos índices de vegetação.



Figura 1 – Mapa de localização das áreas susceptíveis à desertificação no Brasil



Fonte: Organizado pelos autores (2023).



Nesse âmbito, Santos *et al.* (2014) contribuem ao analisarem os processos de desertificação na região do município de Irauçuba, no noroeste do Estado do Ceará. Neste estudo, por meio do uso de técnicas de sensoriamento remoto, utilizando imagens do satélite TM – Landsat 5, processadas no *software* Erdas Imagine 8.5, com os algoritmos SEBAL e S-SEBI, os autores conseguem demonstrar que as principais causas da desertificação em Irauçuba são os intensos desmatamentos, práticas de queimadas e ocupação desordenada do solo.

Igualmente, Júnior *et al.* (2022) discutiram sobre o mapeamento de uso e cobertura da terra para analisar a evolução dos fatores da desertificação no Município de Canudos, localizado no Estado da Bahia, inserido no semiárido baiano. A partir da análise de imagens do satélite Landsat foram elaborados mapas de uso e ocupação dos respectivos anos de 1977, 1987, 1997, 2007 e 2017, onde se pôde perceber o crescimento das atividades agropecuárias no município e redução da vegetação da Caatinga arbórea-arbustiva, expondo os solos a fatores climáticos diretos, contribuindo para o processo erosivo e acentuando o processo de desertificação.

Somam-se a isto o uso e a ocupação das áreas vegetadas pela agropecuária como um dos principais aceleradores da desertificação. Foi esse o objetivo que levou Rodrigues *et al.* (2022) a realizar um diagnóstico nas regiões desertificadas de Irauçuba/Centro Norte, Inhamuns e Jaguaribe, no Estado do Ceará, através de dados analisados e de origem secundária obtidos nos Censos Agropecuários 2006 e 2017, publicados pelo IBGE, como também documentos técnicos e científicos. Com os resultados, foi possível perceber que as atividades pecuaristas estão ganhando espaço e devem ser monitoradas pelo poder público como forma de combate à desertificação.

Neste contexto, a desertificação deve ser considerada como um problema ambiental complexo e analisado sob uma perspectiva múltipla e diversificada, para uma convivência com o fenômeno da seca e a consequente melhoria da qualidade de vida da população. Além disso, no território brasileiro, o processo de desertificação está atrelado a diferentes condições geoambientais, tais como a existência de uma litologia impermeável, a de feições geomorfológicas estruturais rígidas,



presença de vegetação e/ou canais fluviais, dentre outras condições. Somando-se a esses atributos naturais, as diferentes formas de uso e ocupação das terras, que podem intensificar o processo de desertificação (Santos; Aquino, 2016).

Portanto, buscando enfrentar os problemas decorrentes da desertificação e da seca no Brasil e visando à conservação dos recursos naturais, ao desenvolvimento sustentável e à melhoria da qualidade de vida, foi implementada no Brasil a Lei nº 13.153, de 30 de julho de 2015, conhecida como Lei de Combate à Desertificação, que instituiu a Política Nacional de Combate à Desertificação e Mitigação dos Efeitos da Seca (doravante denominada PNCDMES). Essa lei estabelece diretrizes, instrumentos e ações para enfrentar os problemas relacionados à desertificação no Brasil. Além disso, a PNCDMES estabeleceu a criação da Comissão Nacional de Combate à Desertificação (CNCD), com a finalidade de coordenar e articular as ações de combate à desertificação e mitigação dos efeitos da seca, sendo composta por representantes de diversos órgãos governamentais, da sociedade civil e de instituições científicas e de pesquisa (Brasil, 2015).

O semiárido baiano frente às áreas susceptíveis à desertificação

Conforme exposto anteriormente, de acordo com os estudos da Convenção das Nações Unidas de Combate à Desertificação (UNCCD), o processo de desertificação resume-se à deterioração do solo em regiões áridas, semiáridas e subúmidas secas, que são denominadas como Áreas Susceptíveis à Desertificação (ASD). Esse processo é produto de diversos fatores, a exemplo da degradação do solo, dos recursos hídricos e da vegetação, que são derivados de ações antrópicas, variações climáticas e de outros eventos naturais, sendo esse um processo lento, mas que está se intensificando em função das ações antrópicas (Pan-Brasil, 2004).

No contexto das localizadas no Estado da Bahia (Figura 1), cabe ressaltar que estas interseccionam com cerca de ~48% da população baiana e produção de 28% da riqueza do estado. Tais Áreas Susceptíveis à



desertificação estão presentes em cerca de 158 municípios do semiárido baiano, com ênfase no centro-norte do Estado da Bahia (MMA, 2004).

No que concerne às consequências da desertificação no semiárido baiano, destacam-se a redução de reservas de água potável em função da perda de aquíferos, a perda da cobertura vegetal, ou seja, de alimento animal e humano, a carência alimentar decorrente da perda de cobertura vegetal e redução de renda, a perda de biodiversidade, a perda de extensão florestal consecutiva da escassez de recursos madeireiros, como também a ampliação de riscos de surgimento de doenças zoonóticas, a exemplo da Covid-19. Desta forma, tais problemáticas justificam a importância de estudos de reconhecimento, planejamento e/ou monitoramento das áreas susceptíveis à desertificação localizadas no território baiano.

No contexto dos estudos baianos, cabe elencar a contribuição de Oliveira Junior *et al.* (2012), onde por meio do Modelo Digital do Terreno (MDT) pré-processado através do modelo de Valeriano (2004, 2008), em um Sistema de Informações Geográficas (SIG), realizou-se o mapeamento geomorfológico do Pólo de Guanambi, e identificou-se que zonas de depressões são marcadas pelo uso intenso da terra, contribuindo para a degradação da terra, em função da topografia dessa forma de relevo.

Ainda no contexto baiano, Lobão (2013), que identificou áreas vulneráveis à desertificação na Bahia, através de estudos realizados com o auxílio de imagens de satélites MODIS e Spot Vegetation, dados relacionados à vegetação e solo, elaboração de mapas temáticos e utilização de lógica fuzzy. Assim, nos municípios de Abaré, Chorrochó, Curaçá, Glória, Jeremoabo, Juazeiro, Macururé e Uauá, foram identificadas áreas bastante degradadas em decorrência dos processos erosivos, da perda e exposição do solo e também das atividades antrópicas, como a pecuária extensiva e as práticas tradicionais de cultivo, demonstrando a necessidade de análises temporais para melhor acompanhamento desse processo.

Outrossim, Oliveira Junior *et al.* (2019) executaram o mapeamento geomorfológico das áreas erodidas no município de Canudos, e a partir desse mapeamento propuseram a identificação de áreas degradadas e apontaram os principais impactos associados ao processo de desertificação.



Ademais, Silva (2017) realizou o mapeamento de dados socioeconômicos do Pólo de Jeremoabo, onde, por meio de levantamento bibliográfico e uso de um Sistema de Informações Geográficas (SIG), foi possível compreender o declínio da produção agrícola de produtos essenciais para a economia local em função da perda de produtividade do solo decorrente dos processos de desertificação e falta de planejamento territorial, afetando gradativamente a qualidade de vida da população.

Bem como Evangelista (2021) executou o mapeamento multitemporal e a compartimentação geomorfológica do Platô de Irecê, situado no semiárido baiano, por meio de técnicas de geoprocessamento e sensoriamento remoto, com o intuito de analisar a paisagem e a susceptibilidade da Microbacia do rio Baixão Veredinha. Dessa maneira, foi observado que fatores como o uso intenso de atividades da agropecuária, no decorrer do tempo, a implementação da agricultura mecanizada para fins comerciais e a apropriação de recursos naturais, juntamente com as condições climáticas do semiárido, foram responsáveis pela alta degradação e susceptibilidade à desertificação do Platô de Irecê.

Logo, pesquisas ambientais voltadas às ASDs são extremamente pertinentes para a sociedade, como é exposto nos instrumentos do Programa de Ação Estadual de Combate à Desertificação e Mitigação dos Efeitos da Seca (PAE-BA), estabelecido pelo Decreto Estadual nº 11.573 de 4 de junho de 2009, que visa garantir a integração de políticas e atos realizados por órgãos da Administração Pública Estadual para instituir medidas de combate à desertificação e minimizar os impactos da seca. Ademais, a participação de indivíduos afetados é essencial para garantir a consistência e ampliação das ações no processo de construção e implementação do PAE-BA (Bahia, 2009).

Considerações finais

Este capítulo foi elaborado com a finalidade de subsidiar o desenvolvimento de pesquisas em ambientes susceptíveis à desertificação, partindo do pressuposto de que há grande carência de estudos voltados à desertificação no semiárido baiano. Nessa perspectiva, faz-se necessária a realização de mapeamentos geomorfológicos em



conjunto de revisões bibliográficas do semiárido baiano que visem contribuir com o planejamento das ASD, para melhor qualidade de vida da população.

A partir deste trabalho, foi possível analisar os desafios enfrentados no semiárido baiano frente às áreas susceptíveis à desertificação, visto que a própria condição climática é um fator natural contribuinte para a aceleração desse processo. No entanto, é notório que o agente mais impactante para a desertificação no semiárido é o ser humano, visto que a partir da intensificação das ações antrópicas em suas atividades voltadas ao uso da terra, ocasiona-se a aceleração da degradação do solo e perda da cobertura vegetal.

De modo geral, considera-se que a metodologia proposta supriu as necessidades preestabelecidas, e foi capaz de elucidar o tema proposto, à medida que as pesquisas e os respectivos autores supracitados são peças fundamentais para o desenvolvimento das propostas que subsidiam o planejamento do uso e ocupação dos ambientes semiáridos tropicais. Assim, espera-se que este trabalho possa ser o ponto de partida para outros estudos, e que forneça uma base inicial para diferentes propostas que busquem diagnosticar, monitorar, planejar a dinâmica dos ambientes semiáridos baianos.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, P. G. C.; MUÑOZ, L. B. A.; POZO, M. D. R. Determinación de zonas susceptibles al fenómeno de desertificación en el cantón Ibarra, provincia de Imbabura. **Polo del Conocimiento**, Ecuador, v. 34, n. 6, p. 208-228, jun. 2019. Disponível em: <file:///C:/Users/UNIVASF/Downloads/Dialnet-DeterminacionDeZonasSusceptiblesAlFenomenoDeDesert-7164342.pdf>. Acesso em: 7 jun. 2023.

ANGELOTTI, F.; SÁ, I. B.; MELO, R. F. Mudanças climáticas e desertificação no semiárido brasileiro. *In*: SÁ, Iêdo Bezerra. **Semiárido brasileiro: pesquisa desenvolvimento e inovação**. Petrolina: Embrapa Semiárido, 2010. cap. 3. p. 41-49.

BRASIL – INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS. **Atlas das áreas susceptíveis à desertificação do Brasil**. Secretaria de Recursos Hídricos – MMA. Universidade Federal da Paraíba. SANTANA, M. O. (org.). Brasília: MMA, 2007.

BRASIL. Lei nº 13.153, de 30 de julho de 2015. Institui a Política Nacional de Combate à Desertificação e Mitigação dos Efeitos da Seca e seus instrumentos;



prevê a criação da Comissão Nacional de Combate à Desertificação; e dá outras providências. **Diário Oficial da União, Brasília, DF**, 31 jul. 2015.

BAHIA. **Decreto nº 11.573 de 4 de junho de 2009**. Fica instituído, no âmbito do Estado da Bahia, o Programa de Combate à Desertificação e Mitigação dos Efeitos da Seca, com o objetivo de criar medidas para o combate à seca. Salvador-BA, 2009.

BOCCO, G.; MENDOZA, M.; VELÁZQUEZ, A. Remote sensing and GIS-based regional geomorphological mapping – a toll for land use planning in developing countries. **Geomorphology**, v. 39, n. 3-4, p. 211-219, 2001.

CONTI, J. B. O Conceito de desertificação. **Climatologia e Estudos da Paisagem**, Rio Claro-SP, v. 3, n. 2, jul./dez., p. 39-52, 2008.

COSTA, A. C.; SOARES, A. O. Local spatiotemporal dynamics of a simple aridity index in a region susceptible to desertification. **Journal Of Arid Environments**, Lisboa, p. 8-18, maio 2012.

EMPRESA BRASILEIRA DE PESQUISA AGROPECUÁRIA. EMBRAPA. **Classificações climáticas**. Disponível em: <https://www.cnpf.embrapa.br/pesquisa/efb/clima.htm>. Acesso em: 2 jun. 2023.

FRANKL, A.; POESEN, J., DE DAPPER, M.; DECKERS, J.; MITIKU HAILE, NYSSSEN, J., 2012. Gully head retreat rates in the semiarid Highlands of North Ethiopia. **Geomorphology**, 173-174, 185-195.2013.

EVANGELISTA, A. R. S. **Desertificação em Paisagens Cársticas**: uma análise multitemporal do Platô de Irecê. 2021. Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Geociências, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2021.

FREIRE, N. C. F.; PACHECO, A. P. Aspectos da detecção de áreas de risco à desertificação na região de Xingó. **Anais XII Simpósio Brasileiro de Sensoriamento Remoto**, Goiânia, Brasil, p. 16-21, 2005.

GOMES, M. A. F.; PEREIRA, L. C. **Áreas frágeis no Brasil**: subsídios à legislação ambiental. Jaguariúna: Embrapa Meio Ambiente, 2011. 30 p. (Embrapa Meio Ambiente. Documentos, 87).

IBERDROLA. **Desertificação**. s/d. Disponível em: <https://www.iberdrola.com/sustentabilidade/desertificacao>. Acesso em: 2 de jun. 2023.

JUNIOR, I. O. **Da Mata Branca ao Estado de Degradação**: a desertificação em Canudos-BA. 2019. Tese (Doutorado – Programa de Pós-Graduação em Geografia) – Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2019.

LACERDA, M. A. D.; DANTAS, R. L. Planos de combate à desertificação no Nordeste brasileiro. **Revista de Biologia e Ciências da Terra**, Paraíba, v. 4, n. 1, p. 1-14, jun. 2004. Disponível em: <chrome-extension://efaidnbmninnibpcapjpcglclefindmkaj/https://www.redalyc.org/pdf/500/50040111.pdf>. Acesso em: 6 jun. 2023.



LIMA, K.C.; LUPINACCI, C.M. Geomorfologia do semiárido: proposta metodológica de representação cartográfica e interpretação do relevo em escala de detalhe. **Revista Brasileira de Geomorfologia**, v. 22, n. 2, p. 217-234, 2021.

LOBÃO, J.; V. R. **Lógica Fuzzy na Modelagem da Desertificação no Estado da Bahia**. Periódicos Unesp – Universidade Estadual Paulista, v. 38, n. 1 (2013), p. 123-140, junho de 2013.

MILLENNIUM ECOSYSTEM ASSESSMENT-MA. **Ecosystems and Human Well-Being: Desertification synthesis**. Washington-DC: World resources Institute, 2005.

MARIN, A. M. P. *et al.* Núcleos de Desertificação no Semiárido Brasileiro: Ocorrência Natural ou Antrópica? **Parc. Estrat., Brasília**, v. 17, n. 34, p. 87-106, 2012.

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE. Convenção das Nações Unidas de Combate à Desertificação. 3. ed. **Brasília: Ministério do Meio Ambiente**, [2007]. Disponível em: http://www.mma.gov.br/estruturas/sedr_desertif/_arquivos/unccd_portugues.pdf. Acesso em: 6 jun. 2023.

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE. **Programa de ação nacional de combate à desertificação e mitigação dos efeitos da seca: PAN Brasil**. Brasília, DF: Ministério do Meio Ambiente; Secretaria de Recursos Hídricos, 2004.

MOLINA, G. Z.; MEJÍA, J. F.; ARAUJO, J. C.; PALOMARES, V. A. Índice de Áreas Ambientalmente Sensíveis à Desertificação (IAASD), paróquia San Juan, Mérida, Venezuela. **Revista Geográfica Venezolana**, Venezuela, v. 60, n. 2, p. 378-397, mar. 2019.

OLIVEIRA JUNIOR, I. de; CARDOSO VALE, R. M.; BRITTO LOBÃO, J. S.; NEPOMUCENO, M. Q. Aplicação de Técnicas de Geoprocessamento para Mapeamento Geomorfológico do PÓLO de Guanambi: subsídios para o Estudo da Degradação Ambiental e Desertificação. **Revista Geonorte**, [S. l.], v. 3, n. 5, p. 173-186, 2012.

PAN BRASIL. **Programa de ação nacional de combate à desertificação e mitigação dos efeitos da seca**. Brasília, DF: Ministério do Meio Ambiente, Secretaria de Recursos Hídricos, 2004.

RAMÍREZ, D. L. Ramírez; CORTÉS, L. F. R. **Zonas prioritarias para la conservación de ecosistemas afectados por procesos de desertificación en la cuenca media del rio Chicamocha Colombia**. 2019. 107 f. TCC (Graduação) – Curso de Ingeniería Geográfica y Ambiental, Programa Ingeniería Geográfica y Ambiental, Universidad de Ciencias Aplicadas y Ambientales, Colombia, 2019.

RODRIGUES, C. B.; BERNARDO, J. C.; CANTUDO, L. N.; OLIVEIRA, M. R. R.; MESQUITA, D. F. S. Uso da terra nas áreas susceptíveis a desertificação no



Ceará. **Multiplicidade das Ciências Agrárias**, v. 3, n. 1, p. 86-101, 2022. DOI: 10.47242/978-65-87959-24-5-7.

SANTOS, J. M.; ARAÚJO, S. M. S.; SUERTEGARAY, D. M. A. Solo histórico da desertificação no Brasil. *In*: CARVALHO JÚNIOR, Osmar Abílio de; GOMES, Maria Carolina Villança; GUIMARÃES, Renato Fontes; GOMES, Roberto Arnaldo Trancoso. **Revisões de Literatura da Geomorfologia Brasileira**. Brasília: Caliandra, 2022. Cap. 36. p. 16-1029. Disponível em: <https://livros.unb.br/index.php/portal/catalog/view/376/593/2905>. Acesso em: 7 jun. 2023.

SANTOS, E. G. *et al.* Análise de parâmetros ambientais no Núcleo de Desertificação de Irauçuba-CE usando imagens de satélite. **Revista Brasileira de Geografia Física**, Pernambuco, v. 7, n. 5, p. 915-926, set. 2014.

SANTOS, F. A.; AQUINO, C. M. S. Panorama da desertificação no Nordeste do Brasil. **InterEspaço**, Grajaú, v. 2, n. 7, p. 144-161, dez. 2016.

SILVA, C. F. M. **A desertificação no semiárido baiano**: análise da evolução dos indicadores socioeconômicos do Polo de Jeremoabo. Periódicos UEFS – Universidade Estadual de Feira de Santana, n. 21 (2017): XXI Seminário de Iniciação Científica, p.1-4, nov. 2017.

SOARES, D. B. Degradação ambiental no semiárido pernambucano: contribuição ao estudo da desertificação. 2012. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Pernambuco, 2012.

SUPERINTENDÊNCIA DE DESENVOLVIMENTO DO NORDESTE. Sudene. **Delimitação do Semiárido**. Disponível em: <http://antigo.sudene.gov.br/delimitacao-do-semiarido>. Acesso em: 12 jun. 2023.

SZILAGYI, G. **Diagnóstico Ambiental do Processo de Desertificação no município de Lajes/RN**. 114 f. Dissertação. UFRN – Programa de Pós-Graduação e Pesquisa em Geografia, Natal, 2007.

TAVARES, V. C.; ARRUDA, Í. R. P.; SILVA, D. G. Desertificação, mudanças climáticas e secas no semiárido brasileiro: uma revisão bibliográfica. **Geosul**, Florianópolis, v. 34, n. 70, p. 385-405, abr. 2019. Disponível em: <https://periodicos.ufsc.br/index.php/geosul/article/view/2177-5230.2019v34n70p385/38526>. Acesso em: 6 jun. 2023.

UNITED NATIONS CONVENTION TO COMBAT DESERTIFICATION – UNCCD. **Desertificação no mundo**. 2021. Disponível em: <https://www.unccd.int/>. Acesso em: 10 set. 2021.

VIEIRA, R. M. S. P. S. **Susceptibilidade à degradação/desertificação no semiárido brasileiro**: tendências atuais e cenários decorrentes das mudanças climáticas e do uso da terra. Tese (Doutorado em Ciência do Sistema Terrestre) – Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais, São José dos Campos, 2015.



Sobre os organizadores

AGRIPINO SOUZA COELHO NETO – Doutor em Geografia pela Universidade Federal Fluminense (UFF). Mestre e Licenciado em Geografia pela Universidade Federal da Bahia (UFBA). Especialista em Administração (UFBA). Bacharel em Economia (Facceba/BA). Professor Titular da Universidade do Estado da Bahia (Uneb/*Campus* I). Professor do Mestrado Acadêmico em Estudos Territoriais (Uneb-BA). Coordenador do Programa de Pós-Graduação em Estudos Territoriais (Proet-Uneb). Coordenador do grupo de pesquisa Territórios (Uneb/*Campus* I) e Tecemos (Uneb – *Campus* XI). Coordenador da Rede de Pesquisadores ReCiTA (Cidades, Territórios e Meio Ambiente). Autor do livros *Gente ajudando gente* (Uefs Editora, 2011) e *Geograficidade das Ações Coletivas* (Consequência, 2021). Organizador dos livros: *Geo-grafia dos movimentos sociais* (Uefs Editora, 2010), *Identidade, território e resistência* (Consequência, 2014), *Ação coletiva e territorialidade: dinâmicas, práticas, significados e abordagens* (Eduneb, 2016), *Espacialidade e Movimentos Sociais* (Consequência, 2018), *Leituras Territoriais* (Editora CVR, 2020), *Miradas territoriais* (Consequência, 2022).

E-mail: agscneto@uneb.br

ANTONIO MUNIZ FILHO – Doutor em Arquitetura e Urbanismo (Cidades) – Ufal. Mestre em Geografia – UFBA. Graduado em Geografia – UFBA. Professor Adjunto da Universidade do Estado da Bahia, atuando no Curso de Bacharelado em Urbanismo e no Programa de Pós-Graduação em Estudos Territoriais – Proet. Vice-coordenador do Programa de Pós-Graduação em Estudos Territoriais – Proet. Coordenador adjunto do Grupo de Pesquisa TERRITÓRIOS (Território, Rede e Ação Política). Coordenador do Grupo de Estudos CST (Cidades, Sociabilidade e Transformações). Pesquisador Associado ao Núcleo de Estudos de Morfologia dos Espaços Públicos (MEP/Ufal). Coordenador da Rede de Pesquisadores ReCiTA (Cidades, Territórios e Meio Ambiente). Organizador do livro *Miradas Territoriais* (Consequência, 2022).

E-mail: amfilho@uneb.br

GUSTAVO BARRETO FRANCO – Licenciado em Geografia pela Universidade Estadual de Santa Cruz (Uesc). Mestre em Meio Ambiente e Desenvolvimento Territorial (Uesc). Doutor em Engenharia Civil pela Universidade Federal de Viçosa (UFV). Pós-Doutorado em Engenharia Agrícola e Ambiental pela Universidade Federal de Viçosa (UFV). Ex-Coordenador do Programa de Pós-Graduação em Estudos Territoriais (Proet) e do Colegiado de Urbanismo da Universidade do Estado da Bahia (Uneb). Líder do Grupo de Pesquisa Planejamento, Ordenamento e Gestão Territorial e Ambiental (Geplan). Organizador dos livros: *Leituras territoriais* (Editora CVR, 2020) e *Abordagens territoriais* (Editora CVR, 2020).

E-mail: gbfranco@uneb.br



Sobre os/as autores/as

ANA EMÍLIA DE QUADROS FERRAZ – Pós-doutora pela Universidade Federal de Sergipe (2019), Doutorado em Geografia pela Universidade Federal de Sergipe (2009), Mestrado em Ciências Sociais pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (1999), especialista em Geografia e Planejamento Ambiental pela Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais (1995) e graduação em Geografia Licenciatura Plena pela Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia (1991). Professora Pleno da Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia, vinculada ao Departamento de Geografia e ao PPGeo-Uesb. Coordenadora do Grupo de Pesquisa em Geografia GeoPesquisar – Uesb – CNPq.

ANA IVANIA ALVES FONSECA – Doutora em Geografia pela Universidade Estadual Paulista (Unesp/Rio Claro/SP). Mestrado pela Universidade Federal de Uberlândia (2003), especialização em Mídias na Educação (2012) Universidade Aberta do Brasil, especialização em Geografia Regional do Brasil pela Universidade Estadual de Montes Claros (2000), possui graduação em Geografia pela Universidade Estadual de Montes Claros (1995). Professora da Universidade Estadual de Montes Claros-MG (Unimontes). Tem experiência em Geografia,



atuando principalmente nas áreas de Região e Regionalização, Geografia Rural, História do Pensamento Geográfico, Geografia do Brasil, Geografia Cultural e Educação do Campo. Membro do Núcleo de Estudos Agrários do Instituto de Geociências e Ciências Exatas de Rio Claro/Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho (Unesp, 2009). Coordenadora do Núcleo de Pesquisa em Geografia Rural (NEPGeR) e pesquisadora de projeto do CNPq e Fapemig. Professora do Programa de Mestrado em Geografia PPGeo/ Unimontes.

ANDRÉ PIRES MACIEL – Licenciado em Geografia pela Universidade do Estado da Bahia (Uneb). Especialista em Educação e Meio Ambiente (Uneb). Mestre em Estudos Territoriais (Proet/Uneb). Professor de Geografia da Rede Pública Estadual da Bahia. Integrante do grupo de pesquisa Territórios (Território, Rede e Ação Política).

ANTÔNIO FELIPE RODRIGUES SANTOS – Técnico em Agropecuária pelo Centro Territorial de Educação Profissional da Bahia (Cetep); Graduando em Licenciatura em Geografia pela Universidade Federal do Vale do São Francisco (Univasf – *Campus* Senhor do Bonfim); integrante do Núcleo de Estudos das Paisagens Semiáridas Tropicais (NEPST – Univasf); bolsista do projeto CNPq “Mudanças climáticas, desertificação e suas implicações na redução da biodiversidade e de áreas produtivas: análise de cenários sustentáveis no semiárido baiano”.

CÁSSIO ALEXANDRE DA SILVA – Doutor em Geografia pela Universidade Federal de Uberlândia (UFU) (2014); possui graduação em Geografia Licenciatura Plena pela Universidade Estadual de Montes Claros (Unimontes, 1995); é especialista em Geografia Regional do Brasil e Minas Gerais (Unimontes, 1997) e em Turismo e Desenvolvimento Regional – Faculdades Integradas Pitágoras Claros-FIP/MOC (2003); mestre em Desenvolvimento Social pela Universidade Estadual de Montes Claros (Unimontes, 2007). É docente da Universidade Estadual de Montes Claros (Unimontes) no Departamento de Geociências. Tem experiência na área de Geografia, com ênfase em Desenvolvimento Regional, atuando principalmente nos seguintes temas: Geografia



Cultural, Território, Desenvolvimento Social, Desenvolvimento Sustentável, Relações entre o Urbano e o Rural, Turismo e Representações Geográficas e Cartográficas.

CLÁUDIO SMALLEY SOARES PEREIRA – Atualmente, professor adjunto dos cursos de licenciatura e bacharelado em Geografia e do Programa de Pós-Graduação em Geografia (PROP GEO) da Universidade Estadual do Ceará (Uece). Graduado em Geografia (2011) pela Universidade Regional do Cariri (Urca), Crato, Ceará. Possui Mestrado (2014) e Doutorado (2018) em Geografia pela Universidade Estadual Paulista (FCT/Unesp), *Campus* Presidente Prudente-SP. Na mesma instituição realizou pós-doutorado em Geografia (2018) com bolsa do Programa Nacional de Pós-doutorado (PNPD/Capes). Realizou estágio sanduíche durante o doutorado na Universitat de Lleida, Catalunha, Espanha (Capes/DGU) entre 2014 e 2015, e missão de estudos na Université Jean Moulin Lyon 3, Lyon, França, em 2015. Coordena atualmente o Projeto Universal “Atlas das dinâmicas sociais e ambientais em Petrolina-PE e Juazeiro-BA” (Processo: 409930/2021). Pesquisador associado do Projeto Temático “Fragmentação socioespacial e urbanização brasileira: escalas, vetores, ritmos e formas” (FragUrb), apoiado pela Fapesp (Processo: 18/07701-8). É vice-coordenador do Laboratório de Estudos Urbanos e da Cidade (Leurc), vinculado ao PropGeo/UECE. Desenvolve pesquisas na área de Geografia Urbana, Geografia do Comércio e do Consumo, sobretudo associado às dinâmicas comerciais urbanas, às estratégias econômicas e geográficas das empresas varejistas e à urbanização, além de práticas e uso dos espaços. Tem interesses em Epistemologia da Geografia, com ênfase em teoria do espaço e conceitos da ciência geográfica.

EDMILSON NATIVIDADE DE ARAÚJO – Licenciado e Bacharel em Geografia pela Universidade Católica do Salvador (UCSAL). Especialista em Gestão Ambiental e Desenvolvimento Sustentável (Uninter). Mestre em Estudos Territoriais da Universidade do Estado da Bahia (Uneb). Membro dos grupos de pesquisas: Planejamento,



Ordenamento e Gestão Territorial e Ambiental (Geplan) e Territórios (Território, Rede e Ação Política).

EDUARDO CHARLES BARBOSA AYRES – Graduado em Agronomia (2002), pela Universidade Federal de Lavras (Ufla); Mestre em Administração: Gestão Social, Ambiente e Desenvolvimento (2008), pela Ufla; Doutorando no Programa de Pós-Graduação em Produção Vegetal na UFMG. Trabalhou no Centro de Agricultura Alternativa Vicente Nica – CAV, Vale do Jequitinhonha-MG (2002-2006), na gestão e execução de programa regional de proteção e conservação de nascentes, difusão de sistemas agroflorestais e produção agroecológica. Foi coordenador da Comissão Regional de Segurança Alimentar e Nutricional do Alto e Médio Jequitinhonha-MG (2006) e membro do Comitê Regional de Avaliação de Projetos Socioeconômicos (2005). Desde 1999 é membro do Núcleo de Pesquisa e Apoio à Agricultura Familiar (Núcleo PPJ) – UFMG – Montes Claros-MG. Servidor público pelo Instituto de Desenvolvimento do Norte e Nordeste de Minas Gerais (Idene, 2012-2014), como Analista de Desenvolvimento Econômico e Social em programas governamentais de desenvolvimento rural. Atualmente é Professor de Ensino Básico, Técnico e Tecnológico do Instituto Federal do Norte de Minas Gerais (IFNMG).

EVELINE MARIA DE ATHAYDE ALMEIDA – Graduação em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal de Alagoas, Especialização em Design Estratégico, Mestrado em Dinâmicas do Espaço Habitado pela Universidade Federal de Alagoas e Doutorado em Arquitetura e Urbanismo pelo programa Cidades da Universidade Federal de Alagoas. Leciona disciplinas na área de Conforto Ambiental, Normas de Desempenho, Tecnologias e Projeto Arquitetônico. Coordena grupo de pesquisa em Conforto Térmico no Centro Universitário Cesmac.

GABRIELA MACEDO – Graduanda em Geografia Licenciatura na Universidade Estadual de Montes Claros (Unimontes). Membro do Núcleo de Estudos e Pesquisas em Geografia Rural (NEPGeR).



GIL CARLOS SILVEIRA PORTO – Licenciado, bacharel e mestre em Geografia pela UFBA (1999, 2000 e 2005). Possui Doutorado em Geografia pela UFMG (2014), com período-sanduíche na Universidade do Porto, Portugal. Atualmente é professor adjunto na Universidade Federal de Alfenas-MG (Unifal-MG), onde ministra aulas nos cursos de graduação e pós-graduação em Geografia. Realiza pesquisa nas áreas de Geografia Histórica, uso econômico do território e dinâmicas populacionais.

ÍTALO TEOFILO DA SILVA ROSARIO – Licenciado em Geografia pela Universidade Federal da Bahia (UFBA). Bacharel em Ciências Contábeis pela União Metropolitana de Educação e Cultura (Unime). Mestrando em Estudos Territoriais pela Universidade do Estado da Bahia (Proet/Uneb). Membro do Grupo de Pesquisa Territórios (Território, Rede e Ação Política). Membro da Rede de Pesquisadores ReCiTA (Cidades, Territórios e Meio Ambiente).

JOVENILDO CARDOSO RODRIGUES – Possui Graduação em Ciências Econômicas – pela Universidade da Amazônia (Unama). Graduação em Geografia – Licenciatura e Bacharelado – pela Universidade Federal do Pará (UFPA)/2008. É mestre em Planejamento do Desenvolvimento pelo Núcleo de Altos Estudos Amazônicos/NAEA, Doutor em Geografia pela Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho – Unesp/Campus Presidente Prudente. Professor Visitante da Cardiff University, Wales, Reino Unido. Professor Visitante da Universidade do Porto – UP/Portugal. Membro Integrante do Centro de Estudos de Geografia e Ordenamento do Território – CEGOT/ Universidade do Porto, Portugal. Líder do Laboratório de Estudos e Pesquisas Geográficas sobre Habitação e Moradia (Laham). Membro da Rede de Pesquisadores sobre Cidades, Territórios e Meio Ambiente (ReCiTA). Professor Adjunto III da Universidade Federal do Pará (UFPA). Atua ainda como professor PERMANENTE do Programa de Pós-Graduação em Ensino de Geografia em Rede Nacional (Mestrado Profissional em Ensino de Geografia em Rede Nacional – PROFGEO/ UFSM/UFPA) e do Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGEO)/ UFPA, orientando pesquisas de Mestrado e Doutorado e desenvolvendo



trabalhos relacionados às temáticas: Financeirização Urbana, Desenvolvimento Urbano, Vulnerabilidade Socioespacial, Desigualdade Socioespacial, Urbanização e Metropolização, Pequenas e Médias Cidades, Ordenamento Territorial Urbano, Planejamento e Gestão Urbana, Políticas Habitacionais, Produção da Moradia, Justiça Espacial e o Direito à Cidade.

KELLY BEATRIZ SILVA SANTOS – Graduada em Licenciatura em Geografia pela Universidade Federal do Vale do São Francisco (Univasf – *Campus* Senhor do Bonfim); Integrante do Núcleo de Estudos das Paisagens Semiáridas Tropicais (NEPST – Univasf); Bolsista de Iniciação Científica do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) no projeto “A cartografia do relevo e suas contribuições ao planejamento de áreas susceptíveis à desertificação: aplicações no Submédio Vale do São Francisco”.

MARCELA ALVES FONSECA – Mestranda em geografia no programa de pós-graduação em geografia pela Universidade Federal da Bahia (UFBA) em análise do espaço geográfico com ênfase em análise urbana e regional, graduada em geografia pela Universidade Estadual de Montes Claros-MG (Unimontes); membro voluntária do núcleo de estudos e pesquisa em geografia rural – NEPGer.

MARLON LIMA DA SILVA – Licenciado e Bacharel em Geografia pela Universidade Federal do Pará (2011). Mestre em Geografia pela Universidade Federal do Pará (2014). Doutorando pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Pará (2021-2025). Professor do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Pará, *Campus* Abaetetuba. Atua com os seguintes temas: Produção do Espaço; Urbanização Contemporânea; Modernização do Comércio; Habitação; Região Metropolitana.

NATÁLIA MORENA LAGE SILVA – Graduada em Geografia pela Universidade Federal da Bahia. Especialista em Ciências Humanas e Sociais Aplicadas pela Universidade Federal do Piauí e em Metodologias



da Educação à Distância pelo Centro Universitário Maurício de Nassau. Mestranda no Programa de Pós-Graduação em Estudos Territoriais, pelo Departamento de Ciências Exatas e da Terra (DCET), da Universidade do Estado da Bahia (Uneb, *Campus*, I/Salvador). Bolsista pela Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (Capes). Pesquisadora no Grupo de Pesquisa Território, Rede e Ação Política (Territórios/DCET/Uneb/*Campus* I).

OSCAR BARRETO NETO – Graduando em Geografia Licenciatura na Universidade Estadual de Montes Claros (Unimontes). Membro do Núcleo de Estudos e Pesquisas em Geografia Rural (NEPGeR). Bolsista da Universidade Estadual de Montes Claros (Unimontes). Realiza projeto de Iniciação científica (Bic-Campi)

SIRIUS OLIVEIRA SOUZA – Doutor em Geografia pela Universidade Estadual de Campinas (Unicamp, 2017). Pós-doutor em Geografia pela Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho (Unesp-Rio Claro, 2018). Professor adjunto e vice-coordenador do Colegiado de Geografia da Universidade Federal do Vale do São Francisco (Univasf). Coordenador da Residência Pedagógica em Geografia, pesquisador líder do Núcleo de Estudos das Paisagens Semiáridas Tropicais (NEPST) e docente permanente do Programa de Pós-Graduação em Estudos Territoriais do Departamento de Ciências Exatas e da Terra (DCET), *Campus* I da Universidade do Estado da Bahia (Uneb).

SÔNIA DE SOUZA MENDONÇA MENEZES – Professora associada III do Departamento de Geografia da Universidade Federal de Sergipe e do PPGeo-UFS. Doutorado, Mestrado e Licenciatura em Geografia pela Universidade Federal de Sergipe. Realizou o Estágio Pós-doutoral (2020) no Laboratório dos Estudos Territoriais (Laboter), na Universidade Federal de Goiás. Líder do Grupo de Estudos e Pesquisas sobre Alimentos e Manifestações Tradicionais – Grupam – UFS – CNPq. Integra a Rede de Estudos Agrários – REA (Unesp-Rio Claro/SP; Unifal – Alfenas/MG; Unimontes, Montes Claros-MG; UFS/SE). É membro da Rede Sergipana de Agroecologia – Resea.



Aspectos da rede geográfica e a produção
de um povoado: o Capinal, município de
Vitória da Conquista, Bahia

Ana Emília de Quadros Ferraz

Sônia de Souza Mendonça Menezes

Paridade geográfica: caracterização das
Regiões Geográficas Imediatas de Montes
Claros/MG e Juazeiro/BA

Ana Ivania Alves Fonseca

Marcela Alves Fonseca

Gabriela Amorim de Macedo

Oscar Barreto Neto

Cássio Alexandre da Silva

Eduardo Charles Barbosa Ayres

Escorregamentos em áreas de encostas
urbanas: condicionantes, ocorrências,
tipos, previsões, mapeamento e
gerenciamento de risco

Gustavo Barreto Franco

Urbanização, poluição sonora e suas
consequências para a saúde humana

Edmilson Natividade de Araujo

Gustavo Barreto Franco

Maceió complexa: transformações
morfológicas e climáticas ao longo do
tempo

Eveline Maria de Athayde Almeida

Áreas susceptíveis à desertificação no
semiárido baiano: perspectivas e desafios

Antônio Felipe Rodrigues Santos

Kelly Beatriz Silva Santos

Sirius Oliveira Souza

A obra reúne uma coletânea de textos de pesquisadores de três macrorregiões brasileiras (Norte, Nordeste e Sudeste) e de diversas universidades públicas da Bahia, de Minas Gerais, do Pará e do Ceará, inaugurando uma iniciativa de trabalho cooperativo que se materializa na forma *Rede de Pesquisadores sobre Cidades, Territórios e Meio Ambiente (ReCiTA)*, cujo trabalho objetiva fortalecer laços e parcerias entre grupos de pesquisa e pesquisadores com interesses acerca da questão urbana e da urbanização, da Rede Urbana, das cidades (pequenas, médias e/ou grandes), dos territórios (rurais e/ou urbanos) e dos efeitos territoriais da urbanização e modernização do território no meio ambiente urbano e rural.

