



**UNIVERSIDADE DO ESTADO DA BAHIA
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS EXATAS E DA TERRA
CURSO DE BACHARELADO EM URBANISMO**

VANESSA BECKMAN SOARES

**LAURO DE FREITAS E A SUA DINÂMICA URBANA: UMA ANÁLISE HISTÓRICA
SOBRE A FORMAÇÃO DO MUNICÍPIO**

Salvador
2017

VANESSA BECKMAN SOARES

**LAURO DE FREITAS E A SUA DINÂMICA URBANA: UMA ANÁLISE
HISTÓRICA SOBRE A FORMAÇÃO DO MUNICÍPIO**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado na Universidade do Estado da Bahia – Departamento de Ciências Exatas e da Terra, Campus I, como requisito parcial para a obtenção do grau de Bacharel em Urbanismo.

Orientador: Prof. Ms. Leonardo de Souza Polli

Salvador
2017

VANESSA BECKMAN SOARES

**LAURO DE FREITAS E A SUA DINÂMICA URBANA: UMA ANÁLISE
HISTÓRICA SOBRE A FORMAÇÃO DO MUNICÍPIO**

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado a Universidade do
Estado da Bahia – Campus I, como
requisito parcial à obtenção do grau
de Bacharel em Urbanismo.

Data de Aprovação: Salvador, ____ de novembro de 2017.

BANCA EXAMINADORA:

Leonardo de Souza Polli – Orientador
Mestre em Arquitetura, Urbanismo (UFBA) e Planejamento Territorial (UEFS).
Especialista em Habitação de Interesse Social (UFBA).
Professor do Curso de Urbanismo da Universidade do Estado da Bahia –
UNEB

Rosali Braga Fernandes
Doutora em Geografia Humana (Universidad de Barcelona)
Mestra em Arquitetura, Urbanismo (UFBA)
Professora do Curso de Urbanismo da Universidade do Estado da Bahia –
UNEB

Débora Alves Celes
Mestra em Engenharia Ambiental Urbana (UFBA).
Coordenadora e professora do Curso Superior Tecnológico em Segurança no
Trabalho da Faculdade Regional da Bahia – UNIRB e Analista de Trânsito e
Transporte na Secretaria de Trânsito, Transporte e Ordem Pública da
Prefeitura de Lauro de Freitas- SETTOP.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus por não me deixar faltar forças e coragem para chegar até aqui.

“Não fui eu que ordenei a você? Seja forte e corajoso! Não se apavore nem desanime, pois o Senhor, o seu Deus, estará com você por onde você andar”.

Josué 1:9

Leonardo Polli, meu orientador, por toda paciência. À minha banca, por todas as sugestões e conselhos.

Agradeço de todo o meu coração aos meus pais por me incentivarem sempre aos estudos e pelo apoio e amor que nunca me faltaram.

À minha dupla Anderson Aguiar e aos meus amigos que nunca desistiram de mim, me puxavam pela mão e me obrigavam a continuar. Obrigada por todos os conselhos e palavras de encorajamento Bianca Figueiredo, Bruna Santos, Letícia Gabriele, Lucas Ferreira e Vanessa Pinto.

Ao pessoal da SETTOP por todo incentivo e as “folgas” a mim concedidas para que meu trabalho fosse concluído.

E a todos que direta e indiretamente fizeram parte da minha formação, o meu muito obrigada!

“Conhecimento não é aquilo que você sabe, mas o que você faz com aquilo que você sabe”.

Aldous Huxley

RESUMO

O principal objetivo deste trabalho foi analisar a dinâmica do espaço urbano do município de Lauro de Freitas - Bahia, em uma análise temporal, mostrando desde o histórico do crescimento populacional até a sua atualidade, apresentando um estudo sobre os principais agentes e processos responsáveis pela realidade atual do município. Poucos trabalhos são encontrados abordando esse assunto, tornando importante a produção deste. O Brasil vem evidenciando as consequências do seu processo de industrialização e da sua intensa urbanização, que teve início no século XX, funcionando como um dos principais fatores para o deslocamento da população em direção à área urbana. Esses complexos processos resultaram no crescimento das cidades em números, superfície e funções, aumentando assim, a proporção da população urbana e a concentração das atividades econômicas e sociais (SOUZA, 1996). Com Lauro de Freitas não foi diferente, apresentando um grande crescimento populacional, segundo estimativas populacionais dos municípios brasileiros do IBGE (2016), o município vêm na quarta posição da RMS, com 1,67% de crescimento contra 0,58% da capital. Com esta produção, espera-se que seja ampliado o debate sobre o tema, por ser uma questão importante para as cidades, para que os problemas gerados por um crescimento acelerado sejam vistos com outros olhos e soluções sejam pensadas.

Palavras-chave: Urbanização, Lauro de Freitas, Espaço Urbano.

ABSTRACT

The main objective of this work was to analyze the urban space dynamics of the municipality of Lauro de Freitas - Bahia, in a temporal analysis, showing from the historical population growth to its present time, presenting a study about the main agents and processes responsible for reality of the municipality. Few works are found addressing this subject, making important the production of this. Brazil has been evidencing the consequences of its industrialization process and its intense urbanization, which began in the 20th century, functioning as one of the main factors for the displacement of the population towards the urban area. These complex processes have resulted in the growth of cities in numbers, surface and functions, thus increasing the proportion of the urban population and the concentration of economic and social activities (SOUZA, 1996). With Lauro de Freitas it was not different, presenting a great population growth, according to population estimates of Brazilian municipalities of IBGE (2016), the municipality comes in the fourth position of RMS, with 1.67% growth against 0.58% of the capital. With this production, it is expected that the debate on the subject will be broadened, as it is an important issue for cities, so that the problems generated by accelerated growth are seen with different eyes and solutions.

Key words: Urbanization, Lauro de Freitas, Urban Space.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Localização.....	12
Figura 2 - Fronteiras	13
Figura 3 - Foto Aérea de Lauro de Freitas Dec. 1960.....	22
Figura 4- Localização BA 099.....	26
Figura 5 - Divisão dos bairros Lauro de Freitas (dec. 2000).....	27
Figura 6 - Localização RMS.....	28
Figura 7 - Mapa ilustrativo de distância do Polo Industrial de Camaçari.....	30
Figura 8 - Foto Aérea de Lauro de Freitas Dec. 1980.....	32
Figura 9 - Foto Aérea de Lauro de Freitas Dec. 1990.....	33
Figura 10 - Foto Aérea de Lauro de Freitas Dec. 2000.....	35
Figura 11 - Foto Aérea de Lauro de Freitas Dec. 2010.....	36
Figura 12 - Foto Aérea de Lauro de Freitas Dec. 2017.....	36
Figura 13- Bairros Lauro de Freitas	39
Figura 14 - Linhas do Metrô Salvador - Lauro de Freitas.....	41
Figura 15 - Planejamento do Sistema Viário Lauro de Freitas.....	46

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Ano de emancipação e origem dos municípios da RMS	23
Tabela 2 - Taxas de crescimento demográfico dos municípios da RMS.....	23
Tabela 3 - Grau de Urbanização em Lauro de Freitas – 1960 a 2010.....	24
Tabela 4 - Bairros em Lauro de Freitas 2017	38

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	10
Caracterização do problema	10
Problema.....	11
Objetivos	11
Justificativa da pesquisa	12
Estrutura do trabalho.....	14
Métodos e técnicas	14
2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	16
Espaço urbano.....	16
Região metropolitana	17
3. CRESCIMENTO POPULACIONAL EM LAURO DE FREITAS	20
Década de 1940/60.....	20
Década de 1970/90.....	24
4. SÍNTESE DE LAURO DE FREITAS NA CONTEMPORANEIDADE	34
Desafios e perspectivas para o município.....	42
CONSIDERAÇÕES FINAIS	47
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	50
ANEXOS.....	54

1. INTRODUÇÃO

Caracterização do problema

Considerando que “a urbanização é um processo caracterizado pelo aumento da população urbana devido à migração de pessoas que saem do campo em direção à cidade.” (LUCCI et al, 2005, p. 434), a ideia de urbanização então está profundamente associada à concentração de muitas pessoas em um espaço restrito, no caso a cidade, e na transferência das atividades primárias por atividades secundárias e terciárias. Entretanto, por se tratar de um processo, costuma-se conceituar a urbanização como sendo "o aumento da população urbana em relação à população rural", e nesse sentido só ocorre urbanização quando o percentual de aumento da população urbana é superior a da população rural.

O Brasil tornou-se um país urbano somente na segunda metade do século XX, em outras palavras, mais de 50% de sua população passou a residir nas cidades. A partir da década de 1950, o processo de urbanização no Brasil tornou-se cada vez mais acelerado.

Lauro de Freitas está passando por um momento importante na sua história no que se refere ao seu uso e ocupação do solo, pois uma nova dinâmica está sendo estabelecida através das novas construções que a cidade vem recebendo: metrô e viadutos, por exemplo. Partindo desse pressuposto o presente trabalho tem como objetivo fazer uma descrição do processo do crescimento populacional do município, reconhecendo suas possíveis causas e consequências.

Além disso, o município chama a atenção por ter experimentado intenso crescimento demográfico. No bojo de uma série de mudanças estruturais da economia baiana, tiveram a ampliação da classe média e a intensificação dos fluxos migratórios para essa região na década de 1970, verificando reflexos do processo de periferização da classe social excluída, fato associado à sua proximidade de Salvador.

Outro grande fator nesse momento são as modificações no seu desenho no mapa pela troca de espaços com municípios vizinhos, como Salvador e Simões Filho, pela redefinição de usos e ocupação da terra, pela diminuição de sua área total e pelo boom populacional que resultou no fato do município sair do indicador de 107,60

hab/ km², no ano de sua emancipação em 1962, para 2.833,38 hab/ km² pelo último censo do IBGE em 2010.

Lauro de Freitas tem apresentado uma rápida expansão urbana, especificamente entre a década de 1970 e 2017 seguindo uma tendência global, do *boom* imobiliário e das conurbações. Para compreensão do fenômeno da expansão urbana é importante que se entenda como se iniciou o processo de urbanização da cidade.

Problema

Levando em consideração que Lauro de Freitas passou por uma expansão demográfica a partir de 1970, o que ocasionou, a partir da falta de políticas de ordenamento e planejamento sócio-espacial diversos problemas para o município, o presente trabalho se propõe a fazer uma análise temporal (entre 1940 a 2017) com o intuito de responder ao problema central da pesquisa que é: Quais fatores acarretaram no crescimento acelerado de Lauro de Freitas?

Objetivos

Objetivo Geral

Analisar a dinâmica do uso do solo do município de Lauro de Freitas com o enfoque no período histórico do crescimento populacional considerando os principais agentes responsáveis pela realidade do espaço urbano do município.

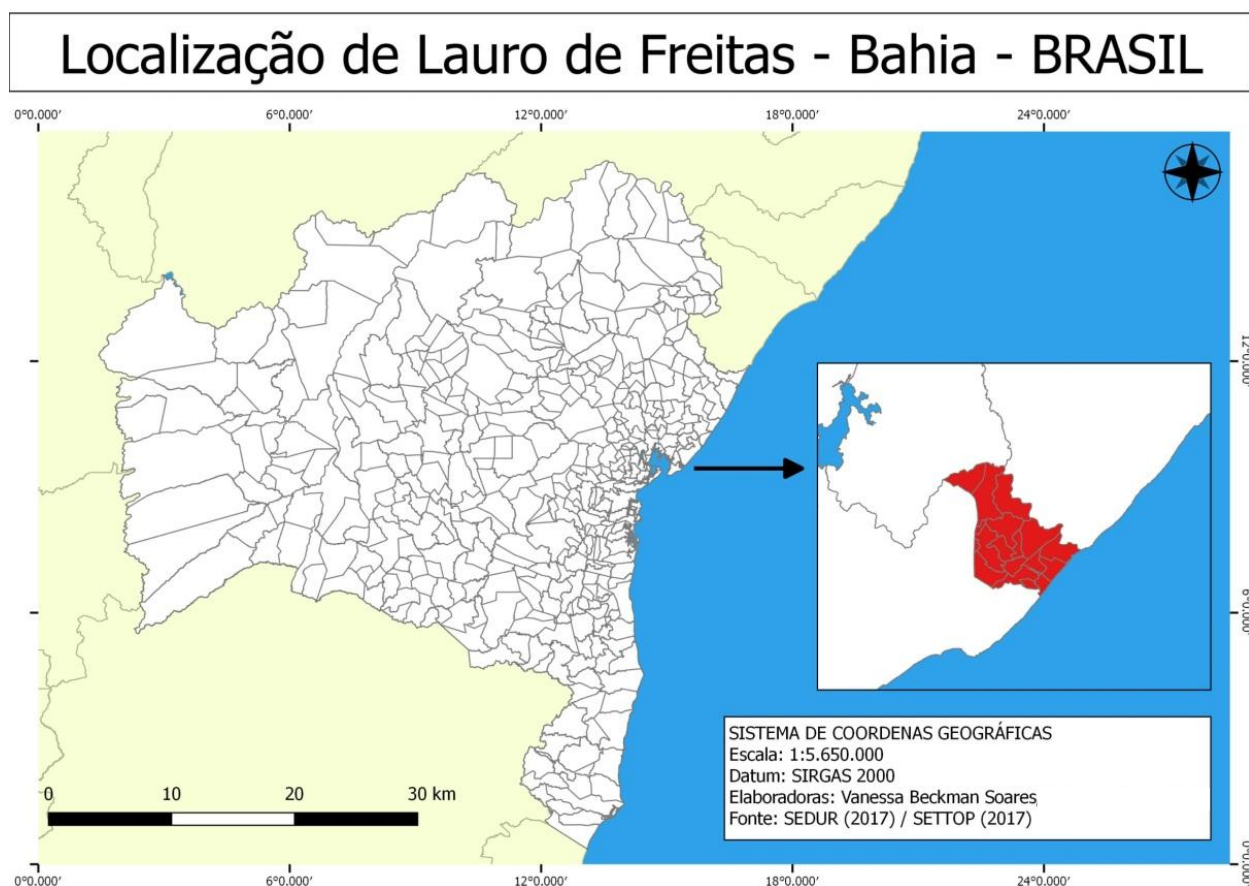
Objetivos Específicos

- Identificar os fatores históricos do crescimento populacional em Lauro de Freitas
- Caracterizar os agentes que impulsionaram/consolidaram a dinâmica urbana do município
- Descrever como Lauro se apresenta atualmente e qual a sua tendência para um futuro próximo.

Justificativa da pesquisa

Lauro de Freitas localizado no nordeste do Estado da Bahia (figura 1), na região conhecida como Litoral Norte, possui uma pequena área de apenas 60 km², apresenta uma população estimada pelo IBGE (2017) de 197.636 habitantes. Faz divisa ao norte com Camaçari através do Rio Joanes, Simões Filho pelo CIA e Salvador ao oeste e sul (figura 2). O município apresenta apenas o distrito sede, as demais localidades são consideradas bairros. Mesmo sendo de grande importância, não só para a região como para o estado, não se encontra trabalhos específicos abordando este tema com foco para o urbanismo.

Figura 1 - Localização



Fonte: Elaborado pela autora (2017) – SETTOP.

Figura 2 - Fronteiras

Fonte: Elaborado pela autora (2017) – SEDUR.

Considerando a importância que o município tem na economia da região e do estado e sendo o principal vetor de expansão urbana da capital baiana, o processo de crescimento populacional é importante para se entender como se encontra a cidade nos dias atuais e como tem se dado o uso e ocupação do solo. Veremos então o crescimento populacional e como a cidade se mostra atualmente.

Trazer para o centro das discussões as causas e consequências que um crescimento demográfico acelerado apresenta em uma cidade, pode ser passos decisivos para que novas lógicas de planejamento sejam pensadas para as cidades brasileiras e em especial, Lauro de Freitas. Visualizando os impactos que uma cidade sofre e como se dá a sua dinâmica urbana, abre-se uma vertente para que novas soluções sejam pensadas. Por outro lado, negar a importância de um planejamento pensado nos problemas atuais que uma cidade apresenta e varrer para debaixo do tapete as discussões e análises sobre o real motivo de como se deu

essa realidade urbana, pode significar uma aceleração do esgotamento dos recursos e o agravamento de situações que podem comprometer o bem viver de uma cidade.

Como essa produção tem como objetivo apropriar-se da realidade para melhor analisá-la e, posteriormente, produzir transformações, a discussão sobre os impactos do crescimento populacional, reveste-se de importância para o meio acadêmico. Pouco é encontrado sobre esse tema, aumentando a sua importância.

Estrutura do trabalho

Este trabalho está estruturado de acordo com os capítulos exposto abaixo:

A introdução expõe a metodologia que foi utilizada para desenvolver a pesquisa, além de apresentar os objetivos que esse trabalho carrega;

O primeiro capítulo, “Crescimento populacional em Lauro de Freitas”, traz em seu bojo, o histórico de como Lauro de Freitas cresceu demograficamente.

No segundo capítulo “Síntese de Lauro de Freitas na contemporaneidade” é apresentada uma linha do tempo de 1990 a 2017 quando acontece realmente uma explosão demográfica no município tanto em crescimento populacional quanto na malha urbana e o seu desenvolvimento.

O terceiro capítulo “Desafios e perspectivas para o município” é apresentado quais as tendências que Lauro de Freitas apresenta e quais os desafios que ela encontra na sua realidade atual.

Para concluir este trabalho, aparecem as considerações finais, seguidas das referências bibliografias que foram utilizados na construção do mesmo.

Métodos e técnicas

- a) Abordagem: Dedutiva de caráter exploratório.
- b) Procedimentos: Cartográfico, Estatístico, Exploratório, Histórico e Estudo de caso.
- c) Técnicas: Bibliográficas, Documental, Levantamento direto (observação).
 - I. Fundamentação teórica:

Feita uma revisão bibliográfica apresentando os conceitos relacionados ao tema – Ex: espaço urbano, região metropolitana, região, metrópole, conurbação, etc.

II. Pesquisa Documental:

Fundamental para o desenvolvimento deste trabalho, o uso de documentos nessa pesquisa foi apreciado e valorizado. A riqueza de informações que podemos extrair deles foram fundamentais para a compreensão desse fenômeno. Além disso, os documentos frequentemente são o que permanece como o único testemunho de atividades particulares ocorridas num passado recente. O uso de documentos nesta pesquisa é que nos permitiu visualizar a dimensão do tempo e a compreensão desse processo de crescimento populacional e habitacional.

2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Em todo esse trabalho, existiu a preocupação de estabelecer a relação entre as causas do crescimento urbano, e as transformações empregadas no espaço geográfico, como resultado das ordenações econômicas e sociais do sistema capitalista vigente em nosso país.

Sendo assim, faz-se necessário apresentar alguns conceitos que auxiliam nesse debate e discussão.

Espaço urbano

O espaço urbano, o objeto de estudo aqui retratado, é de difícil conceituação, embora exista um leque de autores que tentem defini-lo. Dessa forma, o conceito que mais se encaixa a esse trabalho é que o espaço urbano se estrutura em função da articulação dos elementos dos sistemas que o compõem. É compreendido então, como resultado de como a sociedade se organiza sobre o território. Corrêa (1989) o caracteriza como: fragmentado e articulado; reflexo e condicionante social; além de um conjunto de símbolos e um campo de lutas.

Sabe-se que de várias formas o espaço urbano reflete a ação de diversos gestores sociais, ainda segundo Corrêa (1989) são: os proprietários dos meios de produção; os proprietários fundiários; os promotores imobiliários; o Estado; e os grupos sociais excluídos. Cada um deles atua conforme estratégias que lhes permitem se apropriar da cidade e nela se reproduzir. Ao mesmo tempo em que o espaço urbano é condicionado, ele também é condicionante social, levando em consideração que as formas espaciais detêm papel relevante na reprodução das relações e das condições de produção.

Aparece então *o valor da terra urbana*, que se torna um importante fator para a dinâmica urbana de uma localidade. Ele é dado pelo valor da localização, da acessibilidade de uma parte da cidade em relação às demais. A localização é o valor produzido pelo trabalho coletivo despendido em sua produção (VILLAÇA, 2001, p. 74). A localização se constitui pela condição e possibilidade de acesso dos indivíduos aos recursos da cidade.

De forma desigual a terra é apropriada e utilizada pelas várias classes sociais. É nesse momento que as localizações se associam à dominação: a dominação do espaço urbano aparece quando a classe dominante comanda a apropriação das vantagens e recursos da cidade. Dentre essas vantagens, a mais importante é a otimização dos tempos de deslocamento, a melhor acessibilidade às localizações, especialmente às mais centrais.

Nem sempre as burguesias procuram o perto em termos de tempo e distância. Às vezes, elas se afastam na busca de grandes lotes e ar puro, por exemplo, mas mesmo quando isso ocorre há limites para esse afastamento. Nesses casos elas procuram trazer para perto de si seu comércio, seus serviços e o centro que reúnem o equipamento de comando da sociedade e isso não por razões simbólicas ou de status, mas pela razão muito prática de que elas o frequentam intensamente e nele exercem muitos de seus empregos (VILLAÇA, 2001, p. 329).

Região metropolitana

Lauro de Freitas, como será visto nos capítulos mais a frente, é integrante da Região Metropolitana de Salvador criada em 1973, pela Lei Complementar Federal nº 14/73. Torna-se importante então o entendimento desses conceitos.

O termo *região*, segundo Freitas (2009) se atribui a uma área contínua com características de homogeneidade relacionadas ao domínio de um determinado aspecto, seja ele no âmbito natural, construído, econômico ou político. Esse aspecto personaliza e diferencia uma região das demais.

A região é uma realidade concreta, física, ela existe como um quadro de referência para a população que aí vive. Enquanto realidade, esta região independe do pesquisador em seu estatuto ontológico. Ao geógrafo cabe desvendar, desvelar, a combinação de fatores responsável por sua configuração (GOMES, 1995, p.57).

Já a *metrópole* é uma palavra de origem grega e que se refere a uma cidade mãe (área urbana de um ou mais municípios) que exerce forte influência sobre o seu entorno, concentrando uma complexidade funcional e dimensões físicas que a destacam numa rede de cidades e no cenário regional. Já no significado latino, o termo aponta à capital ou à cidade essencial de uma província, de um estado ou de uma região.

Uma aglomeração urbana se forma quando duas ou mais cidades passam a atuar como um “minissistema urbano” em escala local, ou seja, seus vínculos se tornam muitíssimo fortes (...). Se uma das cidades que formam uma aglomeração urbana crescer e se destacar demais, apresentando-se como uma cidade grande e com uma área de influência econômica, pelo menos, regional, então não se está mais diante de uma simples aglomeração, mas de uma metrópole (SOUZA, 2003, p.32).

Segundo Freitas (2009), o processo de *metropolização* é um fenômeno relativamente recente na história da urbanização. Ele teve início a partir da Revolução Industrial, na Inglaterra, no século XIX. Ocorre então a polarização de uma região em torno de uma grande cidade em dimensões físicas e, sobretudo, populacional, caracterizando-se pela alta densidade demográfica e alta taxa de urbanização. Essa grande cidade, também chamada de metrópole, constitui um núcleo, ao redor do qual há várias outras cidades sob sua direta influência, mantendo forte relação de interdependência econômica e notório movimento pendular de sua população.

O processo de conurbação, diferentemente da metropolização, não existe nenhum tipo de dependência entre os municípios envolvidos, mas sim uma fusão das áreas urbanas de vários municípios limítrofes. É a formação de uma cidade, no sentido geográfico, sobretudo físico, constituindo uma macha urbana única e contínua com grandes dimensões.

Então, para abranger amplamente o campo do conceito de Região Metropolitana, dois diferentes autores mostram dois conceitos sobre o mesmo assunto:

MOREIRA (1989), in CARMO (2007), declara que a Região Metropolitana pressupõe um fato social e econômico cuja essência é a metrópole, esta, o polo de atração e/ou dominação de um grande espaço de produção e consumo. A caracterização de uma Região Metropolitana é a intensa urbanização que dá origem a funções públicas de interesse comum aos municípios que a compõem, integrando a organização, o planejamento e a execução de programas.

Segundo BRAGA & CARVALHO (2004, p.08):

Uma região metropolitana é um aglomerado urbano composto por vários municípios administrativamente autônomos, mas integrados física e funcionalmente, formando uma mancha urbana praticamente contínua (...). O conceito de região metropolitana deve ir além da mera definição legal. Para Santos (1998), o fenômeno da metropolização corresponde à macro

urbanização e apenas as aglomerações urbanas com mais de um milhão de habitantes deveriam merecer tal denominação.

A organização das unidades regionais na forma de regiões metropolitanas é de responsabilidade dos Estados, aglomerações urbanas também, desde que sejam constituídas pelo agrupamento de municípios limítrofes. Porém, CARMO (2007) define:

Aglomeração Urbana [...] pressupõe uma realidade social e econômica cuja característica é uma área urbanizada mais ou menos contínua, envolvendo municípios limítrofes e múltiplas funções de interesse comum.

Região Metropolitana pressupõe uma realidade social e econômica, cujo centro dinâmico é a metrópole, polo de atração (e/ou dominação) de um grande espaço de produção e consumo, e cuja manifestação é a intensa urbanização que dá origem a múltiplas funções de interesse comum aos municípios limítrofes que a contêm.

3. CRESCIMENTO POPULACIONAL EM LAURO DE FREITAS

A dinâmica demográfica aqui analisada também foi verificada em outros municípios da Região Metropolitana de Salvador e de outras cidades do Brasil. A cidade atual como dizia Corrêa (1989) se caracteriza pelo grande número de pessoas em um espaço limitado, diversidade e densidade de construções e atividades econômicas.

Considerando importante essa definição de Corrêa apresentada para a cidade atual, é de suma importância entender como se deu a realidade de Lauro de Freitas e o seu crescimento populacional.

Aqui será apresentado um breve histórico do crescimento populacional, levando em consideração o recorte inicial a década de 1940, marco importante para a cidade e para o Brasil que passava pelo acelerado processo de crescimento das cidades e o início da mudança do rural para o urbano. Para facilitar a compreensão e explanação do assunto os processos a seguir serão divididos entre as décadas de 1940-60 e 1970-90.

Década de 1940/60

Em 1940 o Brasil se apresenta em progresso, indicando 26% da população brasileira, passando de 41,2 milhões de pessoas para 51,9, segundo o IBGE. Nesse período a população urbana cresce 46% e a rural 17%. Mesmo com a população crescendo mais nas cidades, o Brasil termina esse período como um país predominantemente rural, com 33,2 milhões de pessoas (64% do total) vivendo no campo. A Bahia apresenta nesse período, segundo o IBGE, uma população de 4.142.612 habitantes.

Na década de 1950 a economia brasileira passa por um rápido processo de industrialização junto com uma grande mudança urbana. A industrialização vai se tornando cada vez mais forte com o crescimento dos meios de comunicação de massa e dos sistemas de transporte. Essa transformação se compreende como a estruturação do predomínio do urbano, responsável pelos novos padrões de relações sociais, de produção e de estilo de vida.

Ainda nessa década, o desenvolvimento industrial que era novo na Bahia, recebendo as explorações do petróleo. Com uma grande quantidade de investimentos sem paralelo na história da economia do estado, a Petrobrás elevou o emprego industrial, a quantidade de salários e o montante de renda, encorajando o surgimento de algumas indústrias associadas à empresa, a construção civil, o comércio e os serviços e desencadeando um processo de considerável aumento populacional, econômico e urbano em Salvador e nas franjas da cidade.

Entre 1940-1950, Salvador experimentou aceleração de seu crescimento demográfico em função do acentuado fluxo imigratório oriundo, sobretudo, do interior baiano (contando com mais de 86% da população regional) e ampliou seu contingente em quase 100 mil pessoas e a segunda maior população metropolitana continuava sendo a de Camaçari, mas seu contingente permaneceu inferior a 15 mil habitantes, equivalendo a 3% do total da região (DIAS, 2005. pag. 58).

A Bahia, que vinha passando por um período de emancipações dos seus territórios, passou por uma sucessão de mudanças tanto no lado social quanto no econômico, no final dos anos 1950 e começo de 1960. Lauro de Freitas pertencia inicialmente a Salvador até que, em 1880, foi transferida para ser distrito de Montenegro, hoje Camaçari. Em 1932 retorna para Salvador, permanecendo assim até 1962, quando foi emancipado para município (Tabela 1).

No ano de sua emancipação política de Salvador, Lauro de Freitas chamou atenção por ter experimentado intenso crescimento demográfico, emancipado com menos de 10 mil habitantes que viviam em sua grande maioria em propriedades rurais, no bojo de uma série de mudanças estruturais da economia baiana que tiveram como uma de suas consequências a ampliação da classe média e a intensificação dos fluxos migratórios para essa região. No âmbito econômico a agricultura nas décadas de 1950/1960 foi a atividade mais significativa para Lauro de Freitas sendo considerado como um dos maiores produtores agrícolas do Recôncavo.

A imagem aérea a seguir (figura 3) mostra Lauro de Freitas na década de 1960 permitindo uma comparação com as imagens que virão nos capítulos a frente em décadas mais avançadas, para então se analisar o crescimento da malha urbana do município.

Figura 3 - Foto Aérea de Lauro de Freitas Dec. 1960

Fonte: *Google Earth* (acesso em 06. Nov. 2017).

Salvador nesse período registrava 635.917 moradores e, entre 1950-1960, revelou elevada taxa de crescimento demográfico (Tabela 2), Lauro de Freitas só foi emancipado dois anos após esse censo por isso não possui dados na tabela. Em 1960 o conjunto dos municípios em questão somava 734 mil habitantes, mais que o dobro do registrado em 1940, mas a população conservava concentrada na capital (86,63%), o grau de urbanização de Lauro de Freitas nesse período passou para 36,8%. Pode ser visto (tabela 3) que o crescimento populacional e a taxa de urbanização, de década em década, teve um crescimento muito grande. Lauro de Freitas cresceu muito pouco nos primeiros anos, em 1960 com menos de 10 mil habitantes, e chegou ao ano de 1970 com 10.007 hab, a maioria deles, como ser visto na tabela, residindo em meio rural. Em 1980, por exemplo, embora seu porte populacional não fosse alto em relação aos demais municípios baianos, mais que dobrou seu contingente em relação a 1970 e passou a contar com mais de 35 mil habitantes. Já em 2010, pode-se ver que a população mais que quadruplicou em relação a 1980, comprovando que existiu um crescimento acelerado.

Tabela 1 - Ano de emancipação e origem dos municípios da RMS

Município	Ano de emancipação/ Fundação	Ato legal	Município de origem
Camaçari	1758	Alvará Régio	Salvador
Candeias	1958	Lei Estadual	Salvador
Dias D'Ávila	1985	Lei Estadual	Camaçari
Itaparica	1831	Decreto Imperial	Salvador
Lauro de Freitas	1962	Lei Estadual	Salvador
Madre de Deus	1989	Lei Estadual	Salvador
Salvador	1549	Alvará Régio	Capitanias Hereditárias
São Francisco do Conde	1693	Carta Régia	Salvador
Simões Filho	1961	Lei Estadual	Salvador
Vera Cruz	1962	Lei Estadual	Itaparica

Fonte: Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia, 1999 -. Elaboração: Autora, 2017.

Tabela 2 - Taxas de crescimento demográfico dos municípios da RMS, 1940-50/1950-60

Municípios RMS	Taxa média de crescimento anual	
	1940/50	1950/60
Camaçari	2,12	4,7
Candeias	34,81	9,89
Dias D'Ávila	--	--
Itaparica	3,47	1,07
Lauro de Freitas	--	--
Madre de Deus	--	--
Salvador	2,98	4,93
São Francisco do Conde	-1,5	5,24
Simões Filho	34,81	0,3
Vera Cruz	-0,59	2,2

Fonte: IBGE. Censos Demográficos de 1940/50/60 – Elaboração: Autora, 2017.

Tabela 3 - Grau de Urbanização em Lauro de Freitas – 1960 a 2010

ANO	População			Grau de Urbanização
	Total	Urbano	Rural	
1960	9.865	3.634	6.231	36.8
1970	10.007	3.959	6.048	39.6
1980	35.309	23.388	11.981	66.2
1990	69.270	44.374	24.896	64.1
2000	113.543	108.385	5.158	96.0
2010	163.449	163.449	0	100.0

Fonte: IBGE. Censos Demográficos de 1960, 1970, 1980, 1990, 2000 e 2010. Elaboração: Autora, 2017.

Década de 1970/90

O Brasil da década de 1970 passa pelo processo do aumento do êxodo rural.

A classificação rural-urbano tem sido feita por meio do tamanho populacional ou patamar demográfico. Nesse caso o urbano é definido pela concentração populacional enquanto o rural por sua dispersão. Endlich (2010) aponta que o uso desse critério de forma isolada expressa o urbano como mera aglomeração de pessoas, enquanto Bernardelli (2010, p. 34) ressalta que o patamar numérico é uma “simplificação problemática da realidade”. (IBGE 2017. Pag. 6)

Para o IBGE¹ a população urbana é aquela que está concentrada na sede municipal e nas sedes distritais. Em Lauro de Freitas, que não está dividido em distritos, foi classificada como urbana apenas a população residente na sede municipal. Na tabela 3, visto acima podemos ver o início do crescimento do urbano e da diminuição da população na zona rural na década de 1970, além do acentuado crescimento do grau de urbanização. Mesmo com todos esses dados, Lauro apresentava uma área de aproximadamente 93 km², sendo que dessas terras 90,6 km² de áreas eram consideradas rurais. A área urbana ocupava somente 2,43 km², ou seja, apenas 2,6% do total.

¹ Disponível em: < <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=2100643> > Acesso em Nov. 2017.

A BA-099 é inaugurada que, segundo DIAS (2005), acelerou o processo de valorização dos terrenos de Lauro de Freitas para fins de loteamento, extinguindo praticamente a atividade agrícola que lá existia. Se torna importante por facilitar o acesso de Salvador à Camaçari, às localidades da Região do Litoral Norte e ao Estado de Sergipe, favorecendo intensos fluxos não só de pessoas, como de mercadorias e informações entre essas áreas.

A referida BA 099 corta o município longitudinalmente (ver figura 4) está dividida em Estrada do Coco, objeto de estudo aqui - construída em 1975 – trecho inicial que vai do Aeroporto Internacional de Salvador até a Praia do Forte e o outro trecho nomeado Linha Verde – construída em 1993 – trecho que vai da Praia do Forte, no município de Mata de São João até Mangue Seco em Jandaíra, no limite com Sergipe.

Pode-se acrescentar ainda que nos últimos anos, mas precisamente de 2000 para os dias atuais, a Estrada do Coco especificamente do trecho de Lauro de Freitas, sofreu grandes alterações no trecho da malha urbana. Foi sendo implantada uma série de estabelecimentos não só comerciais, como abrangendo vários níveis de atendimento (hospitais, faculdades, etc.), formando um corredor de serviços que atende não só a Lauro de Freitas e aos municípios circunvizinhos como Camaçari e Salvador, mas também àqueles que transitam entre o Litoral Norte e a capital.

Figura 4- Localização BA 099



Elaborado pela autora (2017). BASE *GOOGLE EARTH*.

Lauro de Freitas nesse período inicia um fracionamento do seu terreno e o surgimento dos loteamentos, este processo segundo Menezes (2003) é determinante para uma estrutura espacial com os seguintes traços (figura 5 a seguir):

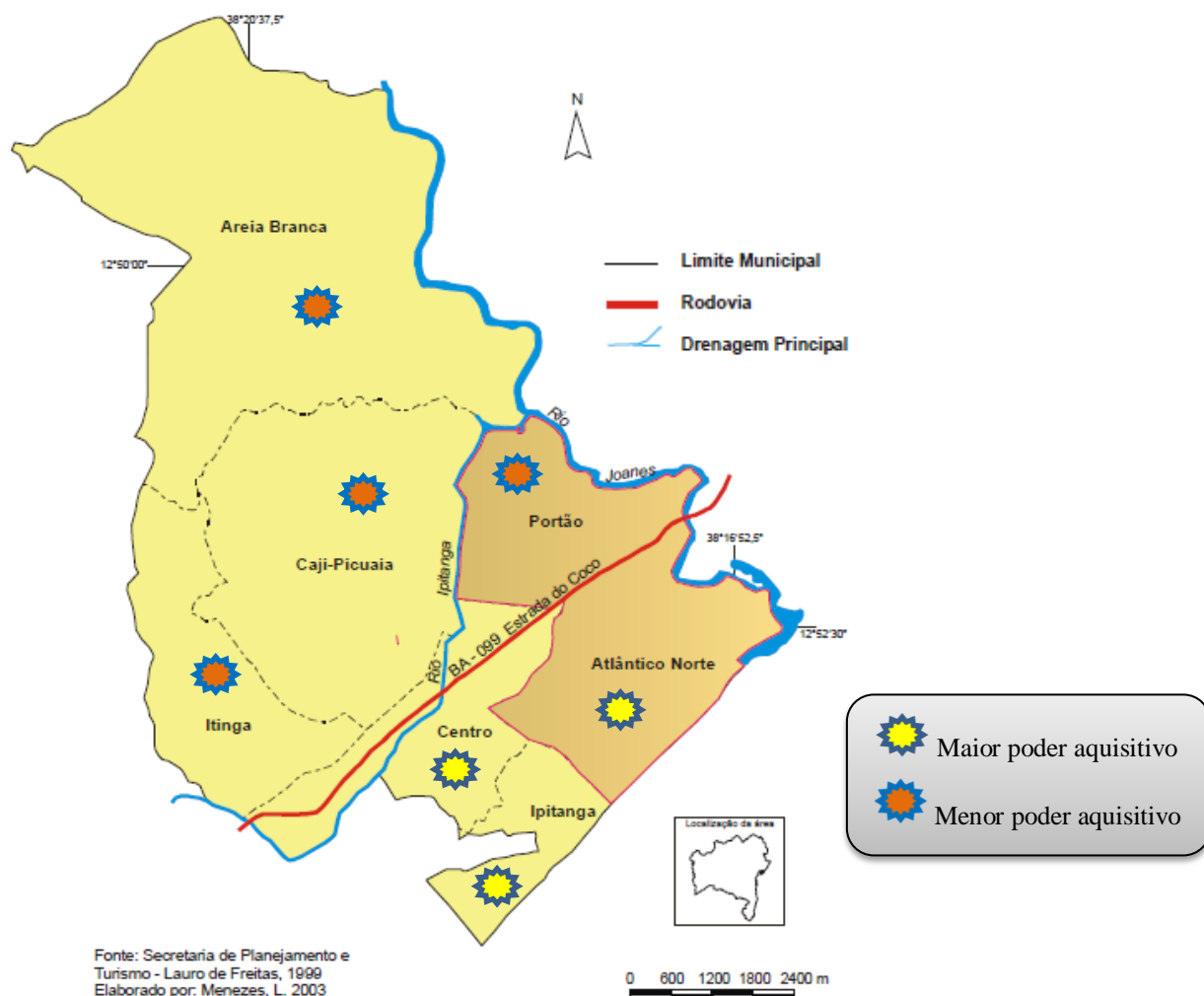
1 - área compreendida pela faixa litorânea com 12,5 km² limitada pela BA-099, dividida em grandes lotes, considerada as áreas mais valorizadas e espaçadas, tipificando uma ocupação de veraneio, caracterizando a população de maior poder aquisitivo. Ex: área correspondente ao Atlântico Norte, Ipitanga e Centro.

2 - localizado do outro lado da BA-099 concentraram loteamentos populares e expressivos aglomerados habitacionais de população da renda baixa. Esses últimos são os que têm detido a grande parte do crescimento populacional. Ex: Os bairros de Itinga, Caji, Areia Branca e Portão.

De acordo com Silva e Silva (1989), essa situação exigiu adequação dos sistemas de transporte, de comunicação e de infraestrutura, o que possibilitou a

reorganização urbana e o direcionamento dos vetores de crescimento da cidade e da RMS, o que afetou diretamente em Lauro de Freitas nesse período.

Figura 5 - Divisão dos bairros Lauro de Freitas (dec. 2000)



Fonte: Menezes, L. 2003, pg. 4.² Adaptação da autora.

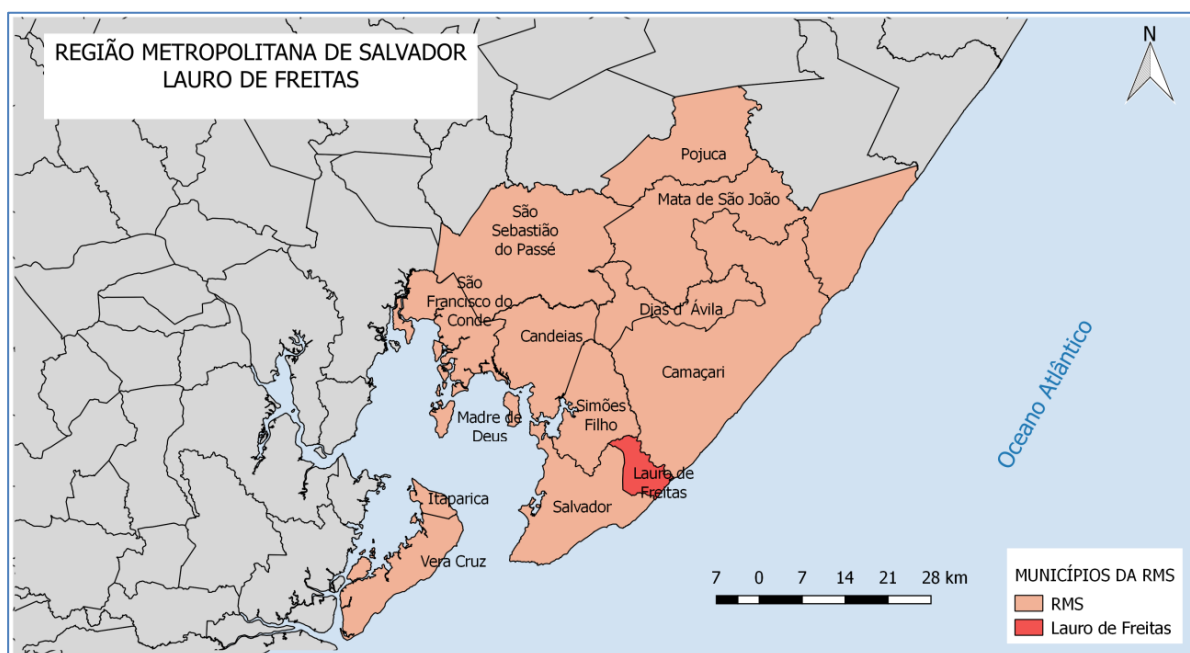
- Lauro de Freitas na Região Metropolitana de Salvador

Criada em 1973, pela Lei Complementar Federal nº 14/73 a Região Metropolitana de Salvador hoje é composta por 13 municípios (ver em Figura 6) – Camaçari, Candeias, Dias d'Ávila, Itaparica, Lauro de Freitas, Madre de Deus, Salvador, São

² Disponível em: < <http://docplayer.com.br/17186559-Expansao-urbana-e-impactos-socioambientais-estudo-de-caso-no-municipio-de-lauro-de-freitas-bahia.html> > Acesso em Out. 2017.

Francisco do Conde, Simões Filho e Vera Cruz – possuindo área de 4.354 km² (IBGE). Originalmente a RMS era composta por oito municípios, Dias d'Ávila e Madre de Deus se emancipam em 1985 e 1989 (ver tabela 1), respectivamente, fazendo parte da RMS em 1990, só em 3 de janeiro de 2008 que Mata de São João e São Sebastião do Passé são integrados e em 2009 acontece a ultima inclusão que é de Pojuca.

Figura 6 - Localização RMS



Fonte: Elaborado pela autora (2017) – SEDUR.

A elevada taxa de crescimento populacional em Lauro de Freitas se tornou significativa no período entre 1970 e 1980, atingindo 13,4%, a maior da Região Metropolitana de Salvador (IBGE). Tudo indica que este fenômeno se deu pelo agravamento das contradições sociais e urbanas em Salvador tais como: pressão populacional por espaço se conflitando com a valorização e a especulação do solo urbano, luta pela sobrevivência, etc., forçando o deslocamento do contingente mais pobre para a periferia da própria capital e dos municípios circunvizinhos, como Lauro de Freitas.

Contudo, se pode afirmar que a integração na Região Metropolitana de Salvador foi um dos fatores que influenciaram o crescimento populacional de Lauro de Freitas.

Em 2010 que a RM de Salvador apresentará um grau de urbanização de 100% e cerca de 25% da população estadual residindo na RM, apresentando a taxa de crescimento da população da RM de Salvador entre 2000 e 2010 de 1,37% ao ano.

- Pólo Petroquímico de Camaçari

Iniciado em 1972 e inaugurado em 1978 (figura 7), o Complexo Petroquímico foi criado no município de Camaçari na divisa com Lauro de Freitas, sendo o segundo mais importante pólo petroquímico do País segundo Oliveira (1987). Atraindo um grande número de imigrantes, até mesmo de outros estados. A instalação do pólo gerou uma nova busca por moradias voltadas para uma variedade de classes sociais, contudo, dada a pequena oferta que existia, principalmente para a classe média, ocorreu grande avanço da construção civil e das áreas de assentamento da capital. É o primeiro complexo petroquímico planejado do País e está localizado a 30 quilômetros de Lauro de Freitas.

Estrategicamente, Salvador é, então, induzida [nos anos 70] a se transformar em um pólo de crescimento, de expressão nacional, de que o projeto petroquímico de Camaçari é o melhor exemplo. Apesar de toda a discussão em torno do caráter de enclave que um processo de industrialização desse tipo traz em seu bojo [...] é inegável que o seu impacto foi grande na anteriormente frágil economia urbana e regional (SILVA, 1994, p. 241).

Figura 7 - Mapa ilustrativo de distância do Polo Industrial de Camaçari



Fonte: Site APS Distribuidora, 2011.³

Como a inauguração do pólo se dá em 1978, só podemos perceber o crescimento populacional efetivo na década de 1980, com o capital imobiliário iniciando os empreendimentos mais qualificados na orla marítima de Lauro de Freitas, que já se encontrava conurbada com Salvador. Tanto Vilas do Atlântico como outros loteamentos e condomínios fechados vão crescendo nas imediações do município, chamando a atenção da população de média e alta renda de Salvador, transformando a orla marítima do município em uma continuação da área “nobre” da capital.

É possível observar na tabela 3 visto acima, que o período 1970 a 1980 houve o primeiro *boom* demográfico, correspondendo ao da instalação do Pólo Petroquímico, que atraiu novos moradores para a RMS de forma geral, e ao da abertura da Estrada do Coco.

Enquanto em 1970 28,4% da população economicamente ativa (PEA) estavam no setor agrícola, em 1980, era na indústria e nos serviços que se

³ Disponível em: <http://www.apsdistribuidora.com.br/noticias/Polo-Industrial-de-Camacari-BA>
Acesso set. 2017

encontrava a maioria da PEA: 39,64% e 28,17% do total, respectivamente. Nesse último ano, em decorrência, a participação do setor agrícola diminuiu drasticamente, correspondendo a apenas 2,24% da PEA. Quanto aos rendimentos, ainda para o ano 1980, 48,0% da PEA não tinha rendimento e, para 16,69% dessas pessoas, os ganhos variavam entre um e dois salários mínimos. Esses dados denotam que, entre 1970 e 1980, ocorreu mudança no perfil ocupacional dos habitantes do município. Contudo, os níveis de renda eram, ainda, bastante reduzidos. (DIAS 2005. Pag. 16)

A partir de 1980 uma nova tendência de adensamento do espaço se inicia: os condomínios fechados. Com parcelas da classe média se deslocando para municípios próximos dos núcleos metropolitanos, mas que se apresentassem como afastados dos problemas inerentes aos grandes centros urbanos. Espaços com mais áreas de lazer e com um custo menor começam a ser buscadas. Nesse caso, diferentemente das pessoas com menor poder aquisitivo, que por necessidade se mudam para áreas mais afastadas do centro, mas em consequência sem infraestrutura, a ideia era morar em loteamentos com algum diferencial, ou espaços de lazer, ou proximidade à natureza, amenidades, etc., com alguma facilidade de acesso ao centro, e com ao menos, uma básica infraestrutura.

Segundo Côrrea (1989) a atuação dos produtores imobiliários se faz de modo desigual criando e reforçando a segregação residencial que caracteriza a cidade capitalista, a cidade em que todos os setores do espaço produzem conjuntos habitacionais a segregação é ratificada.

É importante acentuar que se evidenciava em Lauro de Freitas a tendência da separação espacial das diferentes classes sociais, cada uma delas propendendo a predominar sobre as demais em determinadas áreas, indicando um processo de segregação residencial. No final dos anos 1980 e na década de 1990, quando as casas de veraneio passam a serem moradias definitivas, ocorre o aumento dos investimentos do mercado imobiliário na construção de condomínios que se multiplicaram na orla de Lauro de Freitas. 1990 então é marcada por uma série de condomínios fechados e muros altos.

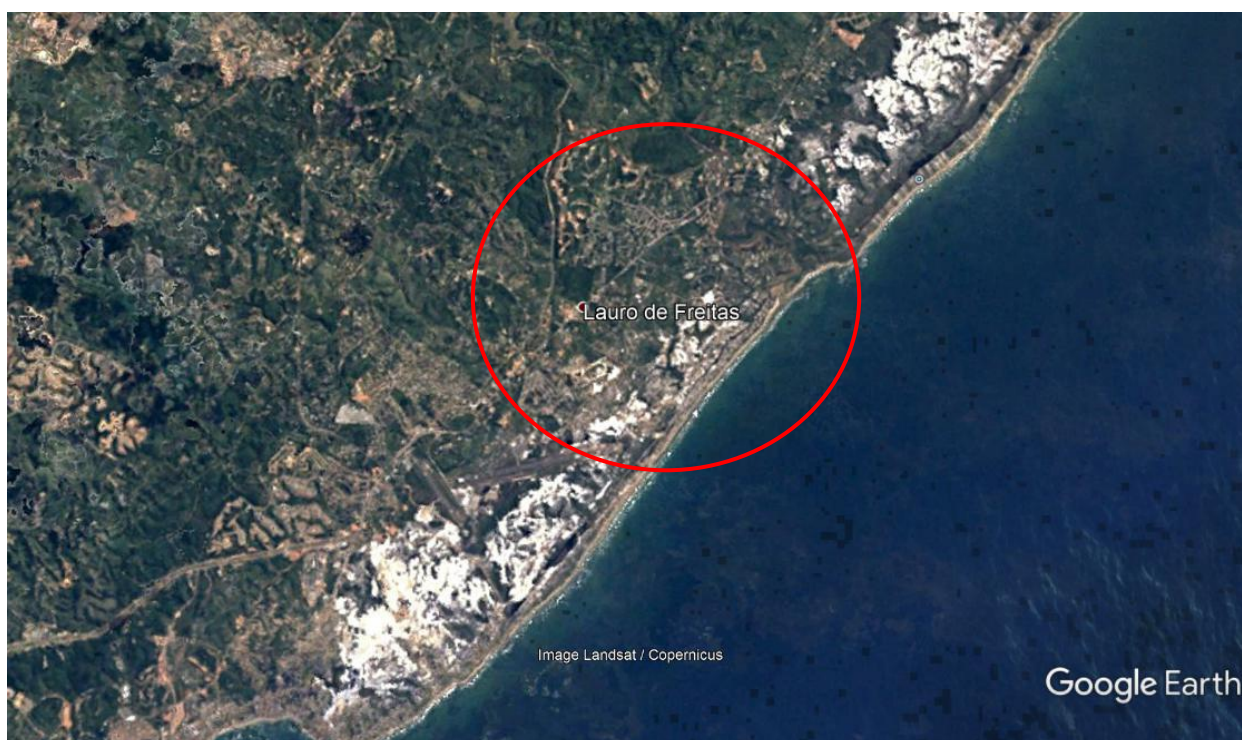
Vale lembrar que uma série de políticas de incentivos fiscais de âmbito municipal ocorreu nesse período contribuindo para a atração de investimentos e empreendimentos comerciais, de serviços e industriais. Essas ações ajudaram para que o município aumentasse os seus indicadores econômicos, se tornasse mais

atrativo a novos moradores, para a intensificação da sua urbanização e para que se consolidasse sua conurbação com Salvador. Levando em consideração que a conurbação é entendida como o fenômeno geográfico em que duas ou mais cidades estão física e socioeconomicamente integradas.

A seguir pode-se ver nas imagens áreas de Lauro de Freitas um crescimento acentuado em relação à mancha urbana de 1990 (figura 9) comparada com a década de 1980 (figura 8) e 1960 (figura 3) visto anteriormente.

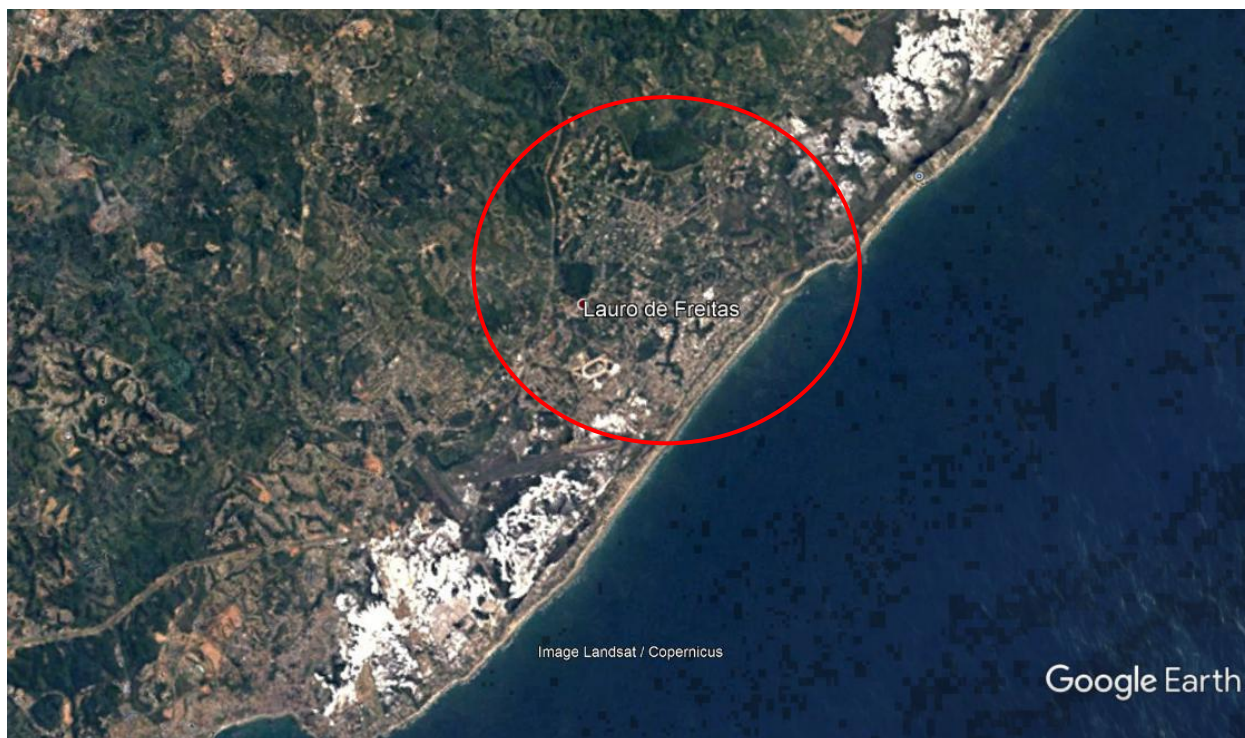
A tabela 3 mostra que de 1980 para 1991 segundo o censo demográfico do IBGE, a população total e a urbana de Lauro de Freitas quase dobraram de tamanho, confirmando que existiu uma busca maior pelo município que estamos estudando.

Figura 8 - Foto Aérea de Lauro de Freitas Dec. 1980



Fonte: *Google Earth* (acesso em 06. Nov. 2017).

Figura 9 - Foto Aérea de Lauro de Freitas Dec. 1990



Fonte: *Google Earth* (acesso em 06. Nov. 2017).

4. SÍNTESE DE LAURO DE FREITAS NA CONTEMPORANEIDADE

Neste capítulo, serão abordados os aspectos de Lauro de Freitas a partir da década de 2000 até os dias de hoje (2017), ainda focando no crescimento populacional e nos agentes que o desenharam, adicionando os elementos urbanos que Lauro de Freitas vem recebendo.

Como foi visto no capítulo anterior em 1990, Lauro de Freitas já apresentava um acentuado grau de urbanização (rever tabela 3) de 64,1% e uma população total de 69.270 habitantes, além de um decréscimo da zona rural. Esse crescimento se refletiu na década aqui analisada.

As intensidades dos ritmos de crescimento revelaram o aumento acelerado da população que, com seus aproximadamente 113 mil moradores em 2000 (IBGE), se situava como a 11ª população dentre os municípios da Bahia. O grau de urbanização como mostra a tabela 3 apresentou 96%, já a população da zona rural caiu em quase 20 mil, isso se explica nas revisões da demarcação da área urbana, algumas áreas que antes eram consideradas rurais passam a ser consideradas urbanas, segundo Dias (2005).

Entre 1991 a 2000, segundo Carigé (2007), vemos um acréscimo de 18.376 novas residências em Lauro de Freitas, isso significa um aumento percentual de 47,81% em apenas uma década. Entre 2000 e 2010, a população de Lauro de Freitas cresceu muito a uma taxa média anual de 3,84%, enquanto no Brasil foi de 1,17% no mesmo período. Nesta década, a taxa de urbanização do município passou de 96% aproximadamente, para 100 %. Em 2010 viviam no município 163.449 pessoas⁴, importante observar que todas foram consideradas população urbana pelo IBGE, e que a zona rural apresentou o valor zero na tabela 3.

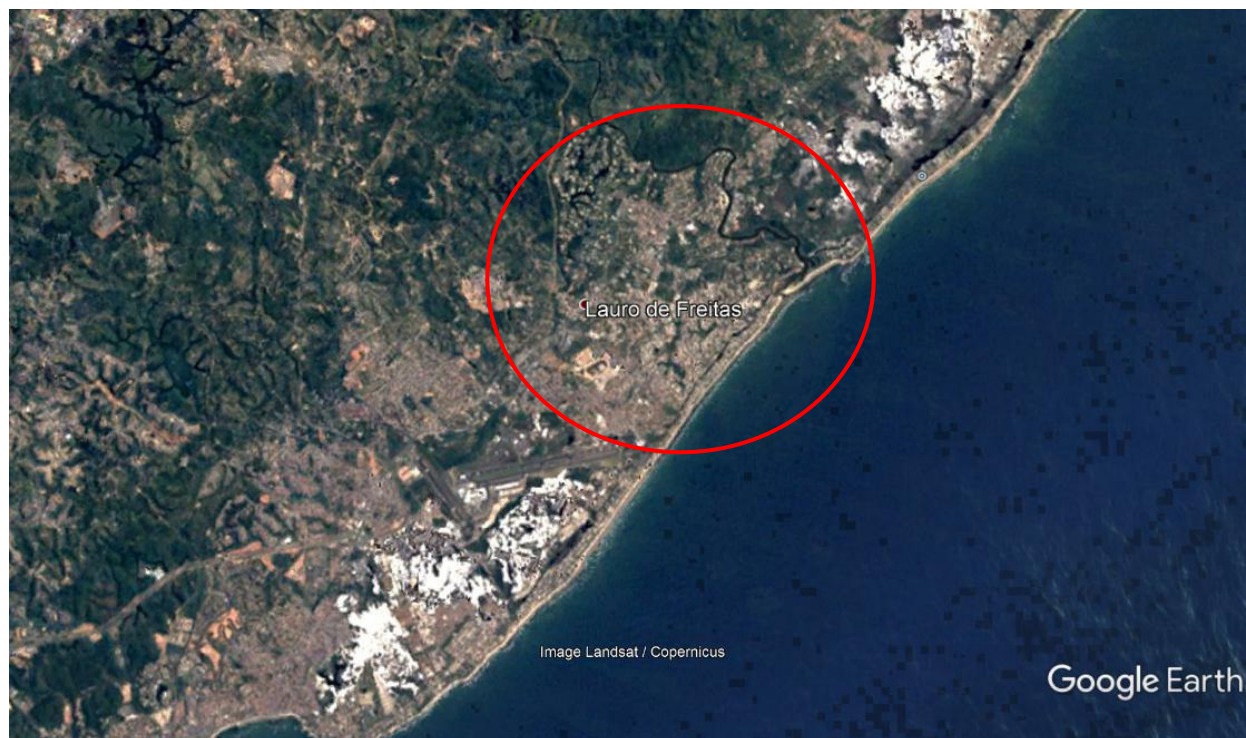
Já na pauta dos essenciais investimentos a partir do momento de 2000 – 2017 destacam-se, dentre as obras, a mais importante para o município no setor viário o sistema metroviário, cujo projeto propicia o acesso entre os municípios de Salvador e Lauro de Freitas. Como fator de expansão da RM de Salvador, o programa federal Minha Casa Minha Vida surge com a construção de 387.369 unidades habitacionais,

⁴ Fonte: IBGE

Disponível em: < http://www.atlasbrasil.org.br/2013/pt/perfil_m/2075 >
Acesso nov. 2017.

sendo a maior parte destas alocadas em Salvador, seguida de Lauro de Freitas e Camaçari. E na dinâmica de expansão urbana de Salvador aparece também a construção de grandes empreendimentos imobiliários de alto padrão, ao longo da Avenida Paralela em Salvador.

Figura 10 - Foto Aérea de Lauro de Freitas Dec. 2000



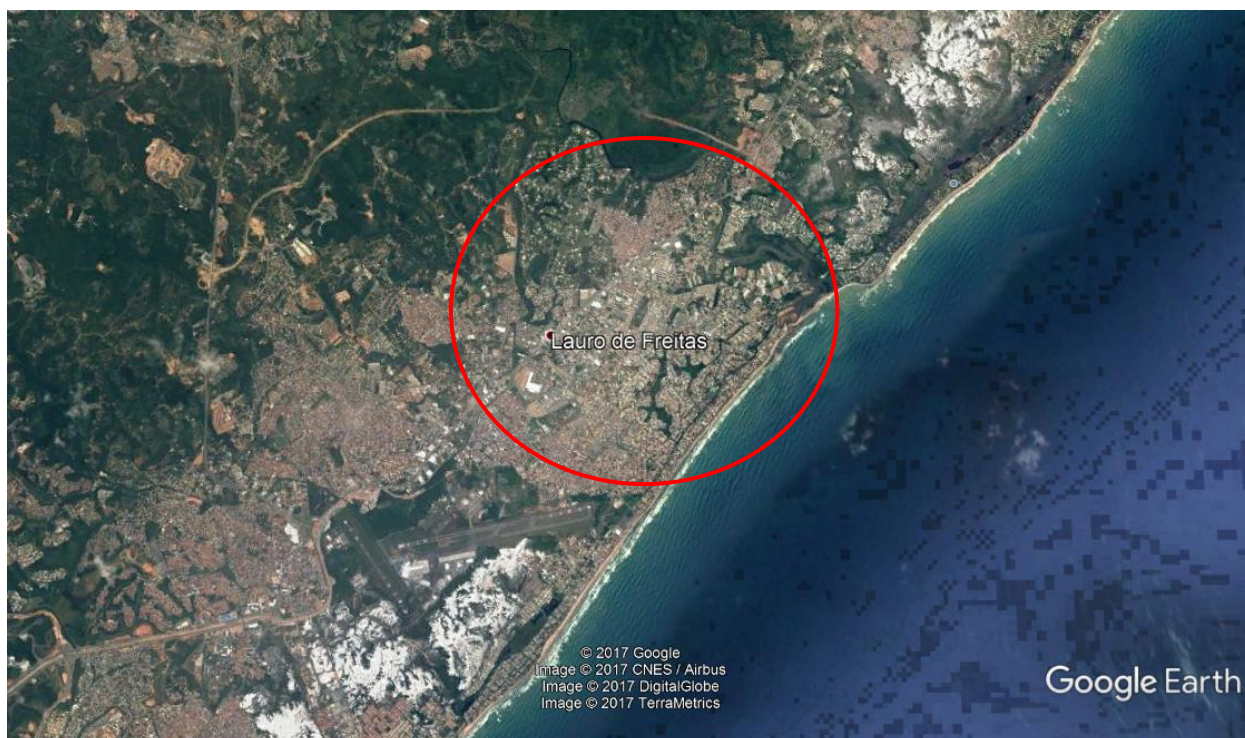
Fonte: *Google Earth* (acesso em 06. Nov. 2017).

Figura 11 - Foto Aérea de Lauro de Freitas Dec. 2010



Fonte: *Google Earth* (acesso em 06. Nov. 2017).

Figura 12 - Foto Aérea de Lauro de Freitas Dec. 2017



Fonte: *Google Earth* (acesso em 06. Nov. 2017).

A Avenida Luís Viana (Paralela) foi um considerável recurso no processo de desenvolvimento de Lauro de Freitas, pois essa via de ligação da cidade com a capital do Estado promoveu novas funções as suas paisagens, entrando na classe C⁵ baiana que, naquele momento, em virtude de investimentos motivados pelo *boom* de desenvolvimento pelo qual a região vinha passando, viu que o lugar oferecia uma possibilidade real de domicílio definitivo. Essa via de ligação propiciou um intenso processo de apropriação do espaço urbano em Lauro de Freitas.

Nas figuras 10, 11, e 12 apresentadas nas páginas anteriores é possível perceber e analisar realmente o crescimento da densidade do município de 2000 a 2017 e a diminuição das áreas verdes e abertas, dando lugar a novas construções.

A importância do fator localização pode ser vista, segundo Melazzo (1993), através das diferenças existentes no interior da cidade com relação à existência de área dotada de infraestrutura urbana, equipamentos de uso coletivo, acesso ao transporte, existência de áreas verdes. No caso de Lauro de Freitas, a proximidade com o mar, ou ainda certo clima de cidade menor para fugir dos transtornos urbanos da capital, podem ser considerados atrativos na ocupação da cidade, ajudando a formar uma especialização funcional residencial cada dia mais aparente na cidade.

Lauro de Freitas hoje (2017) continua apresentando crescimento com uma estimativa de 197.636 pessoas, uma área de aproximadamente 61,2 km², segundo o IBGE, diferente de antigamente que se apresentava 93 km² no final da década de sua emancipação ocorrida em 1962. Isso se deu por conta das trocas de territórios existentes com Salvador, já que apresentava conurbação com a capital e intensa urbanização, com diversificada e sofisticada estrutura de comércio e serviços,

⁵ A visão governamental das classes sociais, utilizada pelo IBGE no censo populacional a cada dez anos, é baseada no número de salários mínimos. O salário mínimo em 2017 é de R\$ 937.

A	Acima de 20 SM	R\$ 18.740,01 ou mais
B	De 10 a 20 SM	R\$ 9.370,01 a R\$ 18.740,00
C	De 4 a 10 SM	R\$ 3.748,01 a R\$ 9.370,00
D	De 2 a 4 SM	R\$ 1.874,01 a R\$ 3.748,00
E	Até 2 SM	Até R\$ 1.874,00.

portanto existia/existe a dificuldade da demarcação final de onde começa e onde termina o município.

O município pela lei municipal Nº 1.596 DE 19 DE NOVEMBRO DE 2015, conta com 19 bairros, como se pode ver na figura 13 e na tabela 4 a seguir, sendo eles:

Tabela 4 - Bairros em Lauro de Freitas 2017

BAIRROS	
I -	Bairro Centro
II -	Bairro Vila Praiana
III -	Bairro Ipitanga
IV -	Bairro Pitangueiras
V -	Bairro Vilas Do Atlântico
VI -	Bairro Buraquinho
VII -	Bairro Portão
VIII -	Bairro Caixa D'água
IX -	Bairro Vida Nova
X -	Bairro Recreio Ipitanga
XI -	Bairro Itinga
XII -	Bairro Parque São Paulo
XIII -	Bairro Caji
XIV -	Bairro Capelão
XV -	Bairro Quingoma
XVI -	Bairro Jambeiro
XVII -	Bairro Areia Branca
XVIII -	Bairro Barro Duro
XIX -	Bairro Aracuí.

Elaboração: Autora, 2017.

Como foi visto mais acima, Lauro de Freitas apresenta apenas um município sede, município este que está todo dividido em bairros. Por conta disso, foi classificada pelo IBGE como urbana toda a sua população. Para valorizar a terra, essa é uma estratégia interessante, converter áreas de uso rural em de uso urbano. Não é preciso, alterar sua estrutura ou forma, basta mudar (ainda que só ideologicamente) sua função. Um exemplo disso é a implantação de loteamentos, processo este visto

no decorrer dos anos em Lauro de Freitas. Como bem dito por Santos (2002), esses empreendimentos constitui-se numa atividade puramente especulativa.

Figura 13- Bairros Lauro de Freitas



Fonte: Elaborado pela autora (2017) – SETTOP.

Salvador, após sanção de lei que amplia o número de bairros da capital baiana de 32 para 163, pretende integrar parte de áreas de bairros pertencentes ao município de Lauro de Freitas. Isso tem causando bastante polêmica, enquanto a prefeitura de Salvador diz que os bairros que ficam entre as duas cidades cresceram muito nos últimos tempos a ponto de ultrapassar os limites do município vizinho e "invadir" o território da capital, a prefeitura de Lauro contesta.

Itinga e Areia Branca são exemplos dos bairros que estão previstos para fazer parte da capital⁶. Contudo, são bairros de Lauro e historicamente são administrados por

⁶ Disponível em: < <https://g1.globo.com/bahia/noticia/incorporacao-de-parte-de-bairros-de-lauro-de-freitas-por-salvador-gera-polemica-apos-sancao-de-lei.ghtml> >. Acesso em Nov. 2017.

Lauro. Como pela lei a revisão dos limites cabe à Assembleia Legislativa, o projeto de lei aprovado por Salvador ainda será estudado. Segundo o prefeito de Salvador, alguns dos critérios para incorporar um território a outro município são ter posto de saúde, escola fundamental, transporte municipal de responsabilidade do outro município, o que garante a Salvador a posse dos bairros.

A polêmica pode ficar ainda maior por conta de uma área perto do aeroporto de Salvador. Conquanto, a prefeitura de Lauro de Freitas já tenha encaminhado ofício à Comissão de Divisão Territorial da Alba e também à Superintendência de Estudos Econômicos (SEI), órgão responsável pelos estudos dos limites territoriais, reivindicando a revisão dos limites aprovados no projeto de Salvador.

Segundo Delgado & Borges (2011), a RM de Salvador necessita de uma gestão integrada da mobilidade e uso do solo que articule os interesses econômicos por novas áreas e centros especializados na RMS, viabilizados pelas facilidades logísticas implementadas, atendendo aos princípios de mobilidade sustentável⁷ e uma política de desenvolvimento urbano regional do Estado.

Ainda segundo estes autores, os desafios podem ser equacionados com a criação de um consórcio público para a prestação do serviço de transportes metropolitano. Este instrumento de gestão facilita a cooperação, tanto entre os entes federativos como entre estes e o setor privado dado à importância ao fato de que a mobilidade urbana não reconhece fronteiras administrativas.

⁷ Segundo o Ministério do Meio Ambiente, o padrão de mobilidade centrado no transporte motorizado individual mostra-se insustentável, tanto no que se refere à proteção ambiental quanto no atendimento das necessidades de deslocamento que caracterizam a vida urbana. A necessidade de mudanças profundas nos padrões tradicionais de mobilidade, na perspectiva de cidades mais justas e sustentáveis, levou à aprovação da Lei Federal nº 12.587 de 2012, que trata da Política Nacional de Mobilidade Urbana e contém princípios, diretrizes e instrumentos fundamentais para o processo de transição. Dentre estes, vale destacar: integração (da Política Nacional de Mobilidade Urbana) com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos; prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado; integração entre os modos e serviços de transporte urbano; priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; aplicação de tributos sobre modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, visando a desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade, vinculando-se a receita à aplicação exclusiva em infraestrutura urbana destinada ao transporte público coletivo e ao transporte não motorizado e no financiamento do subsídio público da tarifa de transporte público, na forma da lei; dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e modos de transporte não motorizados.

Surge então a CCR (Companhia de Concessões Rodoviárias) Metrô Bahia em 2013, a concessionária responsável pela construção e operação do Sistema Metroviário de Salvador e Lauro de Freitas. A concessão é uma Parceria Público-Privada (PPP), com investimentos na ordem de R\$ 5,6 bilhões, entre o Grupo CCR, uma das maiores companhias de infraestrutura da América Latina, e o Estado da Bahia. Por um período de 30 anos, de 2013 a 2043, a PPP promoverá investimentos em construção de estações, aquisição de equipamentos, sistemas, adequação e revitalização de trens, manutenção e operação dos Terminais de Integração de Passageiros (ônibus urbanos e metropolitanos) e das estações de Metrô.

Com o objetivo de ser integrado com outros modais da cidade melhorando e reduzindo os nós do trânsito que dificultam a mobilidade da cidade, o foco é promover uma qualidade melhor do transporte, mais rápido e sustentável. Demorando menos tempo para se deslocarem entre a capital e Lauro de Freitas. Em dezembro de 2015 inaugurou a Linha 1 do metrô (aparece em vermelho na figura 17 a seguir), já a Linha 2 (em azul) vai até Lauro de Freitas, da Estação Aeroporto até o centro da cidade. A ligação do aeroporto com o terminal será feita por ônibus especiais em linha circular com a estação, segundo a CCR Metrô Bahia.

Figura 14 - Linhas do Metrô Salvador - Lauro de Freitas



Fonte: CCR Metrô Bahia, 2017.⁸

⁸ Disponível em: < <http://www.ccrmetrobahia.com.br/linha-1/mapa-da-linha> >. Acesso em Nov. 2017

Desafios e perspectivas para o município

Como foi demonstrado, Lauro de Freitas chega na década de 2010 com uma grande população urbana e uma enorme densidade demográfica, isso se reflete também em 2017. Este dinâmico crescimento contínuo não desacelerou ao longo dos séculos, demonstrando que continuará nos próximos anos.

Lauro de Freitas já apresenta problemas de grandes metrópoles: violência, engarrafamento, infraestrutura deficiente, diminuição das suas áreas verdes, poluição das suas praias, são alguns desses problemas.

Em relação à violência, o município esteve entre as dez cidades onde mais ocorreram assassinatos por arma de fogo no país entre os anos de 2008 e 2010, de acordo com os dados do Mapa da Violência, pesquisa promovida pelo Centro Brasileiro de Estudos Latino-Americanos (Cebela) e pela Flacso Brasil. Já na atualização de 2015, ocupou o 2º lugar de cidade mais violenta do Brasil pelo Atlas da Violência de 2017 (IPEA), dados analisados do Sistema de Informação sobre Mortalidade (SIM), do Ministério da Saúde, referentes ao intervalo de 2005 a 2015, também foram utilizadas informações dos registros policiais publicadas no 10º Anuário Brasileiro de Segurança Pública, do FBSP.

Outro grande problema no município são os congestionamentos, não existe mais espaço para os carros. Três lugares são considerados críticos: a Avenida Luiz Tarquínio (paralela à Estrada do Coco), Vilas do Atlântico (por conta da concentração de escolas) e o Centro da cidade. O metrô, que será inaugurado ainda em 2017 (estação aeroporto), vem sendo apostado como a solução ou amenização desse problema, que não parece ser uma grande proposta, já que o município continuará comprometido sem um planejamento adequado que vise a integração com Salvador, Simões Filho e Camaçari.

A cidade que tinha o fator locacional como aliado para seu crescimento por se encontrar entre Salvador e Camaçari, hoje o tem como um problema se levar em consideração que ela não possui vias alternativas de acesso e que por isso continuará recebendo um fluxo grande de pessoas e automóveis diariamente que precisem transitar entre a capital e o litoral norte ou os municípios da RM de Salvador, além de suas áreas de lazer ainda serem muito procuradas.

Lauro de Freitas possui um Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal (PDDM), mas não possui um plano de mobilidade (PLANMOB)⁹, que seria, na realidade atual do município, de fundamental importância. A Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU, instituída pela Lei n. 12.587/2012, tem o papel de orientar, criar diretrizes para a legislação local e regulamentar a política de mobilidade urbana da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. Trazendo ao entendimento o fim de um modelo que demonstrou ser insuficiente para tratar da necessidade de deslocamento, conhecida com a Lei da Mobilidade Urbana, trouxe à percepção a complexidade, dificuldade e o grande impacto que a mobilidade atual tem no planejamento urbano.

O modelo de circulação de pessoas e cargas dentro do território urbano interfere diretamente no desenvolvimento econômico do local, pois dele dependem a logística de distribuição de produtos, de pessoas, a saúde e a produtividade de sua população, dentre outros. A mobilidade nas cidades pode-se afirmar então, é um fator influente na qualidade de vida dos cidadãos.

O artigo 24 da Lei n. 12.587/2012, que é a Lei da Mobilidade Urbana citada acima, determina que os municípios acima de 20 mil habitantes e os demais obrigados por lei elaborem seus Planos de Mobilidade Urbana, como requisito para que acessem recursos federais para investimento no setor.

Na prática, os municípios obrigados por lei são os mesmos aos quais se determina que façam os Planos Diretores. O art. 41 da Lei nº 10.257/2001 do Estatuto da Cidade levanta que as cidades obrigadas à elaboração do Plano Diretor são as:

1. Com mais de vinte mil habitantes;
2. Integrantes de regiões metropolitanas e aglomerações urbanas;
3. Integrantes de áreas de especial interesse turístico;
4. Inseridas em área de influência de empreendimentos ou atividades com significativo impacto ambiental.

Todas as esferas do Poder Público têm hoje como grande desafio integrar as políticas urbanas que por décadas foram tratadas de forma setorializada e segmentada. A qualidade do deslocamento depende de que o sistema urbano tenha

⁹ Disponível em: < <http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSE/planmob.pdf>>. Acesso em Dez. 2017

seus elementos urbanos integrados e planejados de forma a minimizar os deslocamentos, otimizando tempo e espaço a fim de promover a economicidade e um padrão de vida urbano satisfatório.

O Plano Diretor que também está previsto na Constituição Federal e no Estatuto da Cidade, é um dos instrumentos básicos da política urbana. Para ser obrigatório é necessário apenas um dos critérios levantados acima, Lauro de Freitas possui mais de vinte mil habitantes, é integrante da Região Metropolitana de Salvador e de áreas de especial interesse turístico.

Sua última versão de 30 de dezembro de 2008¹⁰, estando ainda em vigência, já que os planos diretores só precisam ser atualizados de 10 em 10 anos, tem como objetivo central promover um desenvolvimento de forma urbanística e ambientalmente sustentável para o município, assegurando o atendimento das necessidades dos cidadãos quanto à qualidade de vida, à justiça social e ao exercício das atividades econômicas.

Um dos princípios e objetivos do plano, como pode ser visto no anexo I, é o desenvolvimento socioeconômico em bases sustentáveis, contemplando a equidade social, a melhoria da qualidade de vida, e a conservação e valorização dos recursos naturais e culturais. O que não pode ser visto na prática, uma vez que Lauro de Freitas apresenta duas faces, uma voltada para as pessoas com maior poder aquisitivo e a outra para o grupo excluído¹¹.

Contudo, criado em 12 de janeiro de 2015 pela Lei nº 13.089, aparece o Estatuto da Metrôpole, com o objetivo de estabelecer diretrizes gerais para o planejamento, a gestão e execução das funções públicas de interesse comum em regiões metropolitanas e aglomerações urbanas e determina sobre o Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado e outros instrumentos de governança interfederativa.

Em relação às Funções Públicas de Interesse Comum, o foco central, em resumo, é o controle e planejamento das políticas públicas ou cuja realização por parte de um município, isoladamente, seja inviável ou cause impacto em Municípios limítrofes.

¹⁰ Disponível em: < <https://leismunicipais.com.br/plano-diretor-lauro-de-freitas-ba> >. Acesso em Dez. 2017

¹¹ Segundo Corrêa (1989).

Abrangendo o campo da gestão territorial, da mobilidade, do saneamento e meio ambiente, segurança e saúde. Os Estados, através de lei complementar, poderão instituir regiões metropolitanas e aglomerações urbanas para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum.

Em 13 de junho de 2014 é criada a Entidade Metropolitana da Região Metropolitana de Salvador, com um intuito de exercer as competências relativas à integração da organização, do planejamento e da execução de funções públicas de interesse comum aos municípios integrantes da Região Metropolitana de Salvador.

A estrutura de governança da Entidade Metropolitana é constituída pelo Colegiado Metropolitano, composto pelo Governador do Estado e pelos prefeitos, pelo Comitê Técnico, formado por representantes do Estado da Bahia, por representantes do município de Salvador e por um representante de cada um dos demais municípios metropolitanos, pelo Conselho Participativo, a ser composto por 30 membros, sendo um representante de cada Legislativo municipal e os demais representantes da sociedade civil, e, finalmente, pelo Secretário Geral da Entidade Metropolitana. O regimento interno estabelece que, até que haja eleição pelo colegiado, as funções de Secretário-Geral serão exercidas pelo Secretário de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia. (SILVA 2014. Pg. 22)

Entretanto, segundo Silva (2014) a Prefeitura Municipal de Salvador não reconheceu a Entidade Metropolitana, e se ausentou na primeira reunião do Colegiado da Entidade. O argumento utilizado pela Prefeitura de Salvador foi de que a Entidade fere o modelo federativo constitucional, uma vez que promove a entrada do Estado da Bahia na administração de importantes questões das municipalidades que compõem a Região Metropolitana de Salvador, reduzindo sua autonomia. Uma briga por poder não justificada, já que não existe a interferência no planejamento municipal, uma vez que o PDUI (Plano Diretor Urbano Integrado) pretende abordar apenas as questões em comum na Região Metropolitana de Salvador.

Lauro de Freitas atualmente está passando por mudanças em sua estrutura viária, mudanças estas que transformarão por completo a imagem que conhecemos da entrada do município, conforme a figura 15. As obras tiveram início com o alargamento das vias existentes, em ambos os sentidos, a partir do viaduto Dois de Julho (final da Av. Carybé). A via do metrô Salvador e Lauro de Freitas será instalada em parte da atual pista no sentido Salvador e os alargamentos permitirão

remanejar o fluxo de veículos para execução das etapas seguintes. A quantidade de faixas não será alterada.

Figura 15 - Planejamento do Sistema Viário Lauro de Freitas



Fonte: CCR Metrô Bahia, 2017.

Em breve, o objetivo segundo a CCR, será de iniciar uma nova fase da obra, com as primeiras mudanças no trânsito local. A pista de ligação entre as avenidas do Bambuzal (aeroporto) e Santos Dumont (Estrada do Coco) serão alargadas. É nessa área que será construído o terminal dos ônibus onde se farão o transporte de passageiros entre o aeroporto e a estação do metrô de mesmo nome. A Travessa Santos Dumont também ganhará nova ponte de acesso, melhorando a ligação entre as avenidas do Bambuzal e Santos Dumont. Esta melhoria será feita para adequar as dimensões e capacidade da estrutura.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Do estudo feito para a elaboração do trabalho, procurou-se ter a ideia do desenvolvimento da expansão urbana do município de Lauro de Freitas e do seu crescimento populacional, sob análise de fotos aéreas e censos demográficos, mostrando nas consequências os efeitos na produção do espaço. Todo esse crescimento refletiu diretamente em vários setores na cidade (habitação, saneamento, infraestrutura, mobilidade, entre outros).

Como ano inicial, tomou-se o ano de 1940, observando que a região não era tão povoada assim, ou seja, quase sem ocupação urbana e a quantidade de áreas verdes era grande. De 1950 a 1960, foi possível observar que, aos poucos, começou o processo de expansão urbana do município.

Em 1970, houve de fato um aumento significativo na urbanização da cidade em estudo, aumenta as buscas por moradias, as casas já existentes que eram de veraneio passam a ser moradias fixas, alterando totalmente o perfil do município. Em 2010, o município apresentou 96% de urbanização, sendo majoritariamente urbana. Na atualidade, encontra-se um município superpovoado, que conseqüentemente promoveu a expansão urbana.

Com a expansão urbana, instituições educacionais e investimento imobiliário, a região se desenvolveu, houve ainda investimentos públicos, no que se refere a sistema viário principalmente, estações de metrô e novos viadutos foram construídos. Os vetores de crescimento do município seguiram a BA 099, que ligou Salvador a Lauro de Freitas e aos municípios do Litoral Norte, que também contribuiu muito para o crescimento da região, onde atraiu investidores público e privado.

O fato de o município alterar seu perfil de rural para urbano tão rapidamente faz com que seja percebido que não houve espaço para um planejamento que suportasse tamanha demanda, o PDDM existe mas não é cumprido a fundo. O intenso processo de urbanização de Lauro de Freitas se afirma como um mercado de terras excludente, o que proporciona uma imposição de padrões diferentes de ocupação e produção do espaço construído. Lauro de Freitas ainda apresenta o fator locacional

como empecilho, como visto nos capítulos acima, por se encontrar entre Salvador e Camaçari, não possuindo vias alternativas de acesso.

Pode-se afirmar que o planejamento com foco em premissas neoliberais¹² do Município, que é a cidade transformada em pátria, empresa e mercadoria, vista por esse ator como o melhor caminho para seguir e alcançar esse objetivo de maximização do lucro no espaço urbano, tem deixado o setor imobiliário articular a cidade, dando às diretrizes de como se deve dar a estrutura urbana.

É extremamente importante o planejamento e mais ainda interligar este com o resto da RM de Salvador, já que além de fazer parte, fica localizada na passagem para outros municípios importantes da região metropolitana. Dessa forma o PDUI (Plano Diretor integrado) se torna de fundamental importância, assim como a Entidade Metropolitana e Plano de Mobilidade, retratados mais acima.

Portanto, fica explícito no decorrer deste trabalho, que todo esse desenvolvimento urbano deu-se principalmente por políticas de incentivos fiscais de âmbito municipal, além dos produtores imobiliários e da inauguração do polo petroquímico, contribuindo para a atração de investimentos e empreendimentos comerciais, de serviços e industriais no município.

É realmente importante discutir essa temática do crescimento acelerado de Lauro de Freitas, essa realidade não é só desse município, mas de muitos outros municípios do Brasil. Precisa existir o reconhecimento da seriedade da construção do espaço conurbado, em todas as etapas do planejamento urbano, para que se tornem lugares melhores de se viver e conviver.

Diante de toda essa problemática, o estudo realizado em cima de Lauro de Freitas trouxe uma contribuição importante por sintetizar as consequências que uma conurbação e uma urbanização acelerada causam em um município, e como se configura o espaço urbano diante dessa dinâmica.

Por fim, é importante ressaltar que não é só obras que Lauro de Freitas necessita, como esta dando sua realidade atual, não há mais espaços para fazer contornos, avenidas e novas vias, porém viadutos estão sendo criados como alternativas. O

¹² Segundo Vainer (2000).

município precisa construir de forma coletiva uma cidade mais igualitária, planejada em longo prazo, pensada mais na população residente e na sua equidade social, levando em consideração os impactos ambientais que todo esse crescimento causou.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALENCAR, C. **O território em Lauro de Freitas – BA: diversidades sob tensões** entre rural e o urbano.

BELLUZZO, L.; COUTINHO, R. (Org.). **Desenvolvimento capitalista no Brasil**. Ensaio sobre a crise. 2. ed. São Paulo: Brasiliense, 1983. v. 1.

BRAGA, R; CARVALHO, P. Cidade: espaço da cidadania. In: OLIVEIRA, Francisco de. **O elo perdido. Classe e identidade de classe**. São Paulo: Brasiliense, 1987.

BRAGA, R; CARVALHO, P. Cidade: espaço da cidadania. In: GIAMETTI & BRAGA (Org.). **Pedagogia cidadã**. São Paulo: Unesp-Propp, 2004.

CARIGÉ, A. **Cidades metropolitanas: a cidade de Lauro de Freitas na RMS/BA**. Salvador, 2007.

CASTELLS, M. **A questão urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2000.

CARVALHO, I; ALMEIDA, P; AZEVEDO, J. **Dinâmica metropolitana e estrutura social em Salvador**. Tempo Social, São Paulo, ano 13, n. 2, p. 89-114, nov. 2001.

CORRÊA, R. **O espaço urbano**. São Paulo: Editora Ática S.A., 1989.

DELGADO, J.P. M; BORGES, I.A. **Consórcios públicos na prestação de serviços de transporte na região metropolitana de Salvador: Oportunidade para a construção de políticas integradas**. IX Rio Transportes. Rio de Janeiro, 2011.

DIAS, P. C. **A construção da segregação residencial em Lauro de Freitas (BA): estudo das características de implicações do processo**. 2005. 206 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geociências, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2005.

DRAIBE, S. **Rumos e metamorfoses: um estudo sobre a constituição do Estado e as alternativas da industrialização no Brasil, 1930-1960**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985.

FREITAS, R. **Regiões Metropolitanas: uma abordagem conceitual**. Humanae, v.1, n.3, p. 44-53, Dez. 2009.

FREITAS, G. **É preciso preservar a memória da cidade**. Expressão Jornal, Lauro de Freitas, ago. 2004, ano IV, edição 69, p. 09.

GOMES, P. C. **O conceito de região e sua discussão.** In: CASTRO, GOMES & LOBATO, 1995.

IBGE. **Classificação e Caracterização dos espaços rurais e urbanos no Brasil.** Rio de Janeiro, 2017.

LEOPOLDI, M. O difícil caminho do meio: Estado, burguesia e industrialização no segundo governo Vargas (1951-54). In: GOMES, A. (Org.). **Vargas e a crise dos anos 50.** Rio de Janeiro: Relume Dumará, 1994.

LUCCI, E. et al. **Território e sociedade: Geografia Geral e do Brasil.** São Paulo: Saraiva, 2005.

MELAZZO, E. **Mercado imobiliário, expansão territorial e transformações intraurbanas: o caso de Presidente Prudente – SP – 1975/1990.** 1993. [s. n.] Dissertação (Mestrado em Economia). Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.

MENEZES, L. **Expansão urbana e impactos socioambientais: estudo de caso no município de Lauro de Freitas – Bahia.**

OLIVEIRA, F. **O elo perdido.** Classe e identidade de classe. São Paulo: Brasiliense, 1987.

PDDM. **Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal.** Lauro de Freitas, 2008.

SANTOS, M. **O espaço do cidadão.** 6. ed. São Paulo: Nobel, 2002.

SERRA, J. Ciclos e mudanças estruturais na economia brasileira do pós-guerra. In: SANTOS, Milton. Salvador e o deserto. **Revista Brasileira dos Municípios**, Rio de Janeiro, a. 12, n. 47-48, p. 127-128, jul./dez. 1959.

SILVA, S; SILVA, B. Dinâmica recente do processo de urbanização/metropolização 1931/1985. In: Sylvio C. Bandeira de Mello; LEÃO, Sônia de Oliveira; SILVA, Barbara-Christine Nentwig. **Urbanização e metropolização no estado da Bahia: evolução e dinâmica.** Salvador: Centro Editorial e Didático da UFBA, 1989. p. 187-262.

SILVA, S. Papel das cidades no processo de crescimento econômico: uma reavaliação. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 56, n. 1-4, p. 239-253, 1994.

SILVA, S. Globalização, turismo e residências secundárias: o exemplo de Salvador-Bahia e de sua região de influência. Observatório de Inovação do Turismo – **Revista Acadêmica Volume IV** – Número 3 – setembro de 2009.

SILVA, S; SILVA, B; Silva, M. **A Região Metropolitana de Salvador na rede urbana brasileira e sua configuração interna**, 2014.

SOUZA, M. L. de. **Urbanização e desenvolvimento no Brasil atual**. São Paulo: Ática, 1996.

SOUZA, M. L. de. **ABC do desenvolvimento urbano**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.

VAINER, C. Empresa e Mercadoria: **Notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano**. In: Carlos Vainer; Otilia Arantes; Ermínia Maricato (Org.). A Cidade do Pensamento Único: Desmanchando Consensos. 1ª edição. Petrópolis: Vozes, 2000, v., p. 75-104.

VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Nobel, 2001.

SITES:

Urbanização do Brasil: Consequências e características das cidades. Disponível em: < <https://educacao.uol.com.br/disciplinas/geografia/urbanizacao-do-brasil-consequencias-e-caracteristicas-das-cidades.htm> > Acesso em: 26 out. 2017

CARMO, S. Baixada santista: câmara e agenda 21. Disponível em: < www.metro.santos.sp.gov.br/regiaometropolitana > Acesso em: agosto de 2007.

HISTÓRICO DE LAURO DE FREITAS - BAHIA. Disponível em: < <http://cidades.ibge.gov.br/painel/historico.php?codmun=291920> > Acesso em: 19 set. 2017

CARMO, Sílvia de Castro Bacelar. Baixada santista: câmara e agenda 21. Disponível em: < www.metro.santos.sp.gov.br/regiaometropolitana > Acesso em: setembro de 2017.

CCR Metrô Bahia. Disponível em: < <http://www.ccrmetrobahia.com.br> > Acesso em: novembro de 2017

IPEA - Atlas da Violência 2017. Disponível em: <
http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=30253
> Acesso em: novembro de 2017

54 ANOS DE EMANCIPAÇÃO DE LAURO DE FREITAS. Disponível em:
< <http://www.vilasmagazine.com.br/noticia-detalle.php?idConteudo=00000001489> >
Acesso em: 20 set. 2017

REGIÃO METROPOLITANA DE SALVADOR. Disponível em: <
http://www.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/livros/livros/141125_atlas_salvador
> Acesso em: 28 set. 2017

ANEXOS

ANEXO I

CAPÍTULO II DOS PRINCÍPIOS E OBJETIVOS

Art. 4º O Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal - PDDM tem por objetivo constituir-se no instrumento básico de política urbana de Lauro de Freitas, de maneira a promover um desenvolvimento de forma urbanística e ambientalmente sustentável, e assegurando o atendimento das necessidades dos cidadãos quanto à qualidade de vida, à justiça social e ao exercício das atividades econômicas, respeitadas as diretrizes previstas nesta Lei. Para tanto, o Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal - PDDM deve incorporar os seguintes princípios:

I - democratização das instituições e participação social nas decisões sobre as políticas públicas e sobretudo na gestão urbanística e ambiental;

II - busca progressiva da inclusão social da população residente no lado oeste da Avenida Santos Dumont, em espaços carentes de infra-estrutura e serviços urbanos básicos;

III - qualidade de vida urbana, através da preservação, valorização e recuperação do meio ambiente;

IV - compensação pelos danos irreversíveis causados ao meio ambiente;

V - reversão do modelo excludente de apropriação e estruturação dos espaços urbanos que resultou em espaços segregados nos aspectos sociais, econômicos e urbanísticos;

VI - integração social e urbanística das nucleações urbanas precárias;

VII - incentivo à substituição das ocupações antigas que apresentam clara defasagem de aproveitamento do solo urbano ou desarmonia com o perfil tipológico do atual contexto da cidade;

VIII - regulação do uso do solo de forma a permitir a aproximação e o compartilhamento entre residência e trabalho, cuidando para que haja compatibilidade em termos de ambientação urbana e impactos de vizinhança.

IX - atendimento das funções sociais da Cidade;

X - desenvolvimento socioeconômico em bases sustentáveis, contemplando a equidade social, a melhoria da qualidade de vida, e a conservação e valorização dos recursos naturais e culturais;

XI - adequação dos instrumentos de política econômica, tributária e financeira aos objetivos do desenvolvimento urbano, de modo a privilegiar os investimentos geradores do bem-estar geral e a fruição dos bens pelos diferentes segmentos sociais;

XII - recuperação dos investimentos do Poder Público que resultem na valorização de imóveis urbanos; e

XIII - recuperação e conservação da qualidade ambiental.