

**BEATRIZ MARIA SOARES PONTES
PAULO ROBERTO BAQUEIRO BRANDÃO
(ORGANIZADORES)**

AS CIDADES MÉDIAS DO NORDESTE BRASILEIRO

**NATAL-RN
2022**

APRESENTAÇÃO

O presente livro, por nós organizado, procurou elucidar as questões inerentes às Cidades Médias, estabelecidas em diferentes estados da grande Região Nordeste, bem como de uma região metropolitana, com particular destaque à Natal, líder desta aludida região.

No primeiro capítulo, intitulado *Um Estudo Sobre a Gestão Logística de Transporte Urbano (Ônibus) em uma Capital Brasileira: Natal-RN*, apesar de versar exclusivamente sobre Natal-RN, essa cidade é, todavia, integrante de uma região metropolitana, a qual detém no seu conjunto a cidade de Parnamirim, uma cidade média, em que a população também sofre diretamente com a crise no sistema de ônibus urbano de Natal-RN.

A autora, no seu trabalho, discute em caráter histórico toda a questão do transporte rodoviário urbano, destacando os grandes problemas que se configuram nessa mobilidade urbano-social através dos ônibus que circulam em Natal, que são de diferentes empresas particulares atuantes no ramo, ora em discussão. Como poderá ser visto, os questionamentos da gestão deste transporte urbano estão marcados por inúmeros problemas que vêm acarretando sérias dificuldades para o povo trabalhador que dela se utiliza. Além disso, os ônibus estão tecnicamente totalmente defasados, exigindo a compra de uma nova frota, que não é executada pelo simples fato de os empresários deste ramo informarem não ter capital suficiente para a renovação da frota de ônibus urbano. Por outro lado, a Prefeitura de Natal também carece de recursos para auxiliar os empresários na compra de uma nova frota. Portanto, o problema nos moldes configurados, apresenta-se, atualmente, sem alternativas de saída que melhorem a mobilidade social no âmbito do sistema de transportes urbanos.

O segundo capítulo tem como título *Apontamentos para uma Análise da Dinâmica Territorial Urbana de Barreiras (Bahia) na Longa Duração*. “Como toda cidade, Barreiras possui uma história que pode ser contada através da análise, pela via da longa duração, das permanências e transformações que se dão em seu território. Essas mudanças, bem como a inércia, ocorrem, por sua vez, graças à ação/inação de agentes os mais diversos, que vivenciam contextos espaciais

específicos, mas sob a influência, também, de eventos que ocorrem em âmbitos e/ou externos à urbe.

Tal tarefa é facilitada sempre que a análise é precedida da formulação de uma periodização, posto as condições geradoras das dinâmicas territoriais da área examinada estejam consonantes com a dos aspectos psicossociais e materiais próprios de um determinado espaço e tempo, ainda que, por vezes, sob a influência de outros espaços e outros tempos.

O que se propõe, neste escrito, é a apresentação de alguns apontamentos em defesa de uma periodização para os estudos da dinâmica urbana de Barreiras, baseada na relação entre os processos que engendraram, no espaço e no tempo, as diferentes configurações espaciais ali existentes, e as matrizes de transporte que, em cada momento da história, substantivam os feixes de fluxos que se estabelecem a partir dessa urbe e para ela afluem. Tais matrizes são consideradas, assim, como condição e produto dos processos anteriormente aventados e, ademais, como elementos representativos dos modos de pensar e agir dos agentes que atuaram/atua em cada contexto espaço-temporal destacado.

Assim, a formação da cidade de Barreiras e as dinâmicas territoriais que a sucedem, podem ser enquadradas em dois períodos que denotam a existência de uma 'cidade do rio' (182?-1972) e uma 'cidade das estradas' (1972 à atualidade). Isso não autoriza crer, no entanto, que este escrito convirja para uma aceitação de um determinismo tecnológico dos transportes (GOTTDIENER, em citação de VILLAÇA, 2001). Longe disso, o que se pretende é abordar a dinâmica territorial de Barreiras pela longa duração, admitindo, isso sim, o caráter processual, contraditório e combinado das transformações que, ao longo do tempo, (se) fazem (n)o território, em sua complexidade, considerando as vias de circulação como elemento que anima o espaço.

O primeiro período, que evoca uma 'cidade do rio', é impreciso quanto ao seu limiar – graças à carência de fontes que assegurem uma datação fidedigna da fundação de um sítio urbano. Não obstante, as fontes permitem afirmar, com certa segurança, ser a segunda década do século XIX o momento de implantação do sítio urbano. Na outra 'ponta' do período, é a implantação do 4º BEC (4º Batalhão de Engenharia de Construção do Exército Brasileiro), em 1972, que marca o seu

encerramento. Tal lapso temporal é caracterizado, principalmente, pela conformação de uma cidade que, metafórica e objetivamente, se debruçava sobre o Rio Grande, principal afluente da margem esquerda do Rio São Francisco, e via que garantia de forma quase absoluta a mobilidade de pessoas, bens e capital.

O período seguinte, definidor de uma ‘cidade das estradas’, tem vigência ainda nos dias atuais, como já foi sinalizado, e iniciou-se justamente com as atividades relativas à implantação, pelo 4º BEC, de importantes rodovias federais que ligam capitais estaduais à Brasília e cujos traçados contemplavam, então, as cercanias de Barreiras, repercutindo de forma decisiva na ampliação das áreas habitadas, na medida em que se tornaram, elas próprias, vetores de crescimento” (BAQUEIRO, 2021).

O terceiro capítulo envolve a seguinte temática: *A Cidade Média de Imperatriz (MA)*. No decorrer do anos 1970, quando o Estado Militar implementou, através dos Planos Nacionais de Desenvolvimento, o chamado Plano de Integração Nacional, houve da parte do mesmo a preocupação de definir programas e projetos que realizassem, na realidade, os propósitos consignados no ideário do Plano de Integração Nacional.

Àquela época, observou o Estado Militar, através de estudos circunstanciados elaborados pelo IBGE, que o território brasileiro estava, marcadamente, desarticulado. De um lado, não existiam articulações entre a Região Nordeste, Norte e Centro-Oeste e, tampouco, interdependência destas com o Sudeste e o Sul do país.

No intuito de modernizar a nação e construir um mercado interno mais atraente, o governo entendeu que tais objetivos só poderiam ser alcançados mediante a articulação do território. Para a realização de tais intuítos, o Estado ampliou a malha rodoviária nacional e dotou as Regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste de uma rede de telecomunicações em microondas e tropodifusão.

Além dessas providências relativas à infraestrutura do Estado, as autoridades governamentais estabeleceram objetivos geoestratégicos, visando a articulação do território nacional. Para a Região Nordeste, o projeto de desenvolvimento e articulação espacial estava calcado na dinâmica da atividade industrial a ser promovida na mesma. No que concerne ao Centro-Oeste e ao Norte do país, os

objetivos geoestratégicos realizar-se-iam através do alargamento da fronteira agrícola, tendo como referência a realização de tal empreendimento, através da grande empresa.

Assim sendo, torna-se muito claro que o intuito do Estado era não apenas articular, mas também ocupar a vasta hinterlândia brasileira, ainda pouco desenvolvida, sob a ótica socioeconômica. Entendeu, portanto, o governo, que a concretização do plano geoestratégico acima delineado só poderia realizar-se mediante a execução de vários programas e projetos que concretizassem os objetivos maiores do Estado, no que se referia à articulação do território.

Entre os diversos programas então propostos, destacou-se o Programa Nacional das Cidades Médias, o qual teria um relevante papel a desempenhar na construção de um território brasileiro melhor engendrado e articulado. O Programa em tela foi concebido no âmbito da Comissão Nacional de Regiões Metropolitanas e Política Urbana, então afeto ao Ministério do Planejamento e Coordenação Geral da Presidência da República. Para a sua elaboração foram ouvidos representantes abalizados de todas as regiões brasileiras, que se reuniram na sede da Comissão Nacional, em Brasília, para discutir o conceito de Cidade Média e os pressupostos teórico-metodológicos que constituíriam o suporte do Programa.

No que tange ao conceito de Cidade Média, os problemas começaram a emergir logo nas primeiras discussões, em virtude da extrema heterogeneidade da cidade média, dependendo da região brasileira considerada. Além disso, o debate não foi menos intenso quanto à metodologia a ser adotada, em face de várias razões: o Estado, àquela altura, através dos seus técnicos de maior projeção, incluindo os militares, havia concordado que o Plano de Integração Nacional e os programas e projetos a ele correlatos deveriam lastrear-se na interdependência de três teorias espaciais (a Teoria da Polarização de Perroux, a Teoria dos Lugares Centrais de Christaller e a Teoria da Propagação das Ondas de Inovações de Hagestrand). Todavia, os técnicos procedentes das diferentes regiões brasileiras para discutir, conforme foi dito anteriormente, a estrutura do programa das cidades médias, não concordaram com tais bases teóricas, alegando que as mesmas eram teorias concebidas a partir de realidades completamente diversas do quadro de referência nacional e, por conseguinte, deveriam ser vistas com cautela. Apesar das

discussões e debates em torno dessa questão terem sido acirrados e relevantes, as autoridades da Comissão Nacional não aquieceram na revisão do supracitado projeto teórico-metodológico.

Persistindo, ainda, os problemas de concentração, uma vez que as bases teóricas não puderam ser redimensionadas, foi chamado como acessor para as questões urbanas brasileiras da década em apreço o geógrafo francês Prof. Dr. Michel Rocheford. O professor Rocheford conceituou, então, a cidade média “como um centro urbano em condições de atuar como suporte às atividades econômicas de sua hinterlândia”. A partir desse conceito, foram definidas as estratégias do Programa para as diferentes regiões brasileiras.

Para o Sudeste, previa-se: a coordenação dos investimentos em infraestrutura e a regulamentação do uso do solo, nas regiões metropolitanas de São Paulo e Rio de Janeiro, de modo a conter a taxa de crescimento dessas metrópoles e induzir à descentralização das atividades produtivas, particularmente das indústrias, para centros periféricos de médio porte que apresentassem potencialidades locais; o planejamento da expansão e reforço da infraestrutura urbana das cidades beneficiárias da desconcentração funcional intrarregional, com atuação preferencial sobre os núcleos urbanos com mais de 50 mil habitantes e, por fim; a dinamização das funções urbanas de apoio às atividades agropecuárias e agroindustriais desempenhadas por cidades de médio e pequeno portes.

Na Região Sul, pretendia-se alcançar a dinamização e promoção das atividades de planejamento integrado, infraestrutura urbana e equipamento social, atuando, preferencialmente, nos centros urbanos com população superior a 50 mil habitantes.

Na Região Nordeste, a estratégia urbana se remeteu ao crescimento das atividades produtivas e à melhoria na infraestrutura funcional e no equipamento social das capitais dos estados e dos polos secundários regionais, bem como a dinamização dos núcleos urbanos regionais que exerceriam ou viriam a exercer funções de polarização do desenvolvimento regional, através de apoio às atividades produtivas e dos investimentos em infraestrutura urbana e equipamento social.

A esses núcleos caberia importante função na contenção do processo migratório e no apoio às atividades agropecuárias e agroindustriais. Nas Regiões

Norte e Centro-Oeste, a estratégia tentaria promover os núcleos urbanos de ocupação, estrategicamente selecionados, ao longo das grandes rodovias de integração nacional, bem como em função das potencialidades sub-regionais para o desenvolvimento agropecuário, agroindustrial e agromineral.

Apesar das estratégias terem sido delineadas, restava ainda a escolha das “cidades médias” beneficiárias do Programa. Nesse sentido, vieram à lume estudos que vinham sendo elaborados sobre o tamanho das cidades, e que situavam a cidade de médio porte como aquela que apresentasse uma população entre 50 mil e 300 mil habitantes, entre outras ponderações feitas sobre o tamanho de tais cidades, atentando-se ao critério demográfico. Outra preocupação surgiu, igualmente, quanto ao papel funcional das cidades em apreço, conforme as situações geográficas nas quais se encontrassem. No que tange a este último aspecto, o professor Rocheford, através de circunstanciados estudos elaborados a respeito das cidades médias brasileiras, classificou-as quanto a sua situação geográfica, perfil econômico e funções por elas exercidas.

A abordagem sugerida pelo professor Rocheford estava, estreitamente, vinculada aos suportes positivistas que, àquela altura, permeavam os estudos urbanos, nos quais a cidade era avaliada de acordo com a sua funcionalidade, isto é, funções por ela exercidas na esfera do setor primário, no âmbito da indústria e no que concernia às atividades de comércio e serviços.

Uma vez equacionada esta etapa, referente aos estudos de cidades de médio porte, a Comissão Nacional de Regiões Metropolitanas e Política Urbana, através dos seus técnicos, passaram a pensá-las no contexto da estratégia da integração do território nacional, no qual passariam a ter destaque quanto à sua posição e significado econômico na articulação do território.

Sem dúvida, como foi visto precedentemente, o papel exercido pelas cidades médias na implementação das estratégias territoriais variou, dependendo da região brasileira onde as mesmas se encontrassem. Assim sendo, no que concerne ao Nordeste brasileiro, que é nossa área de particular interesse, foram identificados os seguintes tipos de cidades médias: a) **Cidades Médias integradas na rede urbana:** elas correspondiam às regiões onde os impactos da metrópole e da complexidade da base econômica foram bastante fortes, a ponto de criar um sistema urbano de

vários escalões. Elas se localizavam, principalmente, nas regiões Sudeste e Sul do Brasil, às quais dever-se-ia, talvez, acrescentar algumas zonas litorâneas próximas à Salvador e Recife, em uma escala, evidentemente, bem menor; b) **Cidades Médias situadas às Margens das Redes Urbanas Hierarquizadas:** não se trata, evidentemente, de identificar centros urbanos perfeitamente autônomos, porque estes não existem no Brasil. Numerosos centros médios do país continuam, entretanto, fora do domínio geoeconômico das redes fortemente estruturadas. Os fluxos econômicos que os une às cidades médias importantes não constituem, efetivamente, a essência do seu papel na organização da economia e, dos espaços que as cercam. Essas cidades médias se distinguem, ao mesmo tempo, pelo tipo de base econômica as quais preenchem e pela extensão extremamente variável de suas zonas de influência; c) **Cidades Médias que Constituem Centros Terciários das Zonas de Agricultura Tradicional:** a função básica desses centros estava ligada à comercialização e ao escoamento das atividades agropastoris da região. Essa função era simbolizada (e, ainda hoje é assim), muitas vezes, pela feira. A cidade constituía, igualmente, o centro prestador de serviço de uma zona de influência agrícola, onde predominavam, no mais das vezes, baixos níveis de vida e atividades tradicionais de artesanato que vinham, geralmente, completar este quadro pouco dinâmico das funções urbanas; d) **Cidades Médias Essencialmente Administrativas:** embora não constituíssem a fundação exclusiva do centro urbano, a atividade administrativa representava a essência do papel da cidade na zona de influência, relegando a um segundo plano as demais atividades terciárias. Eram, frequentemente, capitais de Estados, cuja base econômica não conseguiu suscitar outras funções fundamentais, subsistindo, portanto, em virtude do terciário público e dos salários que este distribuía. Essas cidades se diferenciavam pela natureza e pela amplitude das funções anexas que pudessem emergir, muitas vezes, motivadas pelo próprio crescimento urbano, e que poderiam, por este ângulo, convertê-las ou em centros terciários de zonas de agricultura tradicional (como o caso de Maceió e Aracaju, por exemplo) ou em minimetrópoles, com funções administrativas predominantes, como era o caso, aliás, difícil, de Cuiabá; e) **Cidades Médias que Canalizavam Produtos Básicos Destinados à Exportação:** oriundas das necessidades de exportação agrícolas e minerais, essas cidades, necessariamente

portuárias, apareciam ao longo de todo o litoral brasileiro e constituíam o núcleo inicial de uma grande parte das grandes cidades contemporâneas. Certos centros urbanos, nas zonas que ficaram à margem da industrialização, permaneceram quase que, exclusivamente, ligados à essa função de canalização da produção. Macapá e, até em certa medida, Ilhéus, poderiam ilustrar esse tipo particular e pouco representado, de cidades médias.

A identificação dos tipos de cidades médias supracitados, além de outros aqui não consignados, referentes a outras áreas nacionais, subsidiaram, significativamente, naquele momento histórico, o encaminhamento da estratégia territorial, sobretudo, ao longo da fachada atlântica brasileira.

No que diz respeito a hinterlândia nacional, as providências tomadas pelo Estado, no sentido de incrementar e dinamizar a economia nos espaços interiores do país, resultaram na indução de novos centros urbanos que emergiram no curso das últimas décadas, assinalando-se entre eles várias cidades que, em face do crescimento acelerado, rapidamente atingiram o patamar do que se entende por Cidades Médias (II PND, 1975-1979).

Entretanto, é forçoso assinalar que, a partir da década de 1970, começaram a ocorrer substanciais mudanças no ritmo do modo de produção capitalista, verificando-se a passagem do sistema fordista para o regime de acumulação flexível. Ainda que essa transição não se consumasse, simultaneamente, em todo o território brasileiro, não é possível olvidar as transformações em curso.

Assim sendo, torna-se claro que o papel da rede urbana brasileira também passou por mudanças relevantes, acompanhando as transformações ocorrentes no processo produtivo. As cidades passaram a ter outras funções e novos papéis. Foram, então, identificados no âmbito dessas mudanças marcantes constatadas na esfera da economia.

A fim de que possamos compreender este elenco de mudanças, faz-se mister refletir mais detidamente sobre a transição do fordismo para o regime de acumulação flexível, e as consequências daí derivadas na rede urbana brasileira e, no caso presente, nos novos papéis das cidades de médio porte (PONTES, 2021).

O quarto capítulo versará sobre *Arapiraca: A Cidade Média Alagoana*. “Iniciamos este texto com o propósito de refletir os processos históricos e

geográficos que nos permitem afirmar que Arapiraca é uma cidade média em Alagoas, e com uma breve reflexão teórico-conceitual do que vem a ser uma cidade média, para, então, compreender e explicar o fortalecimento e a representatividade dessa cidade média alagoana.

A princípio, reconhecemos que as cidades médias são cidades que passaram por mudanças quantitativas e qualitativas de ordem socioespacial e econômica que as tornaram detentoras dessa condição. De forma objetiva, podemos compreender que as cidades médias são cidades que, na rede urbana, desempenham o papel de intermediação entre as pequenas e as grandes. Tais cidades polarizam uma região e exercem o papel de nó de comando da rede urbana, juntamente com as metrópoles e capitais estaduais, porém, com menor grau de intensidade.

Outro fator a ser considerado é a organização do espaço intraurbano, visto que uma das características importantes das cidades médias é o fato de serem espaços capazes de exercer as seguintes funções: o acolhimento de indústrias e a oferta de atividades comerciais mais complexas e de serviços especializados à população. Essas três funções podem ser ofertadas concomitantemente ou não.

Conforme afirma Sposito (2008, p. 22), ainda há muito o que se produzir sobre as cidades médias, mas, já podemos reconhecer 'seu papel na constituição e no dinamismo da rede urbana, principalmente, naquilo que concerne aos aspectos logísticos das comunicações e do fluxo de informações e de mercadorias'.

Com base em Sposito (2010, p. 52), atestamos que as cidades médias são aquelas que desempenham papéis de intermediações entre as cidades pequenas e as cidades grandes e metropolitanas no âmbito de uma mesma rede urbana. Portanto, observamos que para a compreensão do fenômeno do que vem a ser cidade média, é necessário analisar o papel que ela desempenha no contexto urbano em diferentes escalas geográficas.

Considerando as contribuições teórico-metodológicas de Deus (2004), Sposito (2010) e Corrêa (2007), para uma cidade alcançar o *status* de cidade média, ela precisa apresentar algumas características fundamentais, a saber: ter uma população acima da média regional; ser polarizadora de serviços especializados; ser participativa na produção e/ou no consumo de bens e serviços de escalas regional ou global, pois, o que as definem como cidade média são as funções que elas

exercem na dinâmica territorial, é o seu papel de nó da rede urbana a qual integra, é, ainda, o fato de ser uma cidade atrativa para a população da região que a busca, seja pelo seu comércio, seja pelos serviços especializados que nela são ofertados.

Pensar nas cidades médias é pensar, também, nas cidades pequenas e nas metrópoles, é reconhecer que a urbanização brasileira é impregnada de processos desiguais, marcada por competitividade, complementariedade, centralidade e descentralidades e que, neste contexto, as cidades médias são resultantes desses processos.

Contudo, primeiro devemos refletir sobre o que de fato nos permite pensar uma cidade como cidade média, considerando as diferentes realidades dos estados e das regiões onde elas se encontram. Neste sentido, de acordo com Corrêa (2007, p. 23), num estudo para a construção de um objeto particular, a cidade média, devemos considerar que sua particularidade reside no pressuposto de uma específica combinação entre tamanho demográfico, funções urbanas e organização de seu espaço intraurbano e, que, por meio desta combinação, pode-se conceitualizar a pequena, a média e a grande cidade, assim como a metrópole. Trata-se de uma combinação que deve ser contextualizada geograficamente para, enfim, conhecer-se o *status* de uma cidade.

Ao refletirmos esses processos no estado de Alagoas, é possível compreender que apenas Arapiraca exerce funções que nos permite classificá-la como cidade média. Nessa conjuntura, destacamos que Arapiraca situa-se na área central do estado de Alagoas, conforme a Figura 01, compondo a Região Geográfica Intermediária de Arapiraca.

Essa cidade tem uma localização geográfica privilegiada no centro do estado, sendo alcançada, principalmente, através das rodovias estaduais AL-110, AL-115 e AL-220, que interligam a cidade às rodovias federais BR-316 e BR-101, conectando-a aos estados da Bahia, Sergipe, Pernambuco e ao restante do Brasil. É a segunda cidade mais populosa do estado de Alagoas, concentrando 214.006 habitantes, conforme dados do IBGE (2010), tendo obtido um crescimento demográfico ao longo da última década, alcançando 231.747 habitantes, segundo estimativa do IBGE, em 2019” (SANTOS; SILVA, 2021).

O quinto capítulo versa sobre as *Metamorfoses do Circuito Inferior Residencial: Uma Análise da Dinâmica Comercial em Periferias Urbanas de Cidade Média Nordestina, Campina Grande (PB)*.

A produção do espaço urbano em Campina Grande, nos últimos anos, tem se redirecionado em padrões difusos. Em virtude do desaceleramento do crescimento populacional, a gestão do espaço urbano tem se orientado em uma corrente inversa à de outras cidades médias brasileiras. Este fato decorre das novas práticas de governança urbana adotadas pelos agentes políticos e econômicos da cidade, que coordenam o uso e a ocupação do solo em um sentido quase que unidirecional do perímetro urbano (MAIA, 2010).

Intensifica-se, portanto, a ocupação da Alça Sudoeste da cidade, com vistas a reaver o crescimento urbano exponencial, necessário ao aumento da extração de renda na cidade. Este modelo urbano tem asseverado as desigualdades socioespaciais, à medida que causa um espraiamento urbano crescente, condicionando a camada mais pobre da população para as bordas da cidade, longe do centro e das condições econômicas mínimas para reprodução da vida. Esses mesmos habitantes veem-se obrigados a utilizar determinadas estratégias e práticas espaciais com a finalidade de sobreviver economicamente. Assim, gerando o alargamento estrutural e espacial do circuito inferior, o qual encontra-se intrinsecamente relacionado à (re)produção do espaço nas áreas periféricas.

Esse fenômeno encontra-se em expansão devido as atuais políticas habitacionais do município, caracterizadas pela construção de conjuntos habitacionais em espaços cada vez mais periféricos, como é o caso dos conjuntos habitacionais Major Veneziano, Acácio Figueiredo e Raimundo Suassuna, situados no bairro Três Irmãs (PEREIRA; COSTA; DINIZ, 2021).

O sexto capítulo aborda a seguinte temática: *A Dinâmica Econômica e a Cidade de Mossoró*, dando particular ênfase à atividade salinera. A produção e a expansão do espaço urbano de Mossoró que, no período anterior, estavam relacionadas com as agroindústrias, agora são, intimamente, vinculadas aos processos de uso e de ocupação do solo urbano, decorrentes da lógica e da dinâmica do mercado imobiliário, financeiro e da aquisição de bens e de serviços locais. O pleno entendimento desse processo, no entanto, só pode ser alcançado se

levarmos em conta o destacado papel que o setor salineiro, o agrícola, especificamente, o agronegócio da fruticultura irrigada e o petrolífero têm desempenhado na economia municipal e, como decorrência, na configuração espacial da cidade.

Por estas razões, a (re)produção do espaço urbano de Mossoró não pode ser inteiramente apreendida apenas a partir da escala do lugar, como foi demonstrado na crise das agroindústrias, na qual os fatores externos foram determinantes para a falência dessas economias, pois, o desenvolvimento no espaço urbano envolve outros sujeitos, diferentes temporalidades e espacialidades expressas na produção coletiva e na apropriação desigual da cidade. Já que Mossoró, ao longo do tempo, experimentou sucessivas divisões do trabalho que deixaram suas marcas, viabilizando uma solidariedade entre o novo e as heranças, essas vinculadas no passado aos circuitos regionais de produção, já que as economias novas rompem esse quadro regional, pois estão conectadas com circuitos espaciais de produção que extrapolam a região e o país. Há que se considerar, também e simultaneamente, as determinações e as inter-relações advindas da integração do lugar com a região, com o país e com o mundo. Para tanto, Milton Santos (1996) nos ensina que o lugar não tem existência própria. Isoladamente, tomado à parte da totalidade, ele é simples abstração, pois, “[...] cada lugar é, ao mesmo tempo, objeto de uma razão global e de uma razão local, convivendo dialeticamente” (SANTOS, 1996, p. 273).

Portanto, trata-se de pensar a complexidade inerente à expansão da cidade de Mossoró, a partir da mediação de distintas escalas geográficas. Contudo, como alerta Castro (2001), “[...] não há escala mais ou menos válida, a realidade está contida em todas elas” (CASTRO, 2001, p. 132); mas, que se trata de pensar a escala como “operador de complexidade”, a fim de valorizar a visibilidade e a objetividade necessária ao entendimento do real, fazendo da escala não um objeto que fragmente o real, mas que permita, apenas, a sua apreensão. Nesse sentido, o vínculo mediador parece ser o protagonismo de Mossoró, como município salineiro, frutícola, petrolífero – uma especialização do lugar, no dizer de Milton Santos, que cria ou alimenta uma outra – a do trabalho. Relações que possibilitam e criam um processo da expansão urbana da cidade.

As organizações espaciais dessas atividades ultrapassam as fronteiras do município, articulando-as com os processos de distribuição, beneficiamento, fornecimento e comercialização com o restante do país e o exterior. Haja vista que as dimensões dessas atividades – salineira, frutícola e petrolífera – não se limitam a serem, apenas, setores da economia potiguar, mas compõem a pauta de exportação da nação. Portanto, ao mesmo tempo em que a economia municipal está intimamente imbricada com a dinâmica econômica do mercado nacional, está, também e principalmente, com as determinações engendradas pela economia mundial. Talvez seja esta forma de inserção no Mundo que a cidade historicamente vem reproduzindo que alimenta o imaginário político local, que passa a ideia de uma revelação, descoberta, identificação e compreensão, não de um município, mas, como disseram Cascudo (1975), Rosado (1974), Barbosa (1978) e Felipe (2001), “Um País” – o País de Mossoró.

Neste trabalho, portanto, o objetivo principal é relacionar a cidade com a sua dinâmica econômica, a sua razão local e suas conexões com a razão global, esta, geralmente, abstraída pela (re)estruturação produtiva determinada pela Divisão Internacional do Trabalho que, nesses tempos de circuitos globais, determinam também uma pseudodemocracia, através do consumo. Como se o direito de ser consumidor substituísse o direito de ser cidadão.

Há, ao longo deste trabalho, várias entrevistas com representantes de instituições ou categorias profissionais, trabalhadores ligados, direta ou indiretamente, ao objeto de estudo. São atores importantes que desempenham papéis decisivos em algum dos segmentos da cadeia produtiva das atividades em questão, além de outros meios de informações utilizados durante trabalhos de campo ao longo da pesquisa.

Dentre os segmentos que se destacam no Processo Produtivo, cujos reflexos vão ser percebidos na expansão urbana de Mossoró, ressalta-se a produção de sal marítimo, uma economia que participa das dinâmicas da fundação da cidade e que, mesmo com as suas crises sucessivas de mercado, de modernização, que trouxe como consequência alto número de desempregados nesse setor, ainda guarda uma sintonia muito forte com a cidade, quer seja pela presença das moageiras e

refinadoras de sal, quer seja pelo movimento de caminhões que escoam essa produção, como veremos a seguir (ROCHA, 2021).

Autores

Raquel Nicolau da Silva

Paulo Roberto Baqueiro

Beatriz Maria Soares Pontes

Poliane Camila Lima dos Santos

Paulo Rogério de Freitas Silva

Davidson Matheus Félix Pereira

Gustavo dos Santos Costa

Lincoln da Silva Diniz

Aristotelina Pereira Barreto Rocha

Natal-RN, Março de 2022.

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO.....	2
CAPÍTULO I – UM ESTUDO SOBRE A GESTÃO LOGÍSTICA DE TRANSPORTE URBANO (ÔNIBUS) EM UMA CAPITAL BRASILEIRA: NATAL-RN - Raquel Nicolau da Silva.....	18
CAPÍTULO II – APONTAMENTOS PARA UMA ANÁLISE DA DINÂMICA TERRITORIAL URBANA DE BARREIRAS (BAHIA) NA LONGA DURAÇÃO – Paulo Roberto Baqueiro Brandão.....	44
CAPÍTULO III – A CIDADE MÉDIA DE IMPERATRIZ (MA) – Beatriz Maria Soares Pontes.....	62
CAPÍTULO IV – ARAPIRACA: A CIDADE MÉDIA ALAGOANA – Poliane Camila Lima dos Santos e Paulo Rogério de Freitas Silva.....	95
CAPÍTULO V – METAMORFOSES DO CIRCUITO INFERIOR RESIDENCIAL: UMA ANÁLISE DA DINÂMICA COMERCIAL EM PERIFERIAS URBANAS DE CIDADE MÉDIA NORDESTINA – Davidson Matheus Félix Pereira, Gustavo dos Santos Costa e Lincoln da Silva Diniz	116
CAPÍTULO VI – A DINÂMICA ECONÔMICA E A CIDADE DE MOSSORÓ – Aristotelina Pereira Barreto Rocha	138

CAPÍTULO I

CAPÍTULO I - UM ESTUDO SOBRE A GESTÃO LOGÍSTICA DE TRANSPORTE URBANO (ÔNIBUS) EM UMA CAPITAL BRASILEIRA: NATAL-RN

Raquel Nicolau da Silva

Introdução

As civilizações têm como parte de sua conjuntura básica para o desenvolvimento das suas forças produtivas sociais, a condição de se locomoverem. E as cidades possuem elementos ativos à sua extensão, tais como crescimento, distribuição espacial das atividades e funções. Assim, os comércios, os portos, as indústrias, os aeroportos, os hospitais, as escolas, as residências, os locais de lazer, entre outros, estão contidos no plano dos deslocamentos humanos e na produção de bens e serviços, fazendo compor a interação entre mobilidade e transporte.

Diante disso, faz-se importante lembrar que as primeiras operações logísticas de transporte surgiram a partir dos deslocamentos de homens e mulheres nômades que buscavam áreas nas quais pudessem salvaguardar sua subsistência com a prática da caça, da colheita, da armazenagem (com a conservação dos animais abatidos e dos frutos colhidos), exigindo dos mesmos diligência, resistência física e, ainda que de maneira primitiva, capacidade estratégica e logística.

Em se tratando do período mais recente, no qual a cada momento, em função das inovações tecnológicas, tudo se altera celeremente e que, em função dessa celeridade, as sociedades precisam adaptar-se ao ritmo imposto por tais avanços, a logística urbana dos transportes, através do seu planejamento, da sua implementação, do seu acompanhamento e do seu controle, possui fundamental papel para otimizar uma dinâmica atualizada e sustentável para o desenvolvimento econômico e social das cidades, procurando resultar em melhorias nos serviços que devem ser oferecidos à população, visando minimizar os impactos socioeconômicos e socioambientais dos lugares.

Baseado nessas considerações, este trabalho possui como objeto de pesquisa um estudo concernente à gestão logística do transporte público de

passageiros (ônibus) em Natal-RN, fator que reflete no sistema de mobilidade urbana da capital potiguar, uma vez que os usuários sofrem há anos com a ineficiência dos serviços ligados à mobilidade de pessoas que dependem do serviço do transporte público urbano, sendo prejudicados com a precária situação da frota (envelhecida e sem manutenção), com a cobrança alta da tarifa, com a superlotação, com a falta de acessibilidade (autonomia a todos os usuários), com a falta de infraestrutura dos pontos de ônibus, com a insegurança (os assaltos), com o insuficiente alcance da rede de cobertura das linhas e com a agravante retirada do número de veículos em circulação, situação que permaneceu, inclusive, durante todo o período da pandemia do Covid-19, o que pode ter contribuído para potencializar a contaminação da população de usuários que utilizaram o transporte público.

Face às questões acima elencadas, sobre a ineficiência do serviço de transportes público na capital potiguar e com base nas pesquisas voltadas para o desenvolvimento teórico e procedimentos quanto à pesquisa bibliográfica e documental, o estudo pretende realizar uma abordagem reflexiva quanto aos entraves da gestão administrativa/operacional dos transportes urbanos de passageiros (ônibus) em Natal-RN, com vistas a contribuir positivamente para a temática abordada.

Assim sendo, para melhor refletir sobre a condição da crise crônica pela qual passa a rede de transportes urbanos em Natal, serão abordados a seguir um breve recorte histórico da mobilidade humana e das ações que colaboraram para a modernização da capital do RN, sendo explicitado na sequência como se constituíram os eixos viários da Cidade, a partir dos anos 1930.

Dando seguimento, será tratada a temática sobre o Sistema de Transporte Urbano em Natal-RN e os aspectos que estão diretamente relacionados com a gestão logística dos transportes coletivos (ônibus) da Cidade nos dias atuais, resultando na conseqüente abordagem sobre a crise na rede de transporte urbano (ônibus). Na continuidade, será apresentada, sob a ótica da atual gestão da Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana (STTU), a proposta de reformulação do serviço de transportes, da qual, a partir dela, apresentaremos as considerações finais, objetivando não cessar os estudos, pois a questão em tela merece

acompanhamento tanto dos entraves como das prováveis soluções relativas à problemática da gestão do transporte urbano (ônibus) enfrentada pela população da capital do estado do Rio Grande do Norte.

A Mobilidade Humana e o Surgimento dos Bondes em Natal-RN

Para uma melhor compreensão da temática em tela, pretendemos nesta parte do trabalho abordar brevemente o processo histórico da mobilidade humana e as ações que colaboraram para a modernização da cidade de Natal.

A circulação de pessoas e o transporte de mercadorias, subindo ou descendo as ladeiras de Natal-RN, no início do século XX, ainda eram realizados em sua maioria a pé, a cavalo, de carona, em cima de carros de boi ou carruagem, sendo, porém, esta última, utilizada apenas pelas famílias de maior poder aquisitivo.

Diante da necessidade de avançar nesse aspecto, uma nova dinâmica foi instalada para o transporte na capital potiguar com a implantação do sistema de bondes. A concepção e planejamento desse sistema inseria-se no contexto de modernização planejado durante a gestão do governador Alberto Maranhão, responsável pela concretização de diversos melhoramentos estéticos e urbanos na capital potiguar.

Primeiramente, surgiram os pequenos bondes sobre trilhos puxados a burros, com lotação de 24 passageiros, da Companhia Ferro Carril do Natal (1908), consolidando a materialização do primeiro sistema de transporte coletivo da cidade. A linha inaugural percorria um trajeto entre os bairros da Ribeira e da Cidade Alta, bairros mais centrais no contexto da cidade até então, perfazendo um trecho que se iniciava na Rua Dr. Barata - na Ribeira -, seguindo até a Rua Padre João Maria - na Cidade Alta (MEDEIROS; FERREIRA; DANTAS, 2012).

A cidade de Natal, durante os anos iniciais do século XX, passou por vários processos quanto à sua modernização urbana, situação semelhante à de outras capitais brasileiras que já se articulavam, nesse âmbito, desde a segunda metade do século XIX. Recife e Fortaleza foram os potenciais modelos quanto à difusão dos bondes em Natal, tanto que a implantação do sistema de linhas de bondes junto à

realidade urbana natalense foi baseada nas duas capitais nordestinas, conforme solicitação da elite local (COSTA, 1998).

No ano de 1911, o serviço de bondes da capital entrou em uma nova fase com a eletrificação das linhas. Os bondes elétricos começaram a circular pelos trilhos instalados no calçamento mal projetado da Avenida Junqueira Ayres (antiga Rua do Aterro, atual Avenida Câmara Cascudo) e da Avenida Duque de Caxias - vias de ligação entre a Ribeira e a Cidade Alta -, que já sinalizavam à época as dificuldades para a locomoção de veículos e pedestres, conforme expressa Cascudo (1947, p.148):

Pela Av. Junqueira Ayres passavam muitos daqueles que tinham seus afazeres entre os bairros da Ribeira e da Cidade Alta. O seu calçamento defeituoso, além de um entrave à circulação na pequena capital, era a lembrança de um passado que não se queria para Natal; o passado expresso nos antigos topônimos – antiga Ladeira, Subida da Ladeira ou Rua da Cruz – que designavam o único e difícil acesso, a ‘ladeira íngreme, escorregando como sabão depois das chuvas’.

A história da evolução dos meios de transportes da cidade de Natal está associada ao desenvolvimento do bairro do Alecrim, condição atestada, pois logo que foi oficializado em 1911, o recém-criado bairro do Alecrim vivenciou diversas intervenções urbanas com a instalação de equipamentos públicos (luz elétrica, linhas telefônicas, montagem de trilhos e a ligação elétrica dos bondes) e com a instalação de equipamentos militares (a Base Almirante Ary Parreiras e a Vila Naval), fazendo o bairro consolidar-se como unidade administrativa, em consequência de uma grande rede de serviços a serem implantadas nessa região (CARNEIRO, 2021).

A matéria do Jornal “A República” evidencia a relação entre a instalação da linha de bondes e o crescimento do bairro do Alecrim (ALVEAL, et al., 2011):

O Alecrim é o bairro do futuro. Disto, acabamos por se convencer ontem, quantos estiveram presentes à inauguração do ramal elétrico que fica magnificamente a servir. Uma linhazinha de Tramways rápidos, cômodos e baratos, estavam a calhar: os senhores verão como aquilo vai prosperar ainda mais, aumentando extraordinariamente o número de habitações nas vizinhanças do Cemitério Venerável (Jornal A República, 1911).

Os “elétricos” ou “Tramways”, como eram chamados, aceleraram o ritmo da cidade nas décadas iniciais do século XX. A mudança na velocidade dos bondes, proporcionada com a troca dos veículos puxados por tração animal, pelos que funcionavam por meio de tração elétrica é lembrado, ainda assim, pela mudança no tempo de deslocamento das pessoas, o que fez acelerar a rotina e a vida dos natalenses, em se tratando do tempo gasto nos deslocamentos, componente essencial do modo de vida urbano e das atividades da cidade moderna.

Nesse sentido, observamos que a logística de transportes passou a contribuir para a mobilidade da população natalense da época, modificando significativamente a dinâmica urbana, minimizando as distâncias, promovendo a circulação de pessoas, bens, mercadorias e serviços, bem como a integração dos que residiam em áreas distantes do centro da cidade.

Com a criação de outros ramais das linhas de bondes, a infraestrutura da capital potiguar começava a revelar alguns avanços, como também, privilégios da classe mais rica da cidade. Um dos trajetos beneficiados foi o que correspondia ao deslocamento ao bairro Cidade Nova (atuais bairros de Petrópolis e Tirol). O percurso se estendia à Avenida Hermes da Fonseca, área do sítio “Solidão”, onde se localizava a residência do ex-governador Pedro Velho Albuquerque Maranhão.

É interessante notar que, apesar de a Cidade Nova ser um bairro novo, projetado para a moradia e sociabilidade da elite natalense e, nessa época, ainda não ter sido efetivamente ocupado e/ou habitado, apresentando uma estrutura urbana que não se articulava com a parte antiga da cidade, no entanto, já contava com duas linhas de bondes, contrapondo-se a situação de outras áreas densamente ocupadas, consideradas suburbanas, como o bairro do Alecrim, que só foi contemplado com o trajeto dos bondes em 1911, contendo uma única linha, consolidando, assim, o processo de crescimento da cidade que tinha na segregação socioespacial um elemento estrutural (MEDEIROS; FERREIRA; DANTAS, 2012).

No final da segunda década do século XX, a capital potiguar começou a distanciar-se do aspecto de Vila Colonial e, a cidade que aspirava progresso, começava a desvincular o bonde elétrico do imaginário moderno, pois os problemas começaram a atormentar a cidade em crescimento. Na realidade, o processo de

expansão urbana em Natal, como em qualquer cidade em desenvolvimento, apresentou crescentes dificuldades, tanto financeiras, quanto de infraestrutura e de gestão administrativa, resultando em constantes interrupções (DANTAS; MOREIRA; MAIA, 2012).

O aumento da demanda de usuários, os acidentes, o envelhecimento dos vagões e a falta de manutenção, fizeram com que os bondes elétricos causassem muitos transtornos aos que dependiam do serviço. Muitos de seus usuários se agarravam em qualquer parte do vagaroso bonde lotado para chegar aos seus destinos finais (ANDRADE, 2009).

A imagem dos bondes passava a associar-se à figura do equipamento defeituoso ou ultrapassado, ficando registrada nas crônicas de Danilo¹, que descreve os serviços dos bondes:

Estou entre os muitos que padecem as consequências de um serviço de transporte que não mais se justifica. Ando também pendurado nos estribos dos bondes, pago as passagens caríssimas por pequenos percursos, espero com ou sem paciência os bondes do Tyrol e Petrópolis, aguento a falta de prática dos cobradores, evito, como os demais passageiros, que as senhoras e crianças caiam dos bondes, arrisco, afinal a minha vida nos postes dos meios de rua ou nos bondes sem freios. (...) O argumento principal que se apresenta contra a melhoria do nosso serviço urbano de transporte é o de que o movimento de passageiros não compensa. Não temos mais do que uma dúzia de bondes velhos, sem freios, desconcertados, alguns imprestáveis (DANILO, 1937: 12).

De acordo com Medeiros, Ferreira e Dantas (2012), outro fator a ser mencionado diz respeito ao valor da tarifa das passagens dos bondes que, segundo os órgãos de imprensa locais, pesavam significativamente no orçamento das famílias. No caso do ramal à Lagoa Seca, por exemplo, cuja população residente à época era formada majoritariamente por extratos mais pobres da sociedade natalense, publicou-se a seguinte reivindicação:

Um ponto, entretanto, cabe despertar a reflexão do engenheiro Paulo Coriolano: é o preço das passagens para a linha de Lagoa Seca. [...] Constituída, toda ela, de gente pobre, de gente operária, que não

¹ Danilo: pseudônimo utilizado por Aderbal França para assinar crônicas na imprensa de Natal (CARDOSO, 2000).

possuem, diariamente, vestimenta nem calçado capaz de se lembrar com os passageiros de gravata, essa gente, que vai ser, na verdade, a mais beneficiada pelo bonde do novo traçado, não pode, absolutamente, dispor de 600 réis dali à Ribeira, ou seja, 1\$200 diários, num total de 32\$000 mensais. [...] E com a mesma confiança que traçamos, domingo, um 'suelto' sobre o mesmo assumpto, esperamos a inauguração dos carros-reboque de segunda classe e onde as passagens sejam cobradas, tendo em vista a situação financeira daquela população (O NOVO..., 1926, p. 01).

Apesar da importância que assumiram no contexto urbano de Natal no início do século XX, os bondes, continuamente, apresentavam condições precárias de funcionamento e, ainda que fossem movidos à tração elétrica, tornaram-se bastante lentos, não atendendo mais a demanda de passageiros que precisavam se deslocar cotidianamente, ou seja, não atendiam mais as exigências do ritmo da cidade e do seu crescimento.

A alternância na gestão dos serviços de bondes, além de corroborar para ratificar os problemas da rede de transportes na cidade, também serviu para explicitar a fragilidade do sistema.

A partir de 1910, houve várias reformulações, devido à precariedade dos serviços prestados. Em 1912, a empresa de bondes foi vendida para “um grupo de capitalistas” paulistas, os quais não conseguiram dirimir os problemas técnicos significativos que surgiram. Em 1916, houve outra mudança na concessão dos serviços, passando a gestão dos elétricos para outra empresa concessionária que preferiu manter o nome da empresa (Tração, Força e Luz). Ao assumir os serviços em Natal, a Companhia Tração, Força e Luz, assim como as concessionárias anteriores, não conseguiram manter a regularidade dos serviços, chegando a realizar a retirada de alguns bondes, atuando com negligência, no que concernia à manutenção das linhas e à conservação do equipamento rodante. Em 1921, o governo rompeu o contrato, liquidando o acordo com a empresa Tração, Força e Luz, marcando a suspensão dos serviços. Os serviços de bondes só voltaram a atuar em 1923. No mesmo ano, foi formada a Repartição de Serviços Urbanos de Natal, diretamente subordinada ao Tesouro do Estado, tornando-se responsável por reorganizar os serviços urbanos, administrando não só a rede de transporte por bondes, como também outros setores importantes relacionados à infraestrutura da cidade, tais como o fornecimento de luz elétrica, água e esgoto. Em 1929, ocorreu

mais uma mudança na concessão dos serviços de bondes em Natal. A Companhia Força e Luz do Nordeste do Brasil (CFLNB), pertencente à multinacional American & Foreign Power Company (AMFORP), deu origem a um novo ciclo no transporte viário da capital potiguar, passando a gerir o sistema de transporte elétrico sobre trilhos da cidade e a distribuição de energia elétrica (MEDEIROS, FERREIRA E DANTAS, 2012).

Assim sendo, diante da precarização dos bondes, da falta de investimentos para a manutenção dos serviços, do alto custo da passagem, das alternâncias na gestão dos serviços, da falta de interesse das empresas na concessão e mediante a iminente necessidade de modernização da capital potiguar, foi fundamental que se estabelecessem modificações no plano urbanístico da cidade, voltados para atender a população da época.

No entanto, algum avanço só ocorreu após a segunda metade da década de 1930, quando o Sistema de Transporte Público de Passageiros de Natal começou a ser planejado, introduzindo outro recurso de deslocamento urbano, surgindo na cidade os veículos automotores, deslocando o fluxo dos investimentos infraestruturais em favor do modal rodoviário (acompanhando o restante do país), alterando a maneira de se pensar o planejamento da cidade e a logística do tráfego urbano.

Os Eixos Viários de Natal-RN, a Partir da Terceira Década do Século XX

A expansão viária de Natal foi delineando-se a partir da terceira década do século XX em diferentes etapas, podendo ser verificada através das alterações na malha rodoviária da cidade, em que os planejadores urbanos locais efetivaram várias interferências, definindo o traçado do sistema viário urbano.

O afunilamento formado entre o Rio Potengi e o Oceano Atlântico, área que corresponde aos atuais bairros das Rocas e da Ribeira, guiou a expansão e o desenvolver do sistema viário da cidade que, devido ao seu crescimento radial, ampliou-se em direção aos bairros da Ribeira, Cidade Alta e Alecrim (PMN, 2016).

Natal seguia, nas décadas de 1930 e 1940, buscando modernizar-se e, com isso, faz-se importante destacar as ações que foram realizadas a partir do

funcionamento do Porto, da Base Aérea de Natal e do Centro de Lançamento de Foguetes da Barreira do Inferno, que influenciaram diretamente no remanejamento dos fluxos logísticos e dos investimentos infraestruturais (FREITAS, 2011), alterando a maneira de pensar e planejar a cidade, privilegiando o sistema rodoviário.

Localizado no Bairro da Ribeira, o Porto de Natal teve oficialmente a finalização das suas obras em 1932, fazendo o administrador municipal pensar em toda a rede de novos espaços a serem criados ao redor da área portuária, sendo necessário reformular as avenidas, as ruas íngremes e o cais, alterando o cenário composto por trapiches de madeira (MULLER, 1905), fazendo surgir a nova espacialidade portuária, como também a esperança pelo tão esperado progresso do espaço urbano do município.

O trânsito nas proximidades do porto era dividido entre o tráfego de carroças, caminhões de transportes e os vagões dos ramais de ligação das linhas do parque ferroviário, tendo como objetivo a integração entre o porto e a ferrovia “sem rupturas e, de maneira a facilitar a fluidez e a continuidade da rede de transportes” (RODRIGUES, 2006, p. 118). No entanto, nas proximidades do perímetro portuário, além de armazéns, surgiram também algumas pequenas e precárias habitações de moradores que tinham a pesca como meio de subsistência, dando origem a Comunidade do Maruim que, segundo os administradores locais, constituíram obstáculos ao crescimento da área portuária (ARAÚJO, 2003).

A Base Aérea teve suas obras iniciadas em 1940, na comunidade de Parnamirim-RN. A partir da sua ativação, em 1942, uma estrada asfaltada no sentido sul foi construída, correspondendo atualmente, a Av. Hermes da Fonseca, a Av. Senador Salgado Filho e a BR-101 (antiga Parnamirim Road), tendo duas principais funções: 1) permitir o fluxo migratório e a ocupação de áreas no entorno dessa rodovia (IPEA, 2002) e 2) realizar a conexão do eixo viário entre o centro da cidade (que dava acesso a Base de Hidroaviões, ao 16º RI - Regimento de Infantaria e ao 17º Grupo de Artilharia de Campanha) e a Base Aérea, em Parnamirim (NASCIMENTO, 2013).

Com a Segunda Guerra Mundial, a cidade passou a registrar transformações significativas em sua infraestrutura rodoviária, referente ao plano de avenidas que, segundo Lima (2003), tinha a função, apenas, de ligar as bases militares existentes

na cidade em decorrência da guerra, funcionando para o transporte de material bélico, autoridades e tropas militares. E, conforme expressa Dantas (1998, p. 63):

Natal adentrava a década de 40 com possibilidades de crescimento e desenvolvimento qualitativo, por causa dos progressos da aviação. Mais uma vez a posição geográfica da capital potiguar tornava-se elemento fundamental para determinar e propulsionar o seu avanço.

No caminho de ligação entre o centro da capital potiguar (Av. Hermes da Fonseca, a Av. Senador Salgado Filho e a BR-101) e a Base Aérea, em Parnamirim, surgiram vários loteamentos e conjuntos habitacionais que, depois, tornaram-se bairros. Alguns conjuntos habitacionais foram construídos sobre um areal, mantendo os altos e baixos das dunas, fazendo-se necessário registrar a adversidade que os moradores enfrentavam com a falta de circulação de ônibus na área, sendo obrigados a atravessar todo o areal, para poder ter acesso ao transporte coletivo.

Em 1960, a área que contemplava o atual bairro de “Lagoa Nova”, chegou a ser considerada como “terra distante” ou como “longe de tudo”. E, de acordo com Souza (2008, p. 601):

[...] onde anteriormente predominava a existência de granjas, sítios e casas de campo, foram construídos conjuntos habitacionais, o Estádio de futebol Castelo Branco, o Centro Administrativo do Estado, o Campus Universitário da UFRN, a CEASA, palácios e numerosas residências de elevado padrão.

Nesse contexto, e atentando para o desenvolvimento do plano de avenidas, proposto pela gestão municipal de Natal à época, destacaram-se a Avenida Bernardo Vieira (antes denominada de Avenida 15 e, atualmente, chamada de Nevaldo Rocha - via alternativa de conexão à Avenida Hermes da Fonseca), a Avenida Alexandrino de Alencar (que tinha por função conectar o 16º Regimento de Infantaria à Base Naval) e a Avenida Engenheiro Roberto Freire que, durante a década de 1960, fez expandir nos limites sul da Cidade, mais um eixo viário sob a gestão e controle militar, a partir da instalação das atividades do Centro de Lançamento de Foguetes da Barreira do Inferno, onde também havia um constante fluxo de carros particulares em direção à praia de Ponta Negra, antigo local de veraneio dos moradores de Natal (ATAÍDE; ZAAR; PEREIRA, 2014).

Ao movimento viário da região norte de Natal, seguindo pela Avenida Felizardo Moura, foi realizada em 1970, a conclusão da duplicação da ponte sobre o rio Potengi, a ponte Presidente Costa e Silva, mais conhecida como Ponte de Igapó. Tal obra sinalizou a expansão urbana do município e a ligação da zona norte com as demais regiões da capital potiguar (SEMURB, 2007). Ao desembarque da Ponte de Igapó desenvolveu-se o eixo viário da Zona Norte, com duas importantes vias de circulação: a Avenida Bacharel Tomaz Landim e a Avenida Dr. João Medeiros Filho, sendo esta última conhecida desde 1952, quando começou a ser aberta, como a “Estrada da Redinha”.

Ainda seguindo para o lado norte da cidade, onde o Rio Potengi divide ou une a cidade, dependendo da perspectiva, os conjuntos habitacionais fizeram a cidade crescer.

Nas décadas de 1970 e 1980, houve o registro de deslocamentos de veículos rodoviários ou privados, em maior número, para a região Norte de Natal-RN, devido à política habitacional estabelecida na capital potiguar, que planejou a construção de conjuntos habitacionais destinados à população de baixa renda em áreas mais distantes, gerando grandes vazios urbanos e longos deslocamentos (NATAL, 2004) que, somados a uma infraestrutura viária precária, com o passar do tempo, acarretaram muitos problemas à mobilidade urbana.

Em função disso, e na tentativa de contribuir para agilizar a conexão do fluxo do trânsito na cidade, foi finalizada em 2007 a construção da Ponte Newton Navarro (a Ponte de Todos), conhecida popularmente como a “Ponte Nova”. A ponte estaiada sobre o Rio Potengi fez integrar, por via rodoviária, os bairros da Zona Norte e as demais regiões da capital, inclusive, sendo opção de acesso ao Aeroporto Internacional Governador Aluízio Alves, como também, ao litoral norte do Estado.

No entanto, é inegável que ocorreram melhoramentos na região norte da cidade, em relação à mobilidade urbana, porém, não se registrou grande êxito, pois o estreitamento de algumas vias agregadas à uma infraestrutura deficiente em determinados pontos do trajeto, acabaram não contribuindo para o fluir do trânsito, gerando ainda, grandes engarrafamentos em horários de pico.

Ainda em 2007, na região sul de Natal, outro trecho viário teve a sua construção iniciada. O trajeto localiza-se em uma área de mata nativa, compreendida entre o conjunto Cidade Satélite e o Bairro Emaús, tendo por objetivo fazer a interligação dos trechos urbanos de Natal, passando pelo Distrito Industrial de Parnamirim, chegando à BR-101, sendo pensado para melhorar a fluidez do trânsito da Cidade. O trecho da Avenida foi nomeada de Prefeito Omar O'Grady, sendo mais conhecido como "prolongamento da Avenida Prudente de Moraes" e, apesar da obra ter se arrastado por anos e ter causado vários questionamentos relativos aos danos ao meio ambiente, foi concluída, sendo liberada para o tráfego em 2014.

Diante do exposto, foi possível acompanhar, mediante o processo histórico descrito e, em cada período, o surgimento/expansão das vias e a mobilidade urbana em várias áreas de Natal que, conforme Lima (2001), desde a década de 40, esteve historicamente vinculado aos eixos rodoviários.

Podemos constatar que a abertura de vias, na tentativa de melhor conectar a capital do Rio Grande do Norte, foi gerando o seu progresso. Todavia, faz-se importante observar que o planejamento logístico voltado ao processo de condução das formulações urbanas relativas às vias de locomoção revelou a ausência de uma gestão adequada para dirimir os problemas da logística urbana da cidade, como também a preocupação em minimizar os impactos ambientais, fator relevante em todo desenvolvimento urbano.

Podemos averiguar, ainda, que o pós-guerra acelerou a expansão das áreas da capital potiguar, fazendo parte, assim, da configuração do traçado urbano da cidade, que por um lado foi influenciado pela presença militar, devido ao suporte dado aos norte-americanos nos trajetos militares durante o 2º conflito mundial, com a instalação das bases militares no sentido sul da cidade, inclusive, abrigando a maior Base Aérea norte-americana fora dos EUA, na década de 1940; e, por outro, foi motivado pelas vontades e anseios da elite potiguar, formada inclusive por políticos e planejadores da capital, que estabeleciam como prioritário o transporte particular e não o coletivo, opinando e conduzindo a administração pública da cidade, principalmente no que dizia respeito à criação dos bairros que abrigariam a alta sociedade, ao plano de avenidas, bem como na definição da localização das

atividades comerciais e de serviços, pois foram sendo ofertadas em áreas mais distantes, implicando no deslocamento da mão de obra trabalhadora, residente em áreas mais afastadas e periféricas, passando a depender de algum meio de transporte, já projetando Natal como uma cidade de evidente segregação social e dependente de veículos motorizados.

O Sistema de Transporte Urbano (Ônibus) em Natal-RN, na Atualidade

A discussão nesta parte do trabalho, após um breve percurso histórico sobre a mobilidade humana, o surgimento dos bondes e os eixos viários de Natal-RN a partir da década de 1930, contemplará aspectos que estão diretamente relacionados com a gestão logística atual dos transportes coletivos (ônibus) da cidade.

Nesse sentido, podemos ressaltar que a gestão da logística de transporte urbano exige, além de planejamento viário, um amplo conhecimento do desenho da cidade, devendo contemplar o gerenciamento dos núcleos urbanos, suas infraestruturas viárias, suas ações de mobilidade e controle, devendo ter por base as atualizações permanentes dos indicadores/dados dos serviços e dos fluxos de transporte de pessoas e de mercadorias, para que o sistema realize as alterações devidas e que esteja amplamente modernizado, atendendo de forma eficiente os usuários.

Conforme expressa Brudeki (2007), o Sistema de Transporte Público de Passageiros (STPP) consiste em atender todas as funções básicas de locomoção, reavaliando continuamente o desempenho do sistema, no que concerne aos parâmetros operacionais e aos custos de transporte, com vistas a obter equilíbrio entre a manutenção de uma tarifa reduzida e a melhoria na qualidade dos serviços ofertados aos usuários.

Em Natal-RN, o sistema de transporte público de passageiros (ônibus) possui em seu contexto histórico uma série de problemas, e a situação não se faz diferente em seu período mais recente, possuindo uma série de pontos a serem tratados com prioridade.

O sistema vigente, configurado em uma logística urbana pensada na década de 1980, não realizou durante anos revisões sistemáticas que resultassem em

modificações eficientes e, com o passar do tempo, em que a cidade se movimentou e/ou cresceu, passou a não atender a demanda.

Há décadas a população natalense enfrenta dificuldades quanto ao serviço de transporte urbano (ônibus) na capital. A debilidade dos serviços de transportes é o reflexo da ausência de organização/gestão da mobilidade urbana da cidade, sistemática que vem permitindo que a lógica da precariedade do sistema de concessões continue em atuação, fazendo com que o processo licitatório do serviço público de transporte coletivo urbano seja sempre postergado, alimentando uma relação “viciada” entre as empresas de ônibus e a prefeitura da cidade, na qual ocorre a precarização dos serviços, em consequência da busca pela rentabilidade das empresas, prevalecendo os interesses e propostas mais viáveis financeiramente para os empresários.

Presentemente, o transporte público de Natal segue funcionando com frota reduzida e a suspensão de linhas, conjuntamente com a agravante retirada do número de veículos em circulação, tem causado muitos transtornos à população que depende do transporte público.

Sendo assim, diante de tantas reivindicações, protestos e solicitações de esclarecimentos por parte da população de Natal, o gestor da Secretaria de Mobilidade Urbana do Município (STTU), mediante entrevista ao jornal matinal Bom Dia RN, exibida em 15 de setembro de 2021, buscou esclarecer alguns entraves causados pela atual forma de operacionalização do sistema de transporte coletivo (ônibus) em Natal, afirmando que a atual rede opera em regime de concessão, estando defasada em relação à configuração de percursos e linhas, ocorrendo inflexibilidades na área de mobilidade, no sentido de preservar linhas com antigos traçados. Ainda, na visão do gestor da Secretaria de Mobilidade Urbana, durante anos foram realizados “arranjos”, no sentido apenas de expandir linhas, mantendo longos percursos, transitando por vários bairros, com linhas estendidas de ponto a ponto - saindo de um determinado ponto para atender a um ponto, do outro lado da cidade, razão pela qual, com o passar dos anos, tornou-se algo inviável, pois os ônibus passaram a circular sempre lotados.

Diante disso, o que observamos é que a rede foi sendo ajustada para viagens de grandes extensões, sem levar em consideração os deslocamentos de curtas e

médias distâncias (entre bairros de uma mesma região, por exemplo), bem como as áreas ou percursos que pertençam à linha de desejo e/ou necessidade do usuário para trafegar de forma eventual, cotidiana ou turística.

Assim sendo, a falta de uma gestão logística urbana comprometida com a modernização dos fluxos viários, sem lentes de gestão voltadas para as necessidades da população fixa e flutuante, fez com que o sistema de transporte público de Natal se tornasse, cada vez mais, colapsado e dificultoso, prejudicando a rotina diária dos usuários que dependem do serviço.

A Crise no Sistema de Transporte Urbano (Ônibus) de Natal

Na capital potiguar, há anos, existe um grande embate teórico e prático entre a Secretaria de Mobilidade Urbana de Natal (STTU) e o Sindicato de Transportes Urbanos de Passageiros do Município de Natal (SETURN), sem soluções efetivas, no que tange as reais e exequíveis resoluções dos entraves que agravam a crise na rede de transporte urbano (ônibus) na cidade.

É fato que a crise no setor de transportes coletivos urbanos (ônibus) é nacional, porém, em Natal, tornou-se caótica devido à situação precária da frota (envelhecida e sem manutenção), com o alto valor da passagem, com a falta de acessibilidade (autonomia a todos os usuários), com a falta de infraestrutura dos pontos de ônibus, com a insegurança (os assaltos), com a suspensão de linhas, com o insuficiente alcance da rede de cobertura das mesmas e com a agravante retirada do número de veículos em circulação, situação que permaneceu, inclusive, durante todo o período da pandemia do Covid-19.

Segundo a Secretaria de Mobilidade Urbana de Natal (STTU), o Sistema de Transporte Público de Passageiros por Ônibus (STPPO) do município de Natal possui 6 empresas (Guanabara, Nossa Sr^a. da Conceição, Cidade do Natal, Reunidas, Santa Maria e Transflor-ViaSul), atuando em 80 linhas, operando em regime de concessão. Porém, em 2020, 21 linhas foram devolvidas pelas empresas, as quais alegaram não ter mais interesse em operar, haja vista o desequilíbrio financeiro gerado pelo alto gasto operacional do sistema que é custeado, unicamente, pela tarifa que o usuário paga.

Segundo o Sindicato de Transportes Urbanos de Passageiros do Município de Natal (SETURN), o aumento da frota de ônibus em circulação depende da previsão orçamentária e da adoção de fontes de custeio extratarifárias do sistema de transporte público, ensejando assim, reais compensações financeiras. O Presidente do Sindicato afirma, ainda, que a crise no sistema de transporte público decorre, principalmente, pela ausência de licitação que faça com que o sistema opere com regras estabelecidas pelo órgão gestor. Em uma nota publicada em seu portal, em 09 de abril de 2021, o órgão expressa que:

Há 11 anos que o sistema de transporte público de Natal opera sem regras estabelecidas pelo órgão gestor, sobretudo, por parte da Prefeitura de Natal. Vários gestores que estiveram como chefe do poder executivo municipal, nos anos anteriores, prometeram a realização de uma licitação para resolver esses percalços no transporte, mas, nos últimos anos, nada foi concretizado, inclusive, com duas tentativas fracassadas (SETURN, 2021).

No entanto, de acordo com o parecer jurídico elaborado pela Vereadora Natália Bonavides (2018), relativo ao Projeto de Lei Complementar Nº 13/2017, que dispõe sobre a Organização do Sistema Municipal de Transporte Coletivo Urbano, no qual o ciclo histórico de adiamentos das licitações é corroborado pelo argumento do Poder Público Municipal de que:

[...] o Executivo está submetido à disposição das empresas em participar ou não dos certames. Em verdade, chegou-se a um ponto em que tais empresas hoje possuem condições de indicar e pleitear que os editais sejam alterados de acordo com seus interesses.

Diante de tal condicionamento de interesses, não há como não ratificar o lastimável entendimento de que, na realidade, a cidade tornou-se refém das empresas de transporte.

Em vista disso, e de maneira a não concordar com a situação sobre a prestação do serviço público de transporte em Natal, o Legislativo Municipal estabeleceu uma Comissão Especial de Inquérito (CEI) sobre a STTU/SETURN, com o objetivo de apurar o grau, as consequências das relações e a confluência de interesses entre a Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana – SEMOB (também

denominada STTU) e o Sindicato das Empresas de Transportes Urbanos de Passageiros do Município do Natal – SETURN. O relatório dos trabalhos (CMN, CEI – STTU/SETURN, 2015) apontou várias questões, inclusive, uma série de irregularidades, dentre as quais destacam-se:

- **Situação da Frota:** 06 (seis) Empresas que operavam à época no Sistema Municipal de Transportes, sendo elas a Transporte Guanabara Ltda.; Reunidas Transportes Urbanos; Transflor Ltda.; Transportes Cidade do Natal Ltda.; Transportes Nossa Senhora da Conceição Ltda. e Auto Ônibus Santa Maria Transportes e Turismo Ltda. Foi constatado que os números apresentados pelo SETURN, ao serem confrontados com os da STTU, registraram divergências quanto à quantidade de veículos cadastrados e efetivos. A frota total cadastrada do SETURN é de 724 veículos, já a apresentada pela STTU é de 721 veículos, diferença de 03 (três) veículos a mais no SETURN. Ao passo que a frota efetiva apresentada pelo SETURN é de 622 veículos, já a apresentada pela STTU é de 621 veículos, diferença de 01 (um) veículo a mais no SETURN; os dados sobre a frota reserva apresentaram contradição, identificando-se uma diferença e/ou inexistência de 29 veículos;
- **Infrações, Multas e Débitos:** identificou-se a falta de eficiência, controle e eficácia das ações operacionais e administrativas, na forma de condução e operacionalização das cobranças e/ou suas respectivas inscrições em Dívida Ativa do Município de Natal, no âmbito da Secretaria de Mobilidade Urbana (STTU), da Secretaria Municipal de Tributação (SEMUT) e da Procuradoria Geral do Município de Natal (PGM). Constatou-se, ainda, que dos R\$ 11.656.827,02 (onze milhões, seiscentos e cinquenta e seis mil, oitocentos e vinte e sete reais e dois centavos), com o status de "EM ABERTO", apenas R\$ 686.431,40 (seiscentos e oitenta e seis mil, quatrocentos e trinta e um reais e quarenta centavos) foram INSCRITOS em DÍVIDA ATIVA do Município de Natal, o que representa apenas 5,89% do débito em aberto, de responsabilidade da STTU. Outro dado alarmante apurado pela Câmara Municipal de Natal apontou que havia um montante de R\$ 10.970.395,62 (dez milhões, novecentos e setenta mil, trezentos e noventa e cinco reais e sessenta e dois centavos), registrado com o status de "NÃO INSCRITOS" onde R\$ 6.725.279,14 (seis milhões, setecentos e vinte e cinco mil, duzentos e setenta e nove reais e quatorze centavos) figurando-se como "PRESCRITOS" (valores que não podem mais ser cobrados das empresas de transportes), causando prejuízo aos cofres públicos do município (CMN, CEI – STTU/SETURN, 2015).

Ainda concernente à frota de veículos, faz-se importante lembrar que as empresas que atuam em Natal fazem uso recorrente de veículos usados ou seminovos de outros estados para "renovar" a frota. As empresas consideram que a defasagem do valor da tarifa e a ausência de atuação das mesmas sob um regime

legalmente licitado dão margem para que a renovação da frota não seja feita com veículos novos.

Quanto à instalação dos abrigos ou pontos de espera dos ônibus, que são de responsabilidade da STTU, o que se visualiza, em grande escala, é a existência de muitos locais que não podem ser considerados como pontos de ônibus, pois não há infraestrutura física adequada para o usuário aguardar o transporte público, resguardado do sol ou chuva, deixando-o adequadamente protegido e seguro.

Ressaltamos, ainda, que muitos pontos de ônibus, tanto quanto as calçadas em seu entorno, não garantem de forma padronizada e sinalizada a acessibilidade aos cadeirantes ou pessoas com mobilidade reduzida, conforme reza o Projeto de Lei Nº 145/2019, da Câmara Municipal de Natal.

Mediante o exposto, entendemos que a gestão municipal, no âmbito da Secretaria de Mobilidade Urbana (STTU) não tem realizado atuações eficientes no que diz respeito às medidas operacionais de controle administrativo, operacional e financeiro, resultando na ineficiência dos serviços e em milhões de reais em dívidas, causando enormes prejuízos ao erário público.

Reestruturação da Rede de Transportes Urbanos (Ônibus) em Natal-RN

A Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana (STTU), sob a ótica da atual gestão, avalia que há a urgente necessidade de ser realizado um redesenho da rede de transportes em Natal, com vistas a melhorar os serviços ofertados à população.

A proposta de reformulação dos itinerários, chamada de Rede Integrada de Transportes, na visão da Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana (STTU), seria uma solução para diminuir o tempo de espera pelo transporte, com trajetos mais curtos, acabando com a sobreposição de linhas, além de criar terminais de integração.

Segundo a área técnica da Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana (STTU), a estrutura da rede de transporte não sofrerá modificações: “haverá mais ônibus circulando em menos tempo, o que vai proporcionar mais viagens, menos tempo de espera e viagens mais rápidas”.

Com a mudança, o sistema tem como objetivo não só manter em atuação a quantidade de linhas ou veículos trafegando, como também otimizar o número de viagens e diminuir os trajetos alongados, esperando-se que sejam diminuídos os custos operacionais das empresas, permitindo que a tarifa permaneça com o atual valor.

De acordo com a Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana (STTU), as linhas deixarão de ter o formato ponto a ponto para se dividirem em quatro formas de circular. Pelo novo traçado, a Rede Integrada de Transportes atuará com linhas subdivididas em:

- Estruturais: ligam as regiões aos grandes centros comerciais;
- Bairros: ligam os bairros aos terminais estruturais;
- Regionais: ligam os bairros de uma região aos centros comerciais locais;
- Diretas: ligam os bairros aos grandes centros comerciais e, o
- Corujão: ligam os grandes centros comerciais aos bairros, na madrugada.

Os terminais de integração serão instalados nas seguintes localidades:

- **Zona Norte:** Terminal Estrutural do Parque das Dunas / Terminal Estrutural do Soledade / Terminal Estrutural do Parque dos Coqueiros / Estação de Integração de Santa Catarina;
- **Zona Oeste:** Terminal Estrutural da Cidade da Esperança;
- **Zona Sul:** Terminal Estrutural de Cidade Satélite / Terminal Estrutural de Mirassol.

De acordo com a área de gestão técnica da Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana (STTU), o que se pretende com estas modificações é reestruturar a rede para que ela fique moderna e mais acessível à população, passando a ser atrativa, também, no que concerne ao futuro processo de licitação, que será publicado após a entrada em vigor do novo desenho das linhas de transporte da capital potiguar (TRIBUNA DO NORTE, 2021).

No entanto, se o plano de redesenho das linhas for realmente a alternativa a ser escolhida por todos os atores envolvidos na questão (usuários, prefeitura e empresários), partindo para a implementação sob a responsabilidade da Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana (STTU), torna-se imprescindível que a órgão municipal esclareça à população o seu planejamento operacional, administrativo e financeiro a curto, médio e longo prazos, incluindo nesses esclarecimentos como será realizada a composição dos valores das tarifas das passagens para cada trajeto e como o sistema de bilhetagem funcionará nesse novo modelo de operação.

Isto posto, esperamos que a população e seus representantes participem, de fato, do processo de readequação das linhas proposto pela STTU, para que o serviço seja adequadamente reformulado, de acordo com as reais necessidades dos usuários, fazendo cumprir, assim, a importante função de não mais permitir que a operacionalização da rede de transporte público da capital potiguar continue sendo definida de acordo com os preceitos atuais, em que se observa a ineficiência da gestão municipal, trabalhando em prol da expertise dos empresários do ramo do setor de transportes urbanos.

Considerações Finais

Ao abordarmos a temática sobre a gestão logística do transporte urbano de passageiros (ônibus) em Natal-RN, não podemos deixar de observar que a gestão urbana da cidade e o planejamento logístico do traçado urbano foram criados visando adequar-se as demandas de cada tempo, bem como correspondendo aos interesses das classes sociais dominantes de cada época.

As intenções de modernizar a capital do Rio Grande do Norte foram apoiadas pelo conceito elitizado dos administradores municipais, constatando-se que, desde os primórdios, a cidade foi pensada para os ricos, deixando marcado em todo o processo histórico, a cultura do fisiologismo na gestão administrativa do executivo municipal, atuando para privilegiar a classe dominante empresarial, em detrimento dos usuários dos transportes coletivos, representados pelas classes menos favorecidas da sociedade.

Com isso, podemos observar que a qualidade de vida dos moradores e, até dos que precisam transitar temporariamente pela cidade, como os turistas, é afetada pelas dificuldades geradas pela ausência de um modelo eficiente de gestão logística urbana, volvida para o transporte de pessoas, que atenda a sociedade de forma equitativa, ratificando a supremacia do interesse público sobre o privado, possibilitando oportunidades de locomoção viáveis, evitando assim as segregações e as desigualdades sociais evidenciadas pela expansão da área urbana da cidade.

Em Natal, como pudemos observar, a problemática relacionada à gestão dos transportes coletivos é histórica e, diante do que foi explicitado, faz-se necessário não só redesenhar o itinerário das linhas, como ressalta a proposta atual da Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana (STTU), mas também agilizar o cumprimento do processo de licitação do serviço de transportes, para que a gestão da rede promova com eficiência as melhores práticas voltadas para uma mobilidade urbana sustentável (ambiental e economicamente), pois o modelo atual de oferta de serviço de transporte, pensado nos anos 1980, além de não ter acompanhado o crescimento populacional, assim como a expansão urbana da cidade, demonstra ser um modelo ultrapassado pela ausência de gestão holística e planejamentos modernos e atualizáveis.

Assim sendo, faz-se necessário vontade política para se obter reais mudanças no segmento e um planejamento logístico urbano praticável sob a ótica da cidade em movimento, em que novos caminhos devam passar a ser explorados sob a condição da mobilidade ativa, em que se priorize para a sociedade potiguar a locomoção multimodal, trabalhada na premissa da sustentabilidade, característica das cidades modernas e inteligentes, procurando associar de maneira justa, transparente e fiscalizável, tanto a eficiência no serviço de transporte urbano de passageiros, quanto a rentabilidade do capital financeiro dos empresários do setor.

Referências

ALVEAL, Carmen M. O.; ARRAIS, Raimundo P. A.; CAPISTRANO, Luciano F. D.; SIQUEIRA, Gabriela F. de; SILVA, Gustavo G. de L.; SILVA, Thaiany S. **Memória Minha Comunidade: Alecrim**. Natal: SEMURB, 2011.

ANDRADE, Alenuska Kelly Guimarães. O “Envelhecimento” dos Bondes Elétricos: Construções de Valores na Modernidade Natalense (1911-1937). **ANPUH – XXV Simpósio Nacional de História**. Fortaleza, 2009.

ARAÚJO, Henrique. **Como Surgiu o Alecrim**. 2020. Curiozzzo.com. Super Curiosidades Sobre o Rio Grande do Norte. Disponível em: <<https://curiozzzo.com/a-origem-do-alecrim-com-detalhes-ineditos/>>. Acesso em: 29 jul. 2021.

ARAÚJO, Luciano Magnus de. **Visões da Cidade: Da Cidade Histórica aos Bairros da Cidade Alta e Ribeira em Natal-RN**. Dissertação (Mestrado). 219f. UFRN, 2003. Disponível em: <[https://repositorio.ufrn.br/jspui/bitstream/123456789/13551/1/Visões CidadeHistórica_Araujo_2003.pdf](https://repositorio.ufrn.br/jspui/bitstream/123456789/13551/1/Visões%20CidadeHist%C3%B3rica_Araujo_2003.pdf)>. Acesso em: 29 jul. 2021.

ATAIDE, Ruth Maria da Costa; ZAAR, Miriam Hermi; PEREIRA, Miss Lene. Infraestruturas Militares e Regulação Urbanística e Ambiental como Estratégias de Controle da Expansão Urbana de Natal, RN. **Consensos e Dissensos**. Scripta Nova (Barcelona), v. XVIII, p. 1-24, 2014.

AZAMBUJA, A. M. V. de. **Análise de Eficiência na Gestão do Transporte Urbano por Ônibus em Municípios Brasileiros**. 385f. Tese (Doutorado em Engenharia de Produção) – Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Produção, UFSC, 2002. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/xmlui/handle/123456789/83123>. Acesso em: 29 jul. 2021.

BONAVIDES, Natália. PARECER JURÍDICO. RELATORIA DO PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 13/2017 – Relatório pela Recusa do PLC Nº 13/2017. 26 de abril de 2018. Disponível em: <<https://nataliabonavides.com.br/wp-content/uploads/2018/04/Nata%CC%81lia-Bonavides-Parecer-do-PLC-13.17-Comissa%CC%83o-de-Transporte.pdf>>. Acesso em: 29 jun. 2021.

BRASIL. **Lei 12.587**, de 03 de janeiro de 2012. Dispõe a Política Nacional de Mobilidade Urbana. Brasília, 2012.

BRUDEKI, N. M. **Gestão de Serviços Públicos Municipais**. Curitiba: Ipbex, 2007.

CÂMARA MUNICIPAL DE NATAL – CMN. Bairro das Rocas Recebe Homenagem da Câmara Municipal. 18/10/2019. Disponível em: <<https://www.cmnat.rn.gov.br/noticias/1475/bairro-das-rocas-recebe-homenagem-da-cmara-municipal>>. Acesso em: 29 jul 2021.

CÂMARA MUNICIPAL DE NATAL – CMN. Comissão Especial de Inquérito STTU/SETURN. 16/06/2015.

CARDOSO, Rejane (coord.). **400 Nomes de Natal**. Natal: Prefeitura Municipal de Natal, 2000.

CARNEIRO, Bartolomeu Silva. Alecrim: O Cemitério (Parte 1 – A Rejeição). **Natal das Antigas**. 03/03/2021. Disponível em: <https://www.nataldasantigas.com.br/blog/o-cemiterio-do-alecrim-parte-1>. Acesso em: 28 jul. 2021.

CASCUDO, Luís da Câmara. **História da Cidade do Natal**. 3ª ed. Natal: Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Norte, 1999.

CASTRO, G. de. **Dos Bondes à Cidade que não pode Parar**. s/d. Disponível em: <https://www2.natal.rn.gov.br/sttu2/paginas/ctd-696.html>. Acesso em: 28 jul. 2021.

COSTA, Fernando Hippólyto da. **História da Base Aérea de Natal**. Natal: EDUFRN, 1980. p. 367-371.

COSTA, G. G. da. Arquitetura da Base Aérea de Natal na Segunda Guerra Mundial e as Mudanças Trazidas pelas Travessias do Atlântico. **Navigador**. Vol. 7, Nº 13, 2011. Disponível em: https://www.revistanavigador.com.br/navig13/art/N13_art3.html. Acesso em: 28 de jul. de 2021.

COSTA, L. P. da. **Análise da Mobilidade Urbana em Natal/RN a Partir do Uso de Indicadores de Sustentabilidade**. 2014. 172f. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN), PRODEMA, Natal, 2014.

COSTA, Madsleine Leandro da. **Natal, Quando a Modernidade Vinha de Bonde: O Bonde e o seu Papel Dentro do Crescimento Físico de Natal**. Monografia (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) UFRN. Natal, 1998.

DANTAS, George Alexandre Ferreira. **Natal, “Caes da Europa”: O Plano Geral de Sistematização no Contexto de Modernização da Cidade (1929-1930)**. Natal: Universidade Federal do Rio Grande do Norte, 1998. p. 63 (trabalho final de graduação).

DANTAS, George Alexandre Ferreira; MOREIRA, Barbara Gondim Lambert; MAIA, Ítalo Dantas de Araújo. **Ilumina-se a Cidade: Notas sobre a Formação do Sistema de Iluminação Pública em Natal (1911-1930)**. In: Globalización, innovación y construcción de redes técnicas urbanas en América y Europa, 1890-1930. Brazilian Traction, Barcelona Traction y otros conglomerados financieros y técnicos, Barcelona, 2012. Disponível em: <www.ub.edu/geocrit/Simposio/cMedeirosetal_Acida de.pdf>. Acesso em: 28 jul. 2021.

DECRETO N.º 10.645 de 26 de março de 2015. Conselho Municipal de Transporte e Mobilidade Urbana – CMTMU. Disponível em: <https://natal.rn.gov.br/storage/app/media/sttu/Decreto_20150327_10645_.pdf>. Acesso em: 13 jun. 2021.

DIAS, M. A. P. **Logística, Transporte e Infraestrutura: Armazenagem, Operador Logístico, Gestão via TI, Multimodal**. 3ª. reimpr. São Paulo: Atlas, 2016.

FREITAS, Juciara Conceição de. **Transporte Coletivo em Natal: Uma Abordagem Geográfica**. 2011. Disponível em: <https://repositorio.ufrn.br/bitstream/123456789/18932/1/JuciaraCF_DISSERT.pdf>. Acesso em: 28 jul. 2021.

FREITAS, Viltany Oliveira. **Cantos de Bar: Sociabilidades e Boemia na Cidade de Natal (1946-1960)**. Dissertação (Mestrado). 121f. UFRN, 2013. Disponível em:

https://repositorio.ufrn.br/bitstream/123456789/16980/1/ViltanyOF_DISSERT.pdf. Acesso em: 29 jul. 2021.

MEDEIROS, Gabriel L. P.; FERREIRA, Angela Lúcia; DANTAS, George A. F. A Cidade sobre Trilhos: O Bonde e as Transformações Urbanas de Natal-Brasil (1908-1929). In: **Globalización, innovación y construcción de redes técnicas urbanas en América y Europa, 1890-1930**. Brazilian Traction, Barcelona Traction y otros conglomerados financieros y técnicos, 2012, Barcelona. Anais eletrônicos... Barcelona: Universidad de Barcelona, 2012. p. 1-20.

KOBAYASHI, S. **Renovação da Logística: Como Definir as Estratégias de Distribuição Física Global**. Tradução: Valéria Custódio dos Santos. São Paulo: Atlas, 2000.

LIMA, Pedro de. **Natal Século XX: Do Urbanismo ao Planejamento Urbano**. Natal: EDUFRN, 2001.

_____. **Saneamento e Modernização em Natal: Januário Cicco, 1920**. Natal: Sebo Vermelho, 2003.

MEDEIROS, Rostand. 1941 – Cais da Tavares de Lira. **Tok de História**. Natal, 15/05/2021. Disponível em: <<https://tokdehistoria.com.br/tag/cais-da-tavares-de-lira/>>. Acesso em: 29 jul. 2021.

MEDEIROS, Rostand. Pequena História dos Bondes de Natal. **Tok de História**. Natal, 08/03/2014. Disponível em: <<https://tokdehistoria.com.br/2014/03/08/pequena-historia-dos-bondes-de-natal/>>. Acesso em: 29 jul. 2021.

MENDES, Carlos Pimentel. Bondes no Brasil - Natal/RN (2002). **Novo Milênio**. Disponível em: <https://www.novomilenio.inf.br/santos/bonden13.htm>. Acesso em: 28 de jul. 2021.

NATAL. Secretaria de Planejamento e Gestão Estratégica (SEMPLA). **Natal – Diretrizes e Estratégias para uma Cidade Saudável: Plano Integrado de Ações Municipais**. Natal: SEMPLA, 2004.

NATAL. Prefeitura Municipal de Natal. Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Urbanismo. **Bairros de Natal**. Parte integrante do Anuário Natal 2009. Natal: SEMURB, 2009.

OLIVEIRA, Cláudio. Natal terá novas linhas em novembro. **Tribuna do Norte**. Natal, 19/09/2021. Disponível em: <tribunadonorte.com.br/noticia/natal-tera-novas-linhas-em-novembro/521019>. Acesso em: 20 set. 2021.

PRATA, et. al. **Logística Urbana: Fundamentos e Aplicações**. 1ª ed. Curitiba: CRV, 2012.

PREFEITURA MUNICIPAL DE NATAL – PMN. **Licitação dos Serviços Públicos de Transportes Coletivos Urbanos de Natal. 2016.** Disponível em: <https://www2.natal.rn.gov.br/_anexos/compras/anexo_num_663.pdf>. Acesso em: 30 jul. 2021.

RIBEIRO, R. Minha Área: Tavares de Lyra, o Cais na Memória. **Tribuna do Norte.** 08/10/2017. Disponível em: <http://www.tribunadonorte.com.br/noticia/minha-a-rea-tavares-de-lyra-o-cais-na-mema-ria/394195>. Acesso em: 29 jul. 2021.

RODRIGUES, Wagner do Nascimento. **Dos caminhos de Água aos Caminhos de Ferro: A Construção da Hegemonia de Natal através das Vias de Transporte (1820-1920).** 2006. 200 f. Dissertação (Mestrado em Conforto no Ambiente Construído; Forma Urbana e Habitação) - Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2006.

SEMURB - Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Urbanismo. **Ordenamento Urbano de Natal: do Plano Polidreli ao Plano Diretor 2007.** Natal: Departamento de Informação, Pesquisa e Estatística, 2007. 132 p.

SETURN. Breve História do Transporte Público – Natal. Disponível em: <http://www.seturn.com.br/historia.html>. Acesso em: 29 jul. 2021.

SETURN. Licitação para o Setor de Transporte Já! Disponível em: <http://www.seturn.com.br/aviso.html>. Acesso em: 30 jul. 2021.

Secretário da STTU fala sobre mudanças nas linhas de ônibus em Natal. **Bom Dia RN.** Exibido em 15/09/2021. Disponível em: <<https://globoplay.globo.com/v/9860148/>> Acesso em: 16 set. 2021.

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

CAPÍTULO II

CAPÍTULO II - APONTAMENTOS PARA UMA ANÁLISE DA DINÂMICA TERRITORIAL URBANA DE BARREIRAS (BAHIA) NA LONGA DURAÇÃO

Paulo Roberto Baqueiro Brandão

Introdução

Como toda cidade, Barreiras possui uma história que pode ser contada através da análise, pela via da longa duração, das permanências e transformações que se dão em seu território. Essas mudanças, bem como a inércia, ocorrem, por sua vez, graças à ação/inação de agentes os mais diversos, que vivenciam contextos espaciais específicos, mas sob a influência, também, de eventos que ocorrem em âmbitos e/ou externos à urbe.

Tal tarefa é facilitada sempre que a análise é precedida da formulação de uma periodização, posto as condições geradoras das dinâmicas territoriais da área examinada estejam consonantes com a dos aspectos psicossociais e materiais próprios de um determinado espaço e tempo, ainda que, por vezes, sob a influência de outros espaços e outros tempos.

O que se propõe, neste escrito, é a apresentação de alguns apontamentos em defesa de uma periodização para os estudos da dinâmica urbana de Barreiras, baseada na relação entre os processos que engendraram, no espaço e no tempo, as diferentes configurações espaciais ali existentes, e as matrizes de transporte que, em cada momento da história, substantivam os feixes de fluxos que se estabelecem a partir dessa urbe e para ela afluem. Tais matrizes são consideradas, assim, como condição e produto dos processos anteriormente aventados e, ademais, como elementos representativos dos modos de pensar e agir dos agentes que atuaram/atuem em cada contexto espaço-temporal destacado.

Assim, a formação da cidade de Barreiras e as dinâmicas territoriais que a sucedem, podem ser enquadradas em dois períodos que denotam a existência de uma “cidade do rio” (182?-1972) e uma “cidade das estradas” (1972 à atualidade). Isso não autoriza crer, no entanto, que este escrito convirja para uma aceitação de

um determinismo tecnológico dos transportes (GOTTDIENER, em citação de VILLAÇA, 2001). Longe disso, o que se pretende é abordar a dinâmica territorial de Barreiras pela longa duração, admitindo, isso sim, o caráter processual, contraditório e combinado das transformações que, ao longo do tempo, (se) fazem (n)o território, em sua complexidade, considerando as vias de circulação como elemento que anima o espaço.

O primeiro período, que evoca uma “cidade do rio”, é impreciso quanto ao seu limiar – graças à carência de fontes que assegurem uma datação fidedigna da fundação de um sítio urbano. Não obstante, as fontes permitem afirmar, com certa segurança, ser a segunda década do século XIX o momento de implantação do sítio urbano. Na outra “ponta” do período, é a implantação do 4º BEC (4º Batalhão de Engenharia de Construção do Exército Brasileiro), em 1972, que marca o seu encerramento. Tal lapso temporal é caracterizado, principalmente, pela conformação de uma cidade que, metafórica e objetivamente, se debruçava sobre o Rio Grande, principal afluente da margem esquerda do Rio São Francisco, e via que garantia de forma quase absoluta a mobilidade de pessoas, bens e capital.

O período seguinte, definidor de uma “cidade das estradas”, tem vigência ainda nos dias atuais, como já foi sinalizado, e iniciou-se justamente com as atividades relativas à implantação, pelo 4º BEC, de importantes rodovias federais que ligam capitais estaduais à Brasília e cujos traçados contemplavam, então, as cercanias de Barreiras, repercutindo de forma decisiva na ampliação das áreas habitadas, na medida em que se tornaram, elas próprias, vetores de crescimento

Nas linhas que seguem, apresenta-se uma abordagem preliminar do contexto socioespacial da cidade de Barreiras nos dois períodos aventados, de modo a construir um quadro panorâmico da periodização que aqui se propõe desenvolver.

Espaço, Tempo e Periodização

A Geografia Histórica é um campo disciplinar da ciência geográfica por meio do qual se busca compreender uma dada realidade, a partir do reconhecimento de uma inseparabilidade entre espaço e tempo. Para Milton Santos (1994), o desafio maior é empregar, nos estudos geográficos, o aporte epistemológico da Física – a

partir do legado deixado por Einstein – ao considerar, mais que uma mera simultaneidade, a equivalência entre espaço e tempo.

A operacionalização dessa perspectiva de análise se dá pela constatação de que, ao empregar instrumentais metodológicos da Geografia Histórica, a periodização surge como recurso essencial ao estudo espaço-temporal de um dado espaço. Esta, por sua vez, deve ter aderência aos aspectos que se quer colocar em relevo, o que, neste caso, diz respeito aos processos de produção e organização do território, na longa duração, tomando a cidade de Barreiras como objeto de análise.

Conforme denotam Santos e Silveira (2001, p. 24), os períodos “são pedaços de tempo definidos por características que interagem e asseguram o movimento do todo”. Na sequência, apontam: “Mas essa interação se faz segundo um controle que assegura uma reprodução ordenada das características gerais, isto é, segundo uma organização”. Há nisso uma coerência espaço-temporal que produz a “identidade” de um período.

Quando inovações, sejam elas sociais, econômicas, políticas e/ou culturais, já não cabem no quadro da realidade até então vigente, há um dismantelamento de tal “identidade” do período, impondo, assim, que surja uma nova fase da história do território.

A periodização constitui-se, pois, em um poderoso recurso metodológico para a compreensão da dinâmica relativa ao uso do território na longa duração, pois abre perspectivas para uma leitura mais fidedigna das permanências e transformações que se processam em cada lapso da história do lugar. Para Santos (1994, p. 83), “a noção de periodização é fundamental, porque nos permite definir e redefinir os conceitos e, ao mesmo tempo, autoriza a empiricização do tempo e do espaço, em conjunto”, e segue afirmando que seria inviável de se realizar tal empiricização – conjunta e concreta do tempo e do espaço – sem a periodização.

Assim, a periodização ora proposta compreende, de fato, dois períodos, genericamente identificados com as seguintes características:

- Entre 182? e 1972: correspondente ao período de conformação de uma nucleação urbana debruçada, metafórica e objetivamente, sobre o Rio Grande, um dos mais importantes tributários da Bacia do Rio São Francisco e, via de

transporte garantidora, de forma quase absoluta, da mobilidade de pessoas, bens e capital.

- De 1972 aos dias atuais: correspondente ao período de implantação de rodovias federais, cujos traçados, localizados nas imediações de Barreiras, contribuíram, junto a outros processos de caráter territorial, para a ampliação da área urbana e maior complexificação das funções exercidas pela urbe. Advém disso o quase total abandono do rio como via de comunicação e a assunção das rodovias no exercício deste fim.

Conforme já assinalado nas páginas iniciais deste escrito, a tarefa pretendida é apresentar alguns apontamentos em defesa da periodização da dinâmica urbana de Barreiras. Isto posto, é importante ressaltar que mesmo considerando como necessária e fundamental a aplicação da metodologia desenvolvida por Vasconcelos (1999; 2002) para os estudos de Geografia Histórica, neste escrito, o encaminhamento é pela análise panorâmica dos elementos que, na ótica deste autor, fundamentam a periodização aqui indicada.

Desta forma, a análise que ora se propõe é feita de modo a enfatizar, em cada período, as matrizes de transporte como condição e produto das transformações urbanas ocorridas em Barreiras ao longo de pouco mais de 190 anos, sem desconsiderar, porém, toda a complexidade que envolve os processos de formação e consolidação de uma cidade em um dado território.

Para Villaça (2001, p. 85), com certo exagero, “As vias regionais de transportes constituem o mais poderoso elemento na atração da expansão urbana (...)”. No caso barreirense, mesmo não sendo decisivas em todos os momentos da história local, as matrizes de transporte são contribuintes fundamentais para a dinâmica ou inércia vivenciadas no território urbano e, como consequência, para os diferentes ritmos de expansão, afinal, como apontado por Miralles-Guasch (2002, p. 11):

Ya nadie duda que la ciudad y el transporte, a lo largo de su evolución, se entrecruzan y se influyen. (...) el análisis de esta relación, indiscutible y compleja, pasa por la comprensión profunda de las dinámicas territoriales en que se insertan los medios de transportes. A la vez, es indispensable saber qué papel tienen éstos

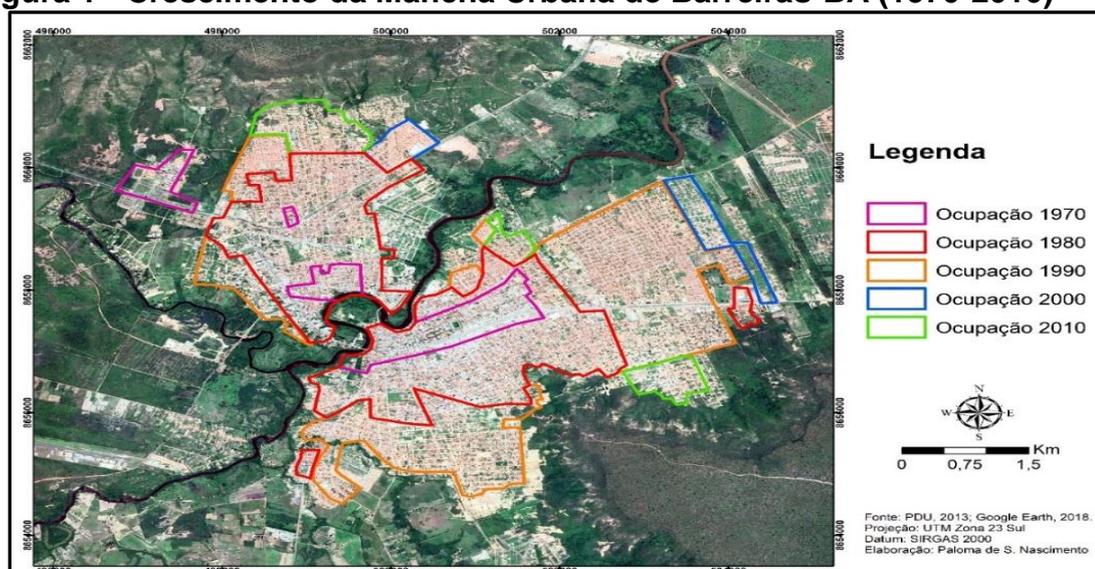
en cada ámbito espacial y qué elementos introducen en la dinámica territorial.

Por outro lado, devido à escolha por tomar as matrizes de transporte como elementos estruturantes do esforço de empiricização do raciocínio geográfico-histórico empreendido, é preciso fornecer explicação, desde já, para o fato da aviação não compor o quadro analítico que aqui se apresenta, ainda que as atividades aeroportuárias tenham presença em Barreiras desde meados da década de 1940, com algumas interrupções episódicas. Cabe salientar, pois, que a aviação foi – e, ainda é – importante apenas em contextos específicos e para agentes específicos, sem ter sido responsável, portanto, pelo surgimento de processos e formas espaciais que, de algum modo, tivessem marcante influência na dinâmica urbana de Barreiras ao longo do tempo.

A Periodização Aventada: Um Exame Propositivo

Nas linhas que seguem, serão apresentados alguns apontamentos em defesa da periodização que ora se esboça, segundo a qual a dinâmica territorial da cidade de Barreiras está compartimentada em dois períodos, quais sejam: A “cidade do rio”, que compreende o lapso temporal entre 182? e 1972 e, a “cidade das estradas”, no interstício entre 1972 e os tempos hodiernos (Figura 1). Destarte, o que se busca é expor uma visão panorâmica da relação sociedade-território no contexto urbano de Barreiras, de modo a construir os argumentos para a análise pretendida.

Figura 1 - Crescimento da Mancha Urbana de Barreiras-BA (1970-2010)



Fonte: GÓES, Fontes e Silva (2012), adaptado por Nascimento (2019).

A Cidade do Rio (182?-1972)

O início do período é marcado, em escala nacional, pela instabilidade política que transformou o Brasil de colônia portuguesa em um império independente de gigantescas dimensões territoriais. Decorre disso, a anexação da antiga comarca provincial pernambucana ao território da Bahia, no emblemático ano de 1827 (ABREU, 2006; BRANDÃO, 2009, 2010).

A região, hoje, conhecida como Oeste Baiano já estava povoada, ainda que com quantitativo e densidade populacionais bastante inferiores em relação às parcelas litorâneas ou do agreste da província. Graças à introdução da pecuária extensiva ou semiextensiva nas margens do Rio São Francisco e nos seus principais afluentes, desde o século XVII já era possível constatar a existência de assentamentos permanentes, que davam apoio aos afazeres das fazendas.

Neste sentido, a origem da cidade de Barreiras é, apenas, mais um dos atos decorrentes do lento processo de ocupação dos cerrados baianos, tomando os rios da bacia hidrográfica do São Francisco como principais vias de penetração. Conforme indicado por Almeida (2005), a construção, em meados da segunda década do século XIX, de um pequeno e rústico cais na margem direita do Rio Grande, na propriedade rural denominada Fazenda São João, foi o movimento inicial que resultou na formação da urbe barreirense.

A existência de afloramentos rochosos no leito do rio em um trecho localizado a aproximadamente cinco quilômetros à montante (um impedimento à continuidade da navegação no curso d'água) e a convergência de alguns dos caminhos de tropas que adentravam o interior do Brasil em direção aos atuais estados do Goiás, Minas Gerais e Piauí, foram motivações suficientes para a escolha do sítio para a fixação do dito cais. Com o passar do tempo, a situação geográfica privilegiada fez a localidade de São João das Barreiras (topônimo original) adquirir relativa prosperidade como entreposto comercial.

Segundo autores como Vianna (1893) e Borges (1901), o sítio onde Barreiras foi assentada era local de moradia de um único homem que vivia nas terras de uma propriedade rural denominada Fazenda Malhada. Conforme relatos históricos, a sua atividade principal era receber e descarregar as barcas, transferindo as mercadorias para o lombo dos animais que compunham as tropas direcionadas às zonas ainda mais interioranas.

Ao tratar de modo específico sobre a localidade, Vianna (1893, p. 484), descreve:

(...) esperançosa villa situada sobre a margem direita do rio Grande, cincoenta léguas acima de sua fóz no S. Francisco, composta de casas terreas simples, mas caiadas, aceiadas e alegres, formando diversas ruas e uma praça, onde se está levantando uma igreja de S. João, filial a freguezia de Santa Anna do Angical. O Conselho funciona em predio de propriedade particular, de sofrível construcção com, aceio e decencia necessarios.

[...]

(...) o seu commercio é activo e crescente. Exporta os generos agricolas: a raspadura, o assucar, a aguardente, fabricados particularmente no Barracão, fumo, arroz, feijão, farinha, couros e borracha e importa artigos europeus e café.

Suas principaes relações são com o Joazeiro e Bahia de um lado e do outro com muitas villas de Goyaz.

Como se pode observar, o papel do comércio, cada vez mais vigoroso em escala regional e interestadual, aliado às atividades agropastoris da sua hinterlândia, tiveram efeitos sobre o crescimento de Barreiras, bem como na ampliação das suas relações com outros centros. A emancipação política, em 1891, e a ascensão à categoria de cidade, em 1901, são evidências da crescente importância das funções

urbanas exercidas, enquanto que a integração à malha hidroviária das empresas de transporte fluvial que atuaram na bacia do Rio São Francisco, na virada do século XIX para o seguinte, denota o incremento dos fluxos que marcaram a inserção da localidade na rede de relações em escala urbano-regional (BRANDÃO, 2018).

Aqui, vale ilustrar de passagem, a importância do uso dos rios sanfranciscanos como vias articuladas de transporte: Lima (2004) afirma que as empresas de navegação a vapor que atuavam na Bacia do Rio São Francisco chegaram a contar, em seu período de maior atividade, com vinte e sete embarcações, transitando concomitantemente entre as águas do curso principal e de seus tributários, exigindo o emprego de uma força de trabalho superior a mil funcionários. Tal operação foi crucial na consolidação de uma rede urbana regional dendrítica.

Desse modo, em se tratando do contexto específico dos cerrados baianos, o fortalecimento de relações reticulares, com base no aproveitamento dos cursos d'água dessa bacia hidrográfica, foi benéfico para o incremento das funções urbanas de Barreiras, principalmente de sua função comercial, posto que, à época, tal atividade tinha na matriz fluvial de transporte seu principal alimentador, na medida em que os víveres, insumos, utensílios e equipamentos não produzidos localmente eram aportados nessa cidade para, dali, serem comercializados nos seus mercados, trapiches, empórios, feiras e lojas ou revendidos em outras paragens, com o apoio do trabalho realizado pelos tropeiros (Figura 2).

Figura 2 - O Cais de Barreiras e as Embarcações (sirca década de 1930).



Fonte: Acervo de Napoleão Macedo, s/d.

Conforme aponta Sánchez (2003), o porto é ponto privilegiado de comércio e, como tal, contribui decisivamente na constituição e posterior crescimento das cidades, além de ser um elemento articulador das relações exteriores à própria urbe. Nesse sentido, há que se considerar a importância do porto em perspectiva multiescalar, ou seja, em âmbito intraurbano, bem como em um contexto urbano-regional.

Segundo Pamplona (2002), ao longo da primeira metade do século XX, Barreiras se constituía em uma espécie de “capital” do norte de Goiás (em referência ao atual Estado do Tocantins), devido, principalmente, ao fato das mercadorias comercializadas naquela região do estado vizinho serem distribuídas, em sua maioria, a partir da cidade baiana. Assim, em meados da centúria anterior, Barreiras era um centro de considerável importância no contexto da rede urbana formada pelas cidades da Bacia do Rio São Francisco, estando integrado não apenas às demais urbes da parte mais ocidental da Bahia e, do então, norte goiano, mas também à Juazeiro e Pirapora e, dali, por estrada de ferro, a Salvador e Rio de Janeiro (SOUZA, 2011; FINGER, 2013).

Dessa forma, a morfologia de Barreiras era fortemente influenciada por suas funções portuária e comercial, o que acabou por conformar uma cidade compacta, debruçada sobre o Rio Grande. Não por outro motivo, contíguo ao cais ou no seu

entorno mais próximo, foram edificados os principais trapiches, lojas, mercados, feiras-livres, banco e, inclusive, as sedes e órgãos do poder público, animando a vida urbana, quase sempre por meio de relações direta ou indiretamente ligadas ao dito curso d'água.

Dessa forma, no contexto intraurbano, estar próximo ao cais do rio era uma vantagem locacional nada desprezível, sendo tal entendimento compartilhado tanto por empreendedores privados e moradores, quanto por agentes públicos. Assim, tanto a sede da Prefeitura quanto a Câmara de Vereadores, os principais empreendimentos comerciais e as residências das famílias mais abastadas estavam localizados, via de regra, próximos à margem do Rio Grande.

Tal condição permite afirmar, amparado em Hoyle (1994), que a coexistência entre a cidade de Barreiras e o seu cais, naquele momento, era efeito de uma relação entre associação espacial e interdependência funcional. Em outras palavras, o pequeno porto era necessário à nucleação urbana na mesma medida do seu inverso.

A Cidade das Estradas (1972 à Atualidade)

A partir da década de 1950, algumas vias terrestres primitivas que cortavam Barreiras foram sendo transformadas em estradas de rodagem. Tal iniciativa resultava, no mais das vezes, de políticas públicas federais ou estaduais voltadas à implantação de um sistema rodoviário que viesse a integrar as regiões mais povoadas da franja litorânea às vastas porções localizadas no interior do território nacional.

Aqui, vale a pena uma explicação: embora Barreiras e sua hinterlândia não fosse considerada área prioritária para as políticas de ampliação do modal rodoviário, que buscavam privilegiar a área *core* dos cerrados brasileiros, sua posição no entrecruzamento de antigas picadas (caminhos utilizados por tropeiros, desde o período colonial) e, no contexto da construção de Brasília, por estar entre a nova capital federal e as sedes de governo de alguns estados, acabou por transformá-la em um entroncamento privilegiado de rodovias federais, a saber:

- BR-020, rodovia radial que liga Brasília (DF) a Fortaleza (CE);

- BR-135, rodovia longitudinal que liga Belo Horizonte (MG) a São Luís (MA);
- BR-242, rodovia latitudinal que liga trecho baiano da BR-116 a Sorriso (MT).

Em 1972, o 4º BEC (Batalhão de Engenharia de Construção do Exército Brasileiro) foi transferido de Crateús (CE) para Barreiras, com o intuito precípua de realizar a pavimentação da BR-242 e outras rodovias. Tal ato foi o marco definidor da primazia do uso do modal rodoviário sobre os demais no contexto regional, além de promover um verdadeiro *boom* demográfico em Barreiras, graças à transferência de cerca de cinco mil pessoas, entre militares, servidores públicos civis e suas famílias, para uma cidade que contava, então, com pouco mais de sete mil habitantes.

Nos anos seguintes, notadamente entre as décadas de 1980 e 2000, a cidade de Barreiras vivenciou um novo período de intenso crescimento da sua população, notadamente em decorrência da migração de agricultores do Sul do país, atraídos para comandar – regionalmente – o processo de implantação da atividade agroexportadora nos cerrados baianos e de contingentes saídos de outros estados nordestinos, mas, principalmente, de municípios da zona centro-norte da Bahia, em busca de postos de trabalho.

Segundo Souza, Santos e Brandão (2015), entre 1980 e 1991, período de intensificação da migração para Barreiras, a população urbana desse município teve um acréscimo de 135,8%, o que resultou em uma ampliação de 44,2% da área da cidade. A década seguinte foi, também, de intenso crescimento da população urbana (63,4%) e, como consequência direta, da área ocupada pela cidade (54,5%).

Por outro lado, graças ao crescimento populacional mencionado e à formação de uma competitiva região produtiva do agronegócio (ELIAS, 2017) nos cerrados baianos, com resultados cada vez mais expressivos da agricultura de grãos e inserção crescente no mercado globalizado de *commodities*, Barreiras vivenciou processos de complexificação das suas funções urbanas.

Diante de tal quadro, é fato que a cidade haveria de crescer, também, quanto à área incorporada pela população. No entanto, tal expansão se deu por meio de

outros eixos indutores que não o rio: a partir de então, foram as estradas que atravessam Barreiras os principais vetores da criação de novos espaços urbanos.

Os agentes econômicos, sejam eles os empreendedores comerciais ou aqueles que atuam no mercado de terras urbanas, intervieram pela consolidação de uma nova centralidade provocada pela implantação das rodovias, em especial, ao longo da BR-242. Com isso, parte importante das atividades de caráter terciário foi deslocada do antigo centro para as margens dessa rodovia, em uma ação concomitante à crescente oferta de novas moradias em loteamentos adjacentes às estradas e distantes do lugar central barreirense, em espaços mais amplos e com arruamento moderno, propícios, portanto, ao deslocamento com automóvel.

Destarte, o próprio poder público acabou por aderir ao deslocamento da centralidade impelido pela implantação das estradas, com a transferência das sedes de alguns de seus órgãos, principalmente, para as margens da BR-242, tais como: a Prefeitura Municipal, Câmara de Vereadores e o Fórum, todos sediados – até recentemente – em edificações construídas ao longo do trecho urbano dessa rodovia. Além disso, com recursos da municipalidade, foi construído um amplo mercado público, localizado à beira da rodovia mencionada.

Assim, Barreiras vivenciou um processo que culminou com a consolidação de um eixo comercial em um centro que se espraiava por cerca de seis quilômetros ao longo da BR-242 e áreas contíguas (Figura 3), onde estão sediados os principais empreendimentos comerciais, instituições financeiras, mercado público e sedes de órgãos estatais.

Figura 3 - Vista Parcial de Trecho Urbano da BR-242, em Barreiras.



Fonte: Acervo de REC Cinema e Vídeo (2017).

Contudo, as transformações mais proeminentes não ocorreram, apenas, como resultado do deslocamento da centralidade intraurbana para as margens da BR-242. Há que se destacar, também, a expansão dos espaços ocupados, com agregação à mancha urbana de áreas antes dedicadas às atividades rurais, para o cumprimento de funções de moradia, atividades industriais, comércio e serviços, além de atender aos interesses dos especuladores imobiliários.

Esse crescimento dos espaços ocupados para o exercício de funções urbanas segue, também, a lógica do rodoviarismo:

Quanto à tendência atual de expansão da mancha urbana barreirense, de fato, os principais vetores seguem, de modo geral, as principais rodovias que transpassam o município, como a BR 242, principalmente no sentido W-E (em direção a Salvador) e BR 135, no sentido SW-NE (em direção a Teresina). Tais zonas são áreas relativamente planas, ocupando uma faixa de transição entre o urbano e o rural (com preços, portanto, mais rentáveis aos agentes econômicos) e sem obstruções naturais (SOUZA, SANTOS, BRANDÃO, 2015, p. 106).

Disso resultou, não apenas, a formação de subcentros em bairros populares (LOPES, 2016) e novas periferias, complexas quanto aos perfis socioeconômicos de quem as ocupam, mas também a ocorrência de proeminentes implicações ambientais, como ocupação de áreas susceptíveis a desastres naturais

(CRUZ, 2018), elevação média da temperatura (SOUZA, 2018), alterações nas características superficiais do solo e na paisagem, supressão de vegetação, evasão de fauna, etc. (NASCIMENTO, 2019).

Por outro lado, todas essas vertiginosas transformações são condição e produto da resignificação do papel de Barreiras na rede urbana brasileira, cuja materialização dá-se pela evidente assunção de funções típicas de uma cidade média. Sobre isso, aliás, não há como negar que a posição geográfica no centro da região agrícola produtiva dos cerrados baianos e no entrecruzamento de rodovias é um dos importantes fatores na consolidação de Barreiras como cidade média.

Considerações Finais

Pesquisas no campo da Geografia Histórica Urbana têm o propósito de desvelar uma dada dinâmica espacial pretérita, na escala que melhor convenha ao pesquisador (rua, bairro e/ou cidade), mas sem encarar os resultados de tal abordagem como uma curiosidade enciclopédica sobre tempos idos. Ao contrário, os estudos espaço-temporais ensejam a produção de conhecimentos que conectam o passado ao presente, permitindo, ainda, projetar o futuro.

O conjunto de apontamentos aqui abordados visa dar uma visão panorâmica acerca da dinâmica territorial urbana de Barreiras, na longa duração, e não se propõe, em absoluto, a apresentar resultados definitivos de tal empreitada. Ao contrário, este escrito contém as primeiras reflexões direcionadas à construção continuada de um conhecimento geográfico-histórico, cada vez mais denso, sobre Barreiras.

Nesse sentido, o desafio que ora se coloca, e sobre o qual alguns membros do GRUDET/UFOB (Grupo de Pesquisa Dinâmicas Espaciais e Desenvolvimento Territorial da Universidade Federal do Oeste da Bahia) estão debruçados, é o da consolidação de uma pesquisa geográfico-histórica que dê conta de contextualizar os eventos que, nas diferentes escalas (da local à planetária), tiveram impacto na vida social, econômica, política, cultural e ambiental da cidade de Barreiras; identificar os agentes que contribuíram decisivamente na configuração da dinâmica urbana de Barreiras e; por fim, analisar as transformações espaciais que, material e

simbolicamente, demarcam essa dinâmica em cada um dos períodos da história territorial dessa cidade baiana.

Bibliografia e Referências

ABREU, Capistrano de. **Capítulos de História Colonial**. Salvador: P555 Edições, 2006 [1907].

ALMEIDA, Ignez. **Barreiras: Uma história de Sucesso**. Barreiras: Cangraf, 2005.

BORGES, M. **Descrição dos Municípios da Bacia do S. Francisco no Estado da Bahia**. Salvador: Typographia Reis & C., 1901.

BRANDÃO, Paulo Roberto Baqueiro. Um Território Indiferenciado dos Sertões: A Geografia Pretérita do Oeste Baiano (1501-1827). **Boletim Goiano de Geografia**, v. 29, nº 1, p. 47-56. Goiânia, 2009.

_____. A Formação Territorial do Oeste Baiano: A Constituição do “Além São Francisco” (1827-1985). **GeoTextos**, v. 6, nº 1, p. 35-50. Salvador, 2010.

_____. Circulação e Usos do Território: A Rede Urbana dos Cerrados Baianos em Perspectiva Geográfico-Histórica. **Revista da Casa da Geografia de Sobral**, v. 20, p. 120-132. Sobral, 2018.

CIAVATTA, Maria. **Mediações Históricas de Trabalho e Educação: Gênese e Disputa na Formação dos Trabalhadores (Rio de Janeiro, 1930-1960)**. Rio de Janeiro: Lamparina, 2009.

CRUZ, Deisiane dos Santos. **Diagnóstico da Expansão Urbana e Ocupação de Encostas na Serra do Mimo, Barreiras (Bahia)**. Dissertação (Mestrado). Programa de Pós-Graduação em Ciências Ambientais. Barreiras: Universidade Federal do Oeste da Bahia, 2018.

ELIAS, Denise. Construindo a Noção de Região Produtiva do Agronegócio. s/d

FINGER, Anna Eliza. **Um Século de Estradas de Ferro**. Arquitetura das Ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957. Tese (Doutorado). Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Brasília: Universidade de Brasília, 2013.

GÓES, Liliane Matos; FONTES, Ednice de Oliveira; SILVA, Heibe Santana. Fragmentação Municipal da Mesorregião do Extremo Oeste da Bahia e Expansão Urbana do Município de Barreiras. In: DIAS, Patrícia Chame; SANTOS, Janio (Orgs.). **Cidades Médias e Pequenas: Contradições, Mudanças e Permanências nos Espaços Urbanos**. p. 105-127. Salvador: Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia, 2012.

HOYLE, Brian. Development Dynamics at the Port-City Interface. In: HOYLE, Brian; PINDER, David; HUSAIN, M. Sohail (ed.). **Revitalising the Waterfront**. p. 3-19. Chichester: John Wiley & Sons, 1994.

LOPES, Werik Marinho. **A Formação de um Subcentro no Bairro Santa Luzia, Barreiras (BA)**. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Geografia). Barreiras: Universidade Federal do Oeste da Bahia, 2016.

LIMA, Roberto. Três Nós da Memória: Narrativas Ribeirinhas no Vale do São Francisco (Brasil). **Etnográfica**. Lisboa, v. VIII, nº 2, p. 185-219, 2004.

MIRALLES-GUASCH, Carme. **Ciudad y Transporte: El Binomio Imperfecto**. Barcelona: Ariel, 2002.

NASCIMENTO, Paloma Souza. **Impactos Socioambientais Gerados pela Implantação de Novos Loteamentos: A Expansão Urbana Recente em Barreiras (BA)**. Dissertação (Mestrado). Programa de Pós-Graduação em Ciências Ambientais. Barreiras: Universidade Federal do Oeste da Bahia, 2019.

OLIVEIRA, Hélio Carlos Miranda de; CALIXTO, Maria José Martinelli Silva; SOARES, Beatriz Ribeiro (Orgs.). **Cidades Médias e Região**. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2017, p. 19-56.

PAMPLONA, Luiz. **Barreiras, Bê-A, ... da Barra para cá!** Brasília: Edição do Autor, 2002.

SÁNCHEZ PAVÓN, Bernardo. **El Futuro de las Relaciones Puerto-Ciudad**. A Coruña: Universidade da Coruña, 2003.

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do Espaço Habitado**. São Paulo: Hucitec, 1994.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, María Laura. **O Brasil. Território e Sociedade no Início do Século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SILVA, Marcelo Werner da. A Geografia e o Estudo do Passado. **Terra Brasilis**, Niterói, nº 1, p. 1-17. São Paulo, 2012.

SOUZA, Robério Santos. Uma Estrada de Ferro da Bahia ao Rio São Francisco: Controle Político, Integração e Economia Regional (Séculos XIX-XX). In: GOULARTI FILHO, Alcides; QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó (Orgs.). **Transportes e Formação Regional. Contribuições à História dos Transportes no Brasil**. p. 181-217. Dourados: Editora da Universidade Federal da Grande Dourados, 2011.

SOUZA, Ueliton Basílio de. **Qualidade Ambiental Urbana em uma Perspectiva Geográfico-Histórica: Uma Análise do Caso de Barreiras, Bahia (1985-2017)**. Dissertação (Mestrado). Programa de Pós-Graduação em Ciências Ambientais. Barreiras: Universidade Federal do Oeste da Bahia, 2018.

SOUZA, Ueliton Basílio; SANTOS, Pablo Santana; BRANDÃO, Paulo Roberto Baqueiro. Agronegócio e Mudanças Espaciais: Um Estudo de Caso do Espaço Barreirense. **Caminhos de Geografia**, v. 16, nº 56, p. 95-109. Uberlândia, 2015.

VASCONCELOS, Pedro de Almeida. Questões Metodológicas na Geografia Urbana Histórica. In: VASCONCELOS, Pedro de Almeida; SILVA, Sylvio Bandeira de Mello e. (Orgs.). **Novos Estudos de Geografia Urbana Brasileira**. p. 191-201. Salvador: Editora da Universidade Federal da Bahia, 1999.

_____. **Salvador. Transformações e Permanências (1549-1999)**. Ilhéus: Editus, 2002.

VIANNA, Francisco Vicente. **Memória sobre o Estado da Bahia**. Salvador: Tipografia do Diário da Bahia, 1893.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço Intra-Urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel, 2001.

CAPÍTULO III

CAPÍTULO III - A CIDADE MÉDIA DE IMPERATRIZ (MA)

Beatriz Maria Soares Pontes

Introdução

No decorrer do anos 1970, quando o Estado Militar implementou, através dos Planos Nacionais de Desenvolvimento, o chamado Plano de Integração Nacional, houve da parte do mesmo a preocupação de definir programas e projetos que realizassem, na realidade, os propósitos consignados no ideário do Plano de Integração Nacional.

Àquela época, observou o Estado Militar, através de estudos circunstanciados elaborados pelo IBGE, que o território brasileiro estava, marcadamente, desarticulado. De um lado, não existiam articulações entre a Região Nordeste, Norte e Centro-Oeste e, tampouco, interdependência destas com o Sudeste e o Sul do país.

No intuito de modernizar a nação e construir um mercado interno mais atraente, o governo entendeu que tais objetivos só poderiam ser alcançados mediante a articulação do território. Para a realização de tais intuítos, o Estado ampliou a malha rodoviária nacional e dotou as Regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste de uma rede de telecomunicações em microondas e tropodifusão.

Além dessas providências relativas à infraestrutura do Estado, as autoridades governamentais estabeleceram objetivos geoestratégicos, visando a articulação do território nacional. Para a Região Nordeste, o projeto de desenvolvimento e articulação espacial estava calcado na dinâmica da atividade industrial a ser promovida na mesma. No que concerne ao Centro-Oeste e ao Norte do país, os objetivos geoestratégicos realizar-se-iam através do alargamento da fronteira agrícola, tendo como referência a realização de tal empreendimento, através da grande empresa.

Assim sendo, torna-se muito claro que o intuito do Estado era não apenas articular, mas também ocupar a vasta hinterlândia brasileira, ainda pouco desenvolvida, sob a ótica socioeconômica. Entendeu, portanto, o governo, que a

concretização do plano geoestratégico acima delineado só poderia realizar-se mediante a execução de vários programas e projetos que concretizassem os objetivos maiores do Estado, no que se referia à articulação do território.

Entre os diversos programas então propostos, destacou-se o Programa Nacional das Cidades Médias, o qual teria um relevante papel a desempenhar na construção de um território brasileiro melhor engendrado e articulado. O Programa em tela foi concebido no âmbito da Comissão Nacional de Regiões Metropolitanas e Política Urbana, então afeto ao Ministério do Planejamento e Coordenação Geral da Presidência da República. Para a sua elaboração foram ouvidos representantes abalizados de todas as regiões brasileiras, que se reuniram na sede da Comissão Nacional, em Brasília, para discutir o conceito de Cidade Média e os pressupostos teórico-metodológicos que constituiriam o suporte do Programa.

No que tange ao conceito de Cidade Média, os problemas começaram a emergir logo nas primeiras discussões, em virtude da extrema heterogeneidade da cidade média, dependendo da região brasileira considerada. Além disso, o debate não foi menos intenso quanto à metodologia a ser adotada, em face de várias razões: o Estado, àquela altura, através dos seus técnicos de maior projeção, incluindo os militares, havia concordado que o Plano de Integração Nacional e os programas e projetos a ele correlatos deveriam lastrear-se na interdependência de três teorias espaciais (a Teoria da Polarização de Perroux, a Teoria dos Lugares Centrais de Christaller e a Teoria da Propagação das Ondas de Inovações de Hagestrand). Todavia, os técnicos procedentes das diferentes regiões brasileiras para discutir, conforme foi dito anteriormente, a estrutura do programa das cidades médias, não concordaram com tais bases teóricas, alegando que as mesmas eram teorias concebidas a partir de realidades completamente diversas do quadro de referência nacional e, por conseguinte, deveriam ser vistas com cautela. Apesar das discussões e debates em torno dessa questão terem sido acirrados e relevantes, as autoridades da Comissão Nacional não aquieceram na revisão do supracitado projeto teórico-metodológico.

Persistindo, ainda, os problemas de concentração, uma vez que as bases teóricas não puderam ser redimensionadas, foi chamado como acessor para as questões urbanas brasileiras da década em apreço o geógrafo francês Prof. Dr.

Michel Rocheford. O professor Rocheford conceituou, então, a cidade média “como um centro urbano em condições de atuar como suporte às atividades econômicas de sua hinterlândia”. A partir desse conceito, foram definidas as estratégias do Programa para as diferentes regiões brasileiras.

Para o Sudeste, previa-se: a coordenação dos investimentos em infraestrutura e a regulamentação do uso do solo, nas regiões metropolitanas de São Paulo e Rio de Janeiro, de modo a conter a taxa de crescimento dessas metrópoles e induzir à descentralização das atividades produtivas, particularmente das indústrias, para centros periféricos de médio porte que apresentassem potencialidades locacionais; o planejamento da expansão e reforço da infraestrutura urbana das cidades beneficiárias da desconcentração funcional intrarregional, com atuação preferencial sobre os núcleos urbanos com mais de 50 mil habitantes e, por fim; a dinamização das funções urbanas de apoio às atividades agropecuárias e agroindustriais desempenhadas por cidades de médio e pequeno portes.

Na Região Sul, pretendia-se alcançar a dinamização e promoção das atividades de planejamento integrado, infraestrutura urbana e equipamento social, atuando, preferencialmente, nos centros urbanos com população superior a 50 mil habitantes.

Na Região Nordeste, a estratégia urbana se remeteu ao crescimento das atividades produtivas e à melhoria na infraestrutura funcional e no equipamento social das capitais dos estados e dos polos secundários regionais, bem como a dinamização dos núcleos urbanos regionais que exerceriam ou viriam a exercer funções de polarização do desenvolvimento regional, através de apoio às atividades produtivas e dos investimentos em infraestrutura urbana e equipamento social.

A esses núcleos caberia importante função na contenção do processo migratório e no apoio às atividades agropecuárias e agroindustriais. Nas Regiões Norte e Centro-Oeste, a estratégia tentaria promover os núcleos urbanos de ocupação, estrategicamente selecionados, ao longo das grandes rodovias de integração nacional, bem como em função das potencialidades sub-regionais para o desenvolvimento agropecuário, agroindustrial e agromineral.

Apesar das estratégias terem sido delineadas, restava ainda a escolha das “cidades médias” beneficiárias do Programa. Nesse sentido, vieram à lume estudos

que vinham sendo elaborados sobre o tamanho das cidades, e que situavam a cidade de médio porte como aquela que apresentasse uma população entre 50 mil e 300 mil habitantes, entre outras ponderações feitas sobre o tamanho de tais cidades, atentando-se ao critério demográfico. Outra preocupação surgiu, igualmente, quanto ao papel funcional das cidades em apreço, conforme as situações geográficas nas quais se encontrassem. No que tange a este último aspecto, o professor Rocheford, através de circunstanciados estudos elaborados a respeito das cidades médias brasileiras, classificou-as quanto a sua situação geográfica, perfil econômico e funções por elas exercidas.

A abordagem sugerida pelo professor Rocheford estava, estreitamente, vinculada aos suportes positivistas que, àquela altura, permeavam os estudos urbanos, nos quais a cidade era avaliada de acordo com a sua funcionalidade, isto é, funções por ela exercidas na esfera do setor primário, no âmbito da indústria e no que concernia às atividades de comércio e serviços.

Uma vez equacionada esta etapa, referente aos estudos de cidades de médio porte, a Comissão Nacional de Regiões Metropolitanas e Política Urbana, através dos seus técnicos, passaram a pensá-las no contexto da estratégia da integração do território nacional, no qual passariam a ter destaque quanto à sua posição e significado econômico na articulação do território.

Sem dúvida, como foi visto precedentemente, o papel exercido pelas cidades médias na implementação das estratégias territoriais variou, dependendo da região brasileira onde as mesmas se encontrassem. Assim sendo, no que concerne ao Nordeste brasileiro, que é nossa área de particular interesse, foram identificados os seguintes tipos de cidades médias: a) **Cidades Médias integradas na rede urbana:** elas correspondiam às regiões onde os impactos da metrópole e da complexidade da base econômica foram bastante fortes, a ponto de criar um sistema urbano de vários escalões. Elas se localizavam, principalmente, nas regiões Sudeste e Sul do Brasil, às quais dever-se-ia, talvez, acrescentar algumas zonas litorâneas próximas à Salvador e Recife, em uma escala, evidentemente, bem menor; b) **Cidades Médias situadas às Margens das Redes Urbanas Hierarquizadas:** não se trata, evidentemente, de identificar centros urbanos perfeitamente autônomos, porque estes não existem no Brasil. Numerosos centros médios do país continuam,

entretanto, fora do domínio geoeconômico das redes fortemente estruturadas. Os fluxos econômicos que os une às cidades médias importantes não constituem, efetivamente, a essência do seu papel na organização da economia e, dos espaços que as cercam. Essas cidades médias se distinguem, ao mesmo tempo, pelo tipo de base econômica as quais preenchem e pela extensão extremamente variável de suas zonas de influência; c) **Cidades Médias que Constituem Centros Terciários das Zonas de Agricultura Tradicional:** a função básica desses centros estava ligada à comercialização e ao escoamento das atividades agropastoris da região. Essa função era simbolizada (e, ainda hoje é assim), muitas vezes, pela feira. A cidade constituía, igualmente, o centro prestador de serviço de uma zona de influência agrícola, onde predominavam, no mais das vezes, baixos níveis de vida e atividades tradicionais de artesanato que vinham, geralmente, completar este quadro pouco dinâmico das funções urbanas; d) **Cidades Médias Essencialmente Administrativas:** embora não constituíssem a fundação exclusiva do centro urbano, a atividade administrativa representava a essência do papel da cidade na zona de influência, relegando a um segundo plano as demais atividades terciárias. Eram, frequentemente, capitais de Estados, cuja base econômica não conseguiu suscitar outras funções fundamentais, subsistindo, portanto, em virtude do terciário público e dos salários que este distribuía. Essas cidades se diferenciavam pela natureza e pela amplitude das funções anexas que pudessem emergir, muitas vezes, motivadas pelo próprio crescimento urbano, e que poderiam, por este ângulo, convertê-las ou em centros terciários de zonas de agricultura tradicional (como o caso de Maceió e Aracaju, por exemplo) ou em minimetrópoles, com funções administrativas predominantes, como era o caso, aliás, difícil, de Cuiabá; e) **Cidades Médias que Canalizavam Produtos Básicos Destinados à Exportação:** oriundas das necessidades de exportação agrícolas e minerais, essas cidades, necessariamente portuárias, apareciam ao longo de todo o litoral brasileiro e constituíam o núcleo inicial de uma grande parte das grandes cidades contemporâneas. Certos centros urbanos, nas zonas que ficaram à margem da industrialização, permaneceram quase que, exclusivamente, ligados à essa função de canalização da produção. Macapá e, até em certa medida, Ilhéus, poderiam ilustrar esse tipo particular e pouco representado, de cidades médias.

A identificação dos tipos de cidades médias supracitados, além de outros aqui não consignados, referentes a outras áreas nacionais, subsidiaram, significativamente, naquele momento histórico, o encaminhamento da estratégia territorial, sobretudo, ao longo da fachada atlântica brasileira.

No que diz respeito a hinterlândia nacional, as providências tomadas pelo Estado, no sentido de incrementar e dinamizar a economia nos espaços interiores do país, resultaram na indução de novos centros urbanos que emergiram no curso das últimas décadas, assinalando-se entre eles várias cidades que, em face do crescimento acelerado, rapidamente atingiram o patamar do que se entende por Cidades Médias (II PND, 1975-1979).

Entretanto, é forçoso assinalar que, a partir da década de 1970, começaram a ocorrer substanciais mudanças no ritmo do modo de produção capitalista, verificando-se a passagem do sistema fordista para o regime de acumulação flexível. Ainda que essa transição não se consumasse, simultaneamente, em todo o território brasileiro, não é possível olvidar as transformações em curso.

Assim sendo, torna-se claro que o papel da rede urbana brasileira também passou por mudanças relevantes, acompanhando as transformações ocorrentes no processo produtivo. As cidades passaram a ter outras funções e novos papéis. Foram, então, identificados no âmbito dessas mudanças marcantes constatadas na esfera da economia.

A fim de que possamos compreender este elenco de mudanças, faz-se mister refletir mais detidamente sobre a transição do fordismo para o regime de acumulação flexível, e as consequências daí derivadas na rede urbana brasileira e, no caso presente, nos novos papéis das cidades de médio porte.

Do Paradigma Tecno-Produtivo Fordista ao Sistema de Produção Flexível

A utilização de energia barata e a organização taylorista do processo de trabalho e consumo maciço constituíam a base funcional do modelo produtivo fordista, que em seus aspectos supraestatais se apoiava numa configuração keynesiana de Estado. O denominado “Welfare State” atuava como organizador e construtor do paradigma produtivo fordista, acumulando numerosas funções

produtivas diretas e generalização de infraestrutura, manipulando, também, os recursos normativos e de política econômica que permitiram o funcionamento de mecanismos distributivos compatíveis com o modelo econômico fordista.

Sob o mesmo, a produção orientava-se para o mercado maciço com escassa diferenciação de modelos e produtos estandardizados, de ciclo de vida prolongado. Desse modo, a oferta definia a demanda e as variações positivas desta dependiam da ampliação da base de consumidores. O núcleo dinâmico desse regime de acumulação estava centrado no complexo metal/mecânico.

Os mecanismos estruturais do modelo fordista – grandes estabelecimentos para aproveitar economias de escala, contiguidade espacial dos processos produtivos, economias de aglomeração, etc. – estavam na base explicativa das formas espaciais que produziu.

Com efeito, a consequência direta da concentração técnica da produção se refletiu, também, como concentração espacial. Assim, podemos dizer que o regime de acumulação fordista foi protagonista decisivo nos processos de metropolização.

Sem dúvida, em sua fase final, produziu-se uma certa dispersão concentrada até a periferia, como uma alternativa para recompor – ao menos circunstancialmente – a taxa de lucro, aproveitando a formação de mercados cativos e as substanciais diferenças salariais nas regiões deprimidas dos países capitalistas centrais e nos países em desenvolvimento, nos quais o capital se punha a salvo das organizações sindicais maduras e poderosas dos centros industriais tradicionais.

O encarecimento de alguns fatores de produção chave (petróleo, mão de obra) e a incapacidade do setor tecnológico fordista para responder a essas mudanças, redundou numa crise profunda e prolongada da taxa de lucro no setor industrial e estabeleceu limitações ao modelo fordista para seguir reproduzindo-se, enquanto os circuitos financeiros internacionais viviam uma verdadeira hiperexpansão e foram o setor de refúgio para o capital de origem industrial, durante os anos 1970, nos países do norte e, nos anos 1980, nos países do sul.

O conjunto de novas tecnologias que começaram a operar como fator de saída da crise não implicou na renovação ou transformação do fordismo, mas, sinalizavam o seu esgotamento e superação. Essa transformação tecnológica supunha o surgimento de novos fatores chave do modelo tecnológico-produtivo.

Alguns autores visualizavam o complexo militar – aeroespacial ou o eletrônico (em especial, a microeletrônica), como o fator chave do novo modelo.

Aparentemente, o fenômeno seria de maior complexidade, e nos pareceu prudente adotar um fator mais envolvente que estaria representando pela informação, o que implicava considerar como eixo do processo os setores da microeletrônica e das telecomunicações como os novos núcleos dinâmicos do paradigma emergente.

Esse fenômeno implicava em transformações em todos os níveis, desde as modalidades do desenho dos produtos, até as formas de organização do processo produtivo, passando pelo próprio conteúdo tecnológico dos novos produtos e de suas características. Deste ponto de vista, podemos visualizar outro conceito chave do novo paradigma que poderia ser utilizado para denominá-lo: a flexibilidade. Entretanto, para alcançar toda a sua eficácia e eficiência, as novas tecnologias demandavam uma nova organização trabalhista e mudanças profundas nos hábitos e costumes e, particularmente, de consumo. Em definitivo, requeria uma transformação substancial da concepção de Estado, dos seus papéis e de sua relação com a sociedade.

A condição de flexibilidade se expressava não só a nível dos bens de capital, dos produtos e das formas de produção em si, mas também estendia-se aos volumes a produzir e às relações e conexões interpessoais, particularmente quanto à formação de inserção e controle da força de trabalho nos processos produtivos.

Com efeito, se por um lado, podemos observar um número elevado de inovações, em matéria de produtos, isto é, novos produtos, o grau de satisfação dos mesmos, bem como suas características e as possibilidades de diversificação produtiva, por outro, as mudanças que estamos considerando estão muito mais centradas na forma do processo de produção do que do produto.

Quanto às formações de produção, podemos destacar a utilização de equipamento flexível ou programável, capaz de cumprir diversas funções vinculadas, não somente em distintos momentos do processo produtivo de um determinado bem, mas também à capacidade de adaptar-se às modificações de um produto ou serviço para participar na produção de outro bem.

As transformações das relações intra e interfirmas constituíam outra das chaves das novas formas de produção. As possibilidades abertas pelo desenvolvimento das telecomunicações e o processamento veloz da informação, assim como o custo relativamente baixo desses serviços, induziu à reorganização das relações intrafirmas, permitindo uma maior interconexão e integração dos distintos momentos do processo produtivo, conduzindo à integração sistêmica de funções, alterando os padrões de configuração de plantas, papéis, tamanhos e localização das mesmas.

No caso das relações interfirmas, também as novas tecnologias permitiam o acesso à uma maior integração e interação, que entre outros fenômenos, induziam à “desverticalização” da população.

O paradigma de produção flexível pós-fordista ou neofordista implicou na substituição das economias de escala pelas economias de “diversidade”, já que se estruturava a partir de demandas segmentadas, de menor tamanho, com grande diferenciação de produtos e modelos, orientada a pautas de consumo individualizadas baseadas em bens de obsolescência relativamente rápida, tanto funcional, como tecnológica.

Essa foi a razão pela qual o tamanho da planta representativa do novo paradigma foi, substancialmente, menor (se for medido em termos de pessoal ocupado), sem que ele implicasse, necessariamente, em menores níveis de inversão em capital fixo.

A reorganização do processo de trabalho, a partir da incorporação de novos recursos tecnológicos determinou, também, a substancial modificação do perfil do operário industrial, de seus papéis e de suas relações com o equipamento e com os demais operários. As novas tecnologias de produção motivaram a substituição da configuração taylorista de organização do trabalho.

Esta estava baseada na especialização do operário numa atividade, predominantemente, individual, numa estrutura disciplinar hierárquica; enquanto o sistema de produção emergente requeria um tipo de inserção, isto é, o operário no processo produtivo que tendia à plurifuncionalidade e capacidade de adaptação, assim como à constituição de grupos de trabalho semiautônomos.

Essas mudanças significaram, por um lado, um certo processo de desqualificação e perda de postos de trabalho em geral, mas, por outro lado, também implicaram em certa recuperação da autonomia, iniciativa e capacidade de decisão e controle dos operários sobre o processo de trabalho (ANDERSON, 1995; CASTEL, 1999; CASTELLS, 2000; FRIEDMAN, 1985; KURZ, 1992 e DARDOT; LAVAL, 2016).

Legitimação e Regulação do Regime Flexível

A evolução do marco jurídico-político acompanhou tais processos. De fato, inicialmente verificou-se nos países industrializados, e atualmente nos países em desenvolvimento, diversos intentos de reformulação do Estado baseados, fundamentalmente, na “degradação” da economia em geral, na privatização de algumas atividades produtivas que o Estado assumira durante o regime fordista, na adaptação do suporte legal que regia as relações sociais da produção, aos novos reclamos do capital (flexibilização do trabalho e minimização de conflitos) e no desmantelamento dos mecanismos que garantiam uma distribuição progressiva da receita.

No que tange à este último aspecto, entendemos que, no discurso político, o que apareceu como demanda de desregulação, na realidade, traduzia-se em mudança na orientação e nos destinatários dos mecanismos regulatórios, que tendiam a reproduzir a complexidade estrutural que o Estado apresentava em relação à construção do novo modelo econômico e social; enquanto constatamos, também, o desaparecimento dos instrumentos distributivos e assistenciais de desenvolvimento e de previdência social.

Dessa forma, o modo de regulação corporificada pelo Estado do Bem-Estar, classicamente keynesiano e fordista, veio a ser, paulatinamente, substituído pelo Estado neoliberal, adquirindo maior funcionalidade com as novas modalidades e necessidades estruturais da acumulação capitalista flexível.

A expressão do poder dos grupos econômicos dos grandes consórcios exportadores e dos credores externos e a malha de relações pluriescalares, que os

mesmos conseguiram viabilizar, constituíram a contrapartida da declinação e/ou reorientação da capacidade regulatória do Estado Nacional.

Na América Latina, o processo teve início nos anos 1960, com a penetração maciça de inversões estrangeiras diretas, com diferentes modalidades de promoção setorial e regional, com certas políticas de compras do Estado, culminando com as atuais manobras de desmantelamento do Estado produtor de bens e serviços.

Finalmente, a transformação da estrutura e dos papéis do Estado Nacional produziram significativos impactos territoriais. Efetivamente, os Estados Nacionais, ao tornarem-se cada vez mais fracos e incapazes de regular as economias domésticas e suas fronteiras, tendiam a perder o significado, seja pela integração institucionalizada, e mais ou menos voluntária, ou por simples satelização, de fato.

Outra maneira de abordar este assunto é o fato de, atualmente, cada região, província, município e cidade tender a ser inserido, diretamente, na malha de relações multiescalares que caracterizam o capitalismo atual que, para a sua expansão, parece ter necessidade de vulnerabilizar, de maneira crescente, o caráter mediador da presença de Estados Nacionais intervencionistas e vigorosos (ANDERSON, 1995; CASTEL, 1999; CASTELLS, 2000; FRIEDMAN, 1985; KURZ, 1992 e DARDOT; LAVAL, 2016).

Reestruturação Produtiva e Organização Territorial

As mudanças aludidas deram lugar ao surgimento de novas estratégias e estruturas territoriais, devido à natureza do regime de acumulação emergente que supõe a superação da lógica locacional fordista, fortemente concentradora no espaço.

As necessidades estruturais do fordismo terminal, as possibilidades de fragmentação do processo produtivo, através da introdução de novas tecnologias de produção, circulação e processamento da informação, assim como o auge durante o final da década mencionada e princípios dos anos 1980 de marcos legais amplamente favoráveis à radicação do capital em áreas periféricas, seriam os elementos causais de certa tendência à dispersão geográfica dos meios de produção, seja ela visualizada em escala global ou nacional.

Paralelamente, e cada vez mais, o novo modelo gerou nos países mais avançados certas tendências ao reagrupamento das unidades de produção com predomínio de formas concentradas, ainda que não necessariamente, na medida imposta pela rigidez do modelo produtivo fordista, na sua necessidade de maximizar economias de escala e na contiguidade espacial das etapas do processo produtivo, tampouco nas áreas tradicionalmente industrializadas sob esse modelo.

Tanto na escala nacional como global, o saldo do processo de reestruturação produtiva pareceu ser a desindustrialização (em termos relativos ou absolutos) das áreas industriais tradicionais e/ou surgimento ou revitalização de áreas de escasso desenvolvimento industrial fordista. A nível nacional, a funcionalidade, com a qual as novas tecnologias abriram possibilidades de iludir mediante a deslocalização e/ou a realocação a ação das organizações representativas dos trabalhadores, determinou o declínio das áreas que se estruturaram a partir do modelo fordista e a aquisição de vantagens comparativas para as regiões onde o fordismo não incidu significativamente. Obviamente, essas tendências estariam sinalizando processos insipientes, mas progressivos, de reorganização ou alteração do modelo territorial fordista, como resultado da redefinição da divisão regional do trabalho.

Esses processos de formação de novos espaços industriais ou modificação das áreas industriais históricas, deveram-se não só às mudanças tecnológicas de produção ou organizacionais, mas também se produziram como consequência do caráter e significação intersetorial diferencial daqueles.

Grandes regiões industriais foram edificadas em torno de atividades industriais que, hoje, estão em acentuado declínio (siderurgia, metalurgia, metal/mecânica, têxtil, etc.), enquanto os setores emergentes (eletrônica, telecomunicações, novos materiais, química fina, biotecnologia, etc.), não tinham maior significado ou compromisso com tais áreas.

Pelo que acima foi exposto, observamos que as mudanças na estrutura do território não se verificaram apenas nas áreas mais dinâmicas do país, tais como o Sul e o Sudeste, mas foram também identificadas em regiões menos desenvolvidas, como é o caso do Nordeste brasileiro.

No caso explícito do Nordeste, as cidades médias passaram por significativas reformulações nos seus papéis. Vários exemplos podem subsidiar tal afirmativa. A

cidade de Mossoró, no estado do Rio Grande do Norte, desempenha um papel marcante numa área que não somente abrange, no âmbito do próprio estado, as áreas integradas da bacia do Apodi-Mossoró e de parcela da bacia do Piranhas-Açu, mas, sua influência faz-se sentir, marcadamente, em áreas do vizinho estado do Ceará.

Antes era um centro que se destacava por suas atividades no setor do comércio, de serviços e nas indústrias referentes ao setor de alimentação. Com a descoberta do petróleo no território do próprio município e na plataforma continental, sua economia logrou significativo impulso, facultando um processo de modernização da cidade em vários aspectos antes não constatados. O petróleo é, inclusive, resgatado em poços situados na própria estrutura urbana da cidade, o que a levou a refletir sobre questões referentes ao uso do solo urbano e aos padrões de qualidade ambiental da mesma (ANDERSON, 1995; CASTEL, 1999; CASTELLS, 2000; FRIEDMAN, 1985; KURZ, 1992 e DARDOT; LAVAL, 2016).

A Cidade de Imperatriz

A cidade de Imperatriz também passou por mudanças significativas. É o que veremos a seguir.

Imperatriz é a cidade sede do município do mesmo nome, sediado no estado do Maranhão, Região Nordeste do Brasil. Localiza-se na Região Metropolitana do Sudoeste Maranhense e sua população, em 2018, era da ordem de 258.016 habitantes, sendo, portanto, o segundo centro urbano mais populoso do Estado maranhense.

A cidade de Imperatriz está situada na Região de Planejamento do Tocantins e da Região Metropolitana do Sudoeste Maranhense, com sete municípios conurbados. A cidade estende-se pela margem direita do rio Tocantins e é atravessada pela Rodovia Belém-Brasília, situando-se na divisa com o Estado do Tocantins.

O surgimento de Imperatriz começou a ser delineado em fins do século XVI e início do século XVII. Enquanto os bandeirantes navegavam o rio Tocantins, da nascente em busca da foz, simultaneamente, as entradas governamentais e/ou

religiosas subiam o referido rio, tentando alcançar as suas nascentes. Das entradas realizadas, a que mais se destacou foi a realizada no ano de 1658, pelos jesuítas Padre Manuel Nunes e Padre Francisco Veloso, que teriam sido os primeiros a utilizar o sítio onde, hoje, está a cidade de Imperatriz.

A fundação de Imperatriz deu-se em 16 de julho de 1852, 3 anos depois da partida da expedição que saiu do Porto de Belém, em 26 de junho de 1849. Frei Manuel Procópio do Coração de Leão, capelão da expedição, foi o fundador da povoação que recebeu, inicialmente, o nome oficial de povoação de Santa Tereza do Tocantins.

Depois de 4 anos, em 27 de agosto de 1856, a Lei nº 398 criou a Vila de Imperatriz, nome dado em homenagem à Imperatriz Teresa Cristina. Com o tempo, sua denominação foi sendo simplificada pela população, havendo documentos anteriores à abolição nos quais a Vila é mencionada, simplesmente, como Imperatriz.

Sua elevação à categoria de cidade é datada de 22 de abril de 1924, no governo Godofredo Mendes Viana (Lei nº 1.179). Imperatriz, até então, permanecia em um isolamento secular, com um crescimento tímido e lento. O início da transformação socioeconômica e do crescimento populacional se deu a partir de 1953, com a construção de uma estrada que a ligou a Grajaú, possibilitando o acesso à capital do estado, São Luís e ao restante do Nordeste brasileiro, quando o município e a cidade de Imperatriz ainda mantinham-se isolados por via terrestre. Posteriormente, a população dobrou, em menos de cinco anos.

Para termos uma ideia de quão pequena era a cidade, antes da transformação socioeconômica, de acordo com o recenseamento do IBGE de 1950, Imperatriz tinha apenas 5.015 habitantes, dos quais 3.863 destes encontravam-se na zona rural.

A construção da Rodovia Belém-Brasília, a partir de 1958, no governo do Presidente Juscelino Kubitschek, resultou num rápido crescimento econômico e populacional do município e da cidade de Imperatriz. Nessa época, a cidade dispunha apenas de cinco estabelecimentos comerciais varejistas e um estabelecimento onde vendia-se bebidas com alto teor alcoólico, que mantinham transações com o comércio de Belém, Recife, Fortaleza, São Paulo, Rio de Janeiro

e São Luís, importando tecidos em geral, ferragens, estivas, miudezas e medicamentos.

A cidade contava, ainda, com apenas dois dentistas, onze unidades escolares, sendo sete do ensino fundamental comum, três do fundamental supletivo e uma de ensino complementar. Destacamos o Educandário Santa Terezinha, atual Escola Santa Terezinha, que foi a primeira escola a funcionar regularmente no município de Imperatriz.

A cidade possuía, ainda, apenas um advogado em exercício, uma agência postal telegráfica e apenas um caminhão registrado na Prefeitura Municipal. Em 1955, perdeu parte do seu território para, com ele, ser constituído o município de Montes Altos, que foi criado pela Lei nº 1.354, de 08 de setembro de 1955 e cuja instalação se deu a 22 de dezembro do mesmo ano.

Presentemente, Imperatriz é o maior entroncamento comercial, energético e econômico do Estado. É também o segundo maior centro econômico, político e cultural do Maranhão. Imperatriz está num cruzamento entre a soja de Balças, no sul do Estado, a extração madeireira na fronteira com o Pará, a siderurgia em Açailândia e a agricultura familiar no resto do Estado, com destaque para a produção de arroz e, também, das futuras potencialidades como a produção de energia e celulose, com a implantação da hidrelétrica de Estreito, de Serra Quebrada e da fábrica da Suzano Papel e Celulose, em Imperatriz.

Além dessas potencialidades, podemos observar também intensa atividade extrativista, principalmente, na reserva do Ciríaco. A fim de dar suporte logístico a todas essas atividades, Imperatriz assumiu a postura de capital local, pois, através do Complexo Atacadista do Mercadinho e do Centro Varejista do Calçadão, a produção do sul do Maranhão, norte do Tocantins e leste do Pará é escoada. Assim, Imperatriz conta com a Rodovia BR-010 (Belém-Brasília), com um dos maiores rios do país, o rio Tocantins e com a Ferrovia Norte-Sul e a Estrada de Ferro Carajás. Além disso, por Imperatriz passam as principais linhas de transmissão de energia elétrica do Maranhão.

Hoje, tendo em vista o seu grande desempenho nos setores do comércio e da prestação de serviços, Imperatriz ocupa a posição de segundo maior centro político,

cultural e populacional do Estado, segundo maior PIB do Maranhão e 165º do Brasil, com PIB de R\$ 5.039.597,00 milhões, superado apenas, pela capital São Luís.

É também, o principal polo da região que aglutina o sudoeste do Maranhão e norte do Tocantins. A história e o desenvolvimento de Imperatriz deram-lhe diversos títulos, entre eles, o de “Portal da Amazônia - Capital da Energia”. Historicamente, a cidade de Imperatriz foi abrigo de muitos povos indígenas antes de sua ocupação pela comitiva do Frei Manuel Procópio, considerado o seu fundador (SANCHES, 2003).

Urbanização e Arquitetura

Imperatriz tem característica e tamanho de um centro regional, apesar de possuir poucas avenidas amplas e largas. Imperatriz experimentou um “boom” de desenvolvimento nas décadas de 1960, 1970 e 1980, sendo grande polo atrativo de empregos.

Nos últimos anos, houve um grande crescimento de construções voltadas para as classes A e B, ultrapassando grandes quantias já na fase de implantação. Isso se deu pelas seguintes razões: saturação dos grandes centros próximos, que já não têm espaço para determinadas atividades econômicas; da estabilidade econômica e do aumento da renda da população local; do baixo custo de vida na cidade e dos incentivos municipais e estaduais.

Observamos que na cidade pesou o fato de que existisse pouquíssima concentração de indigentes e pedintes de rua, comparado-se aos grandes centros, que pesaram na hora de atrair investidores. Os programas sociais dos governos conseguiram amenizar a situação crônica enfrentada pelas famílias excluídas.

Todavia, a expansão horizontal da cidade acabou provocando baixa densidade populacional, grandes distâncias, bairros com pouca infraestrutura, além de inúmeros terrenos vagos. Entretanto, existiram estudos até de legislação municipal (Código de Postura) que foram postos em prática para urbanizar os vazios da cidade.

Em fase final, podemos lembrar o projeto de urbanização da área central de Imperatriz, com a restauração da malha asfáltica das principais avenidas do centro

da cidade com recursos do município, a duplicação da avenida Pedro Neva, que liga Imperatriz ao município de João Lisboa, pelo governo do Estado, investimentos que já estão sendo executados, como obras de asfaltamento e instalação de rede de esgotos em alguns bairros mais afastados do centro da cidade, por parte do governo federal e verbas oriundas do PAC.

As Secretarias de Infraestrutura e de Planejamento Urbano e Meio Ambiente iniciaram a execução do Código de Postura do município, em relação ao nivelamento e padronização das calçadas em Imperatriz, que gerou muita reclamação por parte de pessoas com deficiência e até de pessoas sem deficiência, visto que há muita irregularidade nas calçadas da cidade. A princípio, o projeto contemplará apenas o centro da cidade e, posteriormente, os bairros.

Regularmente é feita na cidade a renovação das pinturas das faixas de pedestres, dos meios-fios nas calçadas e pequenas obras nos cruzamentos das ruas, para o melhor escoamento da água das chuvas, evitando alagamentos que são problemas constantes na cidade e no município (SANCHES, 2003; Instituto Imperatriz, 2019).

Economia

De modo geral, a maior parte da mão de obra ativa do município é absorvida pelo setor terciário (comércio de mercadorias e prestação de serviços). A construção civil desempenha papel muito importante na economia local. Segundo o IBGE, de acordo com as estatísticas do Cadastro Central de Empresas, em 2007, o município tinha 5.468 empresas cadastradas, 37.150 pessoas empregadas, 30.768 pessoas assalariadas, tendo como Salário Médio Mensal 1,8 salários mínimos.

O cenário de crescimento atual faz com que a cidade de Imperatriz possa ter condições de oferecer mais empregos, mas tem como desafio crescer de forma planejada, sem que esse “boom” se torne uma catástrofe social e tire um dos principais chamarizes para o investimento: a qualidade de vida.

A construção dos novos shoppings centers na cidade devem gerar grandes quantidades de postos de empregos (SANCHES, 2003; dados oferecidos pela Prefeitura Municipal de Imperatriz, 2019).

Ciência e Tecnologia

Imperatriz vem se tornando conhecida, nacional e internacionalmente, como um importante centro de produção e difusão de conhecimento científico, sendo um dos motivos a presença da Universidade Federal do Maranhão – UFMA, Universidade Estadual da Região Tocantina do Maranhão – UEMASUL, Instituto Estadual de Educação, Ciência e Tecnologia do Maranhão – IEMA e o Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Maranhão – IFMA. Tais fatos fizeram da cidade uma alternativa para investimento no país.

A cidade de Imperatriz, atualmente, conta com várias faculdades e universidades públicas e privadas, dentre as quais destacam-se a Universidade Federal do Maranhão (Campus Centro e Bom Jesus), Universidade Estadual do Maranhão do Sul, Instituto Federal do Maranhão, Unidade de Ensino Superior do Sul do Maranhão, Faculdade de Educação Santa Terezinha, Faculdade Pitágoras, Universidade Ceuma e Faculdade de Imperatriz.

Dentre as universidades públicas, destacam-se a Universidade Federal do Maranhão e a Universidade Estadual do Sul do Maranhão, sendo que a Federal já atua na cidade de Imperatriz desde a década de 1980. Os primeiros cursos a entrar em funcionamento no Campus foram Direito e Pedagogia, implantados no ano de 1980, por meio da política de expansão e interiorização da universidade.

O Campus de Imperatriz da UFMA foi elevado à condição de Unidade Acadêmica em 02 de dezembro de 2005, de acordo com a Resolução Nº 83, do Conselho Superior Universitário, com a denominação de Centro de Ciências Sociais, Saúde e Tecnologia. A Unidade conta com um Campus Avançado, que abriga os cursos da área de Ciências, Saúde e Tecnologia. O novo prédio, situado no bairro Bom Jesus, dispõe de laboratórios, salas de aula e biblioteca direcionados para atender as demandas dos cursos de Enfermagem, Engenharia de Alimentos, Ciências Naturais e Medicina.

Quanto à Universidade Estadual, tornou-se a primeira universidade do interior do Maranhão e foi instituída pelo governador Flávio Dino, no dia 01 de novembro de 2016, substituindo a antiga Universidade Estadual do Maranhão, atendendo a uma

reivindicação da comunidade acadêmica. A luta por autonomia administrativa e para a regionalização do ensino superior no Maranhão já tinha mais de três décadas.

Dentre as faculdades particulares, a pioneira, Devry Facimp, iniciou as suas atividades acadêmicas no ano de 2001, em Imperatriz. Atualmente, possui cerca de 2.000 alunos, 10 cursos de graduação, dentre eles: Odontologia, Direito, Farmácia e Enfermagem. A faculdade possui 85.000m², Clínica Escola de Odontologia, Laboratório de Análises Clínicas, Ambulatório de Saúde e o Núcleo de Práticas Jurídicas. A partir de junho de 2016, passou a integrar a Devry Brasil dentro do projeto de expansão do grupo no interior dos estados brasileiros.

Destaca-se, ainda, a Unidade de Ensino Superior do Sul do Maranhão, fundada em 2004, oferecendo sete cursos de graduação, nas mais diversas áreas do conhecimento humano, todos voltados aos interesses e às necessidades regionais. São mais de 2 mil alunos e duzentos colaboradores que integram a Instituição.

Vale ressaltar a existência de Polos de Universidades de Ensino à Distância, que oferecem uma vasta gama de cursos, em todas as áreas do saber, destacando-se a Universidade Metodista, Faculdade Damásio, Damásio Educacional, Instituto Luís Flávio Gomes, Centro de Ensino Renato Saraiva, Mege Estudos Jurídicos, Instituto Superior de Aprendizagem Multi Disciplinar, Fundação Getúlio Vargas e muitas outras.

Entre os cursos oferecidos na cidade, a nível de bacharelado, Imperatriz oferece os cursos de Administração, Agronomia, Arquitetura e Urbanismo, Biomedicina, Ciências Contábeis, Ciências Econômicas, Ciências Religiosas, Direito, Educação Física, Enfermagem, Engenharia Civil, Engenharia Elétrica, Engenharia Mecânica, Engenharia de Produção, Engenharia Florestal, Fisioterapia, Farmácia, Medicina, Medicina Veterinária, Nutrição, Odontologia, Psicologia, Serviço Social, Sistemas de Informação e Tecnologia.

No grau de licenciatura, a cidade dispõe de Licenciatura em Ciências Naturais, Licenciatura em Ciências Humanas, Ciências Biológicas, Educação Física, Física, Filosofia, Geografia, História, Letras, Letras Língua Portuguesa e Inglesa, Matemática, Pedagogia e Química. Imperatriz oferece, ainda, os cursos tecnológicos de Estética e Cosmética, Marketing, Gestão de Recursos Humanos e Rede de

Computadores (SANCHES, 2003; dados disponibilizados pela Secretaria Municipal de Educação da Prefeitura Municipal de Imperatriz, 2019).

Projetos Científicos

Embora a história que ligue Imperatriz à tecnologia seja bem recente, surgiram novos nomes e até novos eventos ligados à área científica e tecnológica na cidade como, por exemplo, a Feira de Ciências do Sul do Maranhão e as participações de alunos da aludida cidade na Feira Brasileira de Ciências e Engenharia, Mostra Internacional de Ciência e Tecnologia, International Movement for Science & Technology in Leisure Time e Intel International Science and Engineering Fair, a maior feira de ciências e engenharia do mundo, destinada a jovens pesquisadores e realizada, anualmente, nos EUA.

A primeira participação de Imperatriz na Intel foi em 2007, ano que o evento foi realizado em Indianápolis, Indiana, EUA. De 2009 a 2012, Imperatriz teve sempre representantes nesse evento, sendo que em 2011, a cidade foi representada por dois projetos, feito inédito até então, evento realizado nesse ano em Los Angeles, Califórnia, EUA.

Em 2007, foi criado o núcleo de Divulgação Científica da Região Tocantina. Um grupo formado por educadores de diferentes instituições, com o objetivo de difundir ciência e tecnologia na região tocantina. No mesmo ano, a primeira edição da Feira de Ciências do Sul do Maranhão credenciou projetos para a FEBRACE, MIL SET e MOSTRATEC. Em 2011, a FECITEC, em sua 5ª edição, recebeu, aproximadamente, 150 projetos vindos de todo o Brasil e da América do Sul, consolidando-se como um dos maiores eventos científicos do Nordeste (SANCHES, 2003; dados disponibilizados pela Secretaria Municipal de Educação da Prefeitura Municipal de Imperatriz, 2019).

Manipulação de Medicamentos Naturais

Outro nascido em Imperatriz a receber reconhecimento nacional e internacional por seus experimentos, foi o químico toxicologista e professor da

Universidade Estadual do Maranhão, Campus de Imperatriz e da Unidade de Ensino Superior do Sul do Maranhão, Antonio Augusto Frazão, que criou uma pomada desenvolvida a partir da fruta graviola, usada para cicatrizar feridas causadas pelo câncer de pele e diabetes, registrada pela Agência Nacional de Vigilância Sanitária, obtendo o reconhecimento internacional no combate à anemia ferropriva, por meio da tintura hidro-alcoólica, extraída dos resíduos de açaí, uma fruta cultivada em abundância na Região Norte, com influência no sudoeste maranhense.

Frazão foi o orientador do trabalho sobre a reabilitação de pacientes com a anemia ferropriva selecionado para participar da XV Conferência Internacional de Jovens Cientistas, realizada na cidade de Chernivtsi, na Ucrânia. O experimento de Frazão ficou entre os dez melhores do país e foi eleito o 4º melhor experimento do mundo, na Conferência.

A pesquisa apresentada na Ucrânia é fruto da parceria com os estudantes do ensino médio, exigência da Conferência Internacional destinada a jovens cientistas. O professor como orientador, desenvolve o trabalho com os estudantes há três anos e, antes de participar de um evento fora do país, foi apresentado em São Paulo e no Rio Grande do Sul. Em 2009, o trabalho a partir da tintura hidro-alcoólica do açaí foi credenciado para participar de congressos na Polônia e na Indonésia. O trabalho apresentado na Conferência Internacional foi eleito o 4º melhor experimento do mundo, no evento que reuniu mais de 120 países (SANCHES, 2003; dados disponibilizados pela Universidade Estadual do Maranhão, Campus de Imperatriz e pela Unidade de Ensino Superior do Sul do Maranhão; Secretaria Municipal de Educação da Prefeitura Municipal de Imperatriz, 2019; Secretaria Municipal de Saúde da Prefeitura Municipal de Imperatriz, 2019).

A Expansão do Transporte

As formas de acesso à capital do estado eram bastante precárias. O acesso de Imperatriz à São Luís poderia ser feito de quatro maneiras mistas, mas, nenhuma delas de forma rodoviária direta.

Com o plano de metas de Juscelino Kubitschek que pretendia desenvolver o país em 50 anos dentro de 5, além de integrar as regiões até então isoladas ao

Centro-Sul do país, foi criada em 1958, a BR-010, mais conhecida como Rodovia Belém-Brasília, que passa por Imperatriz. A construção dessa rodovia trouxe um rápido crescimento econômico e populacional ao município de Imperatriz.

No regime militar foram feitas obras faraônicas na Amazônia, com o objetivo de ocupação e integração da mesma como, por exemplo, a Rodovia Transamazônica. Em 1975, durante o governo de Ernesto Geisel, foi criado o Polamazônia, o Programa de Polos Agropecuários e Agrominerais da Amazônia, com a finalidade de explorar as potencialidades naturais da região amazônica. Foram criados 15 polos de exploração agropecuários e agrominerais e, um deles, em Imperatriz. Isso fez com que várias mudanças ocorressem, como a maior presença do médio e grande capital nacional e estrangeiro, e algumas obras dentro do município, como, por exemplo, a construção da Praça de Fátima (SANCHES, 2003; II PND (1975-1979); dados disponibilizados pela Secretaria Municipal de Transportes da Prefeitura Municipal de Imperatriz, 2019).

Turismo

Imperatriz consolidou-se como destino para o turismo de negócios, de eventos, de lazer e de ecoturismo. Imperatriz é a principal porta de entrada e o mais seguro ponto de apoio para a região turística estadual, classificada como “Polo das Águas, Cachoeiras e Chapadas”. Além disso, cumpre atentar para o caráter estratégico de Imperatriz como cidade polarizadora de uma vasta região, de Geografia Interestadual, abrangendo o sudoeste do Maranhão e norte de Tocantins. É um extenso e amplo espaço já avalizado pela população como área de lazer, cultura, exercício físico e, à noite, bares e restaurantes com comidas típicas.

Um dos mais modernos Parques Aquáticos do Maranhão está em Imperatriz. O Freitas Parque Aquático, localizado às margens da BR-010, próximo ao Parque de Exposições, que com quase cinco anos de fundação e um público variado, hoje conta com mais de 30 mil sócios. Há também diversas pousadas às margens do Rio Tocantins e diversos clubes recreativos. No período de veraneio surgem as praias no Rio Tocantins, que contam com uma grande estrutura de limpeza, segurança, iluminação, palco e quadras de areia.

Há diversas casas noturnas, boates, casas de shows, barzinhos, restaurantes de comidas típicas, além da cozinha contemporânea e de pratos finos. As principais casas de shows são a AABB (Associação Atlética Banco do Brasil) e a Arena de Shows do Parque de Exposições. Além desses, apresenta diversas churrascarias, pizzarias, lanchonetes, sorveterias e vários outros estabelecimentos relacionados à gastronomia.

Possui o Centro de Pesquisa em Arqueologia e História Timbira, vinculado à UEMASUL que busca preservar a cultura material e imaterial da região do sul do Maranhão.

Atualmente, em Imperatriz, existem três shoppings em funcionamento, com dois pavimentos, 107 lojas e estacionamento subterrâneo. Está previsto o início das obras de construção do Shopping Popular de Imperatriz, localizado no Centro da Cidade, com 90 lojas.

No Sul do Maranhão e próximo à Imperatriz, destacam-se a Cachoeira das Três Marias, a Cachoeira do Macapá, o Parque Ecológico Santa Luzia e o Parque Nacional da Chapada das Mesas. Na região, encontram-se outros pontos turísticos como a Cachoeira do Cocal e Frutuoso, Cachoeiras do Itapecuru e Cachoeira da Pedra Caída (Carolina). No lazer, destacam-se a descida de bóia do Rio Balsas, Beira-Rio, Ponte de Madeira do Rio Balsas, Ponte de Madeira do Rio Maravilha.

Na cidade, além dos clubes e parques aquáticos, existem as praias, no período de veraneio, e diversas ilhas e pousadas ao longo do Rio Tocantins. Existem vários banhos (balneários) como o Porão, a 42 km de Imperatriz, e um banho frio nas águas do Rio Campo Alegre. Além desse, há o Túnel do Riacho Bananal, embaixo da Ferrovia, a 23 km do Centro de Imperatriz, a praia do setor agrícola, a Avenida Beira Rio, que forma com o Rio Tocantins um dos principais cartões de visita de Imperatriz.

Em relação ao turismo de eventos, Imperatriz é dotada de um Centro de Convenções multiuso. Os principais eventos que acontecem na cidade são: Exposição Agropecuária de Imperatriz; Feira da Indústria e Comércio de Imperatriz; Levada Elétrica; Maranhão Forró Fest; Encontro de Estudantes de Direito da Região Tocantina; Participação de grandes Juristas e Personalidades, como o Professor Doutor Luís Flávio Gomes e os Senadores Cristóvão Buarque e Demóstenes Torres;

Salão do Livro de Imperatriz; Feira de Ciência e Tecnologia do Sul do Maranhão que, em 2009, reuniu trabalhos científicos de alunos vindos de sete Estados (Maranhão, Pará, Ceará, Tocantins, Pernambuco, Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul). (SANCHES, 2003; dados disponibilizados pelo Instituto Imperatriz, 2019).

Serviços Oferecidos por Imperatriz

Em Imperatriz existem diversos hotéis de até 4 estrelas, sendo os principais: Residence Hotel Imperatriz, Alcazar Palace Hotel, New Anápolis Hotel, Advance Palace Hotel, Hotel Poseidom, Hotel São Luís, Hotel Presidente e Schalom Hotel. Além do serviço de hotelaria, Imperatriz oferece um ótimo serviço de aluguel de automóveis, contando com 6 locadoras e 23 concessionárias de veículos, motos e caminhões das principais marcas. Há o serviço de táxi aéreo.

Imperatriz dispõe ainda de variados serviços (restaurantes, padarias, confeitarias, bancos, financeiras, órgãos públicos federais, estaduais e municipais, clubes, hotéis, pousadas, etc.) que apoiam a população de um modo geral. Além de excelentes meios de acesso, visto que Imperatriz é cognominada “Metrópole da Integração Nacional”, pela estrutura das vias de acesso, que se dão por meio rodoviário, ferroviário, hidroviário e aeroviário.

Na educação, a cidade dispõe de uma ampla rede de ensino, desde o pré-escolar até o ensino superior e profissional, sendo compartilhada pela rede pública e particular de ensino que contemplam a cidade com instituições de ensino de excelente nível. Conta com um ótimo sistema de comunicação, que vai desde as emissões locais de televisão e rádio, até os serviços de telefonia móvel, fixa e de internet banda larga.

Imperatriz conta com um eficiente sistema de abastecimento de energia através da subestação da Eletronorte, instalada no Distrito Industrial do Município, além de estar bastante próxima das Hidrelétricas de Estreito e de Serra Quebrada. Conta com sistema de coleta seletiva de lixo, feita por caminhões compactadores que atendem a 80% da área do município, com o seu destino final adequado. Há coleta de lixo hospitalar, de embalagens de agrotóxicos e de produtos recicláveis.

O Bairro do Mercadinho é como se fosse um CEASA da cidade, pois é o maior centro de abastecimento de alimentos, verduras e frutas da cidade. É uma espécie de central de abastecimento, onde encontra-se de tudo, desde frutas e verduras até todos os tipos de alimentos. Além disso, é onde se encontram as distribuidoras atacadistas que abastecem o comércio dos municípios vizinhos.

Além disso, o município conta com uma moderna rodoviária, construída através de parceria entre o Governo do Estado e a Prefeitura de Imperatriz, em substituição da antiga, que sofria com problemas estruturais e de logística, sendo transferida para uma nova localização, desafogando o conturbado trânsito da cidade, dando total liberdade para os ônibus transitarem livremente.

No que tange à saúde, esta conta com o Hospital Macrorregional Ruth Noletto, de média e alta complexidade, estadual, especializado em clínica médica, cirurgia geral, cirurgia oncológica, terapia intensiva para adultos, fisioterapia, fonoaudiologia, serviço social, psicologia, farmácia clínica, serviço de nutrição e dietética.

O Hospital Regional Materno Infantil – Hospital Maternidade, tem um anexo onde funciona a Casa da Gestante, Bebê e Puérpera Dra. Eimar de Andrade Mel, Hospital Municipal de Imperatriz, Hospital Municipal Infantil, dentre outros. Unidade de Pronto Atendimento – UPA, da Bernardo Sayão; Unidade de Pronto Atendimento – UPA, do São José (Municipal). (SANCHES, 2003; dados disponibilizados pelo Instituto Imperatriz, 2019; Secretaria Municipal de Educação Prefeitura Municipal de Imperatriz, 2019; Secretaria Municipal de Saúde da Prefeitura Municipal de Imperatriz, 2019; Prefeitura Municipal de Imperatriz, propriamente dita, 2019).

Cultura

A cultura em Imperatriz é marcada pela diversidade de costumes, música e gastronomia, e reflete traços culturais singulares devido à herança deixada pelos nativos de diversas raças, desde a europeia, libanesa, até a africana, e pelos migrantes, oriundos de outros estados, que aqui se radicaram.

O artesanato indígena, principalmente o krikati, é muito comum na cidade. Na produção indígena destaca-se a cerâmica, os adornos, os objetos em palha, o barro e a tecelagem. Destaca-se o artesanato rural, como o arreio, o berrante e o Agro

Produtos, em prédios públicos como a Casa do Artesão. Há a Praça de Fátima onde é comercializado os trabalhos manuais.

Diferente da capital do estado, os costumes em Imperatriz são a soma de povos que se radicaram na região, vindos de vários cantos do país, mas, principalmente, da Região Centro-Oeste, Região Sudeste e Norte do Brasil, além de imigrantes de outros países como os japoneses e os libaneses, transformando a cidade em um rico encontro de tradições, crenças e costumes.

Finalmente, Imperatriz fica próxima a uma reserva indígena, situada, mais precisamente, no município de Grajaú, que concentra uma grande comunidade indígena. Desbravada por Bandeirantes, partilha um pouco da cultura do estado em que está inserido, o Maranhão.

No município é grande a interação com a zona rural. Quem mora na zona urbana desloca-se muito para a zona rural, ocorrendo, igualmente, o contrário. A influência que o campo exerce sobre a cidade é grande, percebendo-se através dos alimentos. Entre os costumes mais fortes da cultura local, encontram-se eventos como a exposição agropecuária local.

Na música regional e local destacam-se gêneros como o forró, sertanejo, música eletrônica, rock, pop, axé, brega, calypso e tecnobrega (influências de povos de outros estados).

Imperatriz tem recebido investimentos interessados em comercializar produtos e serviços gastronômicos, até mesmo de fora do país, como sanduíches de franquias norte-americanas, sanduíches feitos de pão sírio, salgados de origem árabe e cantinas com massas de receitas italianas, reforçando a ideia de que a cidade é multicultural na gastronomia.

Em Imperatriz os principais eventos culturais e de negócios são:

- Cavalgada e Exposição Agropecuária de Imperatriz;
- Carnaval da Gente;
- Concurso de Marchinhas Carnavalescas;
- Solenidade de Corpus Christi;
- TERREMO ROCK FEST (Rock Gospel);
- Maranhão Forró Fest (Festival de Forró);

- Hell Rock Festival, Metal Chaos, Sonora, Rock-Me Please! (Festivais de Rock);
- Encontro de Motociclistas – Imperatriz (MOTOIMP);
- Encontro Nacional de Som Automotivo;
- Jogos de Verão;
- Cacal Pop/Rock;
- Feira de Móveis (MÓVEL NORTE);
- Feira do Comércio e Indústria de Imperatriz;
- Expofestas (Feira de Eventos);
- Salão do Livro de Imperatriz;
- Arraiá do Povo Festeiro, Arraiá da Mira (Festas Juninas);
- Feira de Ciência e Tecnologia - Sul do Maranhão;
- Festejos de Nossa Senhora de Fátima;
- Festejos de Santa Teresa D'Ávila;
- Festival da Música de Imperatriz;
- Impera Folia.

Além de tais eventos, existem diversos acontecimentos de caráter religioso na cidade, como procissões, quermesses, festejos e encontros. Há, inclusive, as comemorações nacionais e locais, como o aniversário da cidade.

Imperatriz possui grupos de teatro e de cinema experimentais que trabalham de maneiras alternativas. Existem, igualmente, diversas bandas de diversos ritmos musicais e corais.

A música em Imperatriz é bem rica em músicos de vários estilos, por exemplo, metal, rock, bem como a música popular brasileira e o Rock and Roll, têm suas devidas importâncias. Destacam-se muitos adeptos da música eletrônica, movimento que vem ganhando inúmeros eventos ao longo de cada ano em Imperatriz.

Os espaços para exposição de movimentos culturais são o Teatro Ferreira Goullart, a Casa do Artesão, a Academia Imperatrizense de Letras, o Centro de Convenções de Imperatriz, a Praça de Fátima, a Praça da Cultura Renato Cortez Moreira, a Praça Pedro Américo, a Avenida Beira Rio, entre outros.

Isolada geograficamente, Imperatriz abre-se ao Brasil, exponencialmente, em 1958, com a construção da Rodovia Belém-Brasília. A Enciclopédia de Imperatriz (2002) explica que este passo rumo ao desenvolvimento fez com que chegasse à Imperatriz a primeira expressão da 7ª arte, o cinema. Assim, no final da década de 1950 foi inaugurado o Cinema Muiraquitã.

O ambiente, fundado pelo comerciante e político Manoel Soares, tinha como responsável técnico Mustafá Chariffe, e englobava um bar e uma lanchonete, que tiveram maior atenção com a importação e exportação de produtos, deixando de lado os cuidados com a sala de cinema. Dessa forma, em 1965, Lourenço Souza, popularmente conhecido como sr. Léo, alugou o espaço e recebeu o cinema que fecharia mais tarde, em 1972. Sem empresas de rádio e televisão, o cinema levava cultura e informações para pouco mais de 100 pessoas que o espaço suportava em cada seção.

Em 1974, o cinema voltou com um novo projeto elevando-o ao *status* de *glamour*, funcionando no prédio que atualmente é a sede da Igreja Mundial do Poder de Deus. Repaginado, o cinema recebeu o nome de “Cine Fides”, homenageando a filha de Lourenço Souza. Nesse espaço temporal, o cinema realizou ações itinerantes com exhibições que chegaram até Açailândia.

Com o advento de novas tecnologias e com a economia mais desenvolvida e competitiva, o cinema fechou suas portas no final da década de 1980. Nos anos 2000, a cidade recebeu um novo cinema mais moderno que ganhou espaço entre os jovens, tornando-se um ponto de encontro nos finais de semana.

O Cine Timbira, localizado no Timbira Shopping, o primeiro shopping da cidade, teve anos áureos e perdeu espaço nos últimos anos, fechando as portas quando foi inaugurado novos cinemas nos shoppings Tocantins e Imperial, com tecnologias com imagens em 3ª dimensão. Destacam-se os Cine Star e o CineSystem que, somados, totalizam 9 salas, sendo 3 exibindo filmes no formato 3D (SANCHES, 2003; dados disponibilizados pelo Instituto Imperatriz, 2019; Secretaria Municipal de Educação da Prefeitura Municipal de Imperatriz, 2019).

Esportes

Imperatriz possui razoável planejamento de infraestrutura esportiva para abrigar eventos esportivos de grande porte. Na cidade há um estádio moderno com capacidade para 20 mil pessoas sentadas (Estádio Frei Epifânio D'Abadia), um kartódromo, dentro dos padrões nacionais e internacionais, diversas quadras poliesportivas espalhadas nos bairros, comunidades e escolas, campos de areia na Beira Rio e na Praia do Cacaú, que foram palcos de eventos como o campeonato Imperatrizense e Maranhense de Beach Soccer.

No que tange ao automobilismo, o Kartódromo de Imperatriz foi inaugurado em 1991. Diversas provas e prêmios locais, estaduais, regionais e nacionais já foram disputados nele. Nomes de expressão nacional e internacional do automobilismo participaram de provas no Kartódromo de Imperatriz, entre eles, Nelson Piquet (tricampeão da Fórmula 1) e seu filho, Nelsinho Piquet (ex-piloto da Renault F1), Victor Meira (campeão sul-americano de kart e piloto de Fórmula 3), Suzane Carvalho (piloto da Fórmula Indy Light e campeã da Fórmula 3 sulamericana) e Rubem Carrapatoso (bi-campeão paulista e campeão mundial de kart).

Pelo dinamismo do esporte em Imperatriz, a cidade é sede da Federação de Automobilismo do estado do Maranhão, fundada em 11 de maio de 2001. O desportista e odontólogo imperatrizense Giovanni Ramos Guerra é o presidente. Ele fundou, em 30 de outubro de 1987, o Clube de Kart da Região Tocantina.

Imperatriz já se destaca regional, e até nacionalmente, como centro de talentos esportivos. Ressaltamos o time de futebol profissional que leva o nome do município e tem o apelido de "Cavalo de Aço", a Sociedade Imperatriz de Desportos, que, a partir de 2005, vem disputando os principais títulos regionais do estado, sempre levando grande público para o estádio Frei Epifânio D'Abadia, sendo a sua torcida a maior do interior do Maranhão.

Em 2008, foi criado um novo time que disputou a segunda divisão do Campeonato Maranhense: JV Liberal Futebol Clube. Ele foi vice-campeão e subiu para a primeira divisão. Já no primeiro ano, na primeira divisão (2009), o JV Liberal sagrou-se campeão maranhense, que representaria o Maranhão na Copa do Brasil e

no Campeonato Brasileiro de Futebol do mesmo ano. O time recebeu o apelido de “Trator do Camaçari”.

Em agosto de 2007, foi criada a liga de xadrez de Imperatriz, organização sem fins lucrativos, fundada por um grupo de amigos, a fim de revitalizar o esporte na região tocantina. Há um calendário anual de competições oficiais realizadas sob a bandeira da Confederação Brasileira de Xadrez. Os principais eventos são: Taça Tiradentes de Xadrez, Taça Cidade de Imperatriz de Xadrez e Absoluto Imperatrizense de Xadrez. Eventos realizados, respectivamente, nos meses de abril, julho e dezembro. Além dos torneios oficiais, existem outras iniciativas como os eventos Xadrez na Praça e Festivais de Xadrez, ambos com a finalidade de popularizar o esporte, principalmente, junto à comunidade mais carente.

Destacam-se, ainda, os esportes estudantis, que movimentam milhares de atletas da rede escolar pública e particular, com destaque na rede pública para a Escola Nascimento de Moraes e, na rede particular de ensino, a escola Rui Barbosa, que na modalidade voleibol, categoria juvenil, sagrou-se bi-campeã brasileira dos jogos estudantis brasileiros, nos anos 2006 e 2007 e, campeã sul-americana em 2007. Além disso, talentos individuais em xadrez, damas, atletismo, kart e hipismo, como o jovem cavaleiro Marlon Zanotelli, convocado para a Seleção Brasileira de Hipismo, nos Jogos Pan Americanos de 2015, categoria saltos, são destaque na região e no país (SANCHES, 2003; dados disponibilizados pelo Instituto Imperatriz, 2019; Secretaria Municipal dos Transportes da Prefeitura Municipal de Imperatriz, 2019).

Considerações Finais

Pelo que foi estudado precedentemente, observa-se a necessidade de se tecer considerações sobre alguns aspectos de Imperatriz.

Em primeiro lugar, torna-se imprescindível destacar a sua condição de nó rodoviário ou nó de circulação rodoviária, logrando, portanto, através da malha viária constituída pelas rodovias federais já construídas em todo Brasil, além das malhas rodoviárias estaduais, o seu acesso no que diz respeito ao encaminhamento das

mercadorias que por ela passam, ligando todo o território nacional, no que tange à entrega das referidas mercadorias.

Deve-se salientar que ela possui, de um lado, o rio Tocantins que é uma aquavia e por ela também passa a Rodovia Belém-Brasília, de longo percurso.

Por se tornar um nó de comunicações, ela foi alcançada pelo sistema de acumulação flexível, sob a ótica econômica, detendo elementos que envolvem a ciência e a tecnologia, já estabelecidas nas suas lojas centrais. Por exemplo, há no Centro de Imperatriz, uma rua inteira que está totalmente destinada à venda de componentes elétricos ou de peças de motores de diferentes marcas, quer se trate de veículos de passeio ou caminhões que trafegam continuamente por Imperatriz, sendo, portanto, esta uma via de passagem. Se os veículos estiverem com problemas mecânicos ou elétricos, eles terão condições de levar a bom termo os reparos necessários na praça comercial de Imperatriz, a qual, conforme já foi ressaltado, tem os elementos necessários para reparos ou trocas de peças fundamentais para esses veículos.

Isso significa que as escolas federais, bem como a Universidade Federal do Maranhão, tiveram que se preocupar com a implementação, nas suas bases, de cursos de natureza técnico-científicos para formar a mão de obra especializada no conhecimento de novas tecnologias que estão frequentemente surgindo e que vieram para ficar.

Destacou-se esses dois aspectos tendo em vista que ambos colocaram a cidade de Imperatriz em um patamar significativo, com o propósito de dar cobertura às necessidades inerentes aos novos produtos técnico-científicos que ela já apresenta em sua praça comercial.

Referências

ANDERSON, Perry. Balanço do Neoliberalismo. In: SADER, Emir; GENTILI, Pablo (Orgs.). **Pós-Neoliberalismo: As Políticas Sociais e o Estado Democrático**. 4ª Ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1995.

BRASIL - II PND (PROJETO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO – 1975-1979). Brasília: Serviço Gráfico do IBGE, 1974.

CASTEL, Robert. A Nova Questão Social. In: _____. **As Metamorfoses da Questão Social: Uma Crônica do Salário**. 2ª Ed. Rio de Janeiro: Vozes, 1999.

CASTELLS, Manuel. A Economia Informacional e o Processo de Globalização. In: _____. **A Sociedade em Rede**. Tradução Roneide Venâncio Majer. 4ª Ed. São Paulo: Paz e Terra, 2000.

DARDOT, Pierre; LAVAL, Christian. **A Nova Razão do Mundo: Ensaio sobre a Sociedade neoliberal**. São Paulo: Editora Boitempo, 2016. 406 p.

FRIEDMAN, Milton. **Capitalismo e Liberdade**. São Paulo: Nova Cultural, 1985.

INSTITUTO IMPERATRIZ, (2019).

KURZ, Robert. A Crise do Sistema Mundial Produtor de Mercadorias. In: _____. **O Colapso da Modernização: Da Derrota do Socialismo de Caserna à Crise da Economia Mundial**. 2ª Ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992.

PREFEITURA MUNICIPAL DE IMPERATRIZ (2019).

SANCHES, Edmilson. **Enciclopédia de Imperatriz: 150 Anos**. Imperatriz: Instituto Imperatriz, 2003.

SECRETARIA MUNICIPAL DE EDUCAÇÃO DA PREFEITURA MUNICIPAL DE IMPERATRIZ (2019).

SECRETARIA MUNICIPAL DOS ESPORTES DA PREFEITURA MUNICIPAL DE IMPERATRIZ (2019).

SECRETARIA MUNICIPAL DA SAÚDE DA PREFEITURA MUNICIPAL DE IMPERATRIZ (2019).

SECRETARIA MUNICIPAL DOS TRANSPORTES DA PREFEITURA MUNICIPAL DE IMPERATRIZ (2019).

CAPÍTULO IV

CAPÍTULO IV - ARAPIRACA: A CIDADE MÉDIA ALAGOANA

Poliane Camila Lima dos Santos

Paulo Rogério de Freitas Silva

Arapiraca: Da Gênese à Transição para Cidade Média

Iniciamos este texto com o propósito de refletir os processos históricos e geográficos que nos permitem afirmar que Arapiraca é uma cidade média em Alagoas, e com uma breve reflexão teórico-conceitual do que vem a ser uma cidade média, para, então, compreender e explicar o fortalecimento e a representatividade dessa cidade média alagoana.

A princípio, reconhecemos que as cidades médias são cidades que passaram por mudanças quantitativas e qualitativas de ordem socioespacial e econômica que as tornaram detentoras dessa condição. De forma objetiva, podemos compreender que as cidades médias são cidades que, na rede urbana, desempenham o papel de intermediação entre as pequenas e as grandes. Tais cidades polarizam uma região e exercem o papel de nó de comando da rede urbana, juntamente com as metrópoles e capitais estaduais, porém, com menor grau de intensidade.

Outro fator a ser considerado é a organização do espaço intraurbano, visto que uma das características importantes das cidades médias é o fato de serem espaços capazes de exercer as seguintes funções: o acolhimento de indústrias e a oferta de atividades comerciais mais complexas e de serviços especializados à população. Essas três funções podem ser ofertadas concomitantemente ou não.

Conforme afirma Sposito (2008, p. 22), ainda há muito o que se produzir sobre as cidades médias, mas, já podemos reconhecer “seu papel na constituição e no dinamismo da rede urbana, principalmente, naquilo que concerne aos aspectos logísticos das comunicações e do fluxo de informações e de mercadorias”. Ainda de acordo com Sposito (2008, p. 150), as cidades médias são:

Grupos de cidades cujo tamanho demográfico varia de acordo com sua posição e importância relativa à rede urbana. Essas cidades

funcionam como nós de conexão na rede urbana e reproduzem, não apenas em escalas geográficas menores, mas com articulações mais próximas entre os atores econômicos, jurídicos e sociais, aspectos da urbanização criados e recriados nas metrópoles, que se apresentam com características próprias nas cidades médias.

Com base em Sposito (2010, p. 52), atestamos que as cidades médias são aquelas que desempenham papéis de intermediações entre as cidades pequenas e as cidades grandes e metropolitanas no âmbito de uma mesma rede urbana. Portanto, observamos que para a compreensão do fenômeno do que vem a ser cidade média, é necessário analisar o papel que ela desempenha no contexto urbano em diferentes escalas geográficas.

Considerando as contribuições teórico-metodológicas de Deus (2004), Sposito (2010) e Corrêa (2007), para uma cidade alcançar o *status* de cidade média, ela precisa apresentar algumas características fundamentais, a saber: ter uma população acima da média regional; ser polarizadora de serviços especializados; ser participativa na produção e/ou no consumo de bens e serviços de escalas regional ou global, pois, o que as definem como cidade média são as funções que elas exercem na dinâmica territorial, é o seu papel de nó da rede urbana a qual integra, é, ainda, o fato de ser uma cidade atrativa para a população da região que a busca, seja pelo seu comércio, seja pelos serviços especializados que nela são ofertados.

Pensar nas cidades médias é pensar, também, nas cidades pequenas e nas metrópoles, é reconhecer que a urbanização brasileira é impregnada de processos desiguais, marcada por competitividade, complementariedade, centralidade e descentralidades e que, neste contexto, as cidades médias são resultantes desses processos.

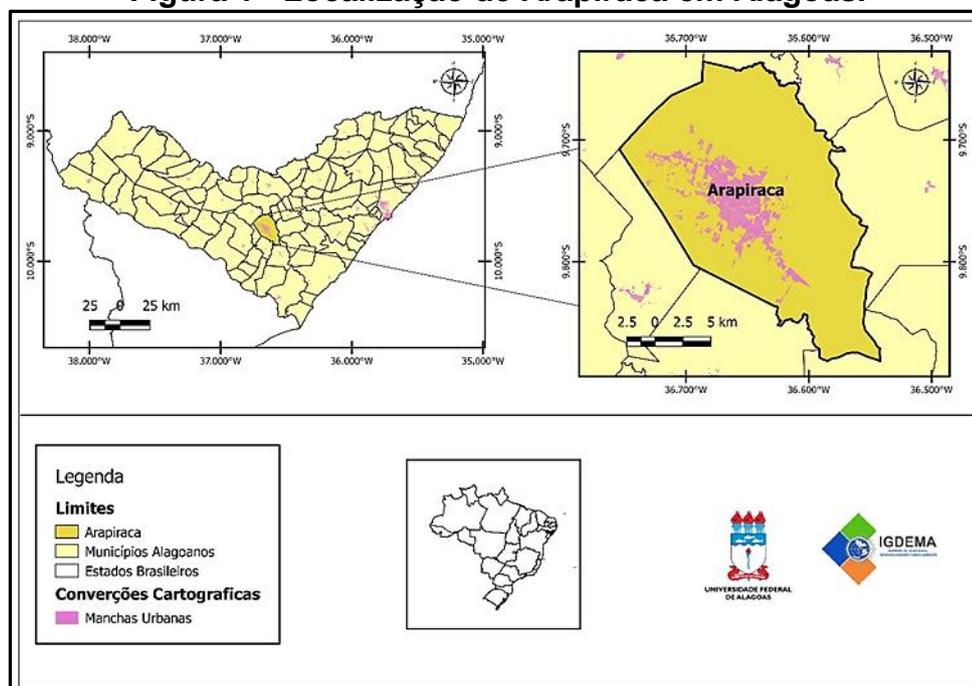
Contudo, primeiro devemos refletir sobre o que de fato nos permite pensar uma cidade como cidade média, considerando as diferentes realidades dos estados e das regiões onde elas se encontram. Neste sentido, de acordo com Corrêa (2007, p. 23), num estudo para a construção de um objeto particular, a cidade média, devemos considerar que sua particularidade reside no pressuposto de uma específica combinação entre tamanho demográfico, funções urbanas e organização de seu espaço intraurbano e, que, por meio desta combinação, pode-se conceitualizar a pequena, a média e a grande cidade, assim como a metrópole.

Trata-se de uma combinação que deve ser contextualizada geograficamente para, enfim, conhecer-se o *status* de uma cidade.

Ao refletirmos esses processos no estado de Alagoas, é possível compreender que apenas Arapiraca exerce funções que nos permite classificá-la como cidade média. Nessa conjuntura, destacamos que Arapiraca situa-se na área central do estado de Alagoas, conforme a Figura 01, compondo a Região Geográfica Intermediária de Arapiraca.

Essa cidade tem uma localização geográfica privilegiada no centro do estado, sendo alcançada, principalmente, através das rodovias estaduais AL-110, AL-115 e AL-220, que interligam a cidade às rodovias federais BR-316 e BR-101, conectando-a aos estados da Bahia, Sergipe, Pernambuco e ao restante do Brasil. É a segunda cidade mais populosa do estado de Alagoas, concentrando 214.006 habitantes, conforme dados do IBGE (2010), tendo obtido um crescimento demográfico ao longo da última década, alcançando 231.747 habitantes, segundo estimativa do IBGE, em 2019.

Figura 1 - Localização de Arapiraca em Alagoas.



Fonte: IGDEMA, 2019.

A dinâmica de Arapiraca está relacionada ao cultivo do fumo, à presença da feira livre e ao desenvolvimento do seu comércio, mantendo vínculos de interações

socioespaciais no contexto regional alagoano, ora como dependente, ora como fornecedora de serviços especializados.

Em meio a todo processo de urbanização e de modificações do setor econômico, ganhou notoriedade e passou a ser polo de investimento do setor público e privado. Embora não esteja entre os pioneiros núcleos de povoamento de Alagoas, a cidade alcança a condição de cidade média, ultrapassando Palmeira dos Índios, Santana do Ipanema, entre outras cidades, outrora mais importantes, conforme menciona Corrêa (1992, p. 02), ao se referir à vida urbana de Alagoas na década de 1960:

Nas zonas agreste e sertão, já a diversidade é devida, essencialmente, a uma atuação de determinados centros no comando na vida regional. Além dos numerosos pequenos centros locais, e de um centro industrial (Delmiro Gouveia), aparecem nestas zonas três cidades maiores: Palmeira dos Índios, Arapiraca e Santana do Ipanema, as duas primeiras com mais de 15.000 habitantes e a última com seus 8.000 habitantes. Estas cidades, à exceção de Arapiraca, são centros regionais que estendem sua ação aos municípios próximos devido ao desenvolvimento de suas funções de serviços (comércio varejista, atacadista, serviços para a economia agro-pastoril, estabelecimento de crédito, de ensino e hospitalar). Por outro lado, são centros de importantes áreas de economia agrícola. Quanto [à] Arapiraca, com 19.000 habitantes, é um centro voltado exclusivamente para a sua área agrícola valorizada — lavoura fumageira em expansão desde o após-guerra, num regime de pequenos estabelecimentos rurais (Ênfase adicionada).

De acordo com Guedes (1999), as terras onde teve início a formação territorial de Arapiraca, em meados do século XIX, eram denominadas de Alto do Espigão do Simão de Cangandú. Essas terras foram adquiridas em 1848, pelo Capitão Amaro da Silva Valente Macedo, que ordenou ao seu genro Manoel André Correia dos Santos, dar início à ocupação e à posse do local, cultivando cereais e mandioca. Porém, ainda no final do século XIX, já era notório o cultivo do fumo em Arapiraca e arredores, tendo, em meados do século XX, tornado-se a principal atividade econômica local.

Silva (2018), ao evidenciar o processo de urbanização de Alagoas, destaca Arapiraca como a segunda cidade mais importante do estado, e ressalta que a

urbanização arapiraquense, impulsionada pelo cultivo do fumo, modifica a economia de Alagoas:

Ressaltamos aqui que a gênese de Arapiraca, o segundo município mais importante do Estado na atualidade ocorre somente no século XIX, mais precisamente no ano de 1848 e que nesse século, os processos determinantes da gênese urbana alagoana continuam sendo os mesmos, isto é, o conjunto de ações ligadas à produção canavieira e à agropecuária. Porém, a produção de fumo vai impulsionar a economia do Agreste a partir da década de 1950, isto é, meados do século XX, alterando uma configuração predominante no que se refere à dependência da produção açucareira e à pecuária (SILVA, 2018, p. 114).

Silva (2018), ainda, demonstra a importância da cidade de Arapiraca para o estado de Alagoas como parte de um processo de desenvolvimento descentralizado que a urbanização brasileira vivenciou após o fim da Segunda Guerra Mundial. Arapiraca passou por um intenso processo de transformações, adquiriu, principalmente entre os anos de 1950 e nas primeiras décadas dos anos 2000, novas funções e características que lhe asseguraram uma nova posição na hierarquia das cidades da rede urbana alagoana e da Região Nordeste.

Contudo, se o crescimento e desenvolvimento econômico de Arapiraca estão atrelados à produção fumageira, a sua reorganização e as novas funções urbanas que adquiriu, entre os anos 1990 e 2015, são fatos relacionados ao declínio da produção do fumo.

Em 1950 é constituída a Região Fumageira de Alagoas (RFA), da qual Arapiraca veio a tornar-se o centro de comando; esse papel ampliou sua área de influência e fez dela uma cidade importante para o desenvolvimento socioeconômico regional, ascendendo economicamente com mais intensidade entre os anos 1970 e 1980. Na ocasião, seu progresso econômico e suas potencialidades fizeram desta cidade um polo atrativo tanto para os investidores do setor privado, quanto para o público.

Para Nardi (2010), Arapiraca vivenciou entre os anos 1960 e 1980 um período alvissareiro, tornando-se uma cidade influente no estado de Alagoas, conforme explica o referido autor:

A cidade tiraria proveito da fama de circulação de riqueza, lugar de oportunidade (fumo e feira livre) e se transformaria em polo regional durante esses 20 anos. Ela seduzira essencialmente, “gente de fora” do Estado de Alagoas, sobretudo, de Sergipe e Pernambuco, modificando o seu substrato social autenticamente arapiraquense (NARDI, 2010, p. 62).

No ano de 1991, quando a cultura do fumo já se mostrava em falência, Arapiraca continuou a exercer um papel de centralidade no interior alagoano. Oliveira (2007) afirma que o município, no início do século XXI, era polarizador de diversos serviços na Mesorregião do Agreste Alagoano, visto que, em seu território, encontravam-se 94,27% das pequenas e médias empresas e 95,58% do setor de serviços e 87,66% do comércio do Agreste Alagoano, de tal modo que podemos ressaltar que outros setores, que não a agricultura, passaram a ser os “motores” econômico da cidade.

Com isso, como explica Nardi (2010, p. 62), a cidade vivenciou um período de queda no crescimento econômico em razão da crise da produção fumageira. Entretanto, quando Arapiraca perdeu sua principal atividade econômica, as modificações ocorridas em sua estrutura urbana e em seu espaço intraurbano lhe asseguraram a capacidade de vivenciar uma transição econômica, na qual deixou de ser dependente do cultivo do fumo e passou a ser, também, uma importante referência para as empresas e indústrias que tinham Alagoas como destino. Outrossim, a partir dos anos 2000, os setores de serviços e do comércio assumiram o que era o papel do fumo no desenvolvimento econômico de Arapiraca.

O Papel de Arapiraca Enquanto Cidade Média na Rede Urbana Alagoana

Atestamos que Arapiraca vivenciou uma crise econômica que não impediu que a cidade expandisse sua área de influência, nem que exercesse o papel de centralidade na dinâmica do Agreste Alagoano. Deste modo, a crise do setor fumageiro é um marco histórico para Arapiraca, no sentido de ter evidenciado a expressão desta no contexto regional, pois a cidade seguiu como um importante centro urbano do estado em seus aspectos socioeconômicos.

Conforme explica Nardi (2010, p. 63), entre 1996 e 2007, a crise do fumo provocou a transferência da população dos municípios vizinhos e da área rural para

a cidade de Arapiraca. Durante esse período, a cidade recebeu 25.465 novos habitantes. Ou seja, durante o auge da produção do fumo, conforme demonstramos no Gráfico 1, a seguir, Arapiraca era o destino da migração da população que chegava em busca de oportunidade para trabalhar na produção fumageira e, mesmo com a crise do setor, permaneceu como destino da mão de obra que ficou ociosa no campo.

Quando a produção fumageira declinou, outras funções surgiram em razão dos benefícios em infraestrutura urbana que o legado da produção fumageira deixou, pois novas indústrias e empresas que atuavam no setor de alimentos e/ou prestação de serviços como comércio atacadista se interessaram pelo potencial enquanto polo comercial que Arapiraca manteve em razão de suas feiras livres muito expressivas no Agreste e Sertão Alagoanos.

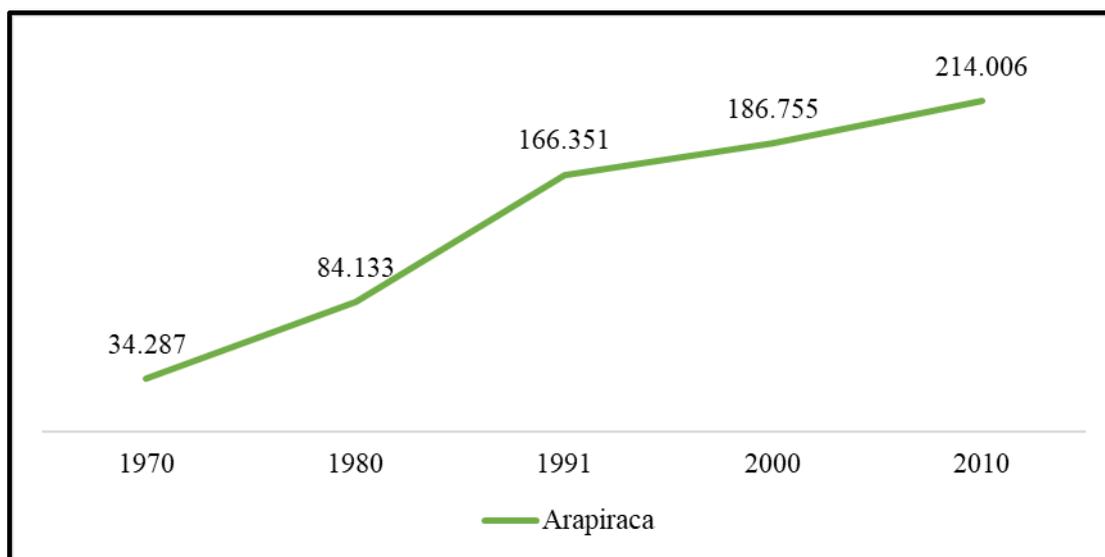


Gráfico 1 - População de Arapiraca 1970-2010 (número de pessoas)

Fonte: IBGE. Elaboração nossa.

É igualmente importante destacarmos que a presença das indústrias no Agreste alagoano foi incentivada pelo Programa de Desenvolvimento Integrado do Estado de Alagoas (PRODESIN), instituído pela Lei 5.519, de 20 de julho de 1993, gerido pela Secretaria da Indústria e Comércio (SEIC), por meio da Companhia de Desenvolvimento do Estado de Alagoas (CODEAL). Esse programa objetivava proporcionar o desenvolvimento e a expansão das indústrias em Alagoas, criando

mecanismos para estimular a modernização das indústrias, inclusive as de base tecnológica e as de micro e pequeno porte, mediante incentivos financeiros, técnico-administrativos, creditícios, locacionais, fiscais, de infraestrutura e a interiorização.

Nesse contexto, destacamos três indústrias que se instalaram em Arapiraca em períodos históricos distintos. Primeiro, o Grupo Coringa, que iniciou suas atividades no final dos anos de 1960, com beneficiamento do fumo para cigarros feitos à mão, e que, no entanto, na década de 1970, migrou para o setor de alimentos, beneficiando milho, café e corantes. Em maio de 1996, instala-se em Arapiraca a Asa Branca Industrial Comercial e Importadora Ltda, para atuar no setor atacadista e como distribuidora de diversos produtos para os comerciantes do Agreste e do Sertão Alagoano. Em 2008, foi inaugurada a Hada Alimentos, uma extensão da Asa Branca, porém, com a finalidade de beneficiamento de alimentos como o presunto cozido, queijos, peixes, entre outros.

Quando o espaço se torna especializado, a mão de obra também precisa ser especializada para acompanhar o movimento do mercado de trabalho, que demanda formação intelectual compatível com a nova realidade. Nesse sentido, pode-se destacar, em Arapiraca, a criação da Fundação Educacional do Agreste Alagoano (FUNEC), por meio da Lei Municipal nº 719/70, que manteve a Faculdade de Formação de Professores de Arapiraca (FFPA), estatizada pela Lei Estadual nº 5.119/1990 e que, em 1995, recebe o nome de Fundação Universidade Estadual de Alagoas (FUNESA) e, em 2006, passa por um processo de reestruturação e torna-se Universidade Estadual de Alagoas. Em 2006, também, é inaugurado o *Campus* Avançado do Agreste da Universidade Federal de Alagoas (UFAL); já em 2010, instala-se na cidade o *Campus* do Instituto Federal de Alagoas (IFAL).

Quanto à presença de instituições privadas de nível técnico profissionalizante, destacamos as unidades do Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI), do Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial (SENAC) e do Centro de Ensino Profissionalizante de Alagoas (CEPROAL). Quanto ao ensino superior privado, destacam-se o Centro de Estudos Superiores de Maceió (CESMAC), o Centro de Ensino Superior Arcanjo Mikael de Arapiraca (CESAMA), a Faculdade São Tomás de Aquino (FACESTA) e a Faculdade Regional da Bahia (UNIRB).

Já quanto aos serviços na área da saúde instalados em Arapiraca, de acordo com o IBGE, são 65 estabelecimentos de saúde, com destaque para o Hospital Regional de Arapiraca.

No trabalho intitulado *Regiões de influência das Cidades 2007*, produzido pelo IBGE (2008), Arapiraca foi classificada como capital regional de nível C, cuja área de influência alcançava o Sertão e o Agreste alagoanos. No trabalho *Divisão Regional do Brasil em Regiões Geográficas Imediatas e Regiões Geográficas intermediárias*, também elaborado pelo IBGE (2017), identificou-se em Alagoas a Região Geográfica Intermediária de Maceió, composta por 52 municípios, e a Região Geográfica Intermediária de Arapiraca, constituída por 50 municípios, sendo as duas regiões definidas a partir das duas mais importantes cidades do estado.

O que podemos constatar é que o papel de centralidade que Arapiraca exerce, atualmente, na dinâmica regional alagoana, é resultado de um longo processo de transformação, sobretudo nos setores de infraestrutura urbana, transporte, telecomunicação, bem como no desenvolvimento e na expansão da indústria e dos serviços nas áreas da saúde e da educação. São esses aspectos que asseguram as interações intraurbana e interurbana da cidade em diferentes níveis geográficos. Assim, considerando as classificações, as interações e o papel que Arapiraca desempenha na dinâmica do território alagoano, entendemos que estamos diante de uma cidade média.

As Interações Interescalares de Arapiraca

Quanto às interações interescalares de Arapiraca, tomamos como método para demonstrá-las a análise das relações estabelecidas por suas indústrias, e por sua mais antiga relação comercial: a feira livre do centro da cidade. Somadas, essas atividades demonstram a dinâmica das relações interescalares que as cidades médias podem estabelecer, em razão de sua expressividade e de sua função de polo de atividades socioeconômicas especializadas. Conforme explica Corrêa (2007, p. 30): “Admite-se que a cidade média apresenta interações espaciais intensas, complexas, multidirecionais e marcada pela multiescalaridade”.

As feiras livres que ocorrem na cidade são as mais antigas formas de interação interescolar de Arapiraca. Logo não se trata de uma mera atividade econômica; trata-se, sobretudo, de uma manifestação cultural que permanece viva no cotidiano arapiraquense. Para Leite (2009), a feira foi de fundamental importância para dinamizar a economia da cidade, ao mesmo tempo que promovia interações dela com outros estados do Nordeste:

A feira livre, criada em 1884, inicialmente comercializava apenas os produtos da zona rural e vai acompanhando o crescimento da produção agrícola e das atividades comerciais, atraindo comerciantes e consumidores dos estados de Alagoas, Sergipe e Pernambuco devido à localização e ao comércio do fumo que se expandia, aliado às demais atividades que impulsionavam a economia e, que proporcionavam um incremento, cada vez maior, à população já existente (LEITE, 2009, p. 2).

De acordo com a Superintendência de Mercado e Feira (SEMS), órgão da administração pública municipal, atualmente, em Arapiraca, acontecem oito feiras livres durante cinco dias da semana (segunda-feira, quinta-feira, sexta-feira, sábado e domingo). As feiras estão distribuídas entre os bairros Centro, Primavera, Baixão, Alto do Cruzeiro, Jardim Esperança, Canafístula, Planalto e nas Vilas Bananeira e São José. Ainda de acordo com o órgão citado, estão cadastrados na prefeitura 700 feirantes.

Atestamos em trabalho de campo que as confecções têm origem, principalmente, em Caruaru, Santa Cruz do Capibaribe e Toritama, em Pernambuco; ainda quando listamos alguns dos itens que podem ser encontrados na tradicional feira de Arapiraca, temos os móveis que são fabricados na própria Arapiraca, Alagoas; a batata doce, é cultivada em Moita Bonita, Sergipe; os peixes e camarões, provenientes principalmente do Pará; e os grãos, vendidos a granel, originários de diversas regiões do Brasil. Além desses itens, podem ser visualizados outros (conforme Figura 2).

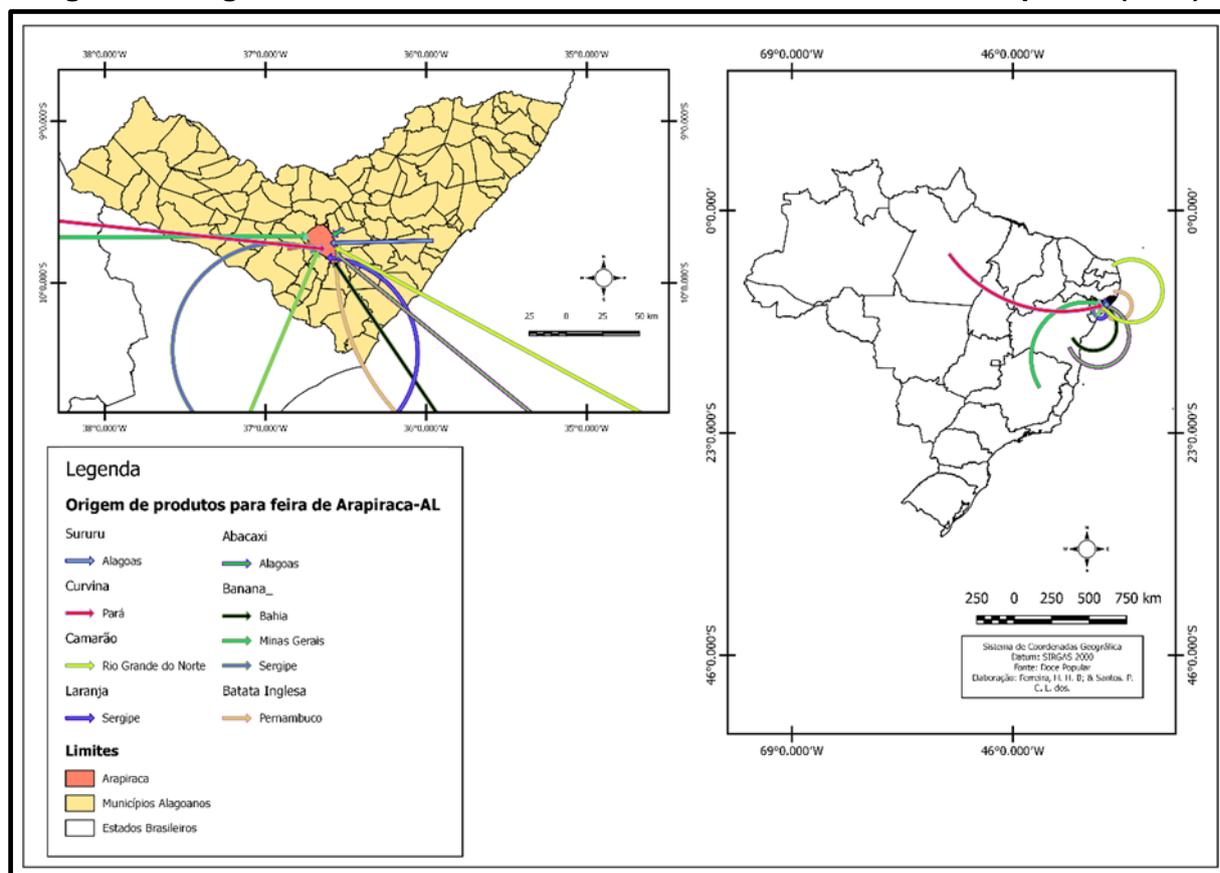
Essa feira livre tradicional, a mais antiga da cidade, ocorre às segundas-feiras, no bairro centro e, divide espaço com o mercado público municipal José Alexandre dos Santos, ambos intensificando o movimento do centro comercial da cidade. O fluxo de feirantes e consumidores muda a rotina do local, o trânsito fica

mais intenso e o comércio mais movimentado. Com base nas informações coletadas em campo, formulamos, na Figura 2, as interações interescolares, resultantes das relações comerciais desenvolvidas pelos feirantes e seus fornecedores.

Quanto aos consumidores, constatou-se um perfil composto, principalmente, por moradores dos municípios circunvizinhos de Arapiraca, bem como pelos próprios arapiraquenses. Os consumidores são atraídos pelos preços populares e pela diversidade de produtos, que podem ser encontrados em um só lugar.

A feira livre tradicional sobrevive em um período no qual novas alternativas são dadas ao consumidor, e mantém viva práticas tradicionais da população arapiraquense. Ela também é responsável por absorver os produtos da agricultura familiar, produzidos nos sítios próximos ao perímetro urbano de Arapiraca. No entanto, ressaltamos que ela alcança até outras regiões brasileiras, a exemplo do Norte (no Pará, de onde provém o peixe), e do Sudeste, especificamente Minas Gerais (de onde a banana é importada).

Figura 2 - Origem dos Produtos Comercializados na Feira Livre de Arapiraca (2018)



Fonte: Superintendência de Mercados e Feiras de Arapiraca. Elaboração: FERREIRA, Hermesson

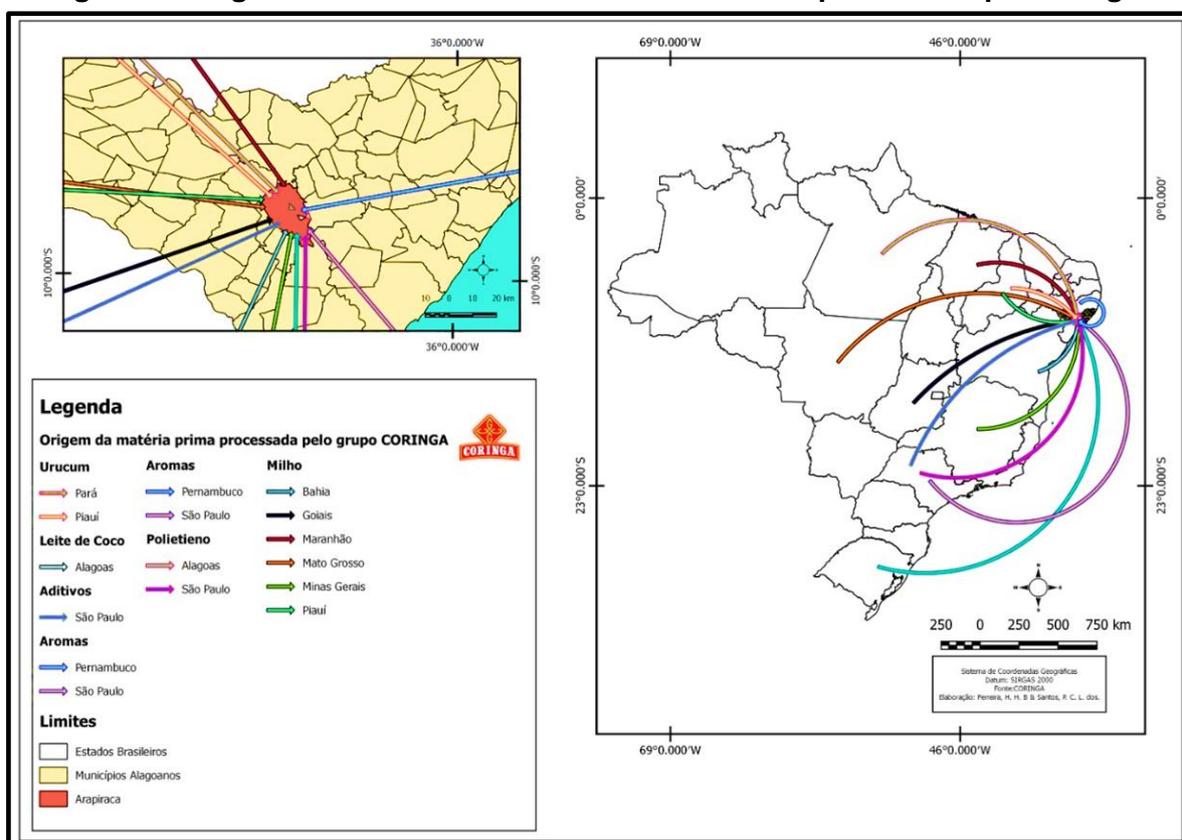
Henrique Braz e SANTOS, Poliane Camila Lima dos (2018).

Outros agentes que impulsionam as relações interescolares de Arapiraca, conforme citado, são as empresas Asa Branca Distribuidora, Hada Alimentos e Grupo Coringa, que contribuíram para o desenvolvimento desta pesquisa, ao fornecerem informações sobre a origem da matéria prima processada em Arapiraca e o destino dos seus produtos industrializados, sendo esta análise um importante expediente que permite perceber o alcance da cidade média alagoana.

A fábrica do Grupo Coringa, instalada em Arapiraca, desde os anos de 1960, está entre as indústrias com o maior número de postos de empregos formais da cidade. As atividades desenvolvidas pelo Grupo Coringa intensificam as interações da cidade com outros estados do Nordeste e com outras regiões do país.

Com base nas informações disponibilizadas pela Empresa Coringa, elaboramos as Figuras 3 e 4, que ilustram o alcance desta indústria por meio da compra da matéria-prima e da venda dos produtos industrializados. A Figura 3 ilustra a origem da matéria-prima processada na unidade da cidade.

Figura 3 - Origem da Matéria-Prima Processada em Arapiraca - Grupo Coringa

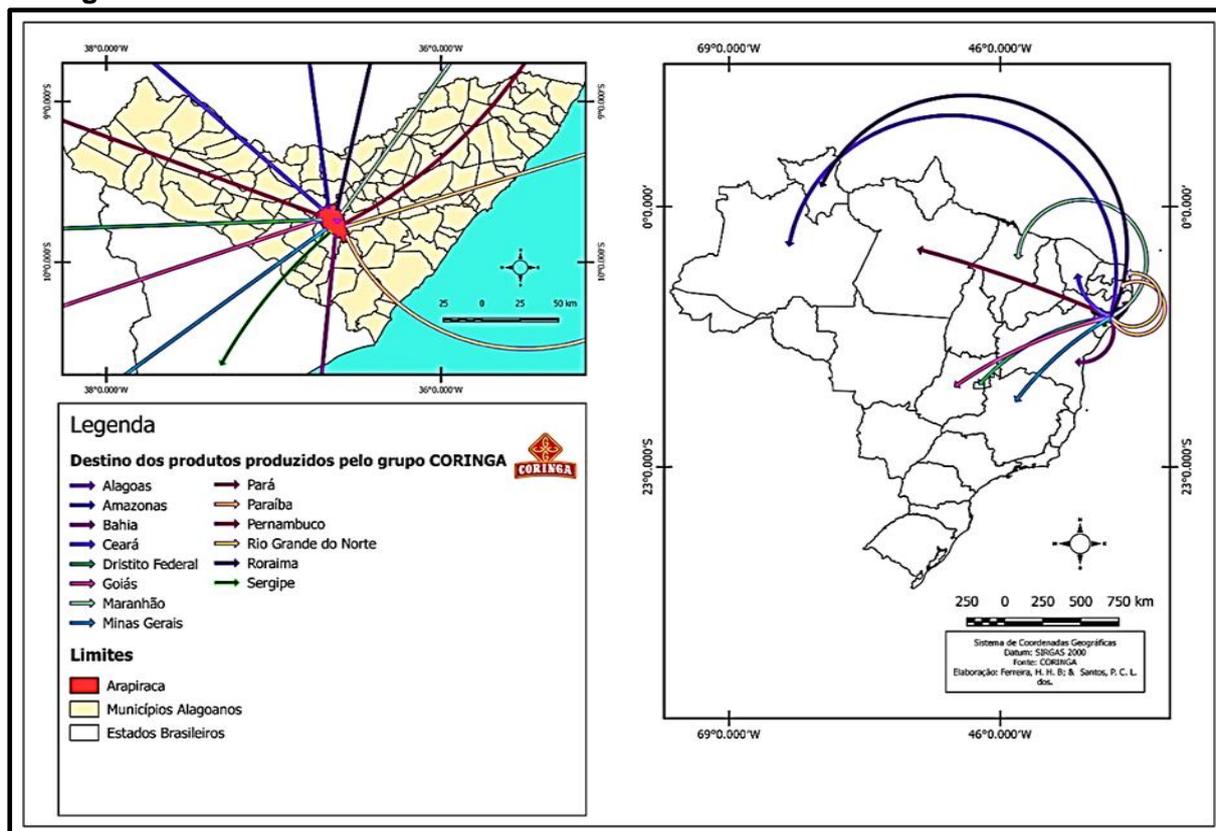


Fonte: Grupo Coringa. Elaboração: FERREIRA, Hermesson Henrique Braz e SANTOS, Poliane Camila Lima dos (2000).

O milho utilizado, principalmente na produção da farinha para cuscuz, é obtido nos estados do Mato Grosso, Goiás, Minas Gerais, Piauí, Maranhão e Bahia. O arroz tem sua origem no Rio Grande do Sul e em Alagoas. No que se refere ao polietileno, uma parte é comprada no próprio estado de Alagoas e a outra em São Paulo, enquanto os aromas são provenientes dos estados de São Paulo e Pernambuco. Já os aditivos alimentares são comprados em São Paulo, o leite de coco é adquirido no próprio estado de Alagoas e o urucum, utilizado para a produção do colorau, é obtido nos estados do Pará e Piauí.

Na Figura 4, a seguir, apresentamos o destino dos produtos industrializados, processados na fábrica do Grupo Coringa, na unidade de Arapiraca.

Figura 4 - Destino dos Produtos Processados na Fábrica de Arapiraca – Grupo Coringa



Fonte: Grupo Coringa. Elaboração: FERREIRA, Hermesson Henrique Braz e SANTOS, Poliane Camila Lima dos (2000).

Na unidade de Arapiraca são produzidos: flocos de milho (flocão); floquinhos de milho (cuscuz); fubá de milho; flocos de milho com fibras; canjica; mungunzá;

amido de milho; canjiquinha de milho; mingau de arroz corilon; mingau de milho corilon; mingau de chocolate corilon; mingau de morango corilon; mingau de multicereais corilon; mingau de banana corilon; cremosina de chocolate; cremosina de morango; cremosina de baunilha; cremosina tradicional; cremosina de banana; flocos de arroz; temperos (colorau 100g e 500g); café tradicional; café expresso; café a vácuo; derivados de coco (leite de coco 200ml e 500ml); fábrica de embalagens em diversas estruturas em plástico; fumo: comércio de fumo em corda e fumo desfiado; refresco em pó em 10 sabores distintos; ração: gérmen de milho; farelo de arroz.

Na prática, o Grupo Coringa representa a capacidade de inovação e de adoção de uma nova prática econômica, diferente daquelas que se dedicavam à produção do fumo em Arapiraca.

A Asa Branca Industrial Comercial e Importadora Ltda instalou-se em Arapiraca em um momento histórico diferente do período no qual se instalou o Grupo Coringa, pois foi um período no qual o governo estadual incentivou a instalação de indústrias no Agreste Alagoano. O campo de atuação da Asa Branca também se diferencia do campo de atuação do Grupo Coringa, uma vez que aquela atua no setor de distribuidora atacadista. Na Tabela 1, a seguir, descrevemos os produtos comercializados pela Asa Branca Distribuidora:

Tabela 1 - Produtos Comercializados pela Asa Branca Distribuidora

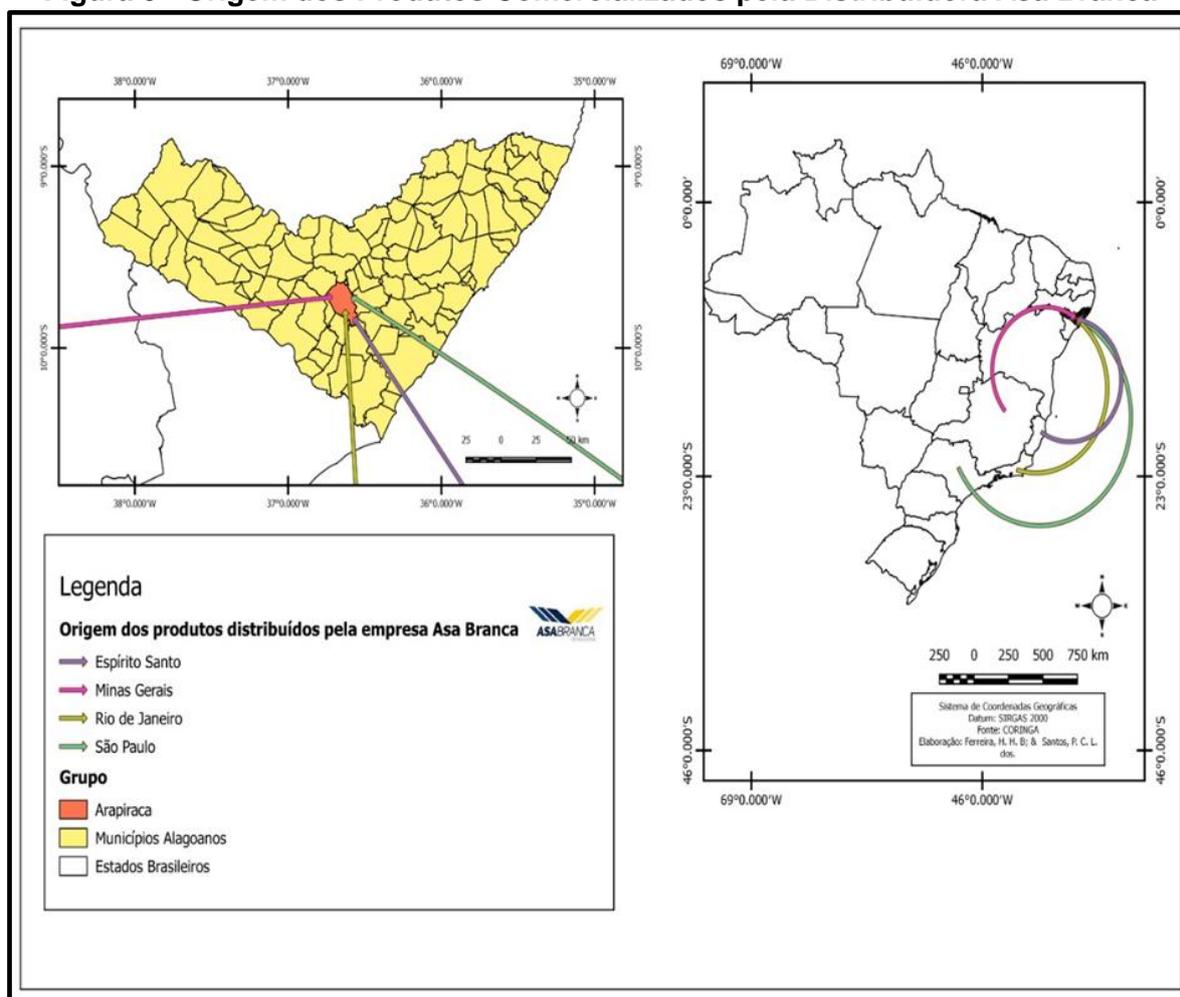
CATEGORIAS E PRODUTOS				
Alimentos	Bebidas	Eletrônicos	Higiene e Beleza	Limpeza
Achocolatado	Bebidas	Lâmpadas	Absorvente	Amaciante de
Aveias	alcoólicas	Lanterna	Barbear	roupa
Azeites	Energético	Pilhas	Creme Hidratante	Desodorizador de
Barras de cereais	Sucos /	Baterias	Creme para	ambientes
Cereais	Refrescos		pentear	Detergente líquido
Conservas			Cuidado com o	Limpeza geral
Cremes / Purês			bebê	Limpeza de móveis
Doces			Cuidado com os	Piso
Enlatado			pés	Produtos para
Farinhas			Cuidados com o	calçados
Grãos			bebê	Repelentes
logurte			Depilação	Inseticidas
Leite			Desodorante	Tira-manchas
Massas			Fraldas	
Molho /			Higiene Bucal	
Condimentos			Preservativos	
Molhos /			Protetor Solar	
Condimentos			Shampoo /	
Nutrição Infantil			Condicionador	

Pães Requeijão Salgadinhos			Tratamento capilar	
----------------------------------	--	--	--------------------	--

Fonte: Asa Branca Distribuidora. Produtos. Disponível em: <http://www.asabranca.ind.br>.

Na Figura 5, a seguir, ilustramos a origem dos produtos que a distribuidora Asa Branca compra em outros Estados brasileiros para comercializá-los em Arapiraca e abastecer outros municípios e cidades de Alagoas.

Figura 5 - Origem dos Produtos Comercializados pela Distribuidora Asa Branca



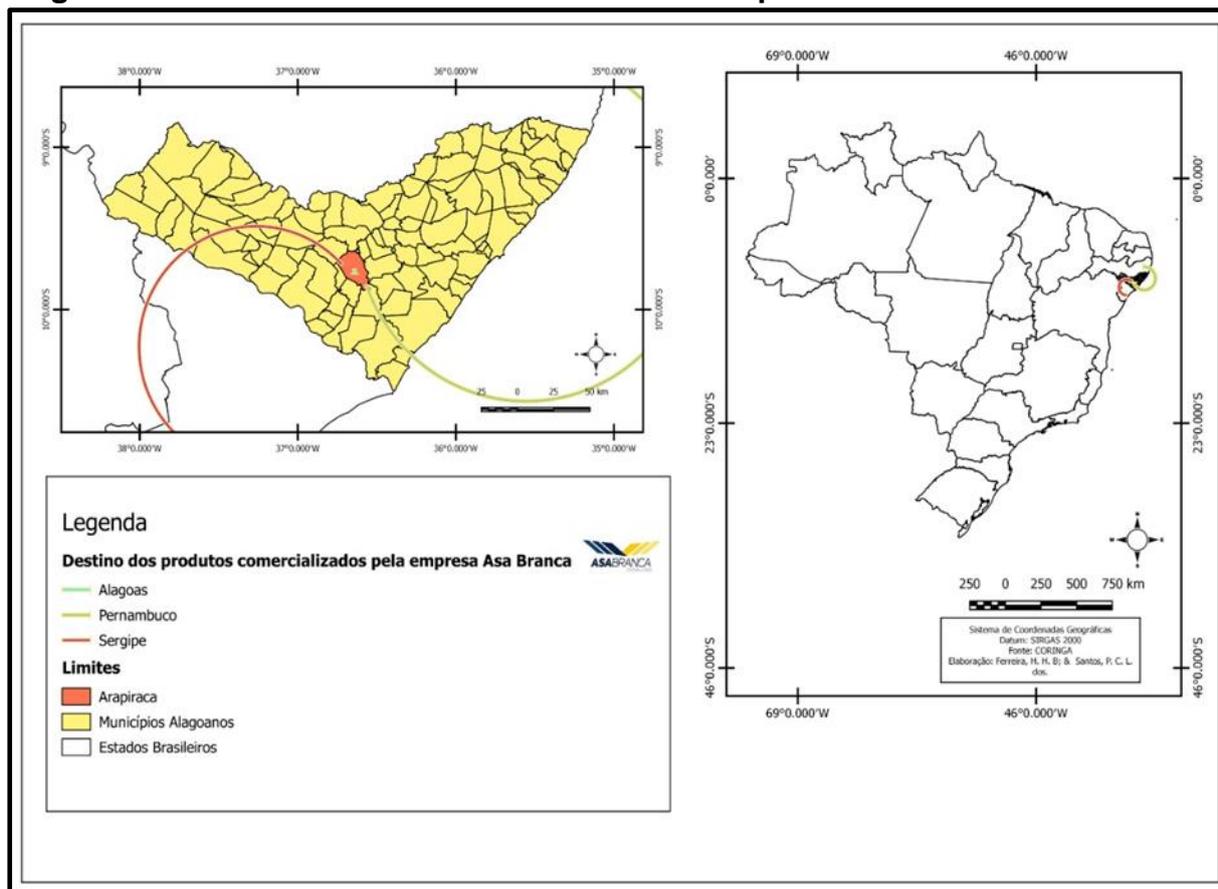
Fonte: Asa Branca Distribuidora, 2000. Elaboração: FERREIRA, Hermesson Henrique Braz e SANTOS, Poliane Camila Lima dos.

Atestamos que a maioria dos produtos importados é proveniente dos centros industriais das regiões Sul e Sudeste do Brasil. Dentre seus fornecedores, estão: Adegas de Redondo, Ajinomoto, Aurora, Bosco Balera, Catupiry, Concha Y Toro, Copacol, Costa Sul, Danone, Danone Baby Nutrition, Duracell, Ebba, Estrella

Galícia, Ferrero, Grano, Grupo Peña Flor, GSK, Heinz Brasil S.A, P&G, Parmalat, entre outros.

Na Figura 6, destacamos os produtos que partem de Arapiraca e são redistribuídos, tendo como principais destinos os estados de Pernambuco e de Sergipe, além de atender outros municípios e cidades alagoanas.

Figura 6 - Destino dos Produtos Comercializados pela Asa Branca Distribuidora



Fonte: Asa Branca Distribuidora, 2000. Elaboração: FERREIRA, Hermesson Henrique Braz e SANTOS, Poliane Camila Lima dos.

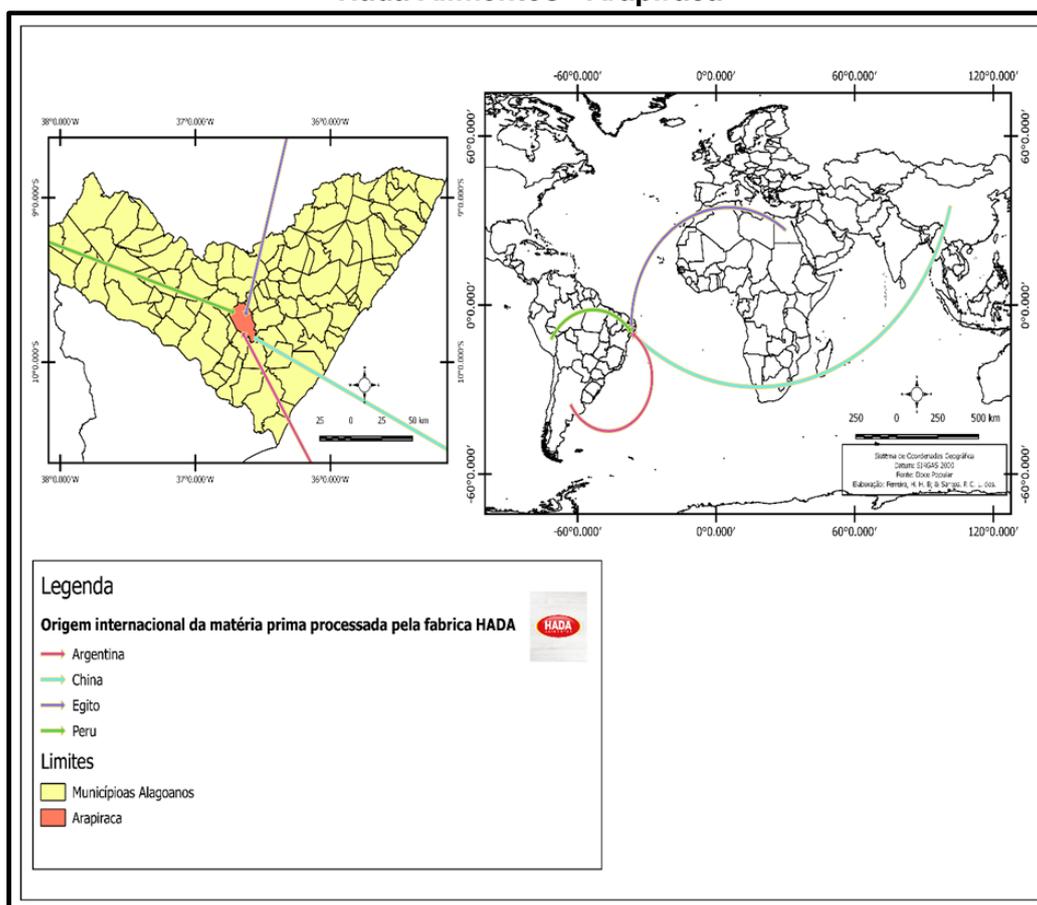
Sendo exitosa em suas atividades em Arapiraca, a Asa Branca Industrial Comercial e Importadora Ltda ampliou sua área de atuação e, em 2008, inaugurou uma nova fábrica, mais voltada para o setor alimentício, cujos produtos levam o nome da marca Hada Alimentos.

Dentre os produtos processados nessa fábrica, estão: presunto cozido, apresuntado, salame, mortadela, queijos, carne salgada resfriada de bovino, miúdos salgados resfriados de suíno, miúdos cozidos salgados resfriados (sabor defumado),

bacon em fatias, peixe salgado sardinha, peixe salgado espalmado e eviscerado, peixe salgado seco tipo bacalhau, peixe congelado em posta, filé de peixe congelado, peixe congelado inteiro / eviscerado.

A matéria-prima para a produção desses itens tem origem nacional e internacional e, na Figura 7, ilustramos a origem internacional dessa matéria-prima, processada na fábrica Hada Alimentos de Arapiraca:

Figura 7 - Origem Internacional da Matéria-Prima Processada na Fábrica Hada Alimentos - Arapiraca



Fonte: Asa Branca Distribuidora, 2000. Elaboração: FERREIRA, Hermesson Henrique Braz e SANTOS, Poliane Camila Lima dos.

De acordo com as informações prestadas pela empresa, as cidades de origem dessa matéria-prima podem variar, conforme cotação no momento da compra. Mesmo assim, La Rioja-Argentina, Mendonza-Argentina, Cairo-Egito, Guangzhou-China, Xinjiang-China e Lima-Peru são os principais elos comerciais de nível internacional da empresa.

A empresa supracitada também adquire matéria-prima de origem nacional vinda de Recife e Petrolina-PE; Feira de Santana e Juazeiro – BA; São Paulo – SP; São Miguel dos Campos, Arapiraca, Coruripe – AL e Mossoró-RN. O destino desses produtos, depois de processados em Arapiraca é, principalmente, os estados de Alagoas, Sergipe e Pernambuco.

Considerações Finais

Destacamos que, para compreender Arapiraca, foi imprescindível uma reflexão retomando diferentes períodos de sua história, desde a sua gênese até a sua condição de cidade média. Nesse procedimento, constatamos que a origem de sua centralidade se iniciou no período em que a produção fumageira era a sua principal atividade econômica, tendo a cidade se tornado um polo de serviços e de comércio, tanto do setor atacadista, como do varejista.

Atestamos que as mudanças que favoreceram o desenvolvimento da cidade ocorreram com mais intensidade no final do século XX e, início dos anos 2000, quando também se intensificaram os incentivos do Estado para promover a interiorização do setor produtivo como método para promover o desenvolvimento regional.

Dentro da realidade das cidades do estado de Alagoas, quando essas medidas foram implantadas, Arapiraca já exercia a função de polarizadora de bens e serviços, assim como se destacava por seu espaço intraurbano, com condições estruturais de receber as indústrias e investimentos ligados aos setores de serviços e comércio.

Quando ocorreu a transição de um período marcadamente rural para uma realidade urbana, Arapiraca efetivou a importância de sua atuação na dinâmica da rede urbana de Alagoas, sobretudo porque, nesse contexto, ela passou a ser também polo de gestão do território, uma vez que no próprio planejamento para o desenvolvimento do estado, a cidade aparece como destino de órgãos do governo em níveis federais e estaduais, não apenas para uso do arapiraquense, mas para atender, também, os municípios vizinhos, sendo sua posição e sua importância na dinâmica regional alagoana fruto de um processo histórico.

Também destacamos, conforme já mencionado, que Arapiraca possui uma localização privilegiada, mas essa condição lhe é afirmada em razão das rodovias construídas para o fluxo de pessoas, de mercadorias e serviços no estado. Essa infraestrutura é resultado de um processo histórico que envolveu ações para integrar o território estadual e torná-lo mais dinâmico.

No mais, é possível constatar que as interações interescares de Arapiraca são multidirecionais, intensas, complexas e multiescares. A presença das indústrias de beneficiamento de produtos alimentícios, das distribuidoras, das redes atacadistas e da oferta de serviços especializados de saúde e educação, lhe assegura essa condição.

Referências

- CORRÊA, Roberto Lobato. Construindo o Conceito de Cidade Média. SPOSITO, Maria da Encarnação Beltrão (Orgs.). **Cidades Médias: Espaços em Transição**. Expressão Popular: São Paulo, 2007, p. 23-34.
- CORRÊA, Roberto Lobato. A Vida Urbana em Alagoas: A Importância dos Meios de Transporte na sua Evolução. **Revista Terra Livre**, nº 10. São Paulo, 1992, p. 93-116.
- DEUS, João Batista de. As Cidades Médias na Nova Configuração Territorial Brasileira. **Boletim Goiano de Geografia**, Goiânia, v. 24, nº 1-2, Goiânia, 2004, p. 81-91.
- GUEDES, Zezito. **Arapiraca Através do Tempo**. Maceió: Mastergraphy, 1999.
- IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Estimativa do IBGE 2019**. Disponível em: <www.ibge.gov.br.> Acesso em: 25 de janeiro de 2020.
- _____. **Divisão Regional do Brasil em Regiões Geográficas Imediatas e Regiões Geográficas Intermediárias: 2017** / IBGE, Coordenação de Geografia. Rio de Janeiro: IBGE, 2017.
- _____. **Censo Demográfico do IBGE de 2010**. Rio de Janeiro, 2010.
- _____. **Regiões de Influência das Cidades: 2007** / IBGE, Coordenação de Geografia. Rio de Janeiro, 2008.
- LEITE, Ângela Maria Araújo. **O Município de Arapiraca/AL e sua Dinâmica Histórica de Ocupação e Renda**. In: ANALES... 12º Encuentro de Geógrafos de

América Latina. Cd-Rom. Montevideo: Universidad de la República Oriental del Uruguay, 2009, p. 1-16.

NARDI, Jean Baptiste. **Acabou-se o Fumo: Formação Socioeconômica e Espacial em Arapiraca-AL**. Maceió: Q Gráfica, 2010.

OLIVEIRA, José Lourenço de. **Da Crise do Setor Fumageiro à Diversificação Produtiva em Arapiraca/AL: O Projeto Cinturão Verde**. Dissertação (Mestrado). Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável e Meio Ambiente. Maceió: Universidade Federal de Alagoas, 2007.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Novas Redes Urbanas: Cidades Médias e Pequenas no Processo de Globalização. **Geografia**, v. 35, nº 1. Rio Claro, 2010, p. 51-62.

SPOSITO, Eliseu Savério. **Redes e Cidades**. São Paulo: Editora da Universidade Estadual Paulista, 2008.

SILVA, Paulo Rogério de Freitas. A Gênese do Urbano em Alagoas e as Expressões das Atividades Econômicas. **Revista Casa da Geografia de Sobral**, v. 20, nº 1. Sobral, 2018, p. 104-119.

CAPÍTULO V

CAPÍTULO V - METAMORFOSES DO CIRCUITO INFERIOR RESIDENCIAL: UMA ANÁLISE DA DINÂMICA COMERCIAL EM PERIFERIAS URBANAS DE CIDADE MÉDIA NORDESTINA

Davidson Matheus Félix Pereira

Gustavo dos Santos Costa

Lincoln da Silva Diniz

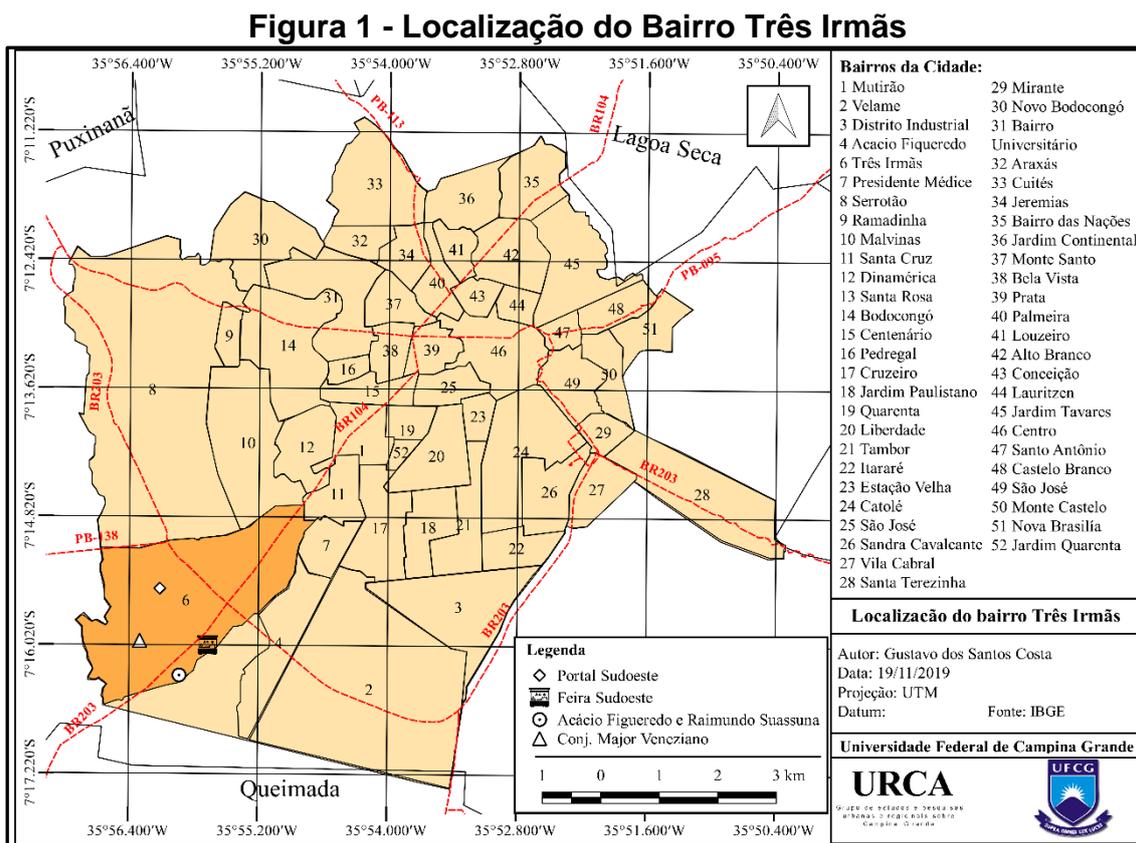
Introdução

A produção do espaço urbano em Campina Grande, nos últimos anos, tem se redirecionado em padrões difusos. Em virtude do desaceleramento do crescimento populacional, a gestão do espaço urbano tem se orientado em uma corrente inversa à de outras cidades médias brasileiras. Este fato decorre das novas práticas de governança urbana adotadas pelos agentes políticos e econômicos da cidade, que coordenam o uso e a ocupação do solo em um sentido quase que unidirecional do perímetro urbano (MAIA, 2010).

Intensifica-se, portanto, a ocupação da Alça Sudoeste da cidade, com vistas a reaver o crescimento urbano exponencial, necessário ao aumento da extração de renda¹ na cidade. Este modelo urbano tem asseverado as desigualdades socioespaciais, à medida que causa um espraiamento urbano crescente, condicionando a camada mais pobre da população para as bordas da cidade, longe do centro e das condições econômicas mínimas para reprodução da vida. Esses mesmos habitantes veem-se obrigados a utilizar determinadas estratégias e práticas espaciais com a finalidade de sobreviver economicamente. Assim, gerando o alargamento estrutural e espacial do circuito inferior, o qual encontra-se intrinsecamente relacionado à (re)produção do espaço nas áreas periféricas.

¹ Os privilégios de monopólio da propriedade privada surgem das qualidades absolutas do espaço que são institucionalizadas de certo modo. Na esfera da atividade social, o espaço absoluto emerge como a base da renda de monopólio. Mas, o espaço absoluto em geral superado pela interação entre diferentes esferas de atividade em diferentes localizações e os atributos relativos do espaço emergem como princípio condutor para o estabelecimento tanto da renda diferencial como absoluta, embora o espaço absoluto extraia sua taxa em todos os casos, através do privilégio de monopólio da propriedade privada (HARVEY, 1980).

Esse fenômeno encontra-se em expansão devido as atuais políticas habitacionais do município, caracterizadas pela construção de conjuntos habitacionais em espaços cada vez mais periféricos, como é o caso dos conjuntos habitacionais Major Veneziano, Acácio Figueiredo e Raimundo Suassuna, situados no bairro Três Irmãs² (a localização pode ser visualizada na Figura 1).



Fonte: COSTA, 2019.

Mediante esta reconfiguração da forma urbana, esses conjuntos foram alocados nas margens do perímetro urbano. Por consequência, distanciando a população dos aparelhos fundamentais ao bem-estar social, promovidos tanto pelo poder público, quanto pela iniciativa privada, mas que tendem a concentrar-se em

² De acordo com o IBGE (2010), o bairro Três Irmãs é o sétimo bairro mais populoso de Campina Grande, totalizando 12.209 habitantes, localizado na zona sul da cidade. O referido bairro passou por consideráveis transformações em sua estrutura urbana, especialmente no que tange à mobilidade espacial e social, resultantes de um singelo aumento na qualidade de vida da população decorrente da expansão das políticas de assistencialismo. Nesse contexto, um fenômeno que chama a atenção é a produção do espaço comercial no Condomínio Major Veneziano.

áreas centrais e subjacentes, como clínicas médicas, órgãos públicos, feiras, supermercados e hipermercados, além de lojas especializadas e os atacarejos³.

Atrelado a esta nova configuração urbana, problemas comuns à urbanização brasileira, como o desemprego latente e crescente, apresentam efeitos potencialmente mais drásticos para os cidadãos situados na periferia da cidade, sendo essa portadora de fluxos de capital reduzidos. Nesse sentido, as possibilidades de os trabalhadores situados nestes espaços adentrarem o mercado de trabalho formal tornam-se ainda mais improváveis, tornando esses espaços mais propícios à expansão das mais variadas formas de precarização do trabalho. Embora saibamos que a inserção do trabalhador no trabalho formal nem sempre signifique “vantagens” trabalhistas.

Esses novos espaços produzidos são resultantes da permanente necessidade de (re)produção do capital, ou seja, da necessidade de o capitalista evitar a desvalorização de seu capital, via crescente circulação e distribuição, gerando, assim, uma busca incessante pela expansão do consumo. De acordo com Harvey (2005), a (re)produção das relações de produção estruturam-se sobre o paradoxo concentração-dispersão que, por sua vez, induz o crescimento dos fluxos de mercadorias, a expansão espacial dos mercados e a (pseudo)inclusão das camadas sociais mais pobres. Nesse sentido, desenvolvem-se na periferia os meios precários de expansão das relações de produção, em especial o consumo imediato, enquanto no centro concentram-se os meios hegemônicos.

Diante desse contexto, buscamos retomar uma discussão iniciada por Santos (1979), que associa o fenômeno da urbanização com a dinâmica econômica das cidades dos países subdesenvolvidos, criando uma de suas principais teorias, a Teoria dos Dois Circuitos da Economia Urbana dos países subdesenvolvidos⁴. De acordo com Santos, é fundamental pensar a dinâmica econômica urbana associada a outras problemáticas, a exemplo da distribuição espacial das técnicas, da pobreza

³ Segundo Araújo *et al.* (2011), os atacarejos são formas comerciais desenvolvidas no Brasil que evoluíram do varejo convencional, assim, trazendo características do atacado. A flexibilidade é sua principal característica, pois consiste em comercializar em varejo, porém, com valores semelhantes ao de atacado.

⁴ Ao contrário do que era vigente na época, Santos (1979) não propõe uma perspectiva dual sobre a dinâmica econômica, concebendo a economia constituída por dois circuitos, conceituando-os de modo dialético. Assim, circuito superior e circuito inferior são interdependentes, e é esta relação que estrutura o contraditório processo de acumulação capitalista, espacialmente desigual.

urbana e da segregação socioespacial. Desse modo, sua discussão logo alcança outra problemática, a contradição centro-periferia.

Segundo Mestre (2017), o desenvolvimento do circuito inferior é resultante da reação das camadas mais pobres da população aos processos de (re)produção do capital e da acumulação capitalista de capital, expressos através das crises e da desvalorização da mão de obra pouco qualificada que, de modo sintético, agrava a instabilidade econômica dessas populações. O circuito inferior passa a ser um agregado de diversas adequações sociais, espaciais e econômicas, caracterizadas pela solidariedade das ações e da comunicação na localidade e em seu entorno, (re)construindo as táticas de enquadramento social das camadas populares.

Com base nos pressupostos apontados, objetivamos compreender os fatores que levaram à formação da Feira Sudoeste, identificando as múltiplas formas de trabalho e os deslocamentos ocorridos para a manutenção da referida feira, sua importância na dinamização econômica do bairro Três Irmãs e uma reflexão sobre o circuito inferior da economia urbana, como práticas espaciais de resistência e de busca por cidadania.

Para tanto, esta pesquisa contou com o uso de dados disponibilizados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e pela Prefeitura Municipal de Campina de Grande, bem como os dados de pesquisa em campo junto com a comunidade local: moradores, coordenadores da feira, feirantes e consumidores. Ao final da pesquisa constatamos a função social da respectiva feira para além do abastecimento e da empregabilidade na comunidade, pois, a feira em questão, constituiu-se inicialmente como um mecanismo de inclusão social, através da organização da comunidade local.

Uma Feira na (da) Periferia

Diante do referido objeto deste estudo, uma observação do ambiente foi transcrita do caderno de campo, na tentativa de tornar a leitura sobre o referido espaço palpável e compreendê-lo com maior propriedade. Assim, iniciamos a discussão deste tópico mediante a mesma:

[...] a paisagem monocromática e cartesiana das casas do conjunto habitacional Acácio Figueiredo é cortada pelo colorido das bancas,

das frutas, verduras, roupas; pelo vívido fluxo de diferentes pessoas do Bairro Três Irmãs e de outros conjuntos e outros tantos bairros próximos, as conversas entre os comerciantes, a correria das crianças, o bingo, os palhaços que animam as crianças, a passagem dos cães e gatos dão vida ao local, que em um raio de alguns quilômetros não se encontra em mesma medida. Pelas manhãs dos finais de semana, rapidamente consegue-se perceber a transição de uma forma estática, para o do espaço vivido (Texto extraído do caderno de campo).

Assim como pode ser visualizado em nosso relato, a referida feira se consolida como espaço direcionado ao lazer da população local, integrando parte da comunidade local, a qual busca no recinto diversas formas de consumo do espaço. Contudo, para além de compreender o papel da Feira Sudoeste na dinamização do bairro Três, alguns outros questionamentos se fizeram necessários: quais os fatores que levaram ao seu surgimento? Como se deu o processo de formação? Quais são suas relações com a segregação socioespacial em Campina Grande? Estas questões nos direcionaram e tentaram ser elucidadas ao longo do presente do texto.

A Emergência de uma Iniciativa

A Feira Sudoeste foi criada em agosto de 2017. Sua formação foi resultado das ações do Projeto Recomeçar, realizado pela Organização Não-Governamental (ONG) Movimento Ajuda Mútua (MAM). De acordo com Assis Cordeiro, idealizador do projeto e responsável pelo surgimento da referida feira livre, esta surgiu como uma iniciativa social, cujo objetivo era organizar a população local para que pudessem, de modo autônomo, desenvolver relações comerciais de baixa complexidade e burocracia, com finalidade de empregar parte da mão de obra local e ofertar mercadorias a baixo custo.

Ainda segundo ele, nos primeiros meses, a feira apresentou satisfatória progressão, período no qual concentrou maior quantitativo de fluxos, tanto no que se refere à presença de comerciantes, quanto ao consumo. Este momento foi caracterizado pela assistência ofertada pelo MAM, através de consultorias e de auxílio na organização do próprio espaço em dias de feira.

Ao analisarmos parte dos resultados obtidos durante os primeiros contatos, é possível se ter a dimensão de uma parte da função social da feira em questão, já

que a mesma se apresenta como a única fonte de renda para 50% dos feirantes dispostos no recinto. Cabe destacar ainda, que destes, mais de 70% são moradores do próprio bairro, os quais, segregados, não encontram outras possibilidades empregatícias complementares ou integrais. Esses dados expressam as características fundamentais do circuito inferior, descrito por Santos (1979), no qual evidencia-se a flexibilidade como elemento central das formas de trabalho inseridas nesse circuito, causado pela instabilidade e fragilidade social.

Nesse sentido, o processo de formação da feira deu-se através de ações da sociedade civil organizada, que buscou recursos por parte do poder público, com o objetivo de reduzir a precariedade destas formas de trabalho, como o acesso a banheiros químicos e a um espaço reservado para as atividades da feira. Porém, no caso dos banheiros químicos, a concessão perdeu a validade poucos meses depois, reduzindo o conforto no espaço, fazendo com que alguns feirantes interrompessem suas atividades no recinto, diminuindo o número de comércios e, por consequência, de consumidores.

Assim, como pode ser visto nas figuras 2 e 3, as bancas estão dispostas com relativa organização, em parte resultante do planejamento feito pela antiga coordenação da feira, sendo esta de responsabilidade da MAM. Por sua vez, a feira foi configurada de acordo com os produtos comercializados, dividindo-a nos seguintes grupos: 1) Frios, composto por carnes, laticínios, hortifrúti e outros produtos relacionados; 2) Variedades, composto por artigos de moda, acessórios de celular, artesanatos, itens de 1,99, entre outros e, 3) Bares e lanchonetes. Além do espaço restante, que é utilizado para outras atividades como intervenções artísticas e culturais. Cada grupo dispõe de uma cor diferente para facilitar ao consumidor identificá-los.

A produção do espaço da feira livre, apesar de orgânico e espontâneo, necessitou de planejamento para desenvolver as atividades comerciais no recinto, tendo em vista que a mesma surgiu em uma estrutura espacial já consolidada e condicionada à dependência para com os longos deslocamentos e as atividades localizadas no centro comercial. A importância da organização civil e do planejamento realizado em conjunto com a comunidade é tanta que, paralelo ao

afastamento do MAM e da entrega da autonomia aos feirantes, ocorreram ressignificações no uso do respectivo espaço.

Figuras 2 e 3 - Feira Sudoeste-Imagem Parcial (2) e Fotografia Aérea (3).



Fonte: PEREIRA, Davidson e Google Earth, 2017.

Segregação Socioespacial e Resistências Sociais

O fenômeno da urbanização desenvolveu-se no Brasil, de modo mais nítido, a partir do século XX, acompanhado de outro fenômeno bastante característico do respectivo século, a industrialização. Assim, como propõe Santos (1993), nos países periféricos, a consonância desses fenômenos intrinsecamente relacionados apresentou características peculiares, em sua maior parte devido à urbanização tardia, à predominância do setor agrícola e à divisão internacional do trabalho. Acrescenta-se, ainda, a influência de grupos historicamente hegemônicos nas decisões do Estado.

De acordo com o referido autor, o principal efeito resultante desses fenômenos foi a expansão das metrópoles, gerando o adensamento demográfico e o inchaço urbano, integrando diversas aglomerações e distribuindo os recursos técnicos de modo desigual. Diante deste contexto, formam-se, também, as áreas periféricas que, segundo o mesmo, não devem ser definidas com base no fator distância, pois os recursos técnicos tendem a reduzi-la, em virtude da velocidade. Por outro lado, as periferias podem ser definidas a partir dos fatores de mobilidade e acessibilidade.

Villaça (2017) define o processo de segregação no Brasil fundamentado em outros princípios. Segundo o autor, a segregação é a ocupação de uma dada zona ou região do espaço intraurbano por uma classe ou grupo predominante. Por sua vez, os bairros das cidades brasileiras são densamente heterogêneos, principalmente os que concentram população de alta renda.

No entanto, o inverso ocorre em bairros predominantemente ocupados por populações de baixa renda, onde a predominância é quase que total de uma classe bem definida. Assim, pode-se concluir que há um pequeno consenso entre as duas perspectivas: o processo de segregação socioespacial ocorre, de fato, com a parcela mais pobre da classe trabalhadora, servindo como barreira espacial, social e política.

Ainda de acordo com Villaça (2017), o que está implícito nos planejamentos urbanísticos é a valorização de parte do solo urbano, criando uma falsa visão do desenvolvimento urbano, pois permite a formação de espaços vazios nos centros e nas áreas intermediárias, expandindo o crescimento horizontal para as áreas onde o solo possui menor valor agregado, de frágil infraestrutura urbana, em sua maioria caracterizada pela organização espacial agrícola.

Por outro lado, as últimas décadas do século passado foram marcadas por uma reconfiguração da estrutura econômica, decorrendo na descentralização das indústrias e na “dissolução” das metrópoles e dos grandes distritos industriais, formando-se, assim, uma nova condição espacial urbana.

Entretanto, esse quadro apenas agrava a situação das periferias, onde o velho se apresenta novamente, a massa de trabalhadores desempregados amontoa-se e cria novas possibilidades de renda.

Esta temática deve ser pensada à luz de uma noção relativa de tempo, pois a distribuição desigual das técnicas e da renda não democratiza a mesma temporalidade (SANTOS, 1997). Considerando que o modo de vida é determinado pelas técnicas que dispõem um dado lugar, num dado tempo, a existência de vários modos de vida em uma mesma cidade não corresponde à mesma temporalidade, por isso, os processos hegemônicos encontram limites, desembocando em tensões e conflitos.

Em contrapartida a esse projeto desigual de modernização das cidades, encontram-se as práticas socioespaciais⁵, análogas ao movimento dos indivíduos pela sobrevivência e emancipação, como sujeitos autônomos, podendo ocorrer de modo espontâneo e organizado.

Como destaca Mestre (2017), essas práticas são comuns ao circuito inferior da economia urbana que, como já foi descrito neste texto, caracteriza-se pela conexão com as camadas mais pobres da sociedade, expressando-se pela organicidade e instabilidade em sua dinâmica, resistindo aos processos e discursos hegemônicos, ofertando mercadorias e serviços a custos mais baixos, para tanto, utilizando-se de mão de obra intensiva e pouco capital.

Sua dinâmica faz deste circuito um bojo de articulações híbridas, que por um lado são opostas às racionalidades capitalistas hegemônicas, mas, por outro, tendem a articular-se com outros setores em maiores medidas, ligados ao modo de acumulação capitalista de capital. Assim, identificamos a formação da Feira Sudoeste como uma resposta à desintegração econômica de uma massa de trabalhadores, próprias da racionalidade do circuito inferior⁶, frente às contradições postas pela estrutura produtiva dominante, que em sua natureza, impõe um modelo de desenvolvimento econômico e urbano contraditório e desigual.

Por sua vez, as características peculiares do circuito inferior da economia urbana só podem ser compreendidas mediante as relações sociais de escala local, incluindo as diferenciações dos pequenos deslocamentos, das relações de trabalho e do consumo imediato mais simples. Portanto, faz-se necessário compreender sua relação com a comunidade local no que tange a empregabilidade e o abastecimento de mercadorias, passíveis de análise através dos dados expostos no tópico seguinte.

Configuração do Trabalho e do Consumo na Feira

⁵ Para Souza (2016), as práticas espaciais se referem ao movimento social cotidiano, organizado ou não, que, por sua vez, dinamiza e organiza o arranjo espacial, dando-lhe funcionamento e significado social.

⁶ “A melhor definição dessa racionalidade é o equilíbrio da miséria característica do circuito inferior” (SANTOS, 1979, p. 203).

Tal como nos coloca Santos (1997), o setor inferior da economia urbana, assim como as demais variantes das relações sociais de produção é contraditório e controverso. Por um lado, temos a organização das porções mais pobres da população em pequenos grupos localizados nos centros e nas periferias urbanas, buscando a sobrevivência cotidiana, através da criatividade. Porém, por outro lado, funcionam como um pilar para a (re)produção do capital, encarregando-se de mediar o contrato social dessas populações com o consumo moderno. Contudo, em sua maioria, através de imitações das mercadorias.

Durante esta pesquisa, buscamos compreender a configuração do referido subsistema na periferia de Campina Grande, a partir do caso da Feira Sudoeste. Para tanto, utilizamos como técnica principal a aplicação de questionários estruturados. A aplicação destes questionários foi realizada com base em Barbetta (2003), que indica que a aplicação de questionários para pequenos quantitativos⁷ de populações é, em sua maioria, dispensável de planos de amostragem, podendo abordar quantitativos superiores a 80% do total.

Nesse sentido, a aplicação de questionários aos feirantes, enquanto uma amostra não-aleatória simples, correspondeu a 80% (66 questionários) dos feirantes, situados no respectivo dia da aplicação. No caso dos consumidores, com uma amostragem aleatória simples, foi possível estipular o total de consumidores, devido às variações nos fluxos, portanto, optamos por uma outra técnica, a amostragem por tempo, ficando no recinto das 08h00 às 11h00, o que resultou em 52 questionários aplicados. Tais dados foram processados e analisados nos tópicos seguintes.

O Trabalho no Circuito Inferior

A importância e complexidade do circuito econômico aumenta, paralelamente, a depender do tamanho da cidade, visto que a pobreza aumenta paralelamente ao porte da cidade. Dessa maneira, exacerba-se a especialização das atividades do circuito inferior, em função do aumento da demanda e de novas necessidades, chegando ao ponto do circuito inferior distinguir-se de acordo com sua localização

⁷ Segundo o autor de, no máximo, 100 indivíduos.

na cidade em dois: o circuito inferior central e o circuito inferior residencial (SANTOS, 1979).

Milton Santos (1979) enfatiza que a diferença entre esses dois circuitos inferiores não está, apenas, na localização, mas também em sua diferença de funcionamento. O circuito central está ligado à população central e participa de um maior elo com as atividades dos setores modernos, dividindo, inclusive, parte da mesma clientela do superior. Além disso, a disposição de um fluxo maior de cargas, capitais e diferentes substratos sociais, permitem um novo nível de complexidade às atividades desempenhadas pelo circuito inferior nessa localização. Já o circuito inferior residencial localiza-se “nos bairros, [onde] **é a necessidade de uma resposta imediata às necessidades de uma população sem dinheiro que explica a presença do circuito inferior [...].**”⁸ (SANTOS, 1979, p. 274).

A Feira Sudoeste caracterizou-se por inserir-se no circuito inferior residencial, como nos demais comércios desse circuito localizado nas periferias. O trabalho comum tende a empregar trabalhadores locais não qualificados, devido à baixa rentabilidade e à alta necessidade de mão de obra que, frequentemente, tende a ser preenchida por uma parcela da população situada nas proximidades do local de trabalho, já que, em sua maioria, não há formalização do trabalho, bem como não há oferta de vale-transporte ou auxílios básicos, constituindo-se como renda complementar ou temporária, até que o indivíduo possa conseguir melhores condições de trabalho.

O que há de particular no caso estudado é que a Feira apresenta uma dinâmica muito mais efêmera e ligada à ausência de equipamentos e mobilidade nos conjuntos habitacionais recém-criados. À medida que esses conjuntos passam a ser apropriados e a ser relativamente interligados aos bairros mais próximos, a Feira Sudoeste, antes tão necessária, torna-se supérflua, em função do próprio desenvolvimento de outros elementos desse circuito inferior residencial, como mini boxes adaptados nas casas, mercearias, bodegas etc.

Nesse contexto, a maior parte dos comerciantes (75%) da Feira Sudoeste são residentes do bairro Três Irmãs. Destaca-se que muitos desses trabalhadores residem no próprio loteamento Acácio Figueiredo, 25% destes residiam antes no

⁸ Grifo nosso.

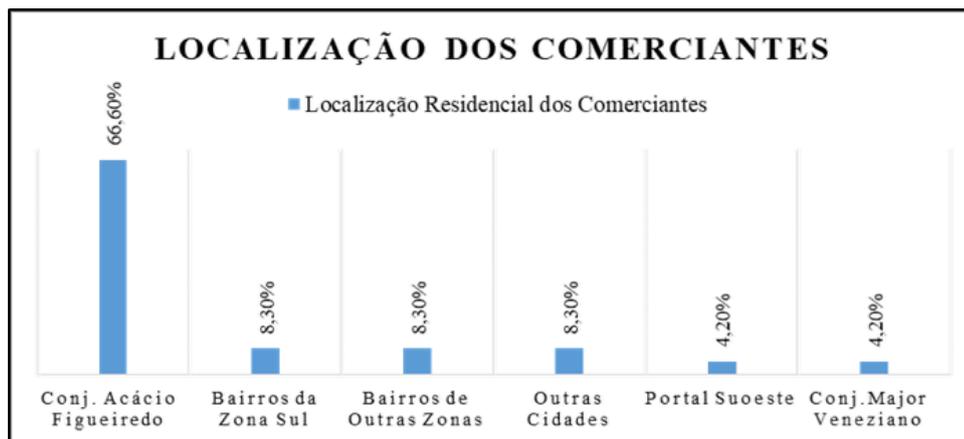
bairro Malvinas e 25% em outros pontos do bairro Três irmãs. Além disso, nos chama atenção o fato de que, apesar do Conjunto Major Veneziano possuir um acesso mais difícil à feira, se comparado ao loteamento Portal Sudoeste, em ambos os casos, a feira emprega o mesmo quantitativo.

Este fato está atrelado ao maior nível de poder aquisitivo e, conseqüentemente, de qualidade de vida de parte dos moradores do Portal Sudoeste, que obtêm a moradia por meio de financiamentos via crédito bancário, através das corretoras e imobiliárias, traçando outro perfil socioeconômico. Desta forma, nesta parcela do bairro, não se possui uma maior mobilidade espacial se comparado aos conjuntos habitacionais recém-criados, considerando que o fator distância é superado pela mobilidade e acessibilidade promovidas pelos transportes individuais.

A Feira Sudoeste também emprega trabalhadores de municípios vizinhos a Campina Grande, como: Queimadas e Lagoa Seca, contabilizando 8,3% dos trabalhadores da feira. Em suma, estes são agricultores que vendem suas próprias produções nos meses seguintes aos períodos de safra. Essas características dos feirantes/agricultores demonstram a relação de interdependência entre o campo e a periferia citadina, ocorrendo a conseguinte extração de renda do primeiro pelo segundo, intensificada no circuito inferior, onde os pequenos produtores têm maior acesso, emergindo como um meio de eliminar os atravessadores, aumentando a rentabilidade e a capacidade de reinvestimento em suas respectivas atividades.

Os comerciantes que se deslocam de outras zonas da cidade correspondem a 8,3% da parcela dos feirantes, oriundos de bairros como Bodocongó, na zona oeste e Conceição, na zona norte da cidade. Isso demonstra a dificuldade que moradores da periferia da cidade têm tido em encontrar ocupação e renda.

Gráfico 2 - Localização dos Comerciantes da Feira Sudoeste



Fonte: Estudo de Campo, junho de 2018.

Na Feira Sudoeste a utilização do emprego familiar, predominantemente informal, é uma das formas de estabelecer redes de cooperação, buscando superar a ausência dos baixos investimentos de capital, através de uma maior empregabilidade de mão de obra, seja auxiliando nas próprias atividades comerciais, como na distribuição das mercadorias e na manutenção da infraestrutura. Esta organização do trabalho na feira resulta em 104,1% a mais de empregos, ou seja, o número de trabalhadores da feira mais que dobra. Contudo, esses resultados não são particulares desta feira. A respeito desta forma de trabalho, Santos (1979) afirma que:

O emprego familiar é frequente nas pequenas empresas do circuito inferior. Ele permite que aumente a produção sem que haja necessidade de mobilizar mais capital de giro. Apelar para assalariados tornaria a pequena empresa pouco competitiva e a obrigaria a pagar encargos sociais e impostos (SANTOS, 1979, p. 172).

Diante dessa análise, buscamos identificar as pretéritas ocupações profissionais dos feirantes (como pode ser visto no Gráfico 03). Assim, percebemos que 92,7% deles nunca haviam trabalhado em feiras, o que nos leva a entender que a feira não nasce, exatamente, de uma necessidade desses trabalhadores informais desempenharem seu ofício original, mas sim de complementarem ou obterem integralmente a renda familiar.

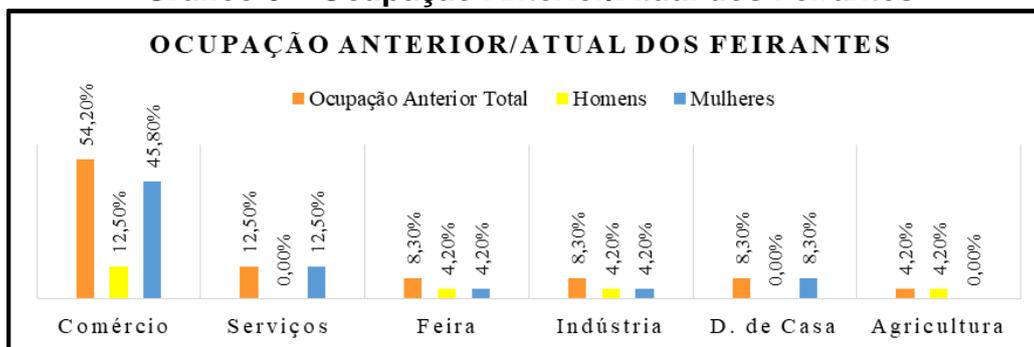
Este caso pode ser mais bem compreendido ao constatarmos que 54% destes trabalhadores possuíam experiência com o comércio, o que lhes confere

diversas habilidades, como a capacidade de dialogar com os clientes, administrar os ganhos, ter certo controle sobre as mercadorias e senso de organização logística.

Destes trabalhadores mencionados, 84,5% eram mulheres, que tinham na feira a possibilidade de conseguir um trabalho remunerado em sua dupla jornada (às vezes tripla): dona de casa e feirante, ou seja, a feira apresenta-se, para estas, como uma maneira de alcançar certa independência financeira, mas, em maior parte, de complementação da renda para as finanças domésticas. Esse fato é algo muito comum, visto que o comércio no circuito inferior nos países subdesenvolvidos é marcado pela presença majoritária das mulheres (SANTOS, 1979). O que demonstra a dificuldade ainda maior das mulheres se inserirem no mercado formal⁹, ou no circuito superior e, portanto, uma desigualdade de gênero.

Por fim, como pode ser visto abaixo, no Gráfico 3, a caracterização da origem ocupacional dos feirantes nos permitiu inferir que 41,6% desses trabalhadores estavam atrelados a setores do circuito superior, principalmente no setor terciário, comércio e serviços modernos, como a indústria e a construção civil, assim como 37,5% do total de trabalhadores informais advinham de setores do circuito inferior, principalmente de comércios próprios de pequena dimensão (bodegas, mini boxes, bancas em feiras) e, outra parte importante, seria a do setor de serviços (cabelereiras, serviços gerais, diaristas), além de ambulantes, também pertencentes ao circuito inferior. Por fim, subtotalizaram 12,5% de pessoas que nunca haviam trabalhado em nenhum setor da economia urbana, em especial, as donas de casa.

Gráfico 3 – Ocupação Anterior/Atual dos Feirantes



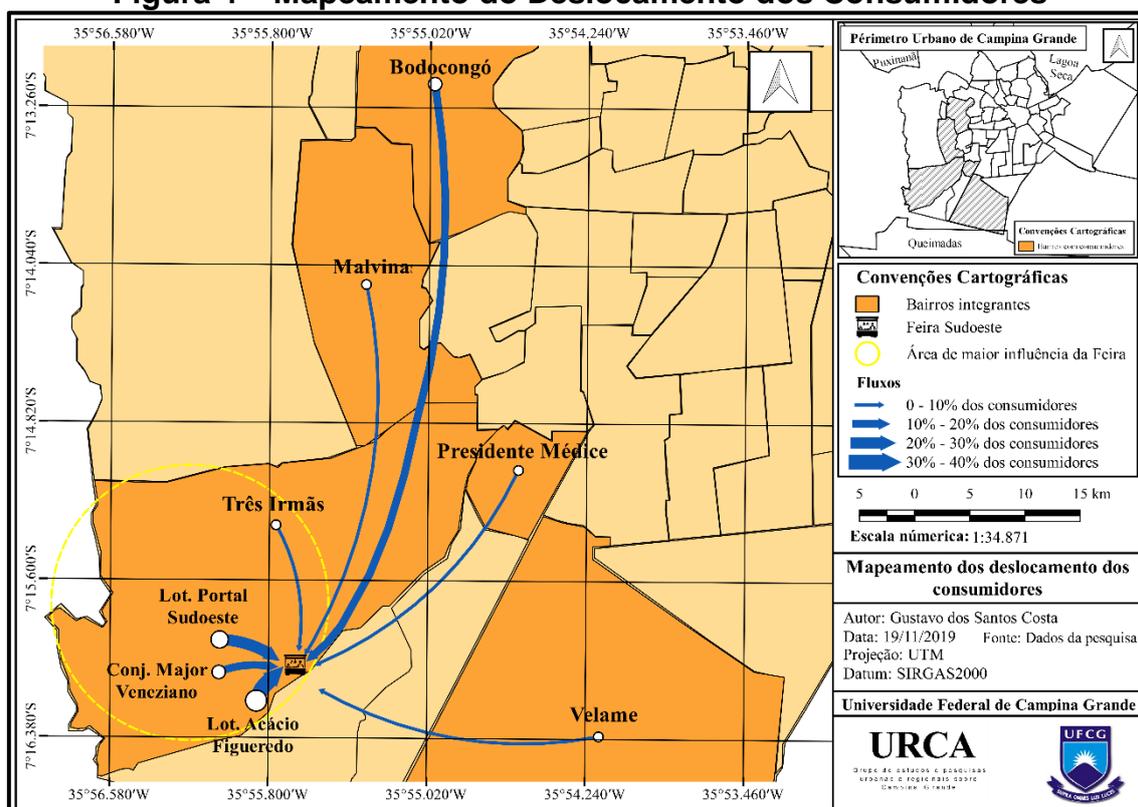
Fonte: Estudo de Campo, junho de 2018.

⁹ Com isso não queremos comparar o mercado formal ao circuito superior, visto que dentro do próprio mercado formal podemos ter empresas do circuito inferior, ainda mais no atual regime de trabalho autônomo e terceirizado no Brasil, fruto das três últimas rodadas neoliberalizantes.

Perfil Socioeconômico e Mobilidade dos Consumidores

Tal como foi discutido anteriormente, o circuito inferior da economia urbana na porção sudoeste do bairro Três Irmãs atende a uma demanda do bairro ou de residências próximas. Corroborando com essa hipótese, constatamos, através da análise dos dados obtidos em questionários aplicados aos consumidores na Feira Sudoeste, que cerca de 79% dos mesmos são moradores do bairro Três Irmãs, 13% residem em bairro próximos e apenas 8% são residentes de outras zonas da cidade, podendo ser visto, de modo detalhado, na Figura 4.

Figura 4 – Mapeamento do Deslocamento dos Consumidores

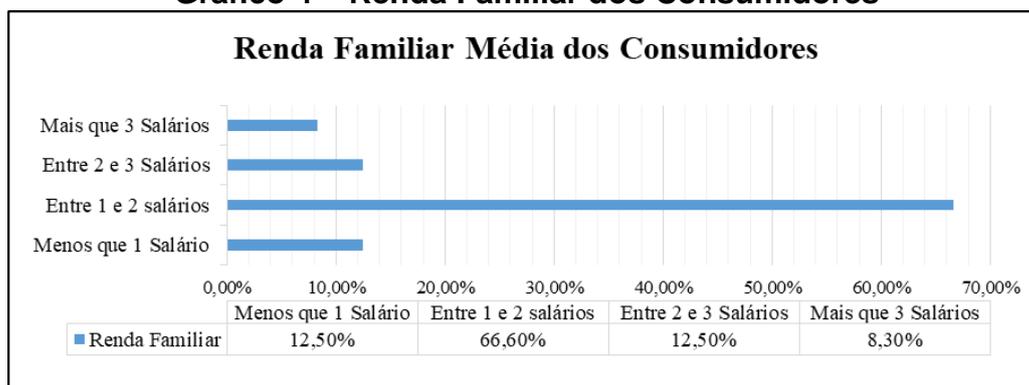


Fonte: COSTA, 2019.

O baixo nível de renda e a localização geográfica são os principais fatores que levam ao consumo no recinto. No entanto, como pode ser visto no gráfico

seguinte, 87,5% dos consumidores possuem renda familiar acima de um salário-mínimo, sendo 20% deste grupo composto por indivíduos que possuem renda familiar superior a 2 salários-mínimos e 8,3% composto por consumidores que possuem renda familiar acima de 3 salários-mínimos. Este último, podendo ser classificado como a camada mais baixa da classe média (podendo ser visualizado no Gráfico 4). Poderíamos entender como contraditório o consumo na feira por parte destes habitantes, com rendas maiores, entretanto, é necessário considerar que a maior parte do consumo na feira é de caráter complementar.

Gráfico 4 – Renda Familiar dos Consumidores



Fonte: Estudo de Campo, julho de 2018.

Esse fenômeno ocorre pelo fato de que a “nova classe média brasileira¹⁰”, assim como os demais estratos sociais, buscam “emular os padrões de consumo” das classes mais ricas. Estas sim, conseguem consumir de acordo com o padrão dos países desenvolvidos (KERSTENETZKY, UCHÔA e SILVA *apud* ALMEIDA, 2015, p. 11). Colocadas essas restrições de prestígio e consumo, as classes médias “são frequentemente obrigadas a recorrer ao circuito inferior para outros consumos,

¹⁰ Segundo Oliveira (2012), devido o aumento da qualidade de vida do Brasil surge uma “nova classe média”. Embora faltem critérios objetivos para a delimitação da mesma, há um aspecto valorativo e aspiracional de que ser classe média é almejar uma vida melhor para o futuro e buscar distinção via padrão de consumo, no atual, a presente classe C demonstra tais características.

geralmente os consumos correntes, como os de produtos alimentícios” (SANTOS, 1979, p. 39).

À esta análise devemos incluir o fator distância para com os supermercados e comércios modernos – comum aos bairros pobres dos países subdesenvolvidos. Desse modo, implicando em uma necessidade da nova classe média (ou pobres com uma maior renda) residente na periferia consumirem no circuito inferior de localização residencial¹¹. Paralelo a esse fato, as prestações das parcelas do financiamento habitacional acabam enxugando os gastos da classe média que mora nos residenciais, a exemplo do Portal Sudoeste¹², sendo preferível evitar custos com deslocamento.

A escolha por este tipo de habitação, por parte da “nova classe média brasileira”, loteamentos residenciais planejados, localizados nas áreas periféricas, está associado à (re)produção do espaço, com bases em modelos urbanísticos de padrão horizontal, ofertando bairros sutilmente planejados a preços acessíveis, sendo residências populares para os que podem pagar.

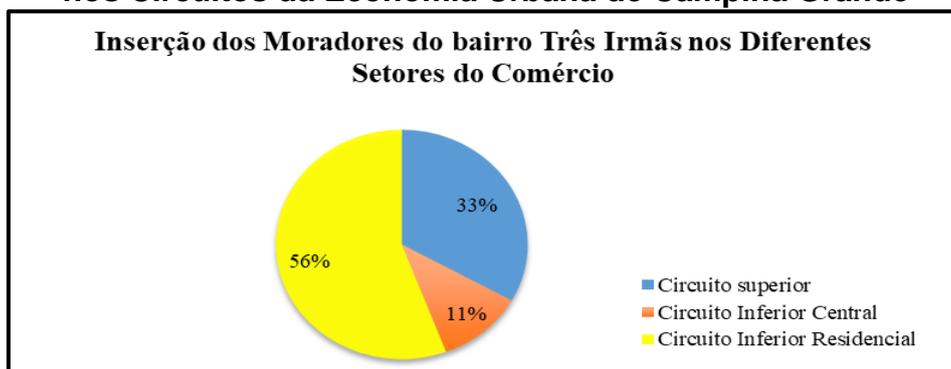
Apesar dessa questão, o nível de renda desses moradores permite que 66,6% destes consumam em outros bairros, como no Centro e na Prata (Feira Central e Feira da Prata), além de supermercados de grandes dimensões, os atacarejos, como Assaí, no bairro Jardim Paulistano e Atacadão, na zona norte. Os 33,3% restantes consomem em mercados de porte médio do bairro Malvinas (Zona Oeste da cidade) e em mini boxes do próprio bairro.

Na contramão do padrão de consumo mencionado, os moradores dos conjuntos Acácio Figueiredo e Major Veneziano têm um raio de alcance menor, o acesso às feiras, na área central da cidade, se restringe a apenas 11,1% dos moradores da localidade, que procuram mercados mais próximos, como os mini boxes do próprio bairro (33%), ou mercados de porte intermediário, com acesso ao crédito pessoal (22%) em bairros próximos, como Malvinas, ou pouco distantes, como o bairro da Liberdade.

¹¹ Para Santos (1979), o efeito-demonstração deforma o perfil da demanda das populações pobres, sua inserção no consumo moderno retira seu dinheiro líquido, levando a necessidade de consumo no circuito inferior, demonstrando dessa maneira que o aumento da importância do circuito inferior resulta em uma ampliação deste mesmo circuito.

¹² O Portal Sudoeste é um loteamento habitacional localizado no bairro Três Irmãs, sendo composto por 2.154 lotes.

Gráfico 5 - Consumo dos Moradores por Setor do Comércio nos Circuitos da Economia Urbana de Campina Grande



Fonte: Estudo de Campo, julho de 2018.

Tal como está representado no Gráfico 5, os consumidores locais restantes (33%) que possuem maior poder aquisitivo, acesso à crédito ou a transportes individuais, buscam supermercados atacarejistas, como o Assaí, no bairro Jardim Paulistano, e o Maxi Atacado, localizado no bairro Dinamérica, ambos ainda na zona norte da cidade.

Portanto, podemos atestar que há diferentes níveis de estratos sociais e espaciais no bairro das Três Irmãs, com referência a acesso desigual do consumo, ou seja, com um diferencial de consumo difuso, em função da renda, de distintas exposições ao efeito-demonstração¹³, do acesso ao crédito e, principalmente, das condições de mobilidade.

No que diz respeito à inserção dos diferentes moradores nos subcircuitos, os moradores do loteamento do Portal têm acesso ao comércio moderno em mesma medida que os moradores do Acácio Figueiredo e Major Veneziano. No entanto, os tipos de produtos consumidos no comércio moderno por esses últimos tendem a se restringir aos mais essenciais e de menor custo. Condição que é paralela à dificuldade de acesso ao circuito inferior central, fato que demonstra o quanto o raio e o potencial de consumo desses mesmos moradores são menores se comparados aos moradores dos loteamentos do Portal Sudoeste.

¹³ O efeito-demonstração é a necessidade artificial nos países subdesenvolvidos de consumir produtos importados, modernos. Para mais, ver Santos (1979). A proximidade da classe média a estratos socioeconômicos superiores, confere-lhe um ímpeto maior de consumo a bens de capital, em relação às camadas mais pobres residentes nos conjuntos habitacionais.

Assim, é possível compreender que o circuito inferior passa a ter uma importância relativa para o bairro, sendo mais importante para a população com menor poder aquisitivo, tornando-se um meio de incluí-los socialmente a partir do consumo dos respectivos espaços.

Considerações Finais

O presente estudo revela um processo de segregação atrelado ao aumento do desemprego na cidade, refletido de modo ainda mais incidente sobre as populações periféricas. O afastamento do centro da cidade e, portanto, de possíveis postos de trabalho em suas formas usuais de aquisição de renda levam a dirimir, cada vez mais, as condições dignas de vida urbana e o acesso a outros espaços da cidade, especialmente de consumo para reprodução da vida. Esse processo implica na inserção desses moradores segregados no circuito inferior da economia, passando a adaptar suas casas às bodegas e mini boxes, seja por meio de bancas no Conj. Major Veneziano, ou a ocuparem terrenos ociosos para realizarem o comércio, como foi o caso da criação da Feira Sudoeste, no Conj. Acácio Figueiredo.

Percebemos, também, que há uma estratificação socioespacial dentro da própria periferia da Alça Sudoeste da cidade, tendo em vista que os moradores dos Loteamentos do Portal têm um acesso bem maior ao circuito inferior central e superior da cidade, se comparado aos moradores do Acácio Figueiredo e Major Veneziano, que consomem, principalmente, no circuito inferior residencial, demonstrando que a renda é função do alcance de consumo. No entanto, em ambos os estratos há uma segregação socioespacial visível.

Os dados levantados, expostos nos gráficos e mapas, revelam a interação da Feira Sudoeste com o bairro Três Irmãs, em especial com os conjuntos habitacionais Portal Sudoeste, Major Veneziano e Acácio Figueiredo, sendo, neste último, a relação mais significativa.

Nesse sentido, a respectiva feira livre torna-se um instrumento fundamental para a promoção do desenvolvimento socioespacial, tendo em vista que a mesma intensifica o fluxo de capitais, tanto no bairro quanto entre bairros circunvizinhos e,

ao passo que, parte da população avança em qualidade de vida, conseqüentemente, há a ampliação do poder de consumo, gerando efeitos multiplicadores em escala local. Acrescentamos, ainda, que a organização popular tem o potencial de denunciar as contradições sociais em que estão inseridos, sendo a principal delas, a precarização do trabalho.

Por fim, entendemos que a Feira Sudoeste está em um processo de decadência, em função da ausência de infraestrutura, que acaba precarizando o trabalho, além de transformações nas dinâmicas dos conjuntos habitacionais. No entanto, a organização coletiva demonstrada pela rede de interações cooperativas que a mesma consolidou, fundada na comunicação e na solidariedade interpessoal das ações, apresenta-se como alternativa na busca por cidadania, trabalho digno e inclusão social em periferias urbanas de cidades médias nordestinas, na atualidade.

Referências

ALMEIDA, Diego Rocha Guedes de. **Mobilidade Social Sem Mobilidade Espacial: “Nova Classe Média” e Transformações no Espaço Urbano em Campina Grande (PB)**. Dissertação (Mestrado). Programa de Pós-graduação em Ciências Sociais. Campina Grande: Universidade Federal de Campina Grande, 2015.

ARAÚJO, Marlon Moisés de Brito; MINADEO, R.; Fabrisyo Tuon. ATACAREJO: Tendência que Veio para Ficar ou Mero Modismo? In: **IX Anais do IX Convibra**, 2011.

BARBETTA, Pedro Alberto. **Estatística Aplicada às Ciências Sociais**. Florianópolis: Editora da Universidade Federal de Santa Catarina, 2003.

BRANDÃO, Carlos. Crise e Rodadas de Neoliberalização: Impactos nos Espaços Metropolitanos e no Mundo do Trabalho no Brasil. **Caderno Metropolitano**, São Paulo, v. 19, nº 38, p. 45-69, jan/abr, 2017.

HARVEY, David. **A Justiça Social e a Cidade**. São Paulo: Hucitec, 1980.

_____. **A Produção Capitalista do Espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.

IBGE. **Censo Demográfico – IBGE, 2010**. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/93/cd_2010_caracteristicas_populacao_domicilios.pdf>. Acesso em: 19 dez. 2019.

MAIA, Doralice Sátyro. A Periferização e a Fragmentação da Cidade: Loteamentos Fechados, Conjuntos Habitacionais Populares e Loteamentos Irregulares na Cidade

de Campina Grande-PB, Brasil. **Scripta Nova Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales**, v. XIV, nº 331 (80). Barcelona, 2010. Disponível em :<<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-331/sn-331-80.htm>>. Acesso em: s/d.

MESTRE, Ana Paula. Novos Contextos Urbanos Periféricos: Um Diálogo entre o Consumo Produtivo de Energia Elétrica e o Circuito Inferior da Economia Urbana na Metrópole Paulista. In: DANTAS, Aldo; ARROYO, Mónica; CATAIA, Márcio (Orgs.) **Dos Circuitos da Economia Urbana aos Circuitos Espaciais de Produção: Um Diálogo com a Teoria de Milton Santos**. Natal: Sebo Vermelho, 2017.

SANTOS, Milton. **O Espaço Dividido: Os Dois Circuitos da Economia Urbana nos Países Subdesenvolvidos**. Rio de Janeiro: F. Alves, 1979.

_____. **A Urbanização Brasileira**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1993.

_____. **A Natureza do Espaço**. 2ª ed. São Paulo: Hucitec, 1997.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Os Conceitos Fundamentais da Pesquisa Sócio-Espacial**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2016.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço Intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Nobel, 2017.

CAPÍTULO VI

CAPÍTULO VI - A DINÂMICA ECONÔMICA E A CIDADE DE MOSSORÓ

Aristotelina Pereira Barreto Rocha

Introdução

A produção e a expansão do espaço urbano de Mossoró que, no período anterior, estavam relacionadas com as agroindústrias, agora são, intimamente, vinculadas aos processos de uso e de ocupação do solo urbano, decorrentes da lógica e da dinâmica do mercado imobiliário, financeiro e da aquisição de bens e de serviços locais. O pleno entendimento desse processo, no entanto, só pode ser alcançado se levarmos em conta o destacado papel que o setor salineiro, o agrícola, especificamente, o agronegócio da fruticultura irrigada e o petrolífero têm desempenhado na economia municipal e, como decorrência, na configuração espacial da cidade.

Por estas razões, a (re)produção do espaço urbano de Mossoró não pode ser inteiramente apreendida apenas a partir da escala do lugar, como foi demonstrado na crise das agroindústrias, na qual os fatores externos foram determinantes para a falência dessas economias, pois, o desenvolvimento no espaço urbano envolve outros sujeitos, diferentes temporalidades e espacialidades expressas na produção coletiva e na apropriação desigual da cidade. Já que Mossoró, ao longo do tempo, experimentou sucessivas divisões do trabalho que deixaram suas marcas, viabilizando uma solidariedade entre o novo e as heranças, essas vinculadas no passado aos circuitos regionais de produção, já que as economias novas rompem esse quadro regional, pois estão conectadas com circuitos espaciais de produção que extrapolam a região e o país. Há que se considerar, também e simultaneamente, as determinações e as inter-relações advindas da integração do lugar com a região, com o país e com o mundo. Para tanto, Milton Santos (1996) nos ensina que o lugar não tem existência própria. Isoladamente, tomado à parte da totalidade, ele é simples abstração, pois, “[...] cada lugar é, ao mesmo tempo, objeto de uma razão global e de uma razão local, convivendo dialeticamente” (SANTOS, 1996, p. 273).

Portanto, trata-se de pensar a complexidade inerente à expansão da cidade de Mossoró, a partir da mediação de distintas escalas geográficas. Contudo, como alerta Castro (2001), “[...] não há escala mais ou menos válida, a realidade está contida em todas elas” (CASTRO, 2001, p. 132); mas, que se trata de pensar a escala como “operador de complexidade”, a fim de valorizar a visibilidade e a objetividade necessária ao entendimento do real, fazendo da escala não um objeto que fragmente o real, mas que permita, apenas, a sua apreensão. Nesse sentido, o vínculo mediador parece ser o protagonismo de Mossoró, como município salineiro, frutícola, petrolífero – uma especialização do lugar, no dizer de Milton Santos, que cria ou alimenta uma outra – a do trabalho. Relações que possibilitam e criam um processo da expansão urbana da cidade.

As organizações espaciais dessas atividades ultrapassam as fronteiras do município, articulando-as com os processos de distribuição, beneficiamento, fornecimento e comercialização com o restante do país e o exterior. Haja vista que as dimensões dessas atividades – salineira, frutícola e petrolífera – não se limitam a serem, apenas, setores da economia potiguar, mas compõem a pauta de exportação da nação. Portanto, ao mesmo tempo em que a economia municipal está intimamente imbricada com a dinâmica econômica do mercado nacional, está, também e principalmente, com as determinações engendradas pela economia mundial. Talvez seja esta forma de inserção no Mundo que a cidade historicamente vem reproduzindo que alimenta o imaginário político local, que passa a ideia de uma revelação, descoberta, identificação e compreensão, não de um município, mas, como disseram Cascudo (1975), Rosado (1974), Barbosa (1978) e Felipe (2001), “Um País” – o País de Mossoró.

Neste trabalho, portanto, o objetivo principal é relacionar a cidade com a sua dinâmica econômica, a sua razão local e suas conexões com a razão global, esta, geralmente, abstraída pela (re)estruturação produtiva determinada pela Divisão Internacional do Trabalho que, nesses tempos de circuitos globais, determinam também uma pseudodemocracia, através do consumo. Como se o direito de ser consumidor substituísse o direito de ser cidadão.

Há, ao longo deste trabalho, várias entrevistas com representantes de instituições ou categorias profissionais, trabalhadores ligados, direta ou

indiretamente, ao objeto de estudo. São atores importantes que desempenham papéis decisivos em algum dos segmentos da cadeia produtiva das atividades em questão, além de outros meios de informações utilizados durante trabalhos de campo ao longo da pesquisa.

Dentre os segmentos que se destacam no Processo Produtivo, cujos reflexos vão ser percebidos na expansão urbana de Mossoró, ressalta-se a produção de sal marítimo, uma economia que participa das dinâmicas da fundação da cidade e que, mesmo com as suas crises sucessivas de mercado, de modernização, que trouxe como consequência alto número de desempregados nesse setor, ainda guarda uma sintonia muito forte com a cidade, quer seja pela presença das moageiras e refinadoras de sal, quer seja pelo movimento de caminhões que escoam essa produção, como veremos a seguir.

A Atividade Salineira

Deve-se ressaltar, de início, que a Cidade Média de Mossoró tem duas outras atividades econômicas: a fruticultura e o petróleo. Todavia, deu-se ênfase à atividade econômica salineira, pelo fato dela ter sido a primeira ao longo da história mossoroense. Para os leitores que desejarem ter um maior conhecimento sobre a fruticultura e o petróleo, pondera-se que, no final do presente capítulo, há uma bibliografia que não só contempla a atividade salineira, como também coloca em disponibilidade outros livros que remetem à fruticultura e ao petróleo. Dar-se-á, agora, o encaminhamento da atividade salineira mossoroense que sofreu substanciais transformações ao longo do tempo, tornando-se uma atividade moderna e mecanizada.

Em meados da década de 1950, com o processo da industrialização implantado no Brasil e com o uso intenso dos transportes rodoviários, desenhou-se um novo perfil para a expansão e o plano físico das cidades. E, também, a reorganização do sistema econômico e político brasileiro, que se processou a partir do governo de Juscelino Kubistchek de Oliveira, em 1955.

A diretriz da política econômica desenvolvimentista do governo JK estava voltada para a consolidação da industrialização brasileira e orientava-se no sentido de congregar a

Iniciativa privada – acrescida, substancialmente, de capital e tecnologia estrangeira – com a intervenção contínua do Estado, como orientador dos investimentos, através do planejamento. O governo se transforma em instrumento deliberado e efetivo do desenvolvimento econômico (BENEVIDES, 1976, p. 202).

Para tanto, era necessário integrar o país, reduzir os desníveis regionais, modernizar a economia e reformular o processo político, colocando em cena novos atores. Essa era a receita do diagnóstico para uma região específica, no caso, a Região Nordeste, onde o Grupo de Trabalho para o Desenvolvimento do Nordeste – GTDN – pensava o desenvolvimento regional:

Pela ótica do planejamento inaugurada pela SUDENE, no início dos anos 60, tinha-se enxergado a possibilidade de alterar o quadro de atraso e estagnação que se encontrava o Nordeste, através de um conjunto de transformações econômicas, consolidadas na Estratégia Regionalista, proposta pelo Grupo de Trabalho para o Desenvolvimento do Nordeste – GTDN, em 1959 (VIDA INDUSTRIAL, 1984, p. 38).

Essas transformações passaram a ser orientadas pela intensificação dos investimentos industriais, com os quais se pretendia consolidar a economia da região Nordeste (papel antes exercido pelas exportações para o exterior).

O processo de crescimento econômico é, frequentemente, calcado em políticas econômicas eleitas em função de objetivos específicos. Essas políticas podem, grosso modo, ser classificadas como concentradoras ou distributivas de recursos, em benefício de regiões ou segmentos da sociedade, podendo, ainda, os seus feitos provocar mudanças estruturais.

No que diz respeito ao Brasil, poucos assuntos foram tão discutidos quanto as Políticas e Programas de Industrialização do Nordeste, através dos mecanismos fiscais do Art. 34/18. Basicamente, o objetivo dessas políticas foram estimular a concentração de recursos, principalmente nos setores agrícola e industrial, como forma de diminuir as disparidades na geração de produto e renda, entre as regiões

Nordeste e Sudeste, alargadas durante os anos da década de 1950. O estado do Rio Grande do Norte também sofreu os efeitos dessa política de industrialização.

A substituição de trabalho por capital faz parte das iniciativas de intensificação dos investimentos industriais propostas pelo GTDN. Especialmente, ter-se-ia a tentativa de soerguer as Indústrias Tradicionais do Nordeste, com re-equipamento e modernização na qual, segundo Pellerin (1976) havia:

[...] um duplo objetivo em termos de ocupação, preservar o setor industrial que proporcionaria maior volume de emprego na região e sustar a deterioração decorrente do seu esclerosamento. É bem verdade que o re-equipamento e a modernização deste setor levaram, posteriormente, à liberação de uma parcela de mão de obra ocupada. Entretanto, numa economia de mercado, este foi o preço indispensável à recuperação deste ramo industrial.

A urbanização nacional já iniciada na segunda metade do século XIX favoreceu a divisão territorial do trabalho entre o Nordeste e o Sudeste, apresentando, cada um, espaços econômicos diferentes. O poder político nacional permanecia voltado para a acumulação capitalista, apoiado mais intensamente nos interesses da burguesia agrária cafeicultora e a nascente burguesia industrial. A desigualdade começou a manifestar-se nas relações de troca que ocorriam entre as cidades. Andrade, [19 __ – p. 36], afirma que:

Após 1930, o desenvolvimento de uma política rodoviária com certa agressividade, modificaria as direções dos fluxos de mercadorias e de pessoas, encurtaria as distâncias, daria origem a nós de tráfego e traria fortes transformações no sistema de relacionamento das várias cidades do NE. Alguns centros tradicionais se beneficiariam das mudanças do sistema de comunicações e das transformações econômicas, valorização de certos produtos em detrimento de outros.

Algumas cidades, portanto, mantiveram a sua posição, fortalecendo-a, ou perderam a sua influência e decaíram, como é o caso de Mossoró.

Assim, foi constituindo-se o mercado regional, pois a desigualdade fortalecia-se e manifestava-se em nível de produto, em nível de valor e de apropriação. Saíram os produtos primários e chegavam os produtos industriais, artesanais ou manufaturados, realizando seu valor como mercadoria. Oliveira (1977) assinala que o produto industrial real cresceu, segundo estatísticas oficiais, mas que com a

conjugação dos salários reais mantidos baixos e a crescente produtividade do trabalho, as taxas de acumulação reais foram, muitas vezes, superiores àquelas calculadas pela contabilidade nacional. E, ele acrescenta que:

No momento, pois, em que a expansão do sistema capitalista no Brasil tem seus **lócus** na região Sul, comandada por São Paulo, o ciclo toma espacialmente a forma de destruição das economias regionais, ou das regiões. Esse movimento dialético destrói para concentrar e, capta o excedente das outras regiões, para concentrar o capital (OLIVEIRA, 1977, p. 65-66).

E, no caso específico desse período, a respeito do mercado de trabalho em Mossoró, este também apresentava fragilidades. Mais especificamente, estas eram bem mais acentuadas em face das particularidades da natureza de suas atividades, somadas à sazonalidade de suas indústrias de Beneficiamento de Castanhas de Caju, Salineiras, das Usinas de Algodão e de Oiticica que ainda existiam na cidade.

Em meados da década de 1950, a salinicultura passou a sofrer as repercussões do surto industrializante que se processava no país. Em decorrência da necessidade de aumento da produtividade, haveria de modernizar-se o Parque Salineiro, que passou a utilizar processos produtivos mecanizados. Nesse período, a produção salineira do estado era manual, não tendo capacidade suficiente para competir com os produtores nacionais (Rio de Janeiro), tampouco com os internacionais. Ao mesmo tempo, nesse período, ocorreu uma grande demanda de sal pela indústria química nacional, que se encontrava em crescimento, não havendo uma suficiência, tanto em quantidade como em qualidade, do sal nacional, que promoveria, ainda, maior aumento das importações.

Em Mossoró, a atividade industrial que mais empregava, até a década de 1970, era a salineira. Além de Mossoró, os municípios produtores de sal no estado são: Galinhos, Guamaré, Macau, Areia Branca, Porto do Mangue e Grossos.

Apesar de não estar no litoral, o município de Mossoró é o segundo maior produtor do estado. Suas salinas estão localizadas nas várzeas estuarinas dos rios Mossoró e do Carmo. Essas várzeas são inundadas, ora pelas águas do mar, ora pelas das enchentes dos rios. Quando cessam as chuvas, formam-se salinas naturais, onde o relevo é plano e baixo, estreitando-se para o litoral, onde a água do mar chega a alcançar até 35 km do litoral.

Essa série de fenômenos naturais faz com que Mossoró possa figurar entre os municípios produtores de sal do Rio Grande do Norte. Isto é possível pelas condições climáticas predominantes – o semiárido quente – com temperatura que oscila entre 24° e 35°C durante a maior parte do ano; o ar apresenta baixo teor de umidade, elevada evaporação, com uma média de 2.850mm; as precipitações ocorrem ao redor de 450mm anuais; a evaporação líquida é de 2.400mm e a intensidade de irradiação solar varia entre 120 e 320 horas-mês, com ventos que apresentam velocidade média entre 3,8 e 4,4 m/s. Acrescente-se à estas condições, que Mossoró possui relevo plano – terras adequadas à construção de salinas – e, ainda, um solo impermeável, não se deixando atravessar por fluídos, especialmente, a água, o que assegura condições ideais para a cristalização e colheita do sal, com um grau de pureza que atinge até 98° - Baumé.

O sal marinho é obtido expondo-se a água ao sol e ao vento, em tanques rasos, de modo que a solução vá atingindo concentrações e formação dos cristais de sal. Com o objetivo de acelerar o aquecimento dessa solução e, ao mesmo tempo, purificá-la, foram construídas nas salinas algumas divisões, de acordo com a função de cada uma delas.

Uma salina é composta dos seguintes compartimentos: barragem, cerco, “chopador” ou evaporador e cristalizador.

Todo o processo produtivo e de transporte, desde os primórdios da produção salineira, era manual. Esta foi a forma usual de extração do sal marinho, obtido através da evaporação solar. Feita de forma rudimentar, utilizava em larga escala o trabalho braçal do homem para a sua efetivação. Era um trabalho bastante insalubre, pela excessiva exposição às intempéries e ao constante esforço físico. O processo se dava em duas etapas básicas: a primeira se iniciava com a quebra da laje de sal, formada nos cristalizadores, de forma manual, com o auxílio de ferramentas (chibanca, pá, picareta, enxada), podendo o sal ser colhido a partir de 5 cm de espessura; a segunda consistia no transporte do sal dos cristalizadores para o aterro, utilizando-se carros de mão. Neste, o sal era empilhado a céu aberto para que se iniciasse o processo de “cura” (perda de umidade e diminuição dos níveis de cálcio e magnésio pela ação da chuva e do vento). Essas etapas do processo foram

largamente utilizadas até o início da década de 1970, quando foi introduzido o processo mecanizado em quase todas as salinas.

A colheita mecânica é um processo totalmente diferente da colheita manual, embora tenha o mesmo objetivo. Nesse processo, utilizam-se, essencialmente, equipamentos mecânicos na extração do sal das lajes dos cristalizadores, que devem estar, no mínimo, com 15cm de espessura.

Então, as enchedeiras quebram e recolhem o sal para caminhões-caçamba ou pequenas caçambas, atreladas a tratores (quebraz) que fazem o transporte da área de cristalização para o aterro, onde o sal é lavado e empilhado. Esse processo dispensa a mão de obra direta do homem, com exceção, apenas, de operadores nas máquinas e equipamentos utilizados na colheita, transporte e lavagem. Numa segunda fase desse processo, faz-se a lavagem, a moagem, o refino e a comercialização, isso no caso das grandes salinas. Nas pequenas, o sal é levado diretamente dos cristalizadores para os caminhões e, posteriormente, para os depósitos, lavadores ou armazéns de sal.

A mecanização oferece as vantagens de uma maior rapidez e aumento no volume colhido, além de possibilitar ampliação das áreas de produção e, também, uma melhor qualidade do sal. Segundo Fernandes (1995), a mecanização:

[...] elevou a produtividade das salinas. Pelo processo de produção manual se obtinha 52,7Kg de sal por m²/ano. Pelo processo moderno, esta produtividade cresceu para 300kg de sal por m²/ano, havendo, conseqüentemente, um enorme barateamento da produção, chegando uma redução de até 70%, em relação aos custos exigidos pela produção manual.

Diferentemente das agroindústrias que entraram em decadência pela ausência de tecnologia, as salinas foram mecanizadas, acompanhando uma tendência nacional de inovação tecnológica, em decorrência das próprias leis da economia, quando todas as formas de produção no país começaram a industrializar-se, procurando diminuir os custos e aumentar a produção. No caso da atividade salineira, porém, isso só poderia ser feito com a passagem de uma produção extensiva para uma produção intensiva, em que o fator trabalho teria que diminuir, enquanto cresceria, sobremaneira, o fator capital.

Nesse quadro de referência, a mecanização foi definida como o único meio de sobrevivência da indústria salineira e dela alcançar seus objetivos, embora, desta forma, a mecanização tivesse promovido o desemprego e gerado conflitos sociais no espaço urbano. O país vivia um clima de euforia e seria muito difícil ir contra essa corrente, no sentido de preservar os moldes da economia local. Esse período, em nível nacional, ficou conhecido na literatura como a chamada “Modernização Dolorosa”.

Outro impacto se deu com a Indústria Salineira Estadual: é que o desenvolvimento da indústria química nacional encontrou a nossa Indústria Salineira despreparada, o que a forçou à importação de sal. No ano de 1964, o país importou 740 mil toneladas de sal da Tunísia, da Alemanha e da Polônia, proporcionando uma sequência de crises no setor, pressionando os grupos locais a vender seus parques salineiros a grupos de outras regiões ou a multinacionais.

De acordo com Carvalho Júnior (1982), as salinas, em Mossoró, antes da mecanização, empregavam até 1.000 homens no período da colheita; com a mecanização, 90% da população operária foi dispensada. Em virtude da sua substituição pela máquina, muitas salinas foram fechadas por não possuírem capital suficiente para a sua mecanização e dezenas de grandes, médias e pequenas empresas passaram para o controle de grandes grupos econômicos internacionais.

Com a compra das maiores salinas por países desses investidores, as demais, médias e pequenas, foram pouco a pouco sendo incorporadas aos Grupos Estaduais que ainda permaneceram na atividade. Das 93 empresas locais, algumas se associaram a Grupos da Região Sudeste, como é o caso do Grupo Pereira Bastos, e os demais Grupos Salineiros associaram-se a empresas de capital multinacional. As empresas salineiras que não se consorciaram a grupos extrarregionais ou multinacionais implantaram o processo da modernização com recursos da SUDENE, colocados através do mecanismo do Artigo 3.418, de incentivos fiscais ou por meio de financiamentos bancários.

Percebemos que apenas 3 grupos estrangeiros dominaram 44% das salinas existentes, enquanto 8 grupos, exclusivamente norte-rio-grandenses, passaram a controlar 41%, o que demonstra o poder econômico destes 3 grupos internacionais,

em detrimento aos 8 locais que, mesmo unidos, ainda não ultrapassaram o número de salinas por aqueles agrupadas.

Uma outra fonte de análise da situação salineira da época seria o comparativo da produção (ano/toneladas), obtida no período, a saber: 1970 (201.537); 1971 (235.303); 1972 (511.075); 1973 (366.075); 1974 (329.916). Inegavelmente, a produção cresceu significativamente, contudo, não mais distribuída em muitas pequenas e médias salinas, como ocorria antes da mecanização, mas com uma concentração de 86,7% da sua produção nas grandes empresas.

A incapacidade dos capitais regionais para financiamento de setores como a indústria salineira que exigia grandes investimentos resultou, portanto, em um processo produtivo que conduziu as empresas nacionais a conformarem-se com as internacionais e a associarem-se ao Capital Estrangeiro, ou a se agruparem internamente, o que resultou em Grandes Unidades Produtivas com maior poder de acumulação.

A falência das médias e pequenas indústrias salineiras fortaleceu os Grandes Grupos, que adquiriram algumas dessas indústrias e concentraram, ainda mais, a produção do sal nas mãos do Grande Capital Nacional ou Estrangeiro. A esse respeito, matéria publicada em um dos Jornais de circulação diária de Mossoró – Gazeta do Oeste, de 13/06/1981, afirmava que a concentração de capitais na economia salineira “[...] afetaram todas as cidades envolvidas na economia salineira e, paralelamente, a economia de Mossoró”. Esse “agrupamento”, ou melhor, a compra de muitas pequenas e médias salinas mossoroenses, levou além de marcas diferenciadas nas relações de trabalho, mudanças na organização espacial da cidade.

Esse novo empresariado, que passou a dominar todo o processo de produção e moagem da atividade salineira, não somente mudou o secular fazer/artesanal do sal, mas a vida daqueles que, por não incorporarem os processos inovadores, foram excluídos das atividades produtivas.

Isto ocorreu, seja para o refino, seja para até mesmo o transporte dos tanques para os depósitos que, agora, não mais requisitavam os carros de mão, substituídos pela esteira mecânica, pelas enchedeiras (tratores) e pela caçamba veicular, com capacidade de transportar milhares de quilos em tempo menor. Esse desemprego

em massa não só imprimiu marcas no homem (sentimento de perda, exclusão ou ausência de esperança), mas também imprimiu marcas no espaço urbano mossoroense onde o sal era moído e refinado, pois foram muitas as Pequenas Moagens Fechadas que, ao cerrarem as suas portas, acarretaram, segundo Felipe (1982, p. 66):

[...] dificuldades imensas para os moedores de sal de Mossoró, que só no bairro da Paraíba (Av. Alberto Maranhão e R. José de Alencar), criavam cerca de 540 empregos diretos, no início dos anos 60.

Nesse particular, há fortes indícios de que a economia de Mossoró se desenvolveu, embora tornando-se cada vez menos capaz de oferecer emprego de forma adequada ao seu crescimento urbano, frustrando assim a expectativa do contingente da mão de obra existente e incompatível com tal crescimento. A cidade, nesse contexto, repetiu outros momentos da sua história, pois, segundo Aquino (1994, p. 62):

[...] seus ciclos de expansão são sempre marcados pelos problemas com a ocupação, seja nos anos 20 e 30, quando predominava a agroindústria e, aí já havia uma grande rotatividade de mão de obra, rebaixando salários – seja no pós-guerra, com a expansão da indústria atingida pelo surto industrializante do centro-sul do Brasil, não se dispõe das circunstâncias de favorecimento quanto ao emprego nos setores primário e secundário. Em tais circunstâncias, merece destaque o impacto produzido nos anos 60, pela mecanização das salinas na estrutura de emprego local.

A intensificação do processo de internacionalização da economia salineira local, através da desnacionalização das salinas locais a partir do início da década de 1970, iria gradativamente proporcionar um novo conteúdo à dinâmica dessa indústria, imprimindo, nas décadas seguintes, um ritmo acelerado ao processo de urbanização da cidade e profundas alterações na organização do território municipal.

A mecanização do Parque Salineiro, ao provocar desemprego em massa, transformou a cidade de Mossoró em um lugar de sérias tensões sociais e gerou a adoção de políticas orientadas para a absorção de grande parte da mão de obra excedente e daqueles que chegavam no sentido campo-cidade, pois, Mossoró, como a maior cidade da região Oeste do Estado, era naturalmente tida por todos os

munícipes vizinhos como o lugar para achar emprego. Nesse sentido, destaca-se a realização de Cursos de Técnicas Agrícolas, promovidos pelo Estado, visando à readaptação profissional dos trabalhadores salineiros desempregados. A Universidade do Estado do Rio Grande do Norte atuou como executora desses cursos, patrocinados pelo extinto Programa Intensivo de Preparação de Mão de Obra - PIPMO, do Ministério do Trabalho, com a participação da Escola Superior de Agricultura de Mossoró - ESAM, através de instrutores.

Com igual objetivo, a partir de 1972, foi implementado o Projeto de Colonização da Serra do Mel, que previa para cultivo pelo colono e sua família o título de propriedade de uma gleba de 50 hectares, e tinha por base produtiva a cultura do cajueiro. Por iniciativa do Sindicato dos Trabalhadores nas Salinas, foi criada a Comunidade de Bom Destino, que visava assentar os trabalhadores aposentados.

Alguns historiadores até atribuem ao fim dos antigos cabarés e casas de espetáculo da cidade, que estavam concentrados no Alto do Louvor, uma relação direta com a mecanização das salinas. O Alto do Louvor iniciava-se na rua Nilo Peçanha e estendia-se até à Av. Alberto Maranhão. O especial “Nossa Terra Nossa História” relembra os momentos boêmios do território de lazer da cidade, onde as casas noturnas mais frequentadas eram Copacabana, Coimbra, Brasília, Pernambucana, Casablanca, Ideal, Las Vegas, Brahma, Arperge e Diacuí – todos nomes que fazem referência a lugares, filmes, bebidas – sinônimos, na época, de atualidade e sofisticação. Quanto à origem do nome “Alto do Louvor”, em 04/11/1928, é inaugurada, pelo sr. Eduardo Santos, uma casa de lanches com o nome de “Art Nouveau”. Segundo o pesquisador Raimundo Brito, uma referência às linhas arquitetônicas de origem francesa da época. Aos poucos, o “Art Nouveau” foi recebendo vizinhos: uma casa era construída aqui, outra alí, e as mulheres começaram a chegar e a tomar conta da região. Posteriormente, foi inaugurado o bar “Alto do Louvor”, um nome que trazia alguma relação fonética com a casa de lanches de inspiração francesa “Art Nouveau”.

Tal realidade, para os referidos historiadores, não resistiu aos efeitos da mecanização das salinas, pois as casas noturnas entraram em decadência e

fecharam: “[...] veio a mecanização das salinas e a transferência dos ferroviários. O que diminuiu o poder aquisitivo de muitos que vagavam na noite”.

Relativamente à geração de empregos, as empresas modernas, ao utilizarem tecnologias avançadas no seu processo produtivo, não absorveram o contingente de mão de obra não qualificada disponível na região. Ao contrário da atividade salineira praticada antes da mecanização, para a qual exigia-se um nível educacional formal praticamente nulo, na empresa mecanizada, o próprio uso dos maquinários exigia um mínimo de conhecimento.

Fernandes (1995, p. 86), ao pesquisar o processo de mecanização das salinas, transcreve depoimentos de funcionários das salinas recém modernizadas, onde um deles relata que:

O trabalho na esteira é um tanto perigoso, tem o problema da energia. Se a gente não entende de energia, pode se complicar. A gente fica o dia todo para lá e para cá, tratando o sal debaixo da esteira. A gente é uma espécie de vigia; a esteira pode dar um disparo e a gente avisa ao chefe.

O depoimento acima nos dá a dimensão do nível de alfabetização e da compreensão que os funcionários tinham dos novos e “complexos” equipamentos, que passaram a fazer parte da sua jornada de trabalho; na verdade, essa realidade só foi vivida por uma ínfima parcela dos que continuaram na atividade salineira, pois com a retirada dos incentivos governamentais, na década de 80, algumas fecharam as portas, reduzindo, ainda mais, a quantidade de postos de trabalho na economia local.

Vale salientar que a atividade agroindustrial de Mossoró, iniciada com a MAISA e a mecanização das salinas, cuja viabilização foi concretizada com o funcionamento do Porto Ilha de Areia Branca, não eram apenas projetos e ações pontuais inerentes ao espaço mossoroense, pois não estavam ocorrendo isoladamente no país, fazendo parte de uma tendência nacional.

Essa modernização ocorreu dentro de um processo de reorganização do sistema econômico e político brasileiro, que passou a processar-se, como vimos anteriormente, sobretudo a partir do Governo JK, trazendo mudanças substanciais à estrutura urbana do país. O Programa de Metas, elaborado nesse período,

objetivava transformar a Estrutura Econômica Brasileira pela criação de Indústrias de Base e pelos investimentos em Infraestrutura.

Em Mossoró, essas políticas são executadas a partir dos anos 70, quando, em nível nacional, o Governo Federal, vivia a fase áurea do BNH – Banco Nacional de Habitação – e do “Milagre Econômico Brasileiro”, em que se destacava a ambiciosa Política Habitacional – que registrava um grande índice de construções.

Se a mecanização salineira produziu um contingente de desempregados, o que então fazer para conter a pressão social exercida por tantos desempregados na cidade? Pois, pensando na solução desse problema social e seguindo uma Política Nacional, com o apoio do Poder Público, tanto das Instituições Regionais, como das Federais que surgiram várias iniciativas para a criação e ampliação de possibilidades em setores para absorção da mão de obra desempregada.

O setor que mais se beneficiou com essa política foi o da Construção Civil. Segundo a Federação da Indústria e Comércio do Rio Grande do Norte – FIERN, no ano de 1972 havia em Mossoró três empresas de construção civil cadastradas; 10 anos depois, em 1982, este número passou para 13 firmas, o que se expressou numa rápida expansão urbana, visivelmente maior nas áreas periféricas da cidade, materializada pela construção de conjuntos habitacionais.

Essa expansão requisitou da Prefeitura de Mossoró, por parte do próprio setor da construção civil, dos empreendedores dos que tinham a intenção de investir na cidade, bem como da sociedade, a elaboração de um Plano Diretor, numa tentativa de amenizar e corrigir os fatores locais, devidos a esta desenfreada expansão urbana, tais como: a proliferação de áreas subnormais (as favelas), zoneamento urbano, indicando quais áreas teriam melhores condições para a instalação de um Distrito Industrial, com o objetivo de dinamizar esse setor.

A expansão urbana foi, também, deflagrada por outros fatores como a mecanização das salinas, pois todas as mudanças criadas acima tiveram consequências imediatas no espaço urbano, que passou a receber um grande número de desempregados das salinas, não só de Mossoró, mas também dos demais municípios do seu entorno – Grossos, Areia Branca - e, também, da área salineira de Macau.

As periferias expandiram-se consideravelmente e outras áreas até então desabitadas passaram a ser ocupadas; novos bairros foram, então, surgindo. É o caso do bairro “Santo Antônio”, que tem sua origem vinculada aos desempregados das salinas e de seus dependentes; e o bairro “Paredões”, que até então compreendia uma pequena área ocupada por poucos moradores, consolidando-se como bairro devido ao contingente populacional que ali se instalou, decorrente de um imenso processo migratório.

Observando e guardando a devida proporcionalidade da realidade mossoroense por nós descrita, podemos observar processo semelhante ao que apresenta Singer (1981), quando analisa as migrações internas no estado de São Paulo. Ele mostra que o aumento da concentração da população desencadeia um excessivo crescimento da oferta de força de trabalho, e esta passa a constituir-se como um problema para o Poder Público que, forçosamente, se vê obrigado a desenvolver políticas públicas para o espaço urbano. Essa realidade paulista, vista por Singer, também se configurou em Mossoró, em face da mecanização do seu Parque Salineiro. No entanto, acompanhando esse processo de transformação, surge uma ideologia responsável pela construção de um novo cenário promissor para Mossoró.

Com a modernização da indústria salineira surgiram em cadeia novos empreendimentos. Assim, os reflexos no espaço urbano também podem ser explicados pela euforia inicial que o processo de modernização das salinas, contraditoriamente, colocou, pois, mesmo desempregados, milhares de trabalhadores, as tensões sociais geradas pelos desempregados, organizados através dos Sindicatos e Associações, pressionaram a fazer chegar à cidade vários Programas e Ações Governamentais geradoras de emprego urbano, tais como: construção de conjuntos habitacionais e prédios públicos (do INSS, da ESAM e do Campus Universitário da Universidade Estadual do Rio Grande do Norte – UERN).

A ação do Governo também foi empreendida através da construção de moradias, escolas, hospitais e, também, da prestação de serviços básicos, efetuados por órgãos como a Companhia de Serviços Energéticos do Rio Grande do Norte – COSERN, a Companhia de Águas e Esgotos do Rio Grande do Norte - CAERN, a Companhia Integrada de Desenvolvimento Agrícola – CEIDA, a

Companhia de Desenvolvimento Mineral – CDM, e o Departamento Estadual de Estradas e Rodagens – DEER, cujas ações desencadearam a abertura de postos de trabalho. Processou-se, ainda, a instalação de agências bancárias, ampliou-se a oferta de serviços especializados (estética, saúde, educação, hotelaria, lazer etc.), cresceu o número de casas comerciais, como empreendimentos da iniciativa privada. Ficava patente, portanto, a necessidade e a preocupação do Estado em promover uma política urbana em consonância com os propósitos da Reprodução das Relações de Produção que se faziam presentes e hegemônicos. Impunham-se, portanto, mudanças significativas na sociedade, para que pudesse ser viabilizada tal urbanização.

Portanto, para superar o quadro de crise e tensões gerado pelo desemprego decorrente da mecanização das salinas, a cidade viveu um período de ascensão, pois políticas e programas voltados para as cidades, em nível nacional, incluíram a cidade de Mossoró. É o caso do “Programa de Cidades de Porte Médio” que, no ano de 1979, deu início a vários projetos de melhoria do espaço urbano, tais como a construção do Terminal Rodoviário e de Conjuntos Habitacionais para a população de baixa renda e da nova classe média, que chegou à cidade, como os funcionários do INSS, da ESAM e da UERN, bem como a pavimentação e o asfaltamento de ruas e avenidas, projetos de arborização da cidade, tratamento urbanístico e de infraestrutura das áreas que sinalizavam a expansão urbana do território da cidade. Assim, a cidade de Mossoró ampliou-se, consideravelmente, por meio dessas obras.

A ampliação da cidade, por meio das várias obras de infraestrutura e habitacionais, resultou em profundas transformações na economia mossoroense e promoveu uma diversificação no seu aparelho produtivo, localizada, especialmente, no setor terciário, que manteve o papel historicamente importante de prestadora de serviços no quadro regional.

A partir daí, tal função ganhou densidade na participação do estado do Rio Grande do Norte, através da expansão da rede de ensino e dos serviços de saúde, principalmente, e criou novas oportunidades de emprego e renda na cidade, que havia perdido os empregos das salinas e das usinas que beneficiavam o algodão e outros produtos, como a Oiticica e a Cera de Carnaúba.

Passadas mais de duas décadas da consolidação da mecanização das salinas, os seus reflexos ainda estão presentes na economia dos municípios salineiros, principalmente em Mossoró e Areia Branca. As estatísticas do INSS mostram que Natal, Mossoró, Caicó e Areia Branca são, nesta ordem, os municípios que mais recebem recursos do Instituto Nacional de Previdência Social – INSS para o pagamento de aposentadorias, pensões e benefícios.

Como se vê, o município de Areia Branca é, hoje, o quarto do Rio Grande do Norte para onde o INSS envia mais recursos. Em abril de 2002, 27,89% da população recebeu algum tipo de benefício. Ao todo, o INSS pagou 6.292 aposentadorias e auxílios temporários, num total de 1,8 milhões de reais, cerca de 6 vezes o valor do Fundo de Participação Municipal – FPM, aproximadamente, 300 mil reais.

Esse desempenho está vinculado às características insalubres da principal atividade da economia local: a extração de sal e a conseqüente atividade marítima por esta requisitada. O fator “insalubridade” gerou, até meados da década de 90, a chamada Aposentadoria Especial. Com 25 anos de serviço, independente da idade, o trabalhador das salinas e o marítimo requeriam esse tipo de aposentadoria. Além disso, até meados da década de 70, quando predominavam as salinas artesanais, a atividade salineira causava muitas doenças ocupacionais, o que acarretava primeiro o Auxílio-Doença e, mais tarde, a Aposentadoria por Invalidez. A cada cinco aposentadorias concedidas, três eram por Incapacidade Física. “Até bem recentemente, meados de 80, eram inúmeros os casos de doenças adquiridas pela atividade do sal, principalmente, problemas de coluna e visão”, diz o prefeito de Areia Branca, o Sr. José Bruno Filho.

Os problemas eram gerados não só na extração do sal, feito manualmente, até 1980, mas também pelas condições do embarque: “nós tínhamos uma atividade insalubre, com muitas vítimas de acidentes de trabalho e empresas que não ofereciam programas de prevenção” (Informação verbal).

Em Areia Branca, segundo dados de abril de 2002, do INSS, 34,45% das aposentadorias (2.294) foram concedidas “Por Invalidez” e, 11,36% dos benefícios (715) foram referentes a Auxílios-Doença.

Além disso, a mecanização das salinas, iniciada em meados da década de 70 e implementada no decorrer de 1980, também colaborou para aumentar o número de aposentados. Segundo Sérgio Bedaque, chefe de Controle de Qualidade da empresa salineira Norsal, no município de Areia Branca, “o medo do desemprego fez o salineiro correr para assegurar uma renda e, como se tratava de uma atividade insalubre, muitos conseguiram comprovar a incapacidade física e obtiveram a aposentadoria”. Muitos salineiros se automutilaram para obter a aposentadoria. Tudo por medo do desemprego decorrente da mecanização. Já na avaliação do Prefeito, o aumento do número de aposentadorias, entre 1980 e 1990, ocorreu por falta de uma política para enfrentar a mecanização.

José Evangelista de Souza, 64 anos, aposentou-se após 32 anos de serviço, devido a problemas na coluna vertebral. Na época, ele trabalhava em barcaça, no transporte de sal. “Como eu, praticamente, todos os trabalhadores de salinas se aposentaram por invalidez, porque ninguém tinha tempo de serviço para se aposentar por conta da rotatividade que era muito alta” (GRILLO, 2002).

As salinas empregam, hoje, 3 vezes menos do que empregavam entre 1970 e 1980. Com a mecanização, elas deixaram para trás um passado de trabalho martirizante, marcado não só pelo esforço físico, mas pela alta radiação solar e temperatura as quais os trabalhadores eram submetidos.

Até meados da década de 1980, nas grandes salinas, os trabalhadores ainda carregavam o sal, depois de extraído, em carros de mão. Juntos, a extração manual e o carregamento do sal, eram os principais responsáveis pelas doenças ocupacionais, em especial as que afetavam a coluna vertebral. Hoje, somente as pequenas salinas ainda usam o carro de mão para o transporte do sal até a área de armazenamento. Com a mecanização, as esteiras mecânicas e os tratores fazem a extração do sal, um trabalho supervisionado por seis a oito trabalhadores. Para exemplificarmos melhor essa redução no número de trabalhadores, vejamos: até a década de 1970, uma grande salina tinha 700 homens no período da colheita de sal, tendo reduzido esse quadro para 100, nos anos de 1990. Nas comportas, um único empregado controla o sistema, que funciona por gravidade. A mecanização se, por um lado, reduziu emprego; por outro, eliminou as condições subhumanas da atividade.

A eliminação, porém, não se deu somente de postos de trabalho, mas houve, também, o descarte de formas edificáveis que estavam na cidade a serviço da salinicultura. Grandes depósitos e armazéns abrigavam o sal e o seu exército de empregados. Esses depósitos e armazéns foram erguidos, principalmente, nos bairros “Alto da Conceição”, “Doze Anos” e “Centro”, com suas alas e largas portas, todas voltadas para os trilhos ferroviários que, num ir e vir, transportavam o sal para os estados vizinhos. Com a Linha Férrea desativada, o transporte passou, então, a ser feito por navios carregados no Porto-Ilha e por caminhões.

No período entre a década de 1930 e a de 1970, a Estrada de Ferro foi a principal via de escoamento do algodão, do gesso e do sal – maior fonte de economia da época. A desativação da Linha Férrea Mossoró-Souza, na Paraíba, ocorreu no final de década de 1980.

Somado a isso, o solo urbano havia se valorizado, tornando-se antieconômico manter essas construções, porque ofertas de compra eram feitas aos seus proprietários, a fim desses armazéns darem lugar a novas formas e outros conteúdos, pois as funções que desempenhavam não mais requisitavam aquele espaço.

Alguns prédios foram totalmente destruídos, outros apenas preservaram a imponente fachada, quando assim a nova função exigia para impressionar. Em seu lugar, surgiram shoppings, lojas, restaurantes, agências bancárias etc., sendo, portanto:

[...] A implantação de novas formas, anteriormente, meros suportes da estrutura, mas, agora, geradoras de novas funções que lhes são específicas; a substituição de funções já existentes por outras mais funcionais, em termos capitalistas, através da ação direta sobre antigas formas que são extirpadas e substituídas por novas (SANTOS, 1979, p. 154-155).

Assim, até no máximo a década de 1970, uma série de edificações desapareceram ou foram alteradas pela mudança de função.

Não basta, todavia, constatar essas configurações espaciais. É necessário explicá-las e articular a explicação com as transformações dos demais elementos da estrutura urbana, ou seja, a explicação das transformações de um elemento devendo explicar, também, as transformações dos demais elementos da estrutura.

Assim, um novo espaço passou a abrigar os armazéns de sal e as moagerias, agora já recuperadas da crise provocada pela modernização e, portanto, incorporada à dinâmica dessa economia e às exigências do seu mercado.

Houve, por outro lado, da parte do Governo Municipal, incentivos para que as Empresas da Salinicultura – moagens e refinarias – fossem localizadas na BR-304, que corta o Estado no sentido Leste-Oeste, desde Natal até a divisa RN/CE, que também se liga à BR-110, funcionando como integração rodoviário-marítima na movimentação de sal.

A cidade de Mossoró está interligada por meio de rodovias federais e estaduais a diversos municípios do Rio Grande do Norte e ao estado limítrofe do Ceará. As RN-012 e RN-013 alcançam a BR-304, permitindo atingir Natal e Fortaleza. A BR-110 liga Areia Branca à Mossoró e, daí, a várias partes da região. Ao longo desta rodovia, havia muitos armazéns de sal, já que dava acesso a outro grande município produtor de sal – Areia Branca. Contudo, com os incentivos e facilidades logísticas localizadas na BR-304, muitos armazéns mudaram-se para esta rodovia, onde se concentram os serviços de apoio a caminhoneiros e os acessos ao estado do Ceará.

A economia salineira participa da vida socioeconômica da cidade de Mossoró com a geração de renda e emprego, quer seja no processo produtivo, onde os espaços são organizados – salinas e moagens, quer, principalmente, no setor de serviços e comércio, por conta do transporte de sal em caminhões. Circulam, diariamente, no Polo Salineiro do Rio Grande do Norte, algo em torno de 300 a 400 carretas, destinadas a transportar o sal produzido no RN para outros estados. Na sua maioria, esses transportes partem de Mossoró, já que os demais municípios do polo escoam sua produção via Porto-Ilha.

O Rio Grande do Norte é o maior produtor/distribuidor de sal do Brasil, o que corresponde a aproximadamente 95% do que é consumido no país. O Porto-Ilha é responsável por 55% dessa distribuição. O Porto de Natal também realiza embarques de sal refinado e ensacado, mas a quantidade representa apenas 1% do total movimentado.

Mossoró é o maior distribuidor de sal do país, circulando diariamente 300 carretas em suas rodovias. Os grandes e médios produtores comercializam o sal

para todo o país. É comum a grande quantidade de caminhões provenientes de Santa Catarina, Paraná, Minas Gerais, São Paulo, Mato Grosso e outros estados. Esses caminhoneiros adquirem o sal para revender ao longo do seu retorno, já que é um produto de fácil comercialização, ou para atender encomendas de indústrias.

Na BR-304, em Mossoró, o comércio é intenso, localizando-se vários escritórios de revenda que se utilizam de telefone, fax e outros meios de comunicação para negociar o sal. É comum encontrar placas afixadas nos postos de combustíveis e armazéns, ao longo da BR, com a frase: “Temos Frete”, com o objetivo de anunciar a disponibilidade do sal para transporte a outras regiões do país.

Nesse escritório ou fora dele, na maior parte das vezes, estão os agenciadores – os que oferecem e negociam o sal. Há quem afirme que em Mossoró não há como vender sal aos caminhoneiros se não for por meio do agenciador. Pois, o caminhoneiro ao chegar à cidade, não podendo perder muito tempo na procura de carga para o seu retorno, logo recorre ao agenciador, e este já informado sobre onde, em Mossoró, há sal disponível para a venda, o encaminha para a compra. Sabemos que esta atividade ocupa um grande número de pessoas que não possuem ainda qualificação oficial definida.

O modo como ainda é comercializado o sal diferencia-se de acordo com a qualidade e a quantidade do produto. Os pequenos salineiros comercializam o seu produto com os proprietários de armazém de sal. Estes, por sua vez, após beneficiarem o sal, comercializam-no com outras empresas, de outras áreas.

A Rodovia-304 proporciona condições de acesso para o transporte e, também, a capacidade de comercialização do sal. As empresas de moagem e de refino, que pela natureza de sua atividade deveriam estar onde os caminhões circulam, foram pouco a pouco transferidas para a BR-304. Há de se considerar que, depois de concluído o processo de mecanização, o número de empresas também foi reduzido. Hoje, apenas uma única empresa salineira de grande porte permanece no bairro Alto da Conceição – a Empresa Sociedade Oeste LTDA – SOCEL.

Nas palavras do seu Gerente, o Sr. Evérsio, “o tempo foi passando e nós fomos ficando”. A empresa é uma edificação com equipamentos de grande porte:

são caldeiras, elevadores, esteiras, fornos rotativos, centrífugas, maquinário para peneirar, empacotar e pesar, o que dificulta a transferência para outro local.

O estado continua sendo o maior produtor de sal do país, respondendo por 95% da produção nacional; juntos aos estados do Ceará, do Rio de Janeiro e do Piauí, que respondem por 5%. Diante destes percentuais, podemos afirmar que o sal é um produto estratégico para a economia do estado. Não existe nenhum estado brasileiro que tenha essa hegemonia aglutinadora em relação ao sal. Hegemonia análoga, embora em menor proporção, ocorre, por exemplo, com o estado de Goiás, que produz cerca de 20% do arroz produzido no país e, com o Maranhão, produzindo 35% do babaçu. Entretanto, há que se considerar que o sal é uma commodity de baixo valor agregado.

É de se notar, porém, que na pauta de exportação, o sal que já foi o primeiro produto em exportação do estado, hoje, entretanto, ocupa a 10ª posição, entre os principais itens da Balança Comercial do Estado. A Indústria Salineira Norte-Rio-Grandense vem passando por uma situação difícil, decorrente das dificuldades de colocação do produto no mercado externo e o seu baixo preço, em face, principalmente, do sal de origem chilena, comercializado com preços mais competitivos.

A situação atual da salinicultura Norte-Rio-Grandense difere, significativamente, da praticada no passado: o uso de tecnologia está praticamente em todas as etapas do processo produtivo. Em volume de produção, essa cultura apresenta valores positivos em relação à quantidade produzida em década passadas; contudo, segundo os empresários salineiros, a atividade está a ponto de um colapso, decorrente de vários fatores.

Empresários, presidentes de sindicatos, atravessadores, caminhoneiros e outros atores importantes da cadeia produtiva salineira, apresentam motivos diferentes da “crise” atual que passa a atividade salineira.

Segundo o Presidente do Sindicato dos Produtos de Sal do Estado, Francisco Ferreira Souto Filho, o principal é o pequeno número de barcaças utilizadas para escoar o sal produzido em terra, principalmente, nos municípios de Macau, Areia Branca e Mossoró, até o Porto-Ilha de Areia Branca. A quantidade é insuficiente para atender a demanda de exportação; das oito barcaças que fazem o transporte

das salinas ao setor de armazenamento do Porto-Ilha, apenas cinco estão operando, e cada uma tem capacidade média para transportar 1,5 tonelada de sal. O Porto-Ilha tem capacidade de armazenar cerca de 100 mil toneladas, mas está quase vazio. O Diretor Técnico Comercial da Companhia Docas do RN, Hanna Safieh, reconhece que a capacidade de transportes das barcaças deveria ser o dobro, ou seja, em vez das 6 mil toneladas por dia, transportar 12 mil toneladas, aumentando assim, os ganhos financeiros. Outro motivo seria a falta de navios para escoar a produção de sal para o mercado internacional. Segundo dados do Ministério da Indústria, Desenvolvimento e Comércio – MDIC, as exportações de sal entre janeiro e setembro de 2004 somaram R\$ 13,72 milhões de reais.

A safra 2004/2005 que começou no mês de agosto e deve prolongar-se até abril, acumula uma perda de até 1 milhão de toneladas. O equivalente a R\$ 45 milhões: cerca de 25% da produção de sal do Rio Grande do Norte tem como destino países dos continentes Africano (Nigéria e Camarões), Europeu (Dinamarca e Bélgica) e Americano (EUA), quase todos voltados para as rotas com destino ao continente Asiático, em especial, a China. A produção demora a sair dos armazéns e das salinas potiguares, causando prejuízos em decorrência da escassez de navios, como dizem profissionais do setor salineiro: “temos dificuldade para atrair a costa leste do continente Americano”. Segundo os empresários, os chineses entraram “forte” no mercado e boa parte da frota foi atraída por eles. “Isso faz aumentar em até 15% a oferta do produto no Mercado Interno, em relação ao ano passado”. Com a escassez dos navios, o preço do frete marítimo subiu em cerca de 50% em alguns casos.

Outros dois fatores que interferem na oferta de sal no mercado é a condição climática e o desempenho da atividade industrial no país. Em janeiro de 2004, os produtores locais sofreram sérios prejuízos com as fortes chuvas caídas na época, o que refletiu negativamente na quantidade de sal exportada pelo estado, a saber: em fevereiro de 2003 (1.642.757 t), já em fevereiro de 2004 (306.538 t), havendo, portanto, uma queda de 81,3% na quantidade exportada.

Segundo os empresários do setor, apesar da safra do produto estar parcialmente comprometida, até o segundo semestre de 2005 o preço do sal se mantém estável no mercado. Na produção da safra 2003/2004, encerrada no início

do mês de agosto, foi registrado um déficit em torno de 20% na produção. “A colheita do ano salineiro 2003/2004 foi de 400 mil toneladas, mas a demanda se mantém a mesma. Então, estamos conseguindo manter o novo preço firme no Mercado”, afirmou o Gerente Comercial Antônio Veras, de uma salina em Mossoró.

Apesar da estabilidade atual, o preço do sal de cozinha se mantém em R\$ 0,18 reais na refinaria, mas é repassado para a população com valores entre R\$ 0,30 e R\$ 0,40 reais. De acordo com a fonte supracitada, o crescimento do consumo de sal de cozinha oscila muito pouco. Por isso, desde janeiro (2004) que o preço se mantém neste patamar. No 1º semestre de 2004, o Setor Industrial Nacional apresentou fortes sinais de recuperação, refletindo diretamente no consumo de sal beneficiado. Para 2005, o Governo Federal acena para um crescimento industrial em torno de 15%. “Se essa perspectiva se mantiver para o próximo ano, aliado à quebra de produção prevista para a próxima colheita, o produto certamente ficará mais caro, pois, a demanda será maior que a oferta”.

A importância dos vários setores demandantes no mercado interno pode ser identificada. Observa-se que, no Brasil, o segmento alimentar representa 23,2%, considerando-se o consumo humano direto, e através de produtos alimentícios e os demais setores que contribuem com 77,8% do sal distribuído e comercializado no mercado interno, ou seja, o mercado salineiro de Mossoró está relacionado ao crescimento econômico da indústria nacional.

O crescimento dos negócios pecuários no país tem se tornado outro fator importante para a indústria do sal mossoroense; pois, o crescimento das exportações de carne bovina e de frango faz com que o consumo de sal aumente significativamente.

“O Brasil hoje é um grande exportador de carne e isso representa mais confinamento de animais e mais consumo de sal, pois o produto é matéria prima para alimentação de gado e frango”, afirmou o Gerente Comercial Antônio Veras, de uma salina em Mossoró. A expectativa de crescimento industrial anima os produtores de sal. No entanto, a grande preocupação dos salineiros é quanto à previsão de chuva para o início do ano de 2005. Há, portanto, uma relação direta da atividade salineira com a indústria e uma dependência das condições climáticas.

No RN, os municípios de Mossoró, Galinhos, Grossos, Areia Branca e Macau são os principais produtores de sal. Dentre eles, Mossoró contribui com 27,7% da produção salineira nacional. É um percentual considerável para um só município deter na produção de uma mercadoria. Esse percentual torna-se ainda mais expressivo por ser o município o principal centro beneficiador (moagem, refino) e comercial de sal do país.

Como se vê, a estrutura do Setor de Sal no Brasil é extremamente concentrada. A produção é, predominantemente, extraída (colhida) no Rio Grande do Norte (95% a 96% ou 6.400.000 t/ano), que por sua vez tem a atividade localizada em seis municípios. Destes, apenas dois, Macau e Mossoró, representam 70,2% da produção potiguar. De um total de 92 empresas cadastradas no setor, entre grandes e pequenas, 18 delas concentram algo em torno de 79% de toda a capacidade instalada no estado (ou 75% da capacidade de oferta nacional). 76 indústrias dedicam-se ao beneficiamento, como moagem e refino. Existem na cidade de Mossoró 45 empresas de moagem e 6 refinarias. Ambas moem e/ou refinam sal, não só originado de Mossoró, mas também dos demais municípios do Estado.

As grandes, médias e pequenas empresas de sal vendem todo o sal grosso para a Indústria de Beneficiamento (moagem e refino), movimentando economicamente esses dois mercados: a Indústria de Moagem e a de Refino de Sal. Estima-se, de acordo com o Sindicato da Indústria do Sal do RN – SIESAL, que a Indústria Salineira do RN é composta de 18 empresas de grande e médio portes, as maiores das quais são: F. Souto Indústria, Comércio e Navegação S.A.; Diamante Branco; Companhia Nacional de Álcalis que atuam no Mercado Estadual. Já a Henrique Lajes e Norte Salineira S.A. Indústria e Comércio investem mais no Mercado Externo. Apesar das dificuldades existentes na Indústria Salineira, algumas dessas empresas estão na lista dos 100 maiores contribuintes do Imposto sobre Circulação de Mercadorias – ICMS de 2001, no Rio Grande do Norte. Somente as empresas do setor participam com R\$ 10.624.415,77. São elas: Companhia Nacional de Álcalis, 29º lugar; Norte Salineira S.A. Indústria e Comércio, 33º lugar; F. Souto Indústria e Comércio e Navegação S.A.; CIMSAL Comércio e Indústria de Moagem e Refinação de Sal Santa Cecília LTDA, 84º lugar, e Salina Diamante Branco LTDA, 92º lugar.

Considerando toda a cadeia produtiva do sal e empresas formais e informais, estima-se que aproximadamente 20 mil a 25 mil pessoas estão empregados no setor no Rio Grande do Norte. Os índices de empregabilidade divulgados pelo Sindicato dos Moageiros e Refinadores de Sal do Rio Grande do Norte – SIMORSAL mostram que a Indústria Salineira gera 9.000 empregos diretos no RN. Indiretamente, são 60.000 os postos de trabalho. O salário médio do setor é de R\$ 600,00 (seiscentos reais). A produção e beneficiamento de sal gera, em Mossoró, segundo o Sindicato dos Produtores de Sal do RN, cerca de 2.500 empregos. A maioria (1.500), no beneficiamento do produto.

Os custos de transporte do sal para a região de maior consumo – o Centro-Sul do País – retiram o poder de concorrência desse produto estadual, cuja desvalorização do preço, tanto no Mercado Interno, quanto no Internacional, compromete a produção. No início do Plano Real, o saco de 25 kg a granel para o consumo animal custava R\$ 2,08. Em 1998, ele ficou entre R\$ 1,80 e R\$ 2,00, fazendo com que muitos empresários do setor migrassem para outras atividades como a carcinicultura. O preço da tonelada de sal a granel vendido em Mossoró e região circunvizinha às empresas de moagem e refino que são as beneficiadoras finais do produto, era de R\$ 40,00 a tonelada.

A exportação de sal vem crescendo continuamente, embora tenha passado por várias crises no setor, por conta da alta competitividade no mercado, ocasionada por preços, produtos estrangeiros mais acessíveis ou excesso de produção.

Uma análise de desempenho do setor, no decorrer do tempo, mostra uma sequência de fatos importantes: a mecanização do setor, a alta demanda pelo produto no país, em que as indústrias brasileiras começaram a sofrer com o problema e, em 1989, os produtores nacionais foram prejudicados com a alíquota zero, colocada para as importações de sal pelo Governo Federal, tornando o preço do sal produzido no estado em desvantagem para com o sal produzido no Chile.

Em 1994, com a valorização do Real, as exportações caíram devido à alta dos preços. Na atualidade, os negócios, no estado, encontram-se descapitalizados e muitos produtores enfrentam sérias dificuldades. Existem, porém, outros elementos dificultadores a serem considerados no preço final do produto, um deles é o custo do frete cobrado pelas empresas de navegação nacional. Enquanto o frete da tonelada

do sal chileno é de US\$ 2,97/milhões de dólares, o da tonelada do sal do Rio Grande do Norte é de US\$ 6,94/milhões de dólares, mais de 130%. Contudo, o excesso de sal marinho no estado está muito mais relacionado à desorganização setorial do que a qualquer outro fator.

Em conclusão, podemos dizer que as atividades ligadas à Economia Salineira fizeram parte da vida e da história de Mossoró: marcaram a feição urbana da cidade, construíram formas que exauriram o seu uso, definiram territórios que foram (re)apropriados por outras economias, outros sujeitos que possibilitaram uma readequação aos novos processos, em que outras economias possuem maior poder hegemônico, para (re)produzir o espaço da cidade. Sua presença, entretanto, ainda é atual, enquanto conduz a cidade para as margens das rodovias que a ligam às salinas, e requer uma estrutura de serviços que se interpõe no caminho dos homens e da sua mercadoria – o sal – enquanto reinventam novas formas para cumprir velhas funções.

Referências

ALMEIDA, Maria Geralda de. **Política de Irrigação: Promessa da Prosperidade no Sertão da Região do Semiárido Sergipano**. 1989. (Mimeografado)

ANDRADE, Manuel Correia de. **Espaço, Polarização e Desenvolvimento**. São Paulo: Brasiliense, 1974.

_____. **A Terra e o Homem no Nordeste**. 4ª Ed. São Paulo: Ed. Ciências Humanas, 1980.

_____. **A Produção do Espaço Norte-Riograndense**. Natal: Ed. Universitária, 1981.

AQUINO, Maria José da Silva. **Em Questão o Desenvolvimento: Impacto do Investimento Intensivo no Contexto do Semiárido Potiguar**. Dissertação (Mestrado em Economia). Natal: UFRN/CSSA, 1994.

Banco do Nordeste do Brasil – BNB. **Polos de Desenvolvimento Integrado**. Balanço Solcial – 2001. BNB: 2001.

BARBOSA, Edgar. O Milagre Mossoroense. In: **Imagens de Mossoró**. (Coleção Mossoroense), v. 71. p. 9. Mossoró: ESAM, 1978.

BELIK, W. **Agroindústria Processadora e Política Econômica**. Campinas: Unicamp, 1992. Tese (Doutorado em Economia), Instituto de Economia.

BENEVIDES, Maria Victória de Mesquita. **O Governo de Kubitschek: Desenvolvimento Econômico e Estabilidade Política, 1956-1961**. 2ª Ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1976.

BERMAN, Marshall. **Tudo que é Sólido Desmancha no Ar: A Aventura da Modernidade**. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil 1980**. Brasília: Senado Federal, 1980.

Cadernos PETROBRÁS. Dezembro/2001, nº 1.

CARVALHO, E. Alves de; FELIPE, J. L. A.; ROCHA, Aristotelina. P. B. **Atlas do Rio Grande do Norte**. Diário de Natal. Fascículo 06. Natal, 2004.

CARVALHO FILHO, J. L. **O Rio Grande do Norte em Visão Prospectiva**. Natal: Fundação José Augusto, 1976.

CARVALHO JÚNIOR, José Victor de. Mecanização das Salinas – Um Estudo Exploratório de suas Consequências. **Revista Terra e Sal**. Mossoró, v. 1, nº 1, p. 9-22, set-nov, 1982.

CASCUDO, Luis da Câmara. **Notas e Documentos para a História de Mossoró**. Série C, Vol. II (Coleção Mossoroense). Mossoró, 1955.

_____. **Notas e Documentos para a História de Mossoró**. (Coleção Mossoroense). Mossoró: ESAM, 1975.

_____. **Mossoró, Região e Cidade: Crônicas**. (Coleções Mossoroense, 103, Série C, v. 999). Natal: Editora Universitária, 1975.

CASTELLS, Manuel. **A Questão Urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

CASTRO, Beatriz. **Globo Repórter: Ilhas de Prosperidade**. Out. 2004.

CASTRO, Iná Elias de. Seca versus Seca. Novos Interesses, Novos Territórios, Novos Discursos no Nordeste. In: CASTRO, Iná Elias de (Org.). **Brasil: Questões Atuais da Reorganização do Território**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1996.

_____. O Problema da Escala. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, P. C. da C.; CORRÊA, R. L. (Orgs.). **Geografia: Conceitos e Temas**. 3ª Ed. p. 117-140. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001.

CLEMENTINO, Maria do Livramento. Realismo das Finanças Municipais no Nordeste. In: SOARES, José Arlindo. **Orçamento dos Municípios do Nordeste**. p. 149-178. Brasília: Paralelo 15, 1998.

CÓDIGO DE POSTURAS DO MUNICÍPIO DE MOSSORÓ. Mossoró. 1851, 1855, 1888, 1908, 1940.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Região e Organização Espacial**. São Paulo: Ática, 1990.

DUPUY, G. Lês effets spatiaux dês techniques de télécommunications: ouvrons la boîte noire. In: **Bulletim de l'date**. Nº 7, Paris, 1992, p. 77-83.

ELIAS, Denise. Integração Competitiva do Semiárido. In: SAMPAIO, J. L. F.; ELIAS, D. (Orgs.). **Modernização Excludente**. (Coleção Paradigmas da Agricultura Cearense). Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2002a.

_____. **Globalização e Agricultura**. São Paulo: EDUSP, 2003.

EVERALDO BERNARDINO DE SOUZA. **Planta Cadastral de Mossoró**. Mossoró, 2002.

FELIPE, José Lacerda Alves. **Mossoró: Um Espaço em Questão**. Mossoró: ESAM, 1980. (Coleção Mossoroense, v. CXLI).

_____. **A Organização do Espaço Urbano de Mossoró**. (Coleção Mossoroense, Série C, v. CCXXXVI). Mossoró: Fundação Guimarães Duque, 1982.

_____. **Poder Político Local – o Território Municipal – Olhares Geográficos**. Rio de Janeiro, 1996. (Trabalho impresso apresentado em disciplina de curso).

_____. **A (re)invenção do Lugar: Os Rosados e o “País de Mossoró”**. João Pessoa: Grafset, 2001.

FERNANDES, Geraldo Margela. **O Sal – Uma Economia em Questão**. Natal: UFRN/CCHLA, 1995.

FIERN – Federação das Indústrias do Estado do Rio Grande do Norte. Departamento Econômico. **Breve Perfil Econômico e Social do Rio Grande do Norte**. Natal, 2001.

FREIRE, Jorge. Comércio de Mossoró. **Bando**. Mossoró. Ano I, nº IX, set. 1949.

GOMES, Paulo César da Costa. A Região e sua Discussão. In: CASTRO, Iná Elias de.; GOMES, Paulo César da Costa.; CORRÊA, Roberto Lobato (Org.). **Geografia: Conceitos e Temas**. 3ª Ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001.

GRAZIANO DA SILVA, José. **A Irrigação e a Problemática Fundiária no Nordeste**. Campinas: UNICAMP/PRONI, 1988.

_____. **A Nova Dinâmica da Agricultura Brasileira**. Campinas: UNICAMP/IE, 1996.

_____. **Tecnologia e Agricultura Familiar**. Porto Alegre: Ed. UFRGS, 1999.

GRILLO, Margareth. Areia Branca Vive dos Recursos do INSS. **Jornal Tribuna do Norte**. Natal, 26 de maio de 2002.

GTDN – Grupo de Trabalho para o Desenvolvimento do Nordeste. **Uma Política de Desenvolvimento Econômico para o Nordeste**. 2ª Ed. Recife: SUDENE, 1967.

GUERRA, Otto de Brito. Golpe nas “Oficinas”. **Jornal Tribuna do Norte**. Natal, 04 de abril de 1982.

LIMA, Nestor. **Municípios do Rio Grande do Norte: Macaíba, Macau, Martins e Mossoró**. (Coleções Mossoroense, Série C, v. DXCIX). Mossoró, 1941.

_____. **Municípios do Rio Grande do Norte: Macaíba, Macau, Martins e Mossoró**. Natal: Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Norte, 1941.

MAIA, Técio Rosado. O Drama da Derrocada. In: **Indústria e Comércio do Oeste Potiguar – Um Pouco de História**. (Org.). BRITO, R. Soares de. (Coleção Mossoroense, v. CCXXXI). Mossoró, 1982.

MELO, Mário José Lacerda de. **Regionalização Agrária do Nordeste**. Recife: SUDENE, 1978.

MINISTÉRIO DA AGRICULTURA E ABASTECIMENTO. **Programa de Apoio e Desenvolvimento da Fruticultura Irrigada do Nordeste**. Brasília: Ministério da Agricultura e Abastecimento, 1998.

NONATO DA SILVA, Raimundo. **Minhas Memórias do Oeste Potiguar: Estrangeiros e Mossoró**. (Coleções Mossoroense, v. CCCLXXXIX) Mossoró: ESAM, 1988.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Subsídios ao Planejamento da Área Nordestina – Mossoró: Um Centro Regional do Oeste Potiguar**. Rio de Janeiro, 1971.

ITAMAR DE SOUZA. **Diário do RN**. 1999. (Coleção DN Educação, f. 10, p. 253-283).

KAGEYAMA, A. et al. O Novo Padrão Agrícola Brasileiro: Do Complexo Rural aos Complexos Agroindustriais. In: DELGADO, G. C.; GASQUES, J.; VERDE, C. M. V. (Orgs.). **Agroindústria e Políticas Públicas**. Relatório nº 127, p. 113-224. Brasília: IPEA, 1990.

JORNAL DE FATO. Disponível em: <http://www.defato.com/mossoro>. Acesso em: 26 mai. 2002.

_____. Disponível em: <http://www.defato.com/mossoro>. Acesso em: 15 ago. 2004.

JORNAL DIÁRIO DO NORDESTE. **Exigências do Mercado – Ampliação do Porto do Pecém Requer US\$ 60 Milhões**. 08 jun. 2004. Recife.

Jornal do DIÁRIO em 25 de Fevereiro de 1943.

JORNAL GAZETA DO OESTE. Disponível em: <http://www.gazeta-dooeste.com/mossoro.br/infograficos>. Acesso em: 24 mai. 2005.

LEITE, Lucas A. de Souza; PESSOA, Pedro Felizardo A. de Paula; PIMENTEL, Carlos R. Machado. Situação Atual e Perspectiva da Agroindústria do Caju. In: ARAÚJO, J. P. P.; V. V. (Orgs.). **Cajucultura: Modernas Técnicas de Produção**. Fortaleza: EMBRAPA – CNPAT, 1995.

OLIVEIRA, F. **Elegia para uma re(li)gião**. Sudene, Nordeste. Planejamento e Conflito de Classes. Paz e Terra: Rio de Janeiro, 1977.

PAIVA FILHO, Francisco das Chagas. **Uma Análise da Dualidade do Mercado Produtor Salineiro do RN**. Natal: Ed. Universitária, 1987.

PELLERIN, Carlos Américo. **Emprego Industrial no Nordeste**. Recife, 1976.

PESSOA, Pedro Felizardo A. de Paula; LEITE, Lucas A. de Souza; PIMENTEL, Carlos R. Machado. Situação Atual e Perspectiva da Agroindústria do Caju. In: ARAÚJO, J. P. P.; SILVA, V. V. (Orgs.). **Cajucultura: Modernas Técnicas de Produção**. Fortaleza: Embrapa – CNPAT, 1995.

PETROBRÁS. **O Petróleo no Rio Grande do Norte**. 1987.

_____. **Região de Produção do Nordeste Setentrional**. Folheto, Dezembro, 1992.

_____. **A PETROBRÁS e o Rio Grande do Norte: Uma Questão de Parceria**. [s.l.]. Petrobras, 1993.

_____. **Relatório de Gestão 2001**. UN/RNCE.

- PINTO, A. M. F. **Estudo das Migrações Internas do RN**. Natal: IDEC, 1987.
- PONTES, José O. **O Trabalho do DNCOS e o Programa de Irrigação do Nordeste Semiárido**. Brasília: Senado Federal, 1978.
- POSSAS, M. Competitividade: Fatores Sistêmicos e Política Industrial – Implicações para o Brasil. In: **Estratégias Empresariais na Indústria Brasileira: Discutindo Mudanças**. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1996.
- QUEIROZ, Antônio Florêncio de. **A Situação da Pequena e Média Empresa Salineira do Estado**. Relatório Apresentado ao Governo do Rio Grande do Norte, 1975.
- RAMOS, Soraia. Sistemas Técnicos Agrícolas e Meio Técnico-Científico-Informacional no Brasil. In: **O Brasil – Território e Sociedade no Início do Século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2001.
- ROSADO, Vingt-Un. **Koster Volta a Mossoró**. (Coleção Mossoroense, Série C, v. 990). Mossoró: Fundação Vingt-Un Rosado, 1998.
- _____. Roteiros do País de Mossoró: Um Centenário da Fábrica de Barrilha, uma Refinaria de Petróleo. (Coleção Mossoroense, Série C) Mossoró: SEC/PMM, 1974.
- _____. **Gente a Favor de Mossoró**. (Coleção Mossoroense, 36, Série C). Natal: Fundação José Augusto, 1976.
- SÁNCHEZ, Joan-Eugeni. Metropolização e Modernidade. In: Santos, Milton et al. (Orgs). In: **Fim de Século e Globalização**. São Paulo, Hucitec/Anpur, p. 293-302.
- SANTOS, Milton. **Economia Espacial, Críticas e Alternativas**. São Paulo: Hucitec, 1979.
- _____. **Manual de Geografia Urbana**. São Paulo: Hucitec, 1981.
- _____. **Espaço e Método**. São Paulo: Hucitec, 1985.
- _____. **Metamorfoses do Espaço Habitado**. São Paulo: Hucitec, 1991.
- _____. **A Urbanização Brasileira**. São Paulo: Hucitec, 1993.

_____. **Técnica, Espaço, Tempo: Globalização e Meio Técnico-Científico Informativo.** São Paulo: Hucitec, 1994a.

_____. **Por uma Economia Política da Cidade.** São Paulo: Hucitec, 1994b.

_____. **A Natureza do Espaço.** São Paulo: Hucitec, 1996.

_____. **Por uma Outra Globalização. Do Pensamento Único à Consciência Universal.** Rio de Janeiro: Record, 2000.

SILVA, Raimundo Nonato da. **Evolução Urbanística de Mossoró.** Mossoró: ESAM, 1975.

SILVEIRA RÊGO, Valdecina Anunciata da. **Terceirização e Metamorfoses no Mundo do Trabalho: Desafios à Sustentabilidade Social.** Dissertação (Mestrado). Mossoró: PRODEMA/UERN, 2002.

SINGER, P. **Economia Política da Urbanização.** 8ª ed. CEBRAP: Brasiliense, 1981.

SOARES, Antonia Sheylla Santos. **Favelização e Vulnerabilidade Socioambiental: O Caso da Favela da ESAM.** Dissertação (Mestrado). UERN / CODEMA. Mossoró, 2002.

SOUZA, Ellis Previtali e. **Grandes Projetos de Investimentos e o Emprego Regional: O Impacto da Petrobrás em Macaé.** (Mimeografado), s/d.

VALENCIO, Norma Felicidade Lopes da Silva. **Impactos Socioeconômicos e Ambientais Decorrentes de Grandes Projetos Hídricos no Nordeste: O Caso do Projeto Baixo-Açu/RN.** Tese (Doutorado) UNICAMP. Dep. De Ciências Sociais do Instituto de Filosofia e Ciência. Campinas, 1993.

VIDA INDUSTRIAL. "Um Reexame da Questão Nordestina". **Vida Industrial.** v. 31, nº 9, set. 1984, p. 16-35. Belo Horizonte, 1984.

Autores

Raquel Nicolau da Silva

Possui Graduação em Administração (UnP – Universidade Potiguar – 2016), Especialização em Supply Chain em Logística (Unp – Universidade Potiguar – 2018) e Especialização em Docência no Ensino Superior (Unp – Universidade Potiguar – 2021). Registro CRA/RN 05957-ADM. Atualmente, atua no suporte acadêmico, administrativo e operacional à pesquisa acadêmico-científica, junto à Profa. Dra. Beatriz Maria Soares Pontes (Professora Titular Aposentada da UFRN), com ênfase em pesquisas sobre o Meio Ambiente, Geopolítica e Relações Internacionais, Logística e Estratégia. Email: raquelatstrn@hotmail.com

Paulo Roberto Baqueiro Brandão

Docente do Centro das Humanidades, Universidade Federal do Oeste da Bahia, possui Graduação em Geografia (Licenciatura) pela Universidade Federal da Bahia (concluída em 1997), Especialização em Gerenciamento Ambiental pela Universidade Católica do Salvador (concluída em 1999), Mestrado em Geografia pela Universidade Federal da Bahia (concluído em 2004) e Doutorado em Geografia pela Universidade Federal de Pernambuco (concluído em 2013). Professor Classe C Nível IV dos cursos de Geografia, Bacharelado Interdisciplinar em Humanidades e do Programa de Pós-graduação em Ciências Ambientais da Universidade Federal do Oeste da Bahia (UFOB), Campus Reitor Edgard Santos, em Barreiras (BA). Atualmente, é líder do Grupo de Pesquisa Dinâmicas Espaciais e Desenvolvimento Territorial e membro da Rede de Estudos e Pesquisas Cidades Médias e Pequenas da Bahia, Rede Mikripoli e Rede Brasileira de Estudos Geográficos sobre Comércio e Consumo. Tem experiência na área de Geografia, com ênfase em Geografia Urbana, Geografia Histórica e Geografia do Turismo. Email: paulo.baqueiro@ufob.edu.br

Beatriz Maria Soares Pontes

Possui Graduação em Geografia pela Universidade de São Paulo (1960), Mestrado em Geografia pela Universidade de Paris I - Sorbonne (1971), Doutorado em Ciências Humanas pela Universidade de São Paulo (1983), Professora Titular do Departamento de Geografia da UFRN (2006) e Livre-Docência em Geografia pela UNESP (2008). Atualmente é Professora Titular Aposentada da Universidade Federal do Rio Grande do Norte e Docente Integrada à Equipe que trabalha em pesquisas sobre Movimentos Socioterritoriais e Dinâmicas Espaciais do Departamento de Geografia da UFPE e membro do Centro de Estudos Geopolíticos e Relações Internacionais (CENEGRI-RJ). Neste Centro também desenvolve a investigação científica na área pertinente aos assuntos do referido Centro. É sócia da Associação dos Geógrafos Brasileiros, sócia da Associação de Geografia Teórica, membro do Conselho Editorial do Centro de Estudos em Geopolítica e Relações Internacionais, consultora ad-hoc da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo, consultora ad-hoc da Fundação de Amparo à Ciência e Tecnologia do Estado de Pernambuco, consultora ad-hoc da Fundação de Amparo à Ciência e Tecnologia do Estado do Rio Grande do Sul e consultora ad-hoc do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico. Tem experiência na área de Geografia, com ênfase em Geografia Humana, atuando, principalmente, nos seguintes temas: Geografia Política e Geopolítica, Cidade, Meio Ambiente, Planejamento Urbano, Território e Espaço. Email: lav-biapontes@hotmail.com

Poliane Camila Lima dos Santos

Doutoranda do Programa de Pós-graduação em Geografia, Universidade Federal da Bahia. Possui graduação em História pela Universidade Federal de Rondônia (2010). Tem experiência na área de Educação, com ênfase em Educação Permanente. Integrou a Equipe de Pesquisa do Projeto Região, Regionalização, Regionalismo, desenvolvido no Laboratório de Estudos Regionais (LER) da Universidade Federal de Alagoas, coordenado pelo Prof. Dr. Paulo Rogério de Freitas Silva. Atualmente, integra o Grupo de Pesquisa Estado, Território e

Desenvolvimento – LESTE, da Universidade Federal da Bahia. Email: polianeeducadora@yahoo.com.br

Paulo Rogério de Freitas Silva

Docente do Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal de Alagoas. Concluiu Graduação e Mestrado em Geografia pela Universidade Federal de Pernambuco – UFPE, em 1992 e 1995, respectivamente e, Doutorado em Geografia Humana pela Universidade de São Paulo – USP, em 2007. Realizou estágio de Pós-Doutorado em Geografia na Universidade do Estado do Rio de Janeiro - UERJ -, entre os anos de 2019 e 2020. Professor Titular do IGDEMA – Instituto de Geografia, Desenvolvimento e Meio Ambiente da Universidade Federal de Alagoas – UFAL, onde se dedica ao ensino e a pesquisa na área de Geografia Regional. Docente Permanente do Programa de Pós-Graduação em Geografia/Mestrado. Coordena o LER – Laboratório de Estudos Regionais, onde desenvolve pesquisas sobre as regiões metropolitanas de Alagoas, através do GERMA – Grupo de Estudos sobre as Regiões Metropolitanas das Alagoas e, sobre a complexidade genética do urbano em Alagoas. Coordena as seguintes pesquisas: A institucionalização das regiões metropolitanas das Alagoas: o desafio do planejamento regional; A complexidade genética do urbano em Alagoas: o mar e o rio como rotas de domínio territorial no Nordeste brasileiro e, Formação territorial do estado de Alagoas: de sua complexidade genética, as emancipações políticas municipais. Lidera o Grupo de Pesquisa: Região, Regionalização e Regionalismos, cadastrado no CNPq. Email: paulogeografia@gmail.com

Davidson Matheus Félix Pereira

É graduado em Geografia pela Universidade Federal de Campina Grande (UFCG), Mestrando em Geografia pela Universidade Federal da Paraíba (UFPB). Tem experiência em Geografia, com ênfase na área de Geografia Econômica, Urbana e História do Pensamento Geográfico. Tem realizado estudos acerca da Reestruturação espacial e produtiva da indústria de calçados frente a flexibilização, bem como, refletido sobre as territorialidades dos Movimentos Populares Urbanos

na luta pela moradia e a produção do espaço em Campina Grande. Também tem se detido a pesquisar as contribuições da Geografia Social Anarquista do Século XIX. Foi aluno bolsista do CNPq em um projeto de Iniciação Científica no período de 2016-2017.

E-mail: davidsonmatheus16964@gmail.com

Gustavo dos Santos Costa

Mestrando do Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal da Paraíba. Graduado em Geografia pela Universidade Federal de Campina Grande (UAG/CH). Atualmente, é membro do Grupo de Pesquisa sobre Comércio e Consumo no Nordeste e do Laboratório de Estudos sobre Política, Território e Cultura. Tem experiência nas áreas de ensino e pesquisa em Geografia, atuando principalmente nos seguintes temas: Ensino de Geografia, Geografia Escolar, Produção do Espaço Urbano e Regional, feiras livres e pequenas cidades. Email: costagustavo632@gmail.com

Lincoln da Silva Diniz

Professor do Curso de Geografia, Universidade Federal de Campina Grande. Possui Graduação em Geografia pela Universidade Estadual da Paraíba (2000). É Mestre (2004) e Doutor (2012) em Geografia pela Universidade Federal de Pernambuco. Atualmente, é Professor Associado I T-40 DE, no Curso de Geografia e Coordenador Administrativo da Unidade Acadêmica de Geografia da Universidade Federal de Campina Grande, Campus de Campina Grande. É Coordenador Adjunto da Rede Brasileira de Estudos Geográficos sobre Comércio e Consumo – ReBECCa. Tem experiência na área de Ensino e pesquisa, atuando principalmente nos seguintes temas: Espaço Urbano e Regional, Comércio, Consumo e Feiras Livres. Email: Lincoln.ufcg@gmail.com

Aristotelina Pereira Barreto Rocha

Doutorado em Geografia pela Universidade Federal de Pernambuco – UFPE (2013). Mestrado (2005), Bacharelado (2007) e Licenciatura (2001) em Geografia pela Universidade Federal do Rio Grande do Norte – UFRN. Docente efetiva da Escola Agrícola de Jundiá – UFRN. Autora de livros didáticos para o Ensino Fundamental e Médio.