



UNIVERSIDADE DO ESTADO DA BAHIA - UNEB
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS EXATAS E DA TERRA - DCET
CURSO DE BACHARELADO EM URBANISMO

CARLA INGRID ALVES DE FREITAS

**TRANSFORMAÇÕES DO USO DO SOLO URBANO NO
MUNICÍPIO DE ALAGOINHAS (BA)**

Salvador
2020

CARLA INGRID ALVES DE FREITAS

**TRANSFORMAÇÕES DO USO DO SOLO URBANO NO
MUNICÍPIO DE ALAGOINHAS (BA)**

Trabalho de conclusão de curso de graduação em Urbanismo, Departamento de Ciências Exatas e da Terra, Universidade do Estado da Bahia, como requisito para obtenção do grau de Bacharel em Urbanismo.

Orientador: Prof. Luiz Antônio de Souza

Salvador
2020

Carla Ingrid Alves de Freitas

**TRANSFORMAÇÕES DO USO DO SOLO URBANO NO MUNICÍPIO DE
ALAGOINHAS (BA)**

Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) apresentado ao Colegiado do Curso de Urbanismo do Departamento de Ciências Exatas e da Terra da Universidade do Estado da Bahia (UNEB) como requisito parcial para obtenção do grau de bacharel em Urbanismo.

Aprovado em 19 de março de 2020.

BANCA EXAMINADORA

Professor Dr. Luiz Antonio de Souza (orientador)
Universidade do Estado da Bahia – UNEB

Professor Dr. Cloves dos Santos Araújo
Universidade do Estado da Bahia – UNEB

Professora Dra. Mayara Mychella Sena Araújo
Universidade Federal da Bahia – UFBA

Salvador
2020

RESUMO

O município de Alagoinhas, na Bahia, tem seu surgimento e consolidação ligados a sua posição geográfica de intermediação entre o litoral e o sertão do estado, fator, que somado a outros, favoreceu a implantação da Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco nos limites do município em 1852. Com o passar dos anos a cidade foi ampliando a sua ocupação urbana se tornando centro de oferta de bens e serviços para sua área de influência. Além disso, a disponibilidade de recursos naturais aliado a ações de planejamento econômico fizeram com que indústrias e empresas se localizassem no seu território. Esses acontecimentos repercutiram diretamente sobre a ocupação urbana do município em como o seu solo foi sendo ocupado. Sendo assim, o presente trabalho se propõe a analisar as transformações ocorridas no uso do solo urbano do município através da análise do seu processo de urbanização e de como o uso do solo foi tratado pelas legislações municipais, especificamente os planos diretores.

Palavras-chave: Uso do solo urbano, transformações urbanas, urbanização, Alagoinhas.

LISTA DE FIGURAS

Figura 01 – A rede ferroviária da Bahia em 1925	15
Figura 02 – Feira pública, Praça José Joaquim Seabra	17
Figura 03 – Prédio da Estação Ferroviária de São Francisco	17
Figura 04 – Proporção entre a população de Salvador e as dez cidades mais populosas da Bahia entre 1940 e 1980	20
Figura 05 – Localização da cidade de Alagoinhas e limites municipais	24
Figura 06 – Conexões e transporte	25
Figura 07 – Divisão político-administrativa do TI Litoral Norte e Agreste Baiano	26
Figura 08 – Concentração populacional por setor censitário e delimitação de área urbanizada	27
Figura 09 – População residente por município o TI Litoral Norte e Agreste Baiano	29
Figura 10 – Grau de urbanização por município o TI Litoral Norte e Agreste Baiano	30
Figura 11 – Produto Interno Bruto por município o TI Litoral Norte e Agreste Baiano	31
Figura 12 – Índice de Desenvolvimento Humano por município o TI Litoral Norte e Agreste Baiano	31
Figura 13 – Número de empregos formais por município o TI Litoral Norte e Agreste Baiano	32
Figura 14 – Equipamentos de saúde por município o TI Litoral Norte e Agreste Baiano	35
Figura 15 – Equipamentos de educação básica por município do TI Litoral Norte e Agreste Baiano	35
Figura 16 – Tendência espontânea de ocupação urbana	41
Figura 17 – Setores e bairros	43

LISTA DE TABELAS

Tabela 01 – Área plantada ou destinada à colheita das lavouras temporárias e permanentes	19
Tabela 02 – População residente por situação do domicílio	23
Tabela 03 – Número de empregos formais	33
Tabela 04 – Pessoas de 10 anos ou mais de idade segundo a seção de atividade do trabalho	33
Tabela 05 – Quantidade de estabelecimentos de saúde por tipo em 2019	34

LISTA DE MAPAS

Mapa 01 – Modelo Físico Territorial Urbano - Prefeitura Municipal de Alagoinhas	51
Mapa 02 – Modelo Físico Territorial Avançado - Prefeitura Municipal de Alagoinhas	52
Mapa 03 – Expansão Física da Ocupação Urbana	53
Mapa 04 – Delimitação de Área por Predominância de Uso do Solo	54
Mapa 05 – Loteamentos Classificados por Agente Promotor	55

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	9
2 O CRESCIMENTO URBANO	11
3 A REDE E AS FUNÇÕES URBANAS	20
4 O USO DO SOLO	35
4.1 O PLANO DIRETOR DE 1977.....	39
4.2 O PLANO DIRETOR DE 2004.....	39
4.3 O PLANO DIRETOR DE 2015.....	44
4.4 TRANSFORMAÇÕES E PERMANÊNCIAS	47
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS	55
REFERÊNCIAS	55

1 INTRODUÇÃO

A história do município baiano de Alagoinhas, localizado no leste do estado da Bahia, está atrelada a implantação da Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco que intensificou a ocupação do interior do estado favorecendo o aparecimento e crescimento de vilas e povoados e, posteriormente, a implantação das rodovias federais BR-101 e BR-116. Juntas essas grandes obras de infraestrutura colocaram o município na rota de circulação de pessoas e mercadorias (SEI, 2001) que, atrelados outros acontecimentos, passou por transformações territoriais e socioespaciais, reflexo das dinâmicas econômicas ocorridas ao longo da urbanização do estado e da regulação desse processo no espaço interno dos municípios.

Ao aglutinar pessoas em um espaço e nele desenvolver bases materiais para o desempenho de funções urbanas demandadas pelas novas necessidades que, por sua vez, demandam novas técnicas produtivas e a adequação de atividades exercidas no campo ao ambiente urbano, haverá a necessidade da reconfiguração espacial da cidade para acolher esses novos cenários. Diante dessas circunstâncias, o solo urbano será concorrido por inúmeros usos. Para Singer (1979, p. 21), essa disputa “se pauta pelas regras do jogo capitalista, que se fundamenta na propriedade privada do solo, a qual - por isso, e só por isso - proporciona renda e, em consequência, é assemelhada ao capital”.

Assim, a renda do solo urbano existe porque há um monopólio da propriedade fundiária. E, sendo a terra condição necessária a realização de qualquer atividade, o seu preço será estabelecido no processo de produção pelo valor das mercadorias produzidas por seu intermédio, sendo a sua posse condição necessária para a exploração do trabalho (SINGER, 1979). A cidade é, portanto, formação resultante do processo de parcelamento do solo, salvaguardado a diferenciação do seu preço que vai variar conforme as características e os atributos locacionais do terreno e, também, se a sua utilização será para fins de produção ou de consumo.

Mas não só isso, a cidade é também um produto socioespacial de um período histórico. Para Corrêa (1993), o espaço urbano é resultado do processo social de urbanização que é gerado por concentrações demográficas no território ocasionadas por fatores de natureza ambiental, econômica, política e social. Então, sendo o espaço urbano um produto social, a sua formação e transformação se dá pelo relacionamento de diversos agentes sociais (CORRÊA, 1993).

E o estudo do processo histórico das transformações urbanas permite identificar os principais agentes e ações das modificações, conectando os acontecimentos ao resultado das suas formas espaciais. Conforme afirma Santos (2006a, p. 77),

um evento é o resultado de um feixe de vetores, conduzidos por um processo, levando uma nova função ao meio preexistente. Mas o evento só é identificável quando ele é percebido, isto é, quando se perfaz e se completa. E o evento somente se completa quando integrado ao meio.

Portanto, para entender a dinâmica de ocupação e urbanização do município de Alagoinhas é importante conhecer aspectos do passado que influenciam até hoje o modo como a cidade assume formas e funções e como se lida com o conteúdo desta forma e com os processos e resultados das funções por ela desempenhadas (SANTOS, 2012).

À vista disso, este trabalho busca analisar as transformações ocorridas no uso do solo urbano do município de Alagoinhas entre os anos de 1970 e 2019, com a análise dos Planos Diretores Urbanos de 1977, 2004 e 2015 elaborados para o município, incorporando questões referentes a qualificação funcional do município dentro da rede urbana baiana através da avaliação do seu nível de centralidade e dos fluxos estabelecidos com as suas áreas de influência.

Os processos e procedimentos metodológicos do presente trabalho se desenvolveram a partir da eleição de conceitos e autores que se relacionam com a temática apresentada, e com o estudo da cidade na escala local de centralidade municipal e na escala regional no contexto do Território de Identidade Litoral Norte e Agreste Baiano, importantes para a compreensão dos aspectos espaciais atuais, tendo como base a pesquisa bibliográfica e documental e consulta a bancos de informações sociais, geográficas, espaciais e municipais.

O tema de estudo foi escolhido partindo do entendimento que as cidades de menor porte que não se encontram no espaço de influência direta de grandes centros urbanos estão aquém de uma série de conteúdos e estudos que priorizam as redes urbanas e a relação das metrópoles com suas cidades vizinhas. Além disso, o estado da Bahia é formado por municípios que, em sua ampla maioria, possuem população inferior a 50.000 mil habitantes, o que representa 88,96% do seu total de municípios. Dos demais, 6,95% possuem população entre 50.000 e 100.000 habitantes, 3,59% entre 100.000 e 400.000 habitantes, mais o município de Feira de Santana com 609.913 habitantes e a capital Salvador com 2.857.329 habitantes (IBGE, 2019).

Esse panorama demonstra a lacuna que existe nos estudos de pequenas e médias cidades e o papel desempenhado por elas no contexto econômico e social do estado que, por exemplo,

“transformam-se em locais de implantação de indústrias poluentes que não podem, por força de interesses urbanos, permanecer na grande cidade” (CORRÊA, 1989, p. 65), por possuírem terrenos baratos, leis ambientais frouxas e força de trabalho mais barata.

Isto posto, o segundo capítulo narra o processo de crescimento e urbanização do município. O terceiro capítulo apresenta dados e informações representativos ao contexto urbano e rural da área de estudo nas escalas local e regional. E o quarto capítulo é dedicado para as análises dos Planos Diretores e às transformações ocorridas no uso do solo do município. E, por fim, o último capítulo é destinado às últimas observações sobre os dados e respostas gerados ao longo da pesquisa, permitindo-se realizar um balanço do que vem ocorrendo no município.

2 O CRESCIMENTO URBANO

A gênese do município de Alagoinhas remonta a Estrada das Boiadas, antiga via de acesso que ligava Salvador ao interior do estado (SANTOS, 1983, p. 1):

(...) começou na Bahia o criatório de gado aqui chegando pela caravela “Galga” da capitania de São Vicente, tendo iniciado a criação na península Itapagipana, depois em Itapoã, para logo se expandir pelos vales dos rios Joanes, Jacuípe e Pojuca, implantando, a cada passo, em direção ao Norte, as choupanas de pau a pique e barro, cobertas de palha que centralizavam os currais para repouso e aguada das boiadas, como sem dúvida, tantas destas foram fincadas nesta região de Alagoinhas, pela exuberância de suas lagoas intercaladas na estrada, rumo aos sertões do Piauí.

Assim começou o povoamento da área que se tornaria o município de Alagoinhas, até então vinculada a Vila de Inhambupe. As margens da antiga Estrada das Boiadas o pequeno povoado conseguiu estabelecer trocas comerciais com os transeuntes servindo de ponto de apoio para viajantes e tropeiros e escravos fugidos que se instalavam no local. Ao redor do povoado, áreas de plantio formavam o embrião da atividade agrícola que após alguns anos favoreceria a ascensão do município (SANTOS, 1983).

Em 1816, o povoado é elevado a condição de freguesia, recebendo o nome de Freguesia de Santo Antônio das Lagoinhas. A ascensão do povoado a condição de freguesia, ainda que ligada a Vila de Inhambupe, fortaleceu a expansão das lavouras de laranja e fumo que anos depois contribuíram para o fortalecimento da posição desempenhada pelo município na rede urbana do estado (SANTOS, 1983).

Em 1852 a freguesia é elevada a condição de vila desmembrando-se da Vila de Inhambupe. Segundo Silva (1989), a origem do núcleo urbano de Alagoinhas se deu pela necessidade da administração de serviços religiosos a uma população rural bastante dispersa como marco de conquista de território e catequese aos índios e visões místicas, disciplinando-os para os trabalhos domésticos e agrícolas. A esse período sob o comando municipal do Coronel José Joaquim Leal, o município se voltou para a produção de laranja (APMA, 1852). Além disso, o cultivo de fumo no município ganhou notoriedade na economia municipal com os trapiches localizados no seu território absorvendo grande parte da mão-de-obra local (SANTOS, 1983).

Mas foi a chegada da estrada de ferro a Alagoinhas que despontou o seu crescimento. O povoado começou a se expandir experimentando modificações no sua configuração espacial. Só a previsão de implantação de uma estação ferroviária nos limites do novo município foi o bastante para aumentar os interesses políticos e econômicos de grandes famílias que moravam por ali.

Em fevereiro de 1863 é inaugurada a Estação Ferroviária de São Francisco nos limites do município, compondo o primeiro trecho da estrada de ferro que ligaria Salvador a Juazeiro. A chegada da ferrovia foi um importante agente transformador da economia e da configuração espacial do município. Estando a estação localizada a aproximadamente 4km do núcleo do seu povoamento inicial, houve o movimento de constituição de um novo centro polarizado pela estação ferroviária modificando a paisagem local:

a estrada tinha suas paradas estratégicas, aquelas que ajudavam a abrir, a redesenhar, a definir novas formações regionais. A primeira foi Alagoinhas que soube aproveitar da sua proximidade de Salvador, além de absorver parte importante dos passageiros e mercadorias de toda a área fronteira com Sergipe, servindo, do mesmo modo como entreposto estratégico em relação ao Estado vizinho (FREITAS, 2000, p. 29).

Assim, em 1868 a sede da vila foi transferida para os arredores da estação ferroviária, com a antiga sede passando a ser chamada de Alagoinhas Velha. Sobre as transformações trazidas com a implantação da estrada de ferro na Bahia comenta Melo (1996, p. 373):

(...) redução dos custos dos transportes, barateamento dos gêneros, transformação do valor de uso em valor de troca, criação de novas mercadorias, incentivo à agricultura de exportação, às minas e produtos naturais e também foram responsáveis pela facilitação da emigração rural e expansão da fronteira agrícola, bem como o crescimento urbano e criação de

um mercado de mão de obra livre em plena formação econômico-escravista, no Brasil.

Até 1880 a estrada de ferro terminava em Alagoinhas, quando em 1883 foi inaugurada a estação ferroviária de Serrinha, neste mesmo ano se iniciaram as obras de construção de um novo ramal que ligaria a Bahia ao estado de Sergipe, concluído em 1913 (FREITAS, 2000). E só em 1896 a ferrovia atingiu seu objetivo inicial chegando a cidade de Juazeiro, ligando então o litoral do estado ao Rio São Francisco (ver Figura 01, p. 15):

por volta de 1871 o Goôverno determinou a realização de estudos para o prolongamento dos trilhos, de Alagoinhas a Juazeiro, contratando com terceiros, posteriormente, a construção da ferrovia. Os trabalhos foram iniciados em 1877, mas somente em 1896 a linha atingiu a margem direita do São Francisco, a 452,3 km de Alagoinhas (APMA, 1960, p. 3).

Em 1880 a Vila de Alagoinhas é elevada a condição de cidade com o território municipal sendo composto por 5 distritos: Alagoinhas, Aramari¹, Araçás², Igreja Nova (atual Boa União) e Riacho da Guia (BARROS, 1979). Sobre a configuração da cidade nesse período

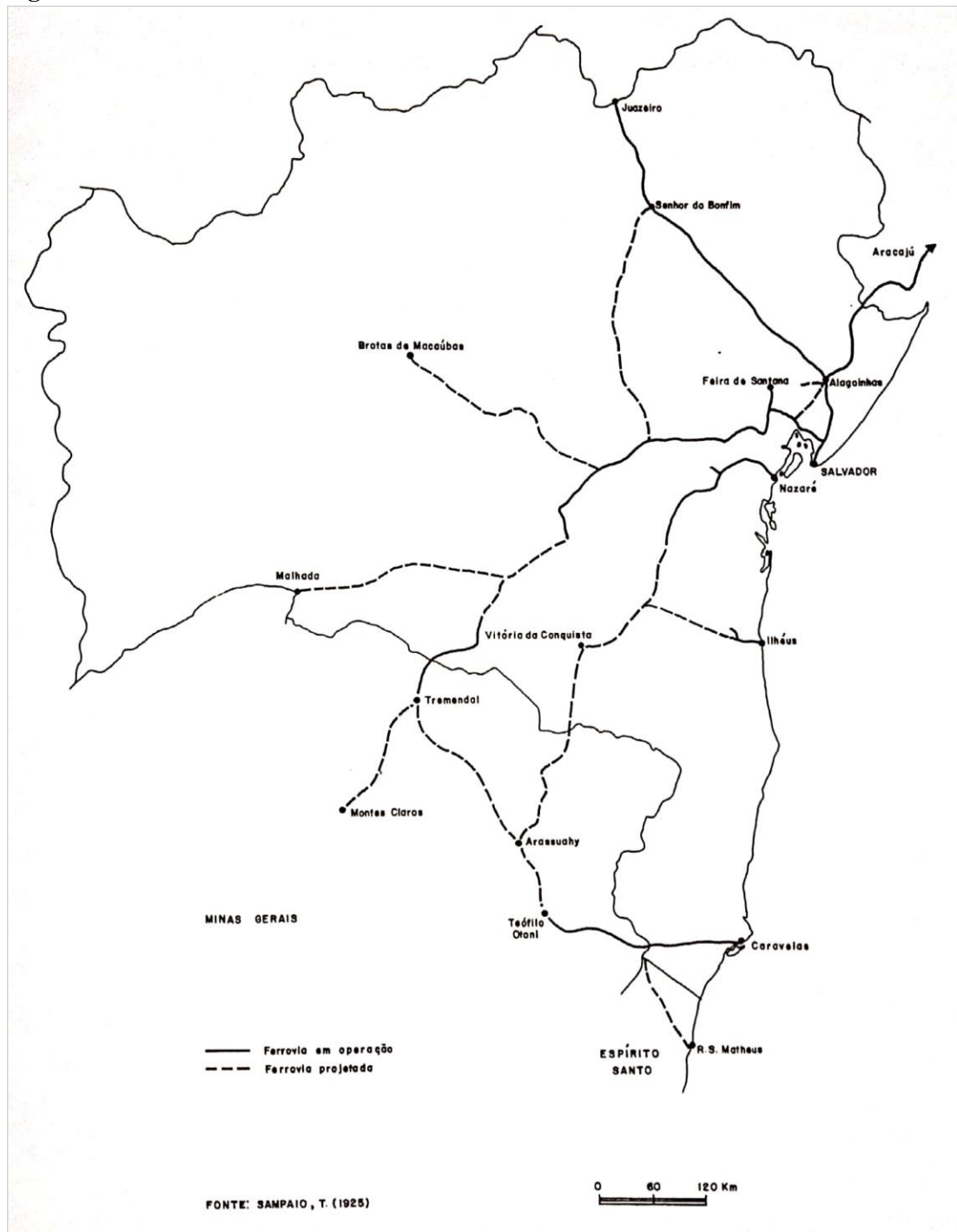
Durval Vieira de Aguiar, em uma missão de descrever várias cidades da Província da Bahia no final do século XIX, relatou com certo entusiasmo aspectos do clima, da urbanização e do desenvolvimento de Alagoinhas, que, segundo ele, tinha linha telegráfica e escolas e que “apesar de todos os defeitos [era] a cidade mais florescente da Província... [e ainda era] o ponto principal de três linhas férreas” (SOUZA, 2011, p. 195).

Até o ano de 1935 as ferrovias baianas ficaram sob responsabilidade de empresas estrangeiras que operaram durante cerca de 25 anos com déficits financeiros e reclamações sobre os serviços prestados e falta de manutenção dos trens. Diante disso, o governo federal cria a Viação Férrea Federal Leste Brasileiro (VFFLB) que passa a ser responsável por administrar o sistema ferroviário brasileiro, incorporando durante a sua atuação caminhos de ferro dos estados da Bahia, Pernambuco, Piauí, Sergipe e Minas Gerais (CAMELO FILHO, 2007).

¹ Em 1961 o distrito de Aramari é elevado à categoria de município desmembrando-se do município de Alagoinhas.

² Em 1989 o distrito de Araçás é elevado à categoria de município desmembrando-se do município de Alagoinhas.

Figura 01 – A rede ferroviária da Bahia em 1925.



Fonte: SILVA (1989, p. 137).

Com a nova administração são instaladas em Alagoinhas duas oficinas, uma na sede municipal e outra no então distrito de Aramari, “local com rios estratégicos para a produção de força motriz necessária às locomotivas” (SOUZA, 2011, p. 195). As oficinas serviam para manutenção dos trens e reparos nos trechos da estrada de ferro que são completamente renovados em 1940 com a unificação das bitolas (BARROS, 1979; CAMELO FILHO, 2007).

Em 1941 é criada a Escola Profissional Ferroviária de Alagoinhas (EPFA) pela VFFLB para resolver a demanda por mão-de-obra qualificada para atuar nas oficinas e manuseio dos trens (BARROS, 1979). A EPFA funcionou até 1962 quando passou por mudanças administrativas, passando a se chamar Centro de Formação Profissional (CFP), mantida através de acordo com a Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA) e o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI) (BARROS, 1979).

A essa época a configuração espacial da cidade era definida pela estação ferroviária, a igreja matriz, a feira, o prédio-escola e o cemitério (ver Figura 02 e 03, p. 17). Além disso, a influência política e econômica de latifundiários no município perde força uma vez que com a chegada da estrada de ferro e, posteriormente, a queda do império em 1889, Alagoinhas passa a sofrer influências externas lidando com novos agentes configurando a vida e o espaço na sede da vila (BARREIRA, 1902).

As informações sobre a atividade agrícola no município para esse período são pouco esclarecedoras, com o seu processo de crescimento urbano mais relacionado às vias de transporte por sua localização, se consolidando como centro de influência regional. Segundo Silva (1989, p. 170 e 171), dentro do sistema urbano estadual Alagoinhas

se relacionava diretamente com Serrinha, Irapá, Inhambupe, Entre Rios, etc., como coletora de fumo, cereais, couro e gado e mantinha com Salvador, em 1873, estreitas ligações de trens diários nas duas direções. O tempo gasto no percurso entre essas duas cidades era de cinco horas, permitindo no prazo de 36 horas a solução de problemas em qualquer das cidades.

Nos anos de 1920 iniciam os movimentos para a implantação de rodovias no estado o que fortaleceu a posição de entreposto da cidade, mas, por outro, lado enfraqueceu as possibilidades da estação ferroviária, movimento associado ao processo de declínio das estradas de ferro na Bahia e no Brasil que favoreceu a destinação de investimentos à execução do plano rodoviário nacional em detrimento da construção de novas ferrovias e modernização das existentes (SILVA, 1989; ZORZO, 2000).

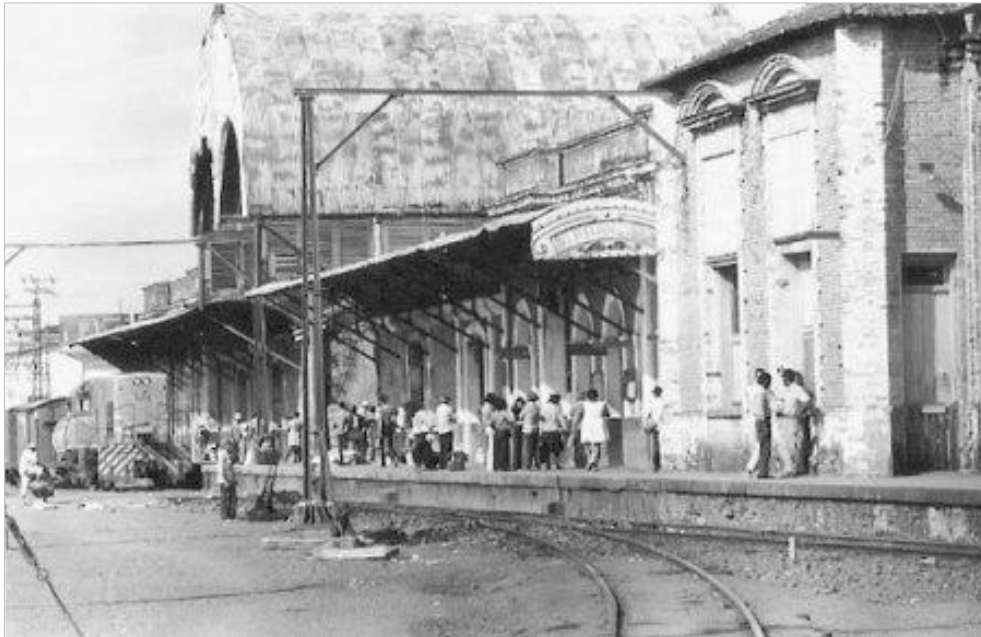
Faz-se importante destacar que o plano rodoviário nacional foi maturado por muitos anos. Uma das questões utilizadas como justificativa para a remodelação do sistema viário nacional foi os persistentes déficits das empresas responsáveis pela administração das ferrovias. No caso da Bahia, a justificativa para os problemas administrativos e orçamentários se referiam ao traçado da linha férrea que, ao priorizar a ligação de Salvador ao Rio São Francisco, se afastou das zonas mais produtivas, localizadas no Recôncavo Baiano, que demandavam constantemente a construção de ramais e estradas complementares (SOUZA, 2011).

Figura 02 – Feira pública, Praça José Joaquim Seabra.



Fonte: IBGE (19--).

Figura 03 – Prédio da Estação Ferroviária de São Francisco.



Fonte: APMA (19--).

Além disso, saindo de Serrinha até Juazeiro a linha férrea atravessava uma zona assolada pela seca. A escassez de água era um problema, pois a ferrovia precisava de água para mover sua locomotivas e pelos constantes saques feitos por grupos em busca de água e alimentos (SOUZA, 2011). Apesar disso, a estrutura ferroviária serviu de base para a implantação das rodovias com a adequação técnica de caminhos de terra abertos por indução da ferrovia e abertura de novos para ligar as zonas produtivas aos pontos de escoamento da produção. Mas o

fator mais importante no contexto de transformação do sistema viário nacional é que o rodoviarismo foi concebido como uma aliança entre o setor público e privado, sendo o primeiro responsável pela construção e controle das vias e o segundo pela produção dos veículos (ZORZO; VERAS FILHO, 2011).

Para o município de Alagoinhas as rodovias representaram uma nova fase econômica e de expansão urbana, aliando os atributos locacionais e naturais do seu sítio com as políticas de benefícios fiscais do estado e da União para a localização de indústrias.

No final da década de 1930 a exploração de petróleo e gás natural na Bahia passa a ganhar visibilidade com Alagoinhas sendo um dos municípios com poços de petróleo em plena produção na década de 1950, já sob administração da empresa estatal Petrobrás criada em 1953 e antecedida pelo Conselho Nacional do Petróleo (CNP). Com o passar dos anos a produção petrolífera aumentava com a descoberta de novos campos de exploração, conseqüentemente aumentando o montante de recursos financeiros movimentado pela empresa e, também, a sua influência na ocupação do território baiano (BRITO, 2008).

Segundo Brito (2008), as primeiras estradas de rodagem asfaltadas privilegiavam as áreas de interesse e atuação da Petrobrás e a atuação da empresa gerou tensionamentos entre o governo baiano e o governo federal devido a restrição de atuação de outras firmas industriais nos negócios do petróleo, por considerar os recursos gerados pela exploração pertencentes exclusivamente à União e por declarar de utilidade pública para fins de desapropriação, durante cinco anos a partir de 1956, todas as terras de nove municípios em que atuava a empresa.

Outra situação gerada pela Petrobrás foi o aumento do crescimento urbano nas cidades petrolíferas, resultado da atração de população em busca de melhores empregos e salários, da necessidade de fornecimento de mercadorias e serviços para a empresa e seus funcionários e pelo aumento do volume de dinheiro circulante nessas cidades (BRITO, 2008). Uma dessas cidades foi Alagoinhas que já abrigava uma série de serviços urbanos e era a segunda cidade que mais absorvia funcionários da Petrobrás depois de Salvador³.

A industrialização do seu território e o incremento populacional por ele induzido fez com que a cidade ampliasse a sua espacialidade, a oferta de bens e serviços e melhoramentos em infraestrutura. Na área rural a intensificação da exploração petrolífera e, mais recente, a

³ Conforme apresentado por Brito (2008, p. 179), Salvador era local de residência de 3.742 (74,1%) funcionários da Petrobrás em serviço na Região de Produção da Bahia (RPBA) em 1999, seguido dos municípios de Alagoinhas onde residiam 451 (8,9%) funcionários, Catu onde residiam 180 (3,6%) e Feira de Santana onde residiam 125 (2,5%).

expansão da monocultura de eucalipto agiram para a perda de notoriedade da atividade agrícola na economia municipal, situação que se intensificou ao longo dos anos com a atuação das empresa Cia Ferro Ligas da Bahia (FERBASA) e Bracell Florestal. A Tabela 01 (p. 19) ilustra a diminuição das áreas plantadas destinadas as lavouras temporárias e permanentes:

Tabela 01 – Área plantada ou destinada à colheita das lavouras temporárias e permanentes.

Área plantada (hectares)	Ano			
	1990	2000	2010	2018
Total	3.297	3.489	3.556	1.871
Laranja	1.605	1.100	1.400	800
Mandioca	600	1.660	1.600	574
Coco-da-baía	229	230	130	51
Melancia	200	20	45	2
Milho	127	145	120	86
Banana (cacho)	60	50	50	20
Feijão (em grão)	170	145	75	40
Fumo (em folha)	50	35	18	-
Maracujá	52	18	18	50
Abacaxi	56	5	-	2
Amendoim	42	25	50	173
Batata-doce	36	25	10	1
Cana-de-açúcar	2	-	10	5
Abacate	20	-	-	-
Limão	20	16	-	5
Manga	12	11	-	10
Tangerina	12	4	-	10
Tomate	4	-	-	-

Fonte: IBGE/PAM (1990; 2000; 2010; 2018).

Apesar da atuação da Petrobrás e de outras indústrias localizadas no município, assim como a sua especialidade urbana como supridora de bens e serviços, a cidade de Alagoinhas tem uma taxa de incremento populacional pouco expressiva se comparada com outras cidades do estado da Bahia (ver Figura 04, p. 20). Essa conjuntura é explicada pelo papel desempenhado por Feira de Santana que a partir da década de 1940 se tornou um pólo de convergência de fluxos entre Salvador e o interior do estado e, principalmente, com as regiões Sul e Sudeste, possibilitado pela localização do entroncamento rodoviário da BR-116 (Rio-Bahia), BR-324, BR-101 e a BR-242 no seu território (BRITO, 2008; ZORZO E VERAS FILHO, 2011).

Figura 04 – Proporção entre a população de Salvador e as dez cidades mais populosas da Bahia entre 1940 e 1980.

CIDADES	1940		1950		1960		1970		1980	
	POPUL.	PROP.	POPUL.	PROP.	POPUL.	PROP.	POPUL.	PROP.	POPUL.	PROP.
Salvador	290.443	-	389.422	-	630.878	-	1.017.591	-	1.491.642	-
Ilhéus	19.751	14,71	27.448	14,19	45.712	13,80	59.251	17,17	71.376	20,90
Itabuna	15.712	18,49	25.351	15,36	54.268	11,63	91.202	11,16	130.163	11,46
Feira de Santana	14.131	20,55	26.559	14,66	61.612	10,24	129.472	7,86	227.004	6,57
Nazaré	13.382	21,70	-	-	-	-	-	-	-	-
Alagoinhas	13.317	21,81	21.283	18,30	38.246	16,50	54.671	18,61	76.331	19,54
Jequié	13.268	21,89	20.652	18,86	40.158	15,71	62.998	16,15	84.708	17,61
Santo Amaro	10.929	26,58	12.258	31,77	17.226	36,62	-	-	-	-
Juazeiro	10.831	26,82	15.896	24,50	21.196	29,76	36.409	27,95	60.811	24,53
Cachoeira	10.374	28,00	-	-	-	-	-	-	-	-
Valença	9.636	30,14	11.492	33,89	-	-	-	-	-	-
Vitória da Conquista	-	-	17.503	22,25	46.778	13,49	83.814	12,14	125.516	11,88
Stº Antonio de Jesus	-	-	11.417	34,11	-	-	-	-	-	-
Paulo Afonso	-	-	-	-	19.499	32,35	38.802	26,23	61.978	24,07
Itapetinga	-	-	-	-	17.646	35,75	30.957	32,87	-	-
Candeias	-	-	-	-	-	-	26.235	38,79	42.232	35,32
Camaçari	-	-	-	-	-	-	-	-	49.426	30,18
TOTAL DAS 10 CIDADES										
MAIS POPULOSAS ABAI										
XO DE SALVADOR	131.331	2,21	185.004	2,05	362.341	1,74	613.811	1,66	929.545	1,60

Fonte: SILVA (1989).

Além disso, a atenção e a priorização de investimentos do governo do estado estavam voltados para a industrialização da Região Metropolitana de Salvador (RMS) com a criação do Centro Industrial de Aratu (CIA), em 1966, do Porto de Aratu, que entrou em funcionamento no ano de 1975, e do Pólo Industrial de Camaçari com suas operações iniciadas em 1978 abrigando indústrias de diversos segmentos. Em 1983 é implantado também o Centro Industrial Subaé, no município de Feira de Santana, já era considerada a capital regional mais importante do Recôncavo Baiano devido a amplitude do seu raio de influência (ZORZO E VERAS FILHO, 2011).

Em Alagoinhas, na década de 1970, é implantado o Distrito Industrial de Sauípe (DISAI), localizado as margens da BR-101, implementado pelo governo do estado através do Programa de Distritos Industriais do Interior, implementado em 1971, e impulsionado pelas ações da Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE), e consistiam, sobretudo, na disponibilização de terrenos a pequenos custos como atrativo à localização de empresas (SOUTO et al, 2017).

Alagoinhas então se estabelece como Centro Sub-regional pela intermediação estabelecida com a cidade de Salvador, por ter pontos de entroncamento rodoviário no seu território, pela localização de empresas e pelo seu papel de redistribuidora de produtos e supridora de bens e serviços para os municípios do Litoral Norte e Agreste Baiano, “região pouco desenvolvida [...] uma área pobre, de baixa densidade demográfica, não contando com atividades de forte poder de retenção e fixação de mão-de-obra” (CEDURB, 1977, p. 07).

No fim da década de 1990, o município de Alagoinhas foi contemplado com a implantação da fábrica de bebidas da cervejaria Schincariol (atual Cervejaria Heineken) que, junto com as empresas de exploração e refinamento de petróleo e a BRESPEL (fábrica de beneficiamento de couro, fumo e peles) dinamizou a economia local gerando empregos e atraindo população.

De acordo com a SEI (2007), a localização de empresas no município promoveu a atração de imigrantes para atuação nos postos de trabalho gerados pelas indústrias que não encontravam mão-de-obra qualificada local, sendo registrada maior participação da Região Sudeste. E apesar do dinamismo municipal, Alagoinhas participou com grande emigração para os municípios de Salvador, percebido como local de boas oportunidades de trabalho e estudos, e Camaçari pela ampliação da oferta de empregos em diversos setores após a implantação do seu complexo industrial (SEI, 2007).

3 A REDE E AS FUNÇÕES URBANAS

Segundo Sposito (1998, p. 27), a centralidade urbana pode ser abordada em duas escalas:

no primeiro nível [a escala intraurbana] é possível enfocar as diferentes formas de expressão dessa centralidade tomando como referência o território da cidade ou da aglomeração urbana, a partir do seu centro ou centros. No segundo nível [a escala da rede urbana] a análise toma como referência a cidade ou aglomeração urbana principal em relação ao conjunto de cidades de uma rede, essa por sua vez podendo ser vista em diferentes escalas e formas de articulação, de maneira a que se possam compreender os papéis da cidade central.

Partindo dessa premissa, pretende-se aqui agrupar informações para a compreensão do contexto urbano do município de Alagoinhas e sua relação com os outros distritos que compõem o município e os municípios vizinhos. Junto a isso, é de comum acordo na literatura que não seja empregado apenas o elemento demográfico para a classificação hierárquica das cidades, sendo necessário apreender a diversificação e amplitude de bens e serviços ofertados localmente e a complexidade local da divisão do trabalho.

Assim, adota-se como referência a hierarquização dos centros urbanos proposta pelo IBGE na publicação Regiões de Influências das Cidades (REGIC), que classifica as cidades em:

1. Metrópoles: centros urbanos com população entre 1,6 e 19,5 milhões que possuem grande porte, fortes relacionamentos entre si e extensa área de influência direta;

2. Capital regional: centros urbanos hierarquicamente inferiores às metrópoles, com medianas entre 250 mil e 955 mil habitantes, relacionamentos fortes com as metrópoles e influência de âmbito regional;

3. Centro sub-regional: centros de atividades menos complexas com área de atuação e relacionamentos reduzidos, com medianas entre 71 mil e 95 mil habitantes;

4. Centro de zona: cidades de menor porte, com influência restrita à sua área imediata e exercendo funções básicas, com medianas de população 23 mil e 45 mil habitantes;

5. Centro local: cidades cuja centralidade não extrapolam os limites do seu município e com população inferior a 10 mil habitantes (IBGE, 2008, p. 11).

De acordo com esse estudo, o município de Alagoinhas é classificado como um Centro Sub-regional, reflexo da convergência de redes técnicas de transportes, energia, telecomunicações, informação, entre outras, e interações com outros lugares centrais que lhe são hierarquicamente superiores. Entendendo que “a rede urbana é um produto social, historicamente contextualizado, cujo papel é (...) articular toda a sociedade em uma dada porção do espaço, garantindo a sua existência e reprodução” (CORRÊA, 2006, p.56), o município integra um conjunto de centros urbanos articulados em rede que estabelecem relações espaciais ou não entre si e favorecem um o funcionamento da outro.

O município de Alagoinhas possui uma área territorial de 752,38km² e a sua densidade demográfica é de 188,66 hab/ km² (IBGE, 2010). O município está dividido em três distritos: Alagoinhas, Boa União e Riacho da Guia (ver Figura 05, p. 24). A ocupação urbana central está localizada no distrito de Alagoinhas, a cidade. As outras aglomerações urbanas estão na sede do distrito de Boa União e Riacho da Guia e nos povoados de Calú e Estevão, que dependem da sede municipal no que se refere a prestação de serviços e comércio especializado.

Além destas, o município tem cerca de 20 povoados, com alguns tendo surgido no entorno das indústrias e no percurso das rodovias e ferrovias, enquanto outros são comunidades negras rurais remanescentes de quilombos ou de antigas fazendas.

A presença desses povoados fez com que a população rural do município pouco se alterasse ao longo dos anos, conforme apresentado na Tabela 02 (p. 23). A comunicação desses povoados com a cidade se dá principalmente através da venda de produtos agrícolas na feira e pela população em idade escolar que acessa esse serviço na cidade.

Tabela 02 – População residente por situação do domicílio.

Situação do domicílio	Ano							
	1940	1950	1960	1970	1980	1991	2000	2010
Total	37.827	52.007	74.455	77.963	102.166	116.894	130.095	141.949
Urbana	15.612	24.596	-	56.062	79.688	99.508	112.440	124.042
Rural	22.215	27.311	-	21.901	22.478	17.386	17.655	17.907

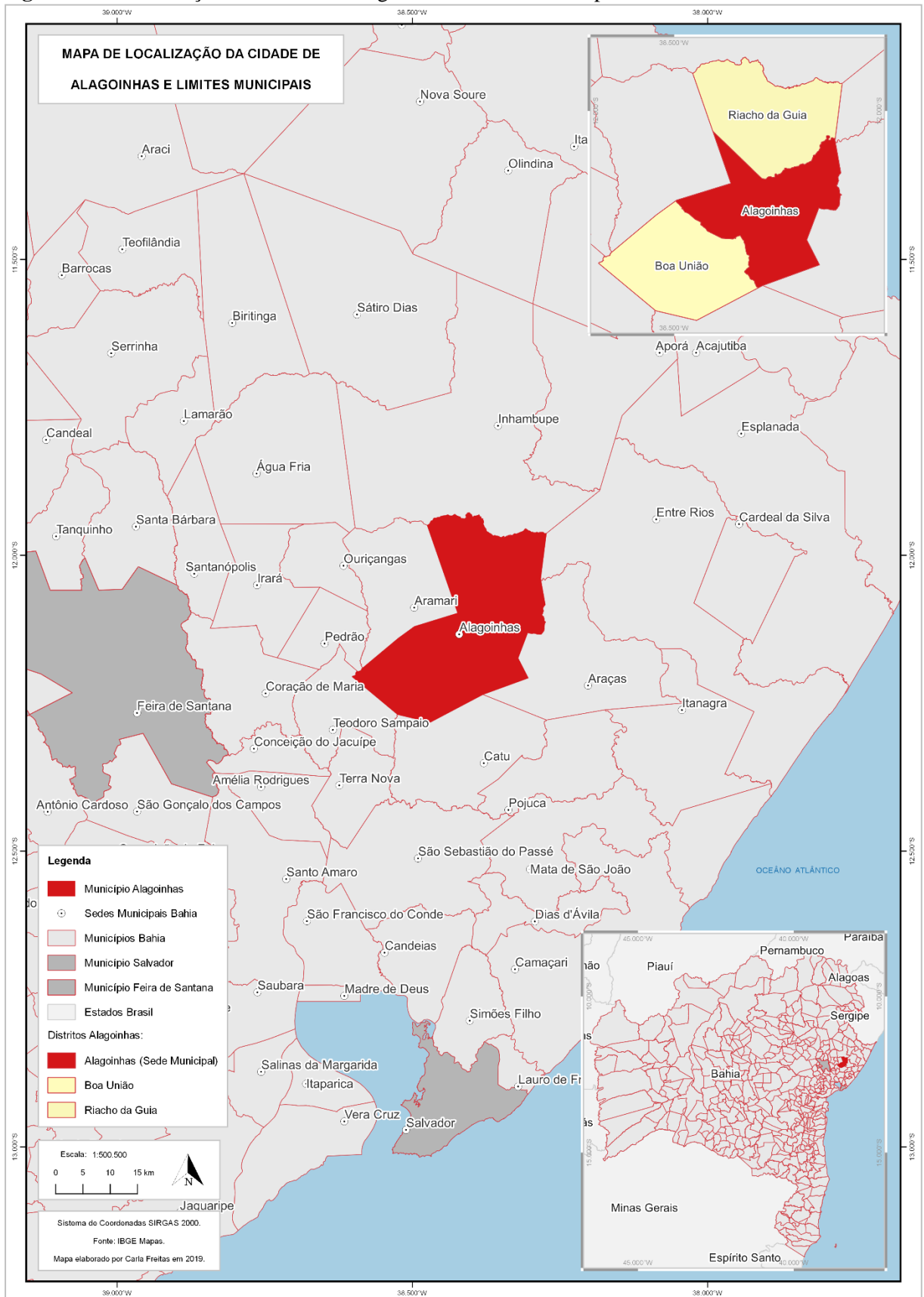
Fonte: IBGE (1940; 1950; 1960; 1970; 1980; 1991; 2000; 2010).

O mapa das conexões e transporte (p. 25) mostra que o município é cortado pelas rodovias federais BR-101 e BR-110, e pelas rodovias estaduais BA-516 e BA-504, além do entroncamento ferroviário da antiga Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco, atualmente administrada pela concessionária Ferrovia Centro-Atlântica S.A..

O município integra o Território de Identidade (TI) Litoral Norte e Agreste Baiano, formado também pelos municípios de Acajutiba, Aporá, Araçás, Aramari, Cardeal da Silva, Catu, Conde, Crisópolis, Entre Rios, Esplanada, Inhambupe, Itanagra, Itapicuru, Jandaíra, Olindina, Ouriçangas, Pedrão, Rio Real e Sátiro Dias (ver Figura 07, p. 26), somando um total de 20 municípios. Os TI's são unidades de planejamento do estado da Bahia, institucionalizados no ano de 2007 como instrumento de planejamento para políticas públicas. Atualmente, a Bahia possui 27 Territórios de Identidade.

O TI Litoral Norte e Agreste Baiano ocupa uma área de 14.517 km², correspondendo a 2,4% do território estadual, e é destaque no estado da Bahia pelo potencial turístico da Costa dos Coqueiros, que têm recebido investimentos em empreendimentos turísticos após a implantação da Linha Verde (BA-099), e a presença do aquífero São Sebastião que oferta água de qualidade aos municípios do território, o que cria a disponibilidade para operação de indústrias do segmento de bebidas e aporte no segmento industrial (SEI, 2015).

Figura 05 – Localização da cidade de Alagoíneas e limites municipais.



Fonte: elaboração própria com base em IBGE (2010).

Figura 06 – Conexões e transportes.

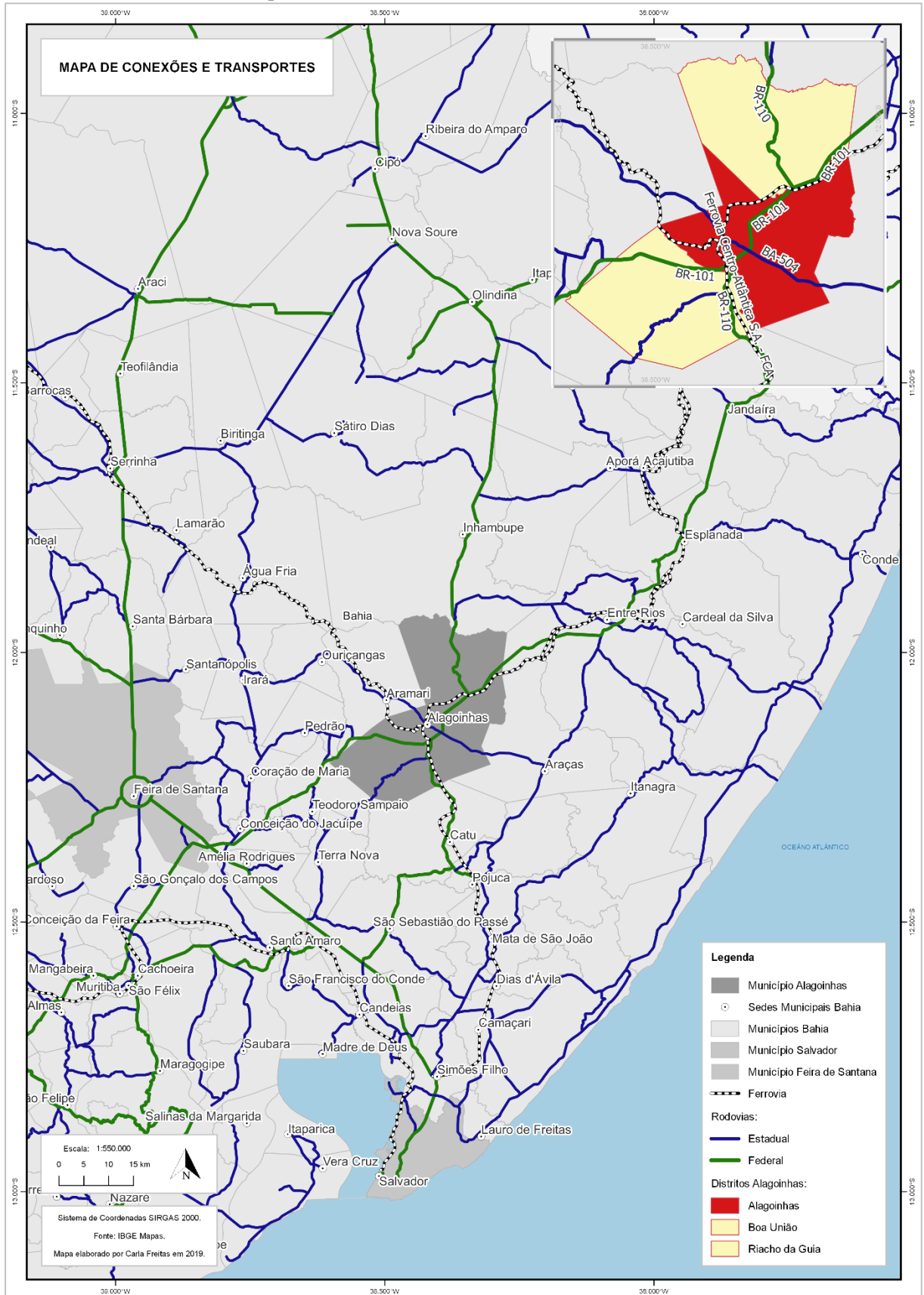
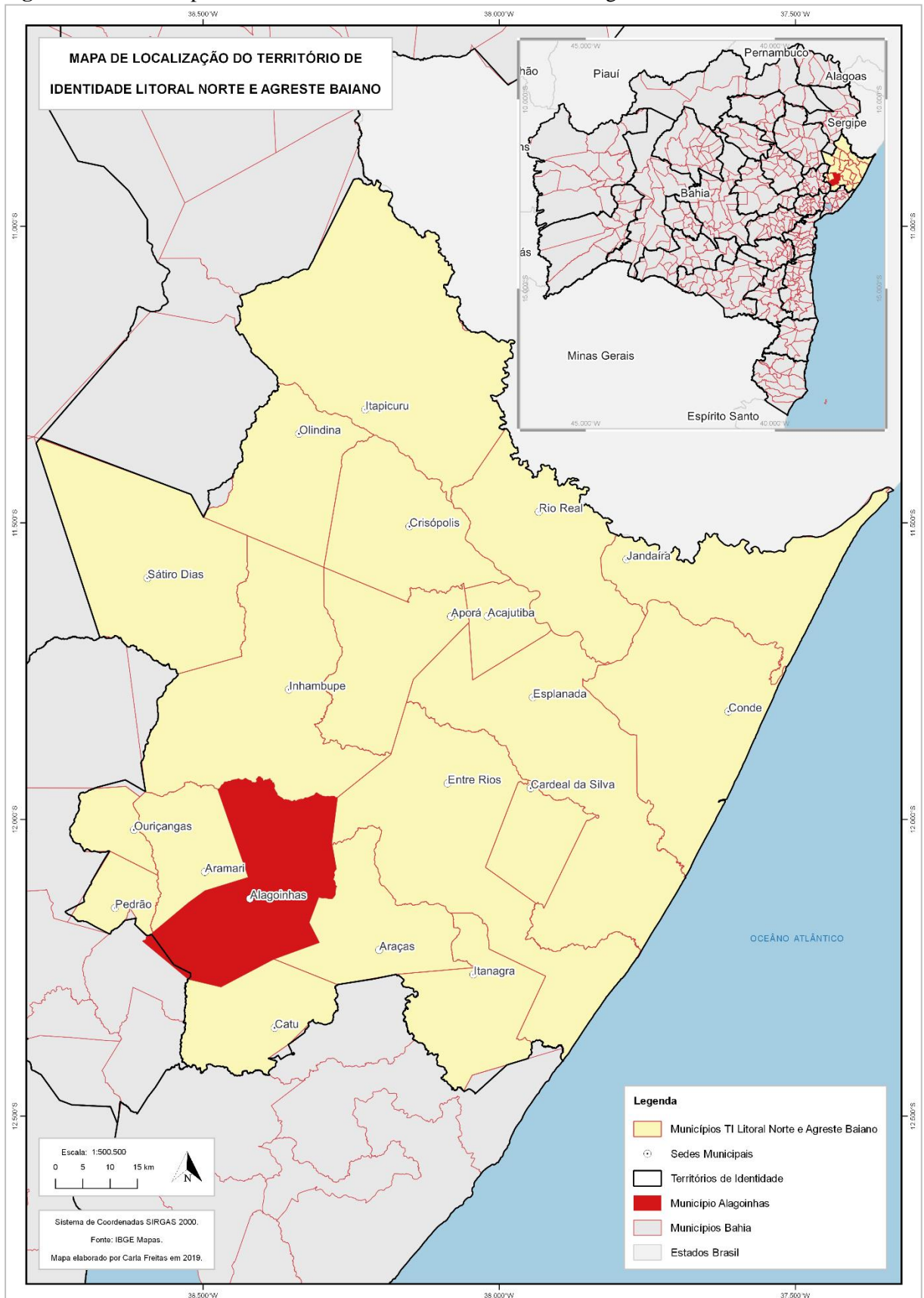
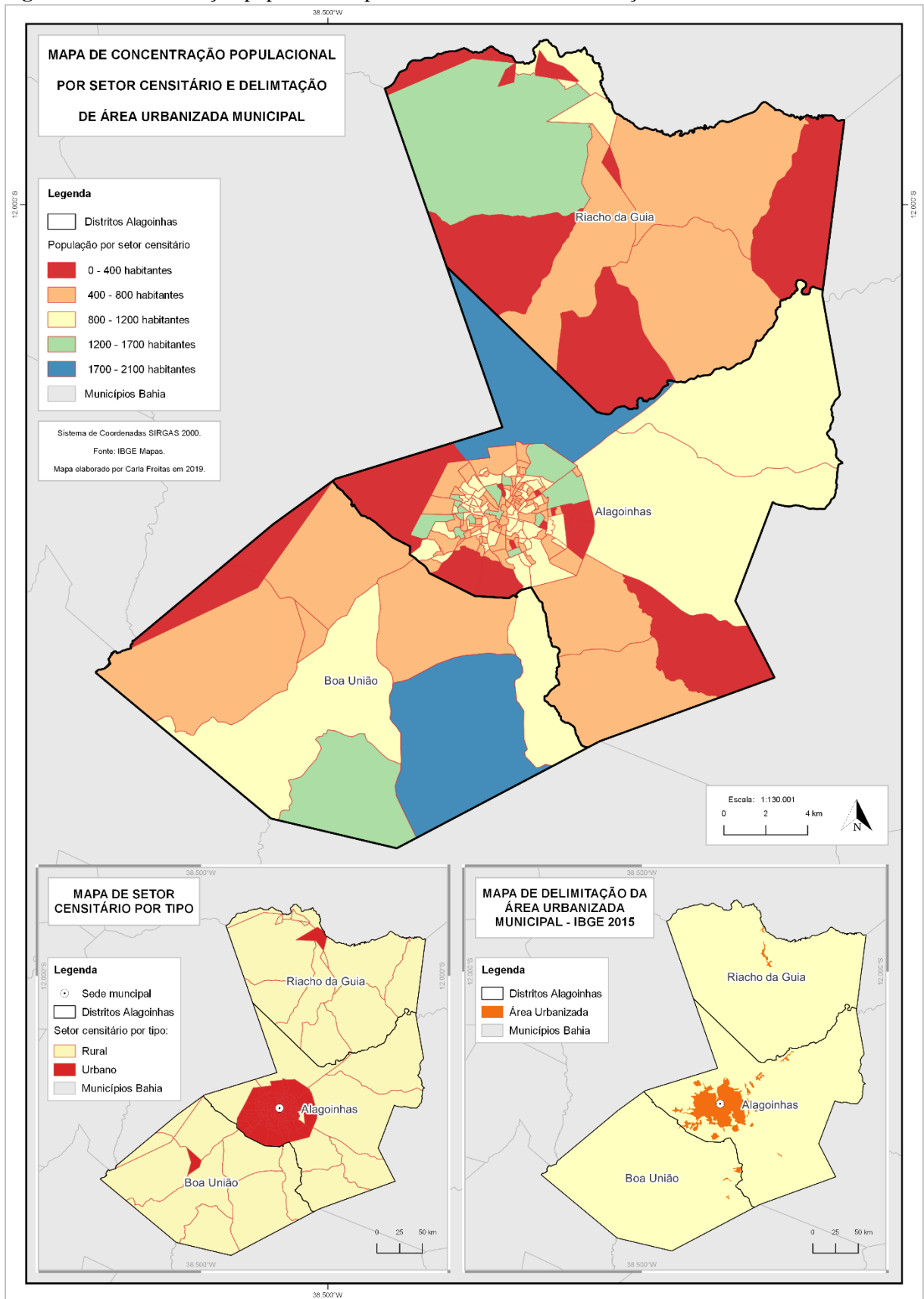


Figura 07 – Divisão político-administrativa do TI Litoral Norte e Agreste Baiano.



Fonte: elaboração própria com base em IBGE (2010).

Figura 08 – Concentração populacional por setor censitário e delimitação de área urbanizada.



De acordo com o Censo Demográfico do IBGE (2010), o TI Litoral Norte e Agreste Baiano possui uma população de 554.987 de habitantes, o que corresponde a 4,00% da população total do estado da Bahia. De acordo com a hierarquia urbana proposta pelo REGIC (2008), 4 dos municípios TI Litoral Norte e Agreste Baiano são classificados como Centro Local por possuírem população inferior a 10.000 habitantes, 15 são classificados como Centro de Zona com população inferior a 100.000 habitantes. Já o município de Alagoinhas está classificado como Centro Sub-regional, pois a sua população é de até 150.000 habitantes.

Segundo os estudo de Amorin Filho e Serra (2001), Alagoinhas possui os atributos que a caracterizam como cidade média. Entre esses atributos estão a constante e duradoura interação com aglomerações urbanas de hierarquia inferior e superior; tamanho demográfico e funcional suficiente para oferecer um leque de bens e serviços para a sua região de influência; capacidade de receber e fixar migrantes de cidades menores ou da zona rural, diminuindo o fluxo migratório para as grandes cidades; e condições necessárias para dinamizar as relações com o espaço rural que a circunda (AMORIN FILHO E SERRA, 2001).

Portanto, adota-se aqui o entendimento que conceito de cidade média está relacionando a sua função, ou seja, a capacidade de exercer um papel de intermediação na rede urbana, disponibilizando para a sua região de influência produtos e serviços que não se encontram em centros menores e concentrando e extraindo deles a sua produção ou parte dela (SPOSITO, 2007).

Em complementariedade, conforme as palavras de Santos e Silveira (2001), o contexto da globalização econômica tem feito com que as cidades, sobretudo, as médias, constituam “[...] cada vez mais, uma ponte entre o global e o local, em vista das necessidades de intermediação e da demanda também crescente de relações” (SANTOS; SILVEIRA, 2001, p. 281).

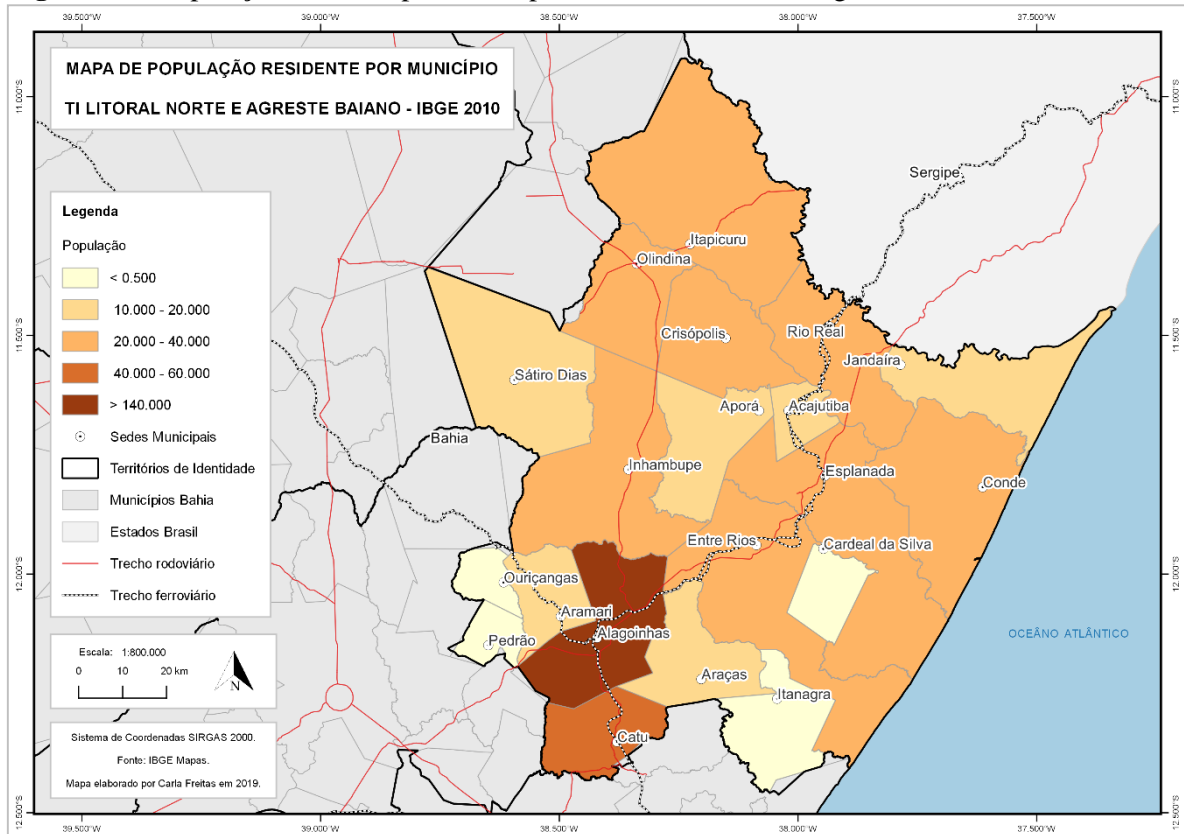
Para compreender essa intermediação, o conceito de rede urbana, que está intimamente ligado com a discussão entorno das cidades médias também merece destaque. Para Santos (1989, p. 165), a rede urbana é resultado do equilíbrio instável de massas e de fluxos, “[...] cujas tendências à concentração e à dispersão, variando no tempo, proporcionam as diferentes formas de organização e de domínio do espaço pelas aglomerações”.

E esse papel de intermediação desempenhado pelas cidades médias, com a troca constante de fluxos e massas com espaços superiores e inferiores, faz com que elas se tornem grandes atrativos às indústrias no país, pois oferecem uma massa de trabalhadores em quantidade suficiente, além de apresentarem infraestruturas em níveis e padrões satisfatórios.

A Figura 09 (p. 29) mostra como se distribui a população nos 20 municípios. Alagoinhas é o mais populoso, representando 25,57% do total da população do TI, composição

populacional em estimativa para o ano de 2018 é de 150.832 habitantes, com cerca de 15% correspondendo a população rural (IBGE, 2019).

Figura 09 – População residente por município o TI Litoral Norte e Agreste Baiano.



Fonte: elaboração própria com base em IBGE (2010).

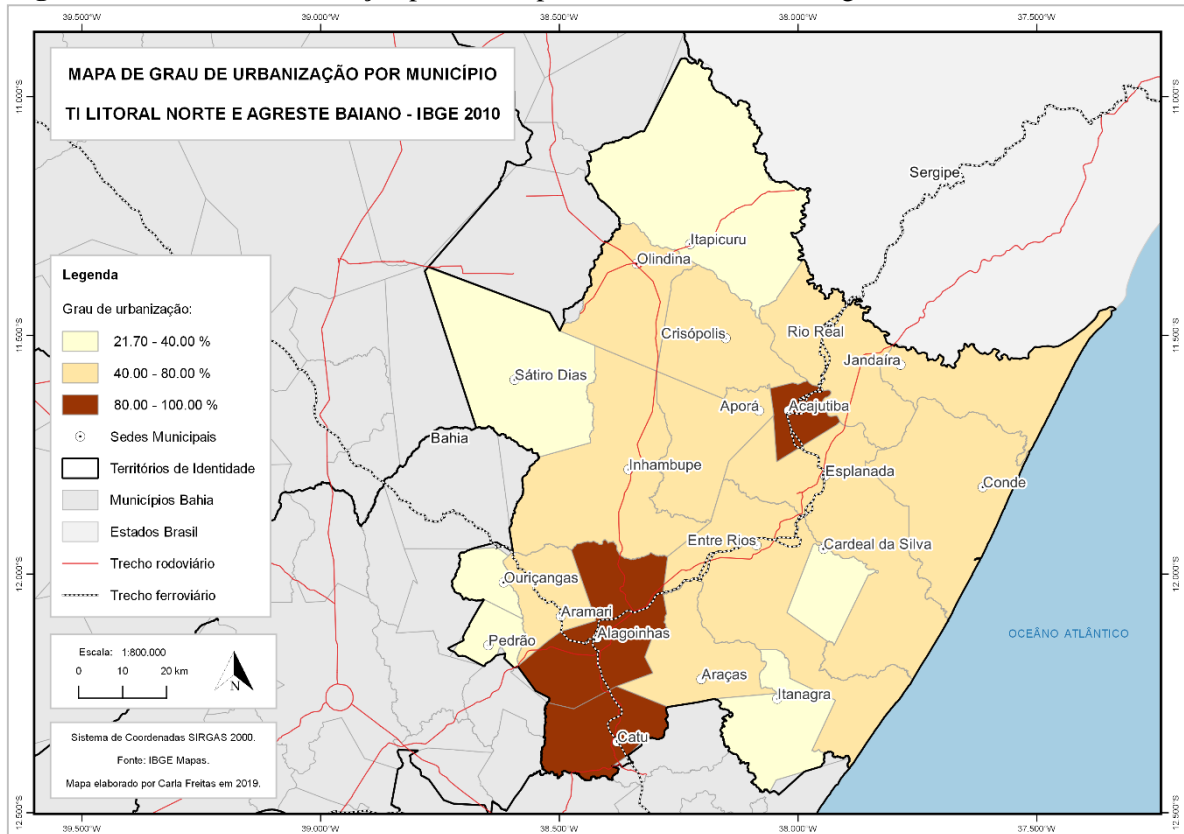
No que se refere ao grau de urbanização, a população residente é predominantemente urbana, sendo possível observar na Figura 10 (p. 30) que os municípios de Alagoínhas, Açajutiba e Catu possuem grau urbanização maior em relação aos demais do território.

Para o IBGE, a classificação da população em urbana ou rural é baseada na localização dos domicílios sendo adotados os perímetros definidos por lei municipal, caracterizando o urbano como espaços que apresentam “característica de relação entre os vizinhos, mediada pela proximidade das residências e demais construções presentes no tecido urbano, além de fatores como a diversidade nas ocupações laborais da população” (IBGE, 2017, p. 13).

No que se refere a Alagoínhas (ver Figura 08, p. 27), áreas urbanizadas do município são então classificadas em área urbanizada densa que compreende a área central do seu distrito sede e é caracterizada pela sua ocupação urbana contínua, com poucos espaçamentos entre as construções e maior capilaridade das vias; e áreas urbanizadas pouco densas localizadas nos

outros dois distritos do município caracterizadas pela presença de feições urbanas com ocupação espaçada e/ou isoladas (IBGE, 2017).

Figura 10 – Grau de urbanização por município o TI Litoral Norte e Agreste Baiano.

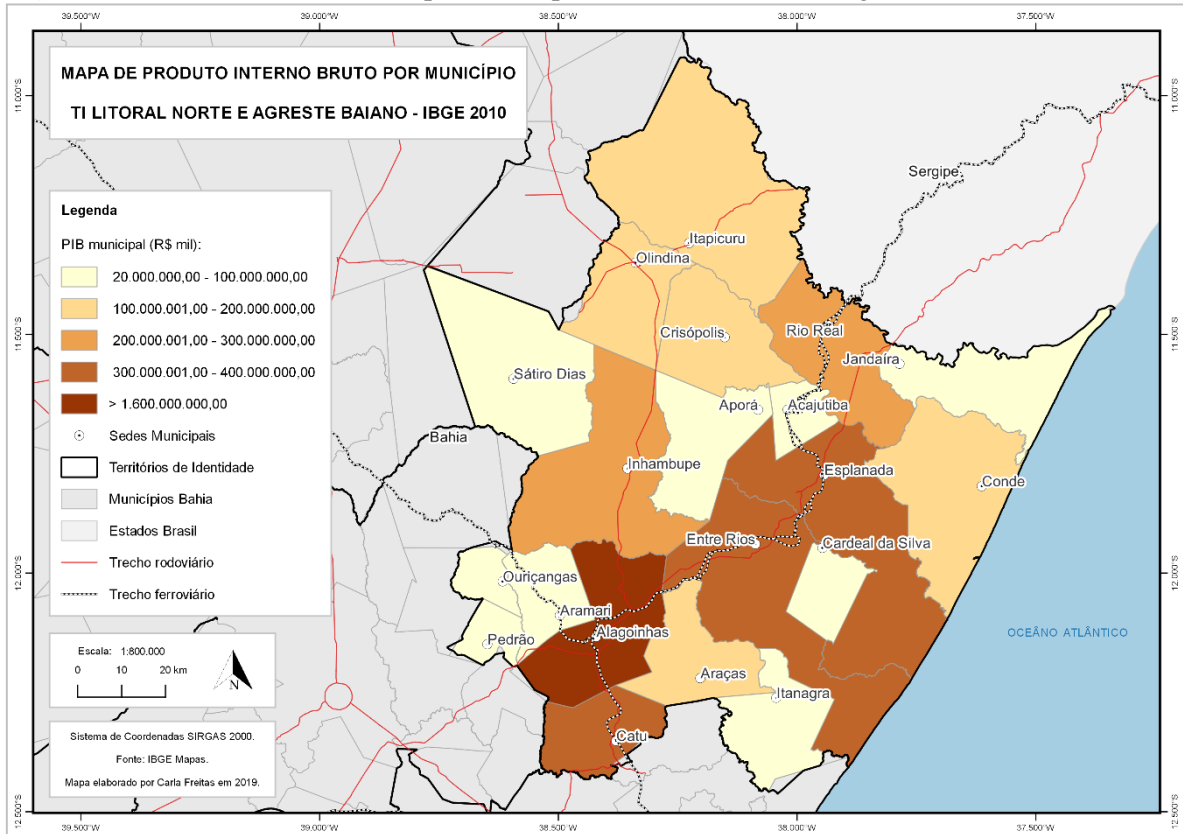


Fonte: elaboração própria com base em IBGE (2010).

Tratando-se do Produto Interno Bruto (PIB), percebe-se através da Figura 11 (p. 31) que o município de Alagoínhas possui o maior PIB. Na composição do PIB municipal os setores de comércio e serviços representam 55,71%, evidenciando a função urbana da cidade, o setor industrial representa 22,84%, a participação dos impostos representa 19,14% e o setor agropecuário 1,69%.

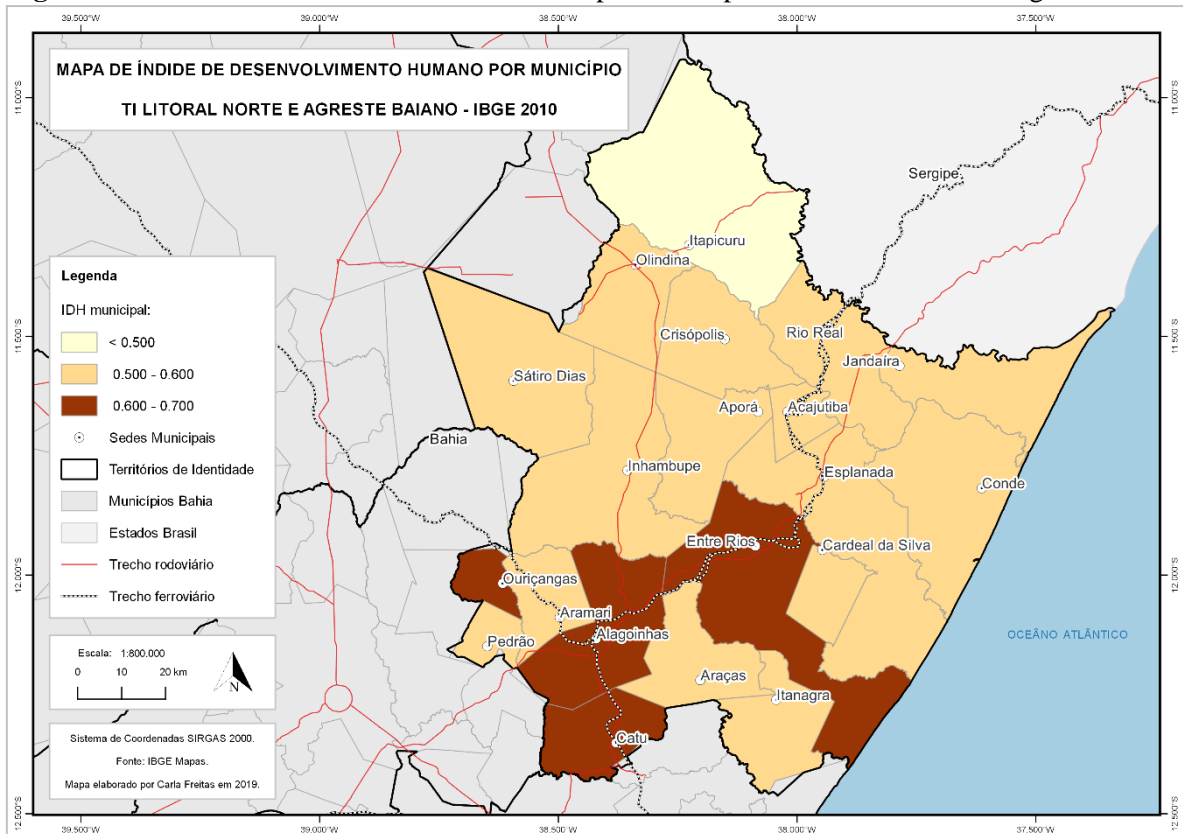
A Figura 12 (p. 31) apresenta o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) e, com base nos dados especializados, 19 dos 20 municípios que compõem o TI possuem IDH acima da média, com valores correspondentes a 0,527 e 0,683. A escala do índice designa que quanto mais próximo de 1, o local é considerado como maior desenvolvido, tendo o seu cálculo composto pelos índice de longevidade, renda e educação.

Figura 11 – Produto Interno Bruto por município o TI Litoral Norte e Agreste Baiano.



Fonte: elaboração própria com base em IBGE (2010).

Figura 12 – Índice de Desenvolvimento Humano por município o TI Litoral Norte e Agreste Baiano.



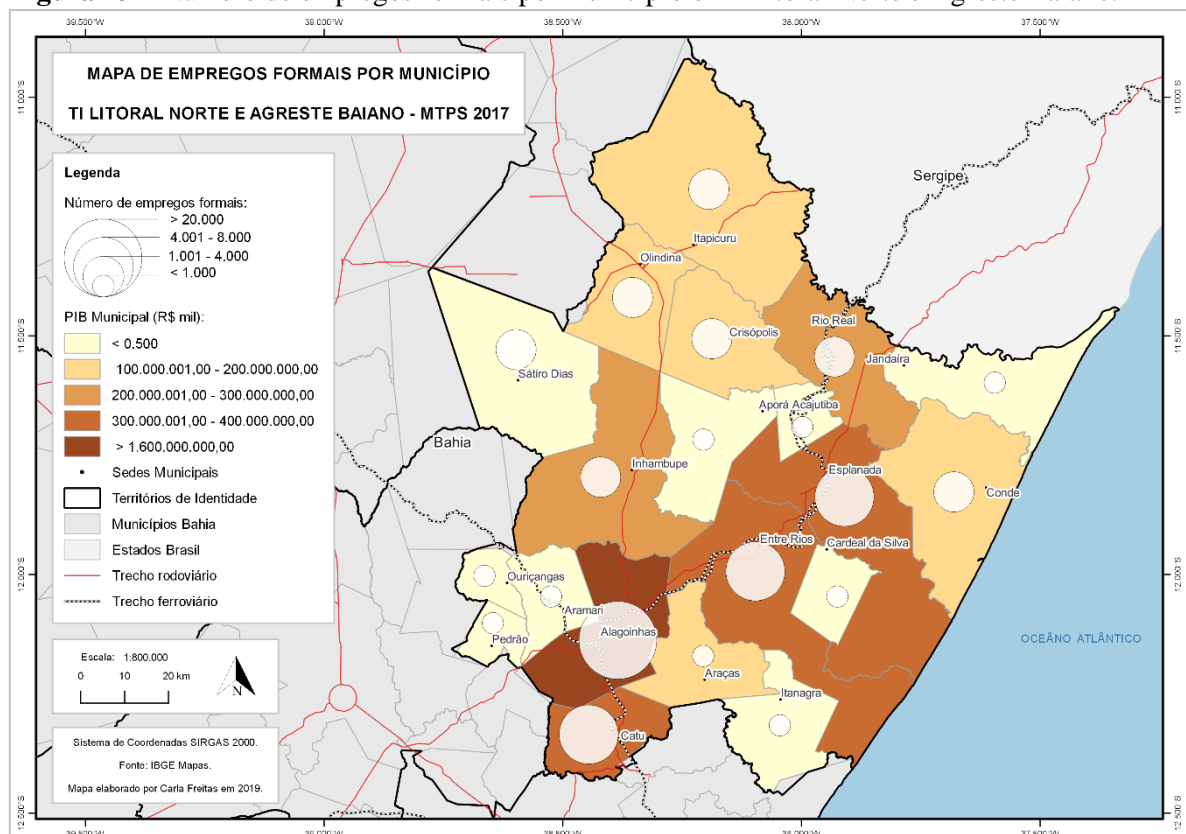
Fonte: elaboração própria com base em IBGE (2010).

Considerando o número de empregos formais ofertados no TI, os municípios de Alagoínas e Catu apresentaram as maiores participações, conforme pode ser observado na Figura 13 (p. 32). Isso se deve a maior concentração de indústrias no território ocorrer nos municípios de Alagoínas, Catu e Esplanada, com atividades diversas, dentre elas a fabricação de bebidas, a indústria petrolífera e o beneficiamento de madeira (SEI, 2015).

Na análise da distribuição de empregos formais no município de Alagoínas (Tabela 03, p. 33) percebe-se o destaque para as atividades de serviços e comércio responsáveis pela geração de 13.550 empregos formais em 2017, respectivamente. Destaca-se também o número de empregos formais gerados pelas indústrias. Segundo informações da Secretaria de Desenvolvimento Econômico da Bahia (SDE) (2019), o Distrito Industrial de Alagoínas possui um total de 9 empresas instaladas e entre as principais atividades minerais não metálicos, cervejaria e bebidas, borracha e plástico, metalurgia, reciclagem, beneficiamento de couros e peles e cerâmica industrial.

Ainda dentro desse tema, é apresentado na Tabela 04 (p.33) o número de pessoas ocupadas por tipo de atividade, considerando os empregos formais e informais. O destaque permanece para as atividades ligadas ao setor de comércio e serviços, assim como para o setor industrial.

Figura 13 – Número de empregos formais por município o TI Litoral Norte e Agreste Baiano.



Fonte: elaboração própria com base em IBGE (2010); SEI.

Tabela 03 – Número de empregos formais.

Setor	Masculino	Feminino	Total
Serviços	5.282	4.134	9.416
Comércio	3.563	2.742	6.305
Indústria de transformação	3.123	1.020	4.143
Administração pública	905	1.763	2.668
Agropecuária	352	18	370
Extração mineral	340	9	349
Construção civil	170	26	196
Serviços industriais de utilidade pública	52	8	60
Total	13.787	9.720	23.507

Fonte: RAIS/MTPS, 2017.

Tabela 04 – Pessoas de 10 anos ou mais de idade segundo a seção de atividade do trabalho.

Seção de atividade do trabalho principal	Local de exercício do trabalho principal			
	Total	Município de residência	Outro município	Mais de um município
Total	58100	51255	6128	716
Comércio; reparação de veículos automotores e motocicletas	12247	11737	360	151
Agricultura, pecuária, produção florestal, pesca e aquicultura	6592	6332	225	35
Construção	5573	4956	548	69
Indústrias de transformação	4879	4102	697	79
Atividades mal especificadas	3949	3185	724	40
Serviços domésticos	3900	3842	58	-
Educação	3527	3164	353	10
Transporte, armazenagem e correio	3065	2508	417	140
Administração pública, defesa e seguridade social	2761	1986	765	10
Alojamento e alimentação	2232	2152	71	8
Saúde humana e serviços sociais	1983	1772	201	10
Outras atividades de serviços	1820	1780	40	-
Atividades administrativas e serviços complementares	1443	1162	281	-
Indústrias extrativas	1328	229	1021	78
Atividades profissionais, científicas e técnicas	1038	866	172	-
Água, esgoto e gestão de resíduos	450	432	18	-
Atividades financeiras, de seguros e serviços relacionados	432	368	56	7
Artes, cultura, esporte e recreação	384	312	23	49
Informação e comunicação	308	243	36	30
Eletricidade e gás	131	68	63	-
Atividades imobiliárias	57	57	-	-

Fonte: IBGE (2010).

Na análise da distribuição de equipamentos públicos de saúde no TI Litoral Norte e Agreste Baiano (ver Figura 14, p. 35), percebe-se novamente o destaque para o município de Alagoinhas, possuindo em seu território equipamentos de maior nível hierárquico (Tabela 05. p. 34), com destaque para o Hospital Regional Dantas Bião, o Hospital das Clínicas de Alagoinhas, o Hospital Maternidade Dr. João Carlos Meireles Paulilo, a Policlínica Municipal De Alagoinhas e a Policlínica Regional de Saúde da Região de Alagoinhas

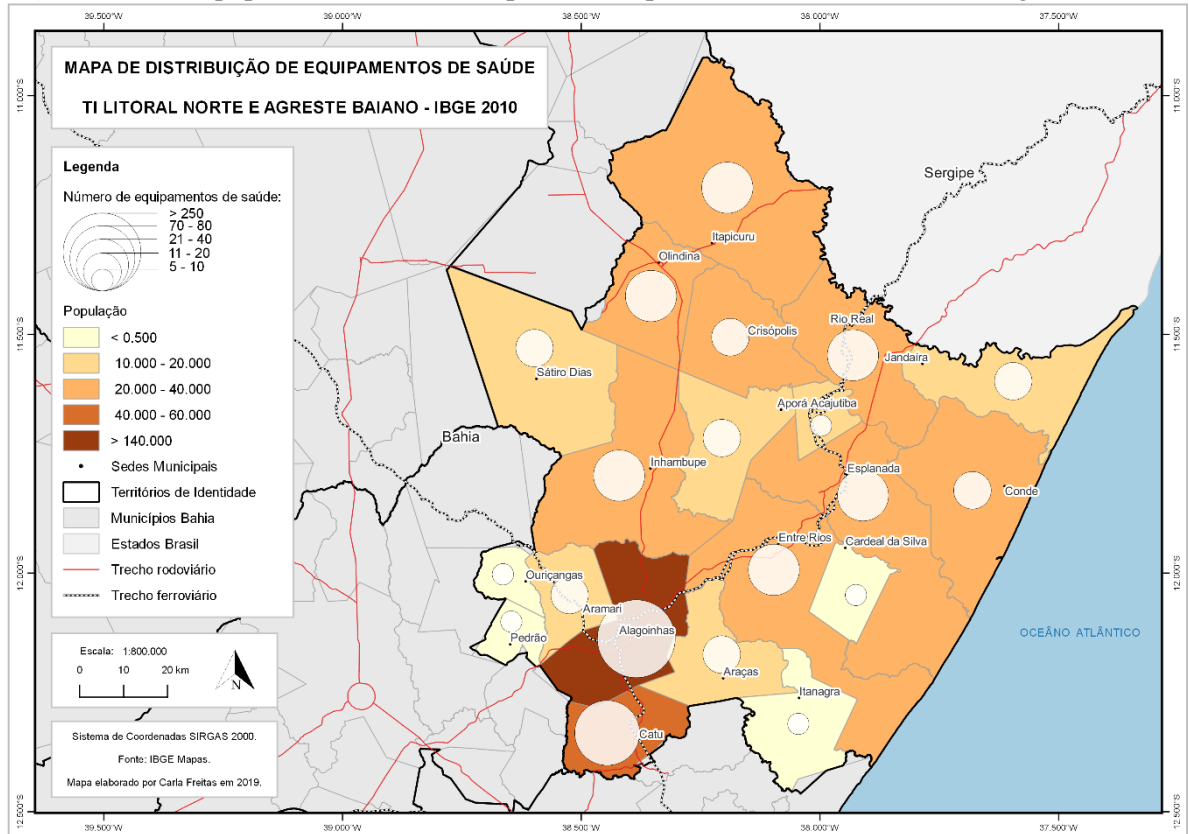
Tabela 05 – Quantidade de estabelecimentos de saúde por tipo em 2019.

Tipo de Estabelecimento	Total
Centro de saúde/unidade básica	35
Policlínica	22
Hospital geral	2
Hospital especializado	3
Unidade mista	1
Consultório isolado	97
Clínica/centro de especialidade	53
Unidade de apoio diagnose e terapia (sadt isolado)	22
Unidade móvel terrestre	1
Unidade móvel de nível pré-hospitalar na área de urgência	5
Farmácia	3
Cooperativa ou empresa de cessão de trabalhadores na saúde	2
Hospital/dia - isolado	3
Central de gestão em saúde	2
Centro de atenção hemoterapia e ou hematológica	1
Centro de atenção psicossocial	1
Polo academia da saúde	1
Central de regulação medica das urgências	1
Serviço de atenção domiciliar isolado (home care)	2
Central de regulação do acesso	1
Total	258

Fonte: CNES (2019).

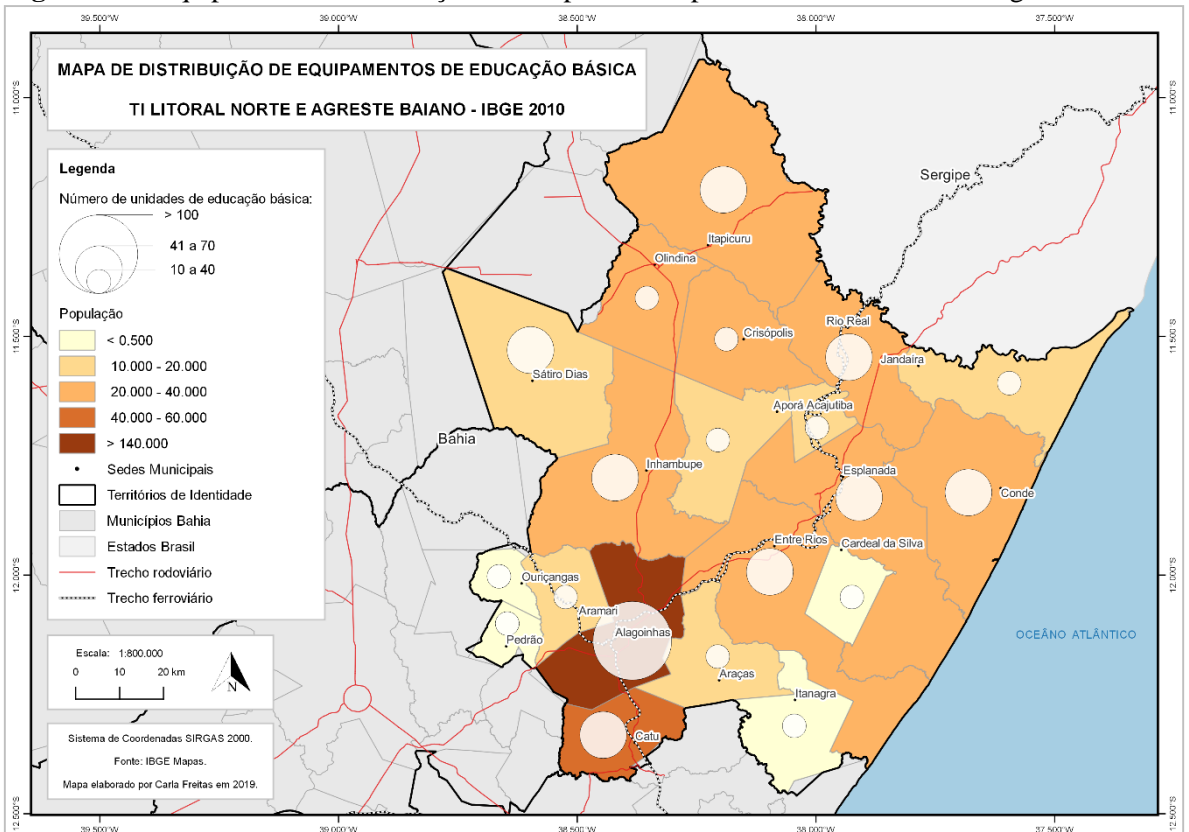
Sobre a distribuição de equipamentos de educação, Alagoinhas também se destaca no conjunto dos municípios que compõem o TI (ver Figura 14. p. 35). Além dos equipamento de educação básica, o município possui instaladas no seu território uma instituições de ensino superior pública, a Universidade do Estado da Bahia (UNEB), e mais cinco privadas, a Faculdade Santíssimo Sacramento (FSSS), a Faculdade Santo Antônio (FSA), a Faculdade Regional de Alagoinhas (UNIRB), a Faculdade de Tecnologia e Ciências da Bahia (FATEC) e a Faculdade de Medicina Estácio - Campus Alagoinhas.

Figura 14 – Equipamentos de saúde por município o TI Litoral Norte e Agreste Baiano.



Fonte: elaboração própria com base em CNES (2019) e IBGE (2010)

Figura 15 – Equipamentos de educação básica por município do TI Litoral Norte e Agreste Baiano.



Fonte: elaboração própria com base em IBGE (2010) e INEP (2017).

4 O USO DO SOLO

O modo como um espaço é ocupado é determinado pela realização de ações por ele favorecidas. E o modo como essas ações se materializarão dependerá de diversos fatores. Mas de importância anterior às materializações é a questão fundiária, visto que é sobre o solo que as ações são desempenhadas e materializadas.

Para Singer (1975), a propriedade do solo só vai adquirir notoriedade na sociedade industrial, uma vez que na sociedade colonial não havia diferenciações espaciais e divisão do trabalho significativas, estando as regiões do país subordinadas cada uma ao seu núcleo urbano que centralizava as funções administrativas, comerciais, religiosas, etc., com o Estado refletindo os interesses da classe dominante. Para o autor é a partir das diferenciações espaciais ocasionadas pela subordinação da sociedade industrial às leis do mercado que a propriedade do solo constituirá fator importante para o desenvolvimento econômico dando origem a clara distinção entre campo e cidade, com o campo sendo responsável pela produção e a cidade pela transformação e comercialização da produção e do seu excedente (SINGER, 1975).

É nessa perspectiva que os donos da terra, que, quase sempre, são os antigos membros da classe dominante da sociedade colonial, irão agir de modo a valorização das suas terras, sobretudo na cidade, agora sede do poder e aparelhada para a realização de novas funções, agora iminentemente urbanas, impondo ao rural, sob a sua jurisdição, autoridade e lei (SINGER, 1975).

As transformações materiais geradas pela concentração das atividades econômicas na cidade e o papel de subordinação do campo está relacionada a construção da propriedade no Brasil, herança do período colonial e de suas leis que introduziram disparidades na distribuição de terras e contribuíram para os processos de transformação da terra em mercadoria (FURTADO, 1989).

A formação da propriedade privada no Brasil se iniciou com a colonização portuguesa com a implementação das capitânicas hereditárias e as concessões de sesmarias que passou grandes extensões de terra do domínio público para o privado (SILVA, 1997). Segundo Silva (1997), o território brasileiro era entendido como público sob domínio português (que, posteriormente, passaram ao domínio do império e da República) com as terras públicas sendo transferidas a particulares através das, já referidas, capitânicas hereditárias e concessões de sesmarias e através de comercializações, trocas e legitimações de posses.

Ainda segundo Silva (1997), as capitânicas e sesmarias eram concedidas através do direito de posse sobre a terra com os donatários e benfeitores tendo direito de explorá-las

economicamente e produtivamente, mas o domínio sobre a propriedade se mantinha com a Coroa Portuguesa.

A intenção desse sistema de concessões era ocupar o território e explorá-lo economicamente e as terras concedidas que não estivessem atendendo a esse objetivo retornavam para o domínio da Coroa como terras devolutas (SILVA, 1997). Assim, “o país se edificou como uma sociedade agrária baseada no latifúndio, existindo, sobretudo, em função da Metrópole, como economia complementar, em que o monopólio exercido opressivamente era fundamental para a burguesia mercantil lusitana” (WOLKMER, 2003, p. 37).

Em 1822, com a instalação do império no Brasil, o regime de concessões é extinto. No intervalo até a criação de uma nova lei que viesse regular a legitimação de terras, a posse se tornou o único meio de adquiri-las. Esse período ficou conhecido como “império das posses” pois houve um aumento no número de posseiros e de grandes propriedades e, mesmo que não legalizadas, esse cenário favoreceu a formação das oligarquias rurais (SILVA, 1997).

Passado esse período, é aprovada em 1850 a Lei nº 601, conhecida como Lei de Terras, que instituiu que a aquisição de terras públicas só poderia ser feita através da compra. Previa também a legitimação de sesmarias já concedidas, a legitimação de posses adquiridas de outra forma e demarcação de terras devolutas (SILVA, 1996).

Entretanto, a regulamentação da propriedade fundiária no Brasil sugerida pela Lei de Terras nunca foi efetivamente executada, uma vez que ficava a cargo dos fazendeiros o processo de demarcação das terras devolutas. Aliado a isso, a Lei do Comércio, aprovada em 1850 proibindo o tráfico de escravos e permitindo o desenvolvimento de atividades econômicas restringidas no período colonial, promoveu o crescimento das lavouras e o início da atividade fabril e impulsionou a imigração estrangeira. Também, em 1888 é sancionada a Lei Áurea que “libertou” os escravos, mas não lhes concedeu recursos materiais de existência. A junção desses fatores contribuiu para legitimação da propriedade privada e do latifúndio, uma vez eram os proprietários de terras que tinham que lidar com a necessidade de suprimento de mão-de-obra e sua alocação (SILVA, 1996; GADELHA, 1989; WOLKMER, 2003).

Ainda sobre a Lei de Terras, Gadelha (1989, p. 160 e 161) acrescenta

A Lei de Terras aparecia agora como urgente e necessária, não mais dando prioridade à questão das terras e, sim, à necessidade da substituição dos braços escravos, conseqüência imediata da suspensão do tráfico, em uma sociedade que não pensava no escravo como trabalhador e, sim, como mero instrumento de trabalho. Procurava-se, assim, contrabalançar os efeitos da abolição, incentivando a colonização através da possibilidade que teriam os colonos imigrantes, da aquisição de lotes de terras devolutas. Possibilidade que se

apresentaria com o retalhamento dos terrenos pertencentes ao Estado, em pequenas propriedades, tornadas acessíveis à poupança dos colonos, após alguns anos de trabalho nas lavouras de proprietários que os pudesse remunerar. Também, agora, o produto da venda desses lotes destinar-se-ia a sub-vencionar maciçamente a vinda de colonos, desprezando-se, aparentemente, o trabalhador nativo livre como força de trabalho assalariada

Após esse período, a questão fundiária vai ser tratada em 1964 com a aprovação da Lei de Reforma Agrária, conhecida como Estatuto da Terra, depois de anos de reivindicações dos trabalhadores rurais por acesso a terra e também pela necessidade de se regular o crescimento das cidades. O Estatuto da Terra, dentre outras coisas, conceitua os imóveis rurais, regula a forma de exploração do campo, institui a função social da propriedade rural e a cobrança do Imposto Territorial Rural (ITR) pago a União (BRASIL, 1964). Entretanto, pouco do visado pela lei se concretizou e, ao estabelecer a manutenção de níveis produtividade como parte do cumprimento da função social da propriedade rural, favoreceu os grandes proprietários com a modernização do campo sobrepondo as questões sociais demandadas pelas reivindicações (SILVA, 1997).

Em 1964 é também criado o Sistema Financeiro da Habitação (SFH) que provia recursos ao Banco Nacional da Habitação (BNH) para atuação nas áreas urbanas através do financiamento de habitações. O BNH atuou no financiamento à produção e ao consumo de habitações, através do fortalecimento de empresas do ramo, na destinação de recursos aos governos estaduais e municipais para a realização de obras de melhoramentos em infraestrutura e, além disso, no financiamentos e estudos para elaboração de legislações e projetos, quando extinto em 1986, por incorporação à Caixa Econômica Federal (CEF) (BRASIL, 1986; MARICATO, 1987).

Em 1966 é aprovado o novo Código Tributário Nacional (CTN), ainda em vigor, estabelecendo critérios de localização para a cobrança de impostos municipais. De acordo com a lei, um imóvel, para ser considerado urbano e passível de cobrança do Imposto Territorial Urbano (IPTU), deve estar inserido numa área que possui pelo menos dois tipos de melhoramentos urbanos, entre eles: meio-fio ou calçamento, com canalização de águas pluviais; abastecimento de água; sistema de esgotos sanitários; rede de iluminação pública, com ou sem posteamento para distribuição domiciliar; escola primária ou posto de saúde a uma distância máxima de três quilômetros do imóvel considerado (BRASIL, 1966). As áreas dos municípios que não possuem esses melhoramentos são classificadas como zonas rurais e, portanto, passíveis de cobrança do ITR, arrecadado pela União.

Em 1979 entra em vigor a Lei nº 6.766 que dispõe sobre o Parcelamento do Solo Urbano, podendo ser feito mediante loteamento ou desmembramento por meio de aprovação municipal, permitindo também a regularização de loteamentos existentes caso estejam de acordo com os parâmetros estabelecidos por ela nos artigos 3º e 4º (BRASIL, 1979).

Com a Constituição Federal de 1988 o tratamento das áreas urbanas e rurais do país foi consolidado, resultado de lutas e pressões do Movimento Nacional de Reforma Urbana (MNRU). Em resumo, os artigos 182, 183 e 184 a 191 estabeleceram:

1. a função social da propriedade urbana, cumprida quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no plano diretor;
2. o plano diretor como instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana;
3. a desapropriação, o parcelamento compulsório e o IPTU progressivo na falta de cumprimento da função social da propriedade urbana;
4. a função social da propriedade rural, cumprida quando atende simultaneamente o seu uso racional, a preservação do meio ambiente, a regulação do trabalho e o o bem-estar dos proprietários e dos trabalhadores;
5. áreas insuscetíveis de desapropriação para fins de reforma agrária: a pequena e média propriedade rural, desde que seu proprietário não possua outra, e a propriedade produtiva;
6. inclui no planejamento agrícola as atividades agroindustriais, agropecuárias, pesqueiras e florestais (BRASIL, 1988).

Para regulamentar a política de reforma urbana estabelecida pela Constituição, é promulgada em 2001 a Lei nº 10.257, conhecida como Estatuto da Cidade, para elaborar as regras de aplicação dos instrumentos de planejamento do ordenamento urbano pelos municípios.

Dentro dessa conjuntura, é possível perceber a complexidade que envolve a discussão sobre o uso e ocupação do solo, seja ele rural ou urbano. É possível também perceber a concepção de campo e de cidade produzidos, com o campo sendo áreas voltadas para as atividades produtivas e caracterizadas como precárias, uma vez que saneamento, energia elétrica, serviços e etc. são considerados atributos urbanos, portanto, localizados na cidade.

Para este trabalho, entende-se como uso do solo a maneira como ele é ocupado, a materialização de funções na forma de objetos incluídos num sistema de ações que dialogam com estruturas sociais, econômicas e políticas. Considerando que a terra possui um preço, ou

seja, é uma mercadoria, e só pode ser acessada através da compra do direito de propriedade ou através da compra do direito de uso, possibilitado pelo sistema de aluguéis (SINGER, 1979).

4.1 O PLANO DIRETOR DE 1977

O Plano Diretor Urbano da Cidade de Alagoinhas (PLANDUAL) de 1977 foi elaborado por iniciativa do governo do estado através da Companhia Estadual de Desenvolvimento Urbano (CEDURB), elaborado pela empresa Consórcio Serete S/A e Engenharia Incrementa S/A e financiado pelo Banco Nacional de Habitação (BNH) e pelo Banco de Desenvolvimento do Estado da Bahia (DESENBANCO), com o estabelecimento de metas e objetivos a serem atingidos até o ano de 1986. O plano visava modificações na estrutura urbana da cidade e a elaboração de alternativas para a sua expansão.

Entre as diretrizes do plano estão:

1. Identificação de atividades econômicas possíveis de serem desenvolvidas no município, visando o desenvolvimento regional;
2. Incentivo ao DISAI e melhoria da sua infraestrutura;
3. Dimensionamento de futuros equipamentos;
4. Consolidação os centros de bairros de acordo com os padrões de ocupação;
5. Indução o assentamento residencial da população de baixa renda através de ampliação do sistema de transporte coletivo;
6. Definição dos limites da área de expansão urbana;
7. Definição de padrões de ocupação da área urbanizada e da área de expansão urbana;
8. Ampliação da área central para a prestação de serviços (CEDURB, 1977).

Sobre as características da ocupação urbana no período de elaboração do plano são destacados a baixa densidade demográfica, a concentração da população de alta renda junto a área central, inexistência de saneamento e o parcelamento prematuro do solo, com grandes disparidades nos preços dos terreno entre a periferia e a área central. O plano aponta também a ocorrência de ocupações irregulares (ver Figura 16, p. 41) (CEDURB, 1977).

O plano se pautou, principalmente, na estruturação do sistema viário e de transportes visando manter a estrutura rádio-concêntrica da origem da ocupação. O sistema viário proposto consistia em vias estruturais para orientação do tráfego de veículos no perímetro urbano; faixa especial para o transporte coletivo; vias arteriais, coletando e integrando o fluxo das vias

ZR-1: zona residencial de baixa densidade, caracterizada por ocupação rarefeita, com predomínio de habitações unifamiliares, isoladas e geminadas, situada na periferia da cidade;

ZR-2: zona residencial de média densidade, caracterizada pelo predomínio de habitação geminada;

ZR-3: zona residencial de alta densidade, caracterizada pelo predomínio de habitação geminada e uso misto, habitação e comércio. Para estas zonas foi estabelecido o estímulo ao adensamento populacional e a previsão de implantação de conjuntos habitacionais do BNH.

2. Zona comercial: divididas em dois tipos:

ZC-1: zona comercial central, localizada na área central e caracterizada pelo uso comercial, prestação de serviços, atividades de recreação e lazer;

ZC-2: zona comercial de centros zonais, centros de bairros e corredores de serviços, localizadas junto as vias arteriais e caracterizadas pelo uso misto e alto adensamento populacional e caracterizadas pela concentração de serviços de natureza comunitária e serviços de apoio a população.

3. Zona institucional: caracterizada pela predominância do uso institucional e de funções administrativas, com previsão de reserva de áreas para esses fins.

4. Zona industrial: caracterizada pela predominância do uso industrial de médio e pequeno porte e do tipo urbano, situada na área próxima a estação ferroviária.

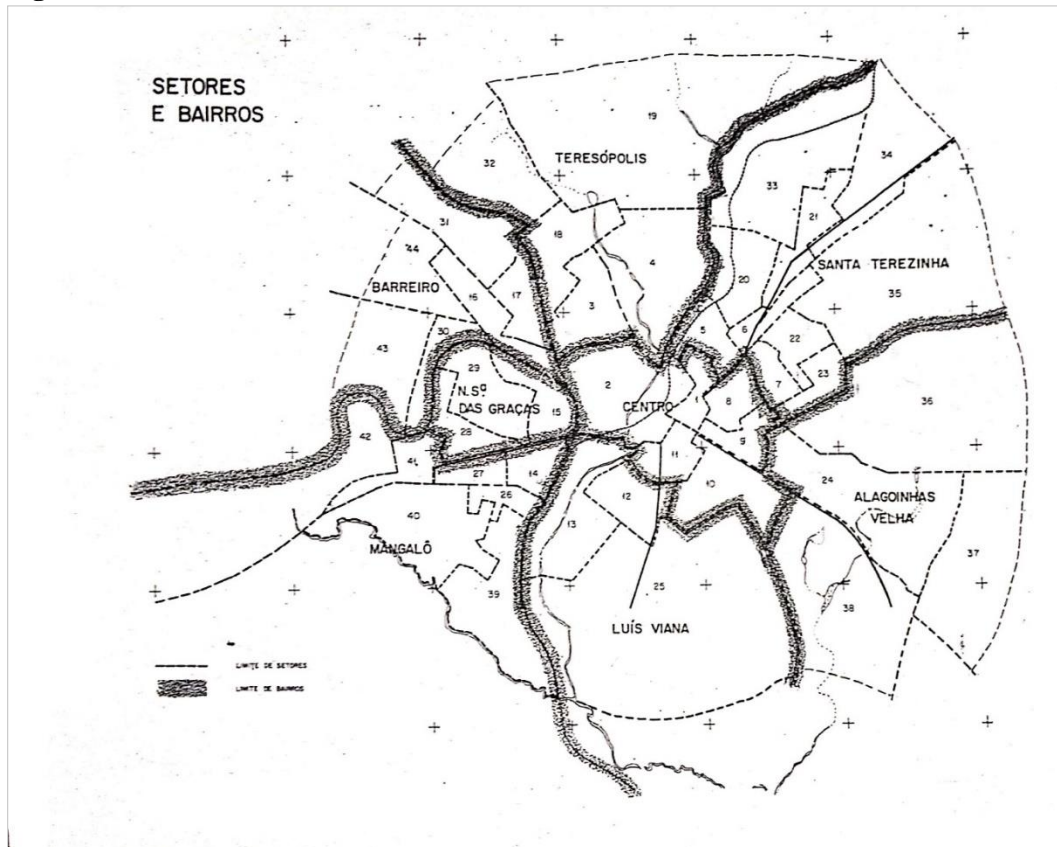
5. Zona de lazer: promover o lazer ativo e passivo, procurar melhorar o microclima da área urbana através da implantação de parques de preservação, institucional e linear urbano, além de parques de bairros (CEDURB, 1977).

No que se refere a equipamentos urbanos, o plano previa a implantação da Estação Rodoviária para ordenar o fluxo de ônibus interurbanos na cidade; do Ginásio de Esportes para centralizar as atividades esportivas e promover a integração da população juvenil e das escolas; do Centro Cívico para localizar os equipamentos de administração municipal e de autarquias estaduais e municipais e para aumentar a eficiência de atendimento ao público.

Os referidos equipamentos foram implantados nas áreas previstas e como apresentados no plano. No que se refere as previsões do zoneamento, foram implantados seis conjuntos oriundos de financiamento do BNH, sendo três deles construídos pela Habitação e Urbanização da Bahia S.A. (URBIS), e os outros três construídos pelo Instituto de Orientação às Cooperativas Habitacionais (INOCOOP).

O plano tem a sua área de atuação restrita ao perímetro urbano, não lidando, portanto, com a área rural do município.

Figura 17 – Setores e bairros.



Fonte: CEDURB (1977).

4.2 O PLANO DIRETOR DE 2004

O Plano Diretor do Município de Alagoinhas de 2004 foi elaborado por iniciativa da Prefeitura Municipal de Alagoinhas, e é o plano que está em vigor. Não se tem informação se o plano foi executado somente pela Prefeitura ou se contou com apoio e/ou contratação de empresas, nem de etapas anteriores ao processo de elaboração da lei e documentos complementares.

Os princípios e objetivos do plano versam sobre promoção desenvolvimento econômico, social e territorial, consolidação das funções sociais da cidade, incentivo ao desenvolvimento econômico e territorial, o cumprimento da função social da propriedade, participação direta da população nas decisões políticas do governo, preservação do ambiente natural, recuperação de áreas degradadas e proteção do patrimônio histórico e cultural. Não é estabelecido o horizonte

de atuação do plano, mas previsões de atualizações previstas para a cada cinco anos (ALAGOINHAS, 2004).

As zonas e áreas de ocupação da cidade são subdivididas em zona adensável de uso misto, zona de atividades potencialmente poluidoras e geradoras de transporte de cargas, zona de interesse ambiental e paisagístico, zona de preservação permanente e zona de preservação e recuperação de áreas de risco.

O plano estabelece como instrumentos de desenvolvimento urbano:

1. Áreas Especiais de Interesse Social (AEIS), a serem demarcadas através de política habitacional específica, com objetivo de estabelecer normas e padrões urbanísticos, melhorar as condições urbanas das áreas irregulares, evitar a remoção de famílias que ocupam áreas públicas ou privadas de forma irregular, promover a urbanização e a regularização fundiária dos assentamentos habitacionais irregulares e clandestinos que já se encontram inseridos na malha urbana respeitando as características do local e as condições sociais e culturais da população, possibilitar o acesso a terra à população de baixa renda combatendo o processo especulativo;
2. Concessão de direito real de uso, por até 90 anos, permitindo a doação de imóveis entre órgãos da administração, a alienação e a concessão de terrenos para programas habitacionais de interesse social;
3. Concessão do direito de superfície de terrenos públicos, por tempo determinado ou indeterminado;
4. Urbanização consorciada de áreas que poderão ser delimitadas de acordo com o interesse público ou da iniciativa privada (ALAGOINHAS, 2004).

Além disso, destacam-se dentre as previsões do plano, a articulação campo-cidade estendendo as melhorias urbanas como infraestrutura e serviços urbanos às áreas rurais, a manutenção atualizada de dados físico-territoriais, cartográficos e socioeconômicos do município, a divisão do município em Regiões de Planejamento (RP) e implantação do Orçamento Participativo para promover a participação popular nos processos decisórios de planejamento (ALAGOINHAS, 2004).

Integram o plano, quatro mapas da cidade que apresentam a delimitação do perímetro urbano, as regiões de planejamento, a hierarquia viária e projetos de transposição existentes e as áreas de uso e ocupação do solo, que não foram aqui reproduzidos dada a ilegibilidade dos que estão disponíveis para consulta pública.

A sua área de atuação também se restringe ao perímetro urbano, com a lei propondo a sua ampliação. A área rural e a sua ocupação não é objeto do plano, embora o município forneça a

alguns povoados serviços públicos de limpeza de vias, energia elétrica, administração de cemitérios e manutenção de praças.

4.3 O PLANO DIRETOR DE 2015

O Plano Diretor Participativo de Desenvolvimento Urbano Ambiental de 2015 foi elaborado pela Prefeitura Municipal de Alagoinhas, sob responsabilidade da Secretaria de Infraestrutura e Planejamento (SECIN) e com a contratação, por meio licitatório, do Instituto Técnico de Apoio Municipal (ITAM). A sua elaboração se iniciou no ano de 2013 e deveria compor o plano estratégico de longo prazo intitulado “Movimento Alagoinhas 2030”. Apesar disso, e por razões não divulgadas, o projeto de lei não foi votado pela Câmara Municipal de Vereadores.

O processo de elaboração do plano envolveu a realização de palestras com membros da administração municipal para a identificação de necessidades e o estabelecimento de diretrizes para o desenvolvimento social e econômico do município. A segunda etapa se constituiu na elaboração de um diagnóstico técnico pela empresa contratada. Na terceira etapa foram realizadas audiências comunitárias propositivas, quatro na sede municipal, uma na sede do distrito de Riacho da Guia e outra na sede do distrito de Boa União, que contaram com a participação de lideranças comunitárias, vereadores, técnicos municipais, representantes institucionais e cidadãos interessados. Segundo a SECIN, o material produzido pela equipe de coordenação do plano incluem, além do Plano Diretor, quatro volumes que apresentam a metodologia de trabalho adotada, relatórios e o diagnóstico técnico (ALAGOINHAS, 2015).

Entre as diretrizes e objetivos do plano estão a promoção a maior competitividade e viabilidade econômica, conservação dos ecossistemas e recursos naturais, redução da pobreza e da desigualdade social, ordenamento do crescimento urbano municipal, a valorização dos imóveis urbanos e privilégios aos investimentos geradores do bem-estar geral e a fruição dos bens pelos diferentes segmentos sociais (ALAGOINHAS, 2015).

O plano sugeriu a criação de um Sistema Municipal de Planejamento e Gestão Participativa, que deveria acompanhar e avaliar a execução do plano diretor, a ser composto pela administração pública e representantes civis e da iniciativa privada. O sistema seria composto por informações básicas para o planejamento municipal como informações sobre operações de serviços públicos, o Cadastro Imobiliário Urbano, o cadastro das áreas ocupadas pelas atividades agropecuárias, a mapoteca e registro histórico-fotográfico, as informações

quanto à situação do meio ambiente e da disponibilidade de infraestrutura, comércio e serviços das unidades de vizinhança (ALAGOINHAS, 2015).

No que se refere ao ordenamento do solo urbano, o plano previa a definição de um novo perímetro urbano, definição do zoneamento urbanístico da cidade, assegurar às atividades e empreendimentos públicos e privados condições locacionais, incentivar a ocupação de vazios urbanos, criar áreas de reserva municipal e instituir parâmetros urbanísticos adequados às especificidades locais do município (ALAGOINHAS, 2015).

Sobre o zoneamento urbanístico proposto pelo plano para o planejamento, a cidade é dividida em macrozonas, definidas conforme a predominância de uso, e zonas, definidas conforme as proposições para suas respectivas áreas: São elas:

1. Macrozona de Ocupação Prioritária (MZ - ZOP), referente a área de ocupação urbana consolidada e com a previsão de implantação de equipamentos e demais projetos nos lotes e glebas vazias nela existentes. Esta macrozona deveria ser composta pelas Zonas de Parques Ambientais Urbanos - Reservas Municipais (ZPA–RM), Zona Proteção ao Patrimônio (Z-PPT), Zona de Uso Comercio Central (ZCC), Zonas dos Corredores de usos diversificados (ZUD), Zonas Centrais de Bairros (ZCB), Zona de Uso Industrial (ZI), Zona de Uso Residencial Tradicional (ZRT); Zona de Uso Residencial Médio Padrão (ZRM); Zona de Uso Residencial Padrão Popular (ZRP); Zona de Uso Residencial Especial de Interesse Social (ZEIS);
2. Macrozona de Expansão Urbana (MZ - ZEU), referente a área de expansão urbana proposta pelo plano e com a ocupação condicionada a implantação prévia de infraestrutura. Esta macrozona deveria ser composta pela Zona Rururbana (SZRU), que seria destinada a atividades agrícolas (cinturão verde) dentro da área urbana, e a Zona de Ocupação Restringida (SZOR), área que envolveria limitações a verticalização (ALAGOINHAS, 2015).

O novo desenho urbano almejado para a cidade se assenta nos eixos:

1. ampliação da Integração com os Espaços Regionais – Alagoinhas, Cidade Líder: esse eixo previa a inserção da cidade no circuito econômico nacional através de gestões para a conquista de acesso expresso ao Litoral Norte, onde seria implantado o Porto Seco de Subaúma, no município de Entre Rios, com ligação, através de implantação de via transnacional com o Porto Nacional de Palmas, no Tocantins, e o Porto de Porto Velho, em Rondônia, além da qualificação do Aeroporto de Alagoinhas como aeroporto também para cargas;

2. fortalecimento de um Sistema de Valorização Ambiental – Alagoinhas Cidade Ecológica/Cidade Jardim: esse eixo previa a regulamentação ambiental, institucionalização de Unidades de Conservação Municipal e a implantação de programas e projetos, como a recuperação ambiental de áreas degradadas, implantação de parques urbanos, de um Horto Florestal e de um Zoológico Regional;
3. viabilização de Áreas e Equipamentos Estruturantes – Alagoinhas Cidade de Apoio e Serviços: esse eixo visava a descentralização da localização de equipamentos e serviços com a criação de centros de bairros com a implantação de equipamentos estruturantes de saúde, educação e lazer;
4. implantação de um Sistema de Interligação de Áreas e Equipamentos Estruturantes – Alagoinhas Cidade Acessível: esse eixo visava a interligação adequada dos lugares polarizadores, com os seus diversos bairros, através das reestruturação do sistema viário, incorporando a implantação de ciclovias, execução de plano de acessibilidade a portadores de necessidades especiais e adequação da linha férrea ao sistema de transporte urbano através da implantação de Veículos Leves sobre Trilhos (VLT);
5. fortalecimento de um Sistema de Espaços Abertos – Alagoinhas Cidade Confortável: esse eixo previa a implantação de áreas públicas de lazer e a recuperação da infraestrutura das já existentes visando a ampliação do convívio e do lazer urbano na cidade;
6. afirmação de Bairros e áreas que integram o Patrimônio Cultural – Alagoinhas Cidade da Cultura: esse eixo previa a atualização da Secretaria Municipal de Cultura, implantação do complexo cultural, democratização do acesso e apoio a produção cultural, além da recuperação e preservação de monumentos históricos;
7. implementação de política de viabilização do Direito de Moradia – Alagoinhas Cidade Boa de se Morar: esse eixo previa a implantação de projetos municipais voltados a promoção de melhoria das habitações e da infraestrutura de bairros carentes, com a institucionalização do Programa Municipal de Habitação Social (PNHS), a consolidação do Programa Nacional de Habitação Rural (PNHR), visando a requalificação de habitações na zona rural, e a implantação do Programa Municipal de Engenharia e Arquitetura Pública para assessoria a construção habitacional para população de baixa renda (ALAGOINHAS, 2015).

Além disso, o plano previa a implantação de equipamentos urbanos de amplitude regional com o objetivo de integrar o município ao circuito econômico nacional como, por exemplo, Parque de Eventos Regionais, Hospital Regional Modelo, Campus Universitário Regional, Aeroporto Regional, e outros equipamentos que seriam implantados promovendo a ocupação da área rural do município.

O plano tem um caráter ufanista, com proposições descoladas da realidade local e com aparente falta de ligação com políticas estatais. Somado a isso, o plano não faz referência as ocupações rurais existentes naquelas proposições que remetem sua localização nas áreas rurais do município.

O conjunto de materiais complementares ao projeto de lei não estão disponíveis para consulta pública, assim como a maioria dos mapas citados no projeto de lei, sendo reproduzidos aqui apenas dois deles (p. 51 e 52).

4.4 TRANSFORMAÇÕES E PERMANÊNCIAS

A ocupação urbana do município de Alagoinhas foi se dando de maneira gradual a medida que a cidade foi se estabelecendo e ocorreu nos arredores da estação ferroviária. As ocupações posteriores foram se instalando ao redor da ocupação inicial, direcionadas pelas vias que estruturam o seu território, a Rua Doutor Dantas Bião, a Avenida Juracy Magalhães, a Rua Quinze de Novembro, a Rua do Catu e a Rua Paulo Afonso.

A ocupação inicial de caracterizava por ser composta de imóveis geminados que abrigavam usos mistos e hoje abrigam exclusivamente estabelecimentos comerciais e de serviços. Nesse período o ordenamento urbano era estabelecido pelos Códigos Municipais de Posturas, elaborados no final do século XIX, ainda não estabelecendo regras ao parcelamento do solo (MARICATO, 2003).

Até a década de 1960 a ocupação foi avançando ao redor da ocupação inicial e da ferrovia, se caracterizando pelo uso residencial. Mas é a partir da década de 1970 que a ocupação urbana se expande com a implantação de conjunto habitacionais provenientes de financiamento do BNH.

Na cidade então são construídos seis conjunto habitacionais, os conjuntos construídos pela empresa URBIS, chamados de URBIS I e URBIS II, localizados na área que hoje é chamada de bairro Jardim Petrolar, e se caracteriza por ser uma ocupação de classe mais baixa. O terceiro conjunto construído pela URBIS, o URBIS III, foi o último a ser construído, já na década de 1980, apresentando as mesmas características dos conjunto anteriores, mas localizado numa área periférica da cidade.

Os conjuntos construídos pelo INOCOOP, INOCOOP 1, INOCOOOP 2 e INOCOOP 3, se localizam no hoje chamado bairro Alagoinhas Velha. Ambos se caracterizam pelo padrão de ocupação que indica que foram construídos para atender a demanda de faixas salariais mais altas, situação que coaduna com a atuação desses programas na Bahia. Conforme aponta Carvalho e Pereira (2014, p. 158),

na Bahia, a produção de moradia intermediada pelo Estado se deu principalmente através da URBIS, empresa de economia mista criada em 1965, cujo maior acionista era o Estado da Bahia. A empresa visava a atender a famílias com renda até 5 salários mínimos, mas atendeu, efetivamente, famílias com renda de 3 a 5 salários, pela insolvência verificada na faixa com renda menor do que 3 salários. Famílias com renda a partir de cinco até doze salários seriam atendidas pelo Instituto de Orientação às Cooperativas Habitacionais (INOCOOP), que vai iniciar as operações na Bahia em 1967.

Além da ocupação através dos programas de habitação, nesse período é possível perceber ocupações oriundas de loteamentos de particulares e as ocupações espontâneas. Assim como a expressão de desigualdade entre as áreas de ocupação, já consolidando as áreas de moradia da população pobre e de classes mais abastadas.

Nas décadas de 1980 e 1990, a ocupação urbana vai se expandindo através dos loteamentos, aprovados ou não pela Prefeitura. Nesse período, são implantados também loteamentos financiados pela Caixa Econômica Federal, que mais uma vez expandem a macha de ocupação da cidade.

Os anos 2000 é caracterizado pela implantação dos conjuntos promovidos pela iniciativa municipal através do programa Minha Casa Minha Vida. A cidade possui seis conjuntos dessa natureza, com exceção de um, ambos estão implantados na periferia da cidade, longe do centro e em áreas carentes em infraestrutura urbana, locais que carregam o estigma de serem “ruins para morar”.

Mais recentemente, outra dinâmica de ocupação é percebida na cidade, os condomínios. Na cidade esse padrão de ocupação é destinado para a classe média e para faixas de renda mais elevadas. Existem condomínios localizados junto a bairros já consolidados e condomínios localizados na periferia da cidade, onde existe maior disponibilidade de terra para ocupação. Além destes, existem os condomínios promovidos por particulares, esses se localizam em terrenos menores que estavam ociosos em meio a ocupação urbana consolidada.

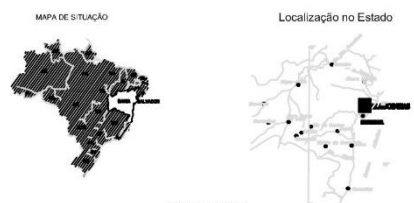
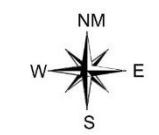
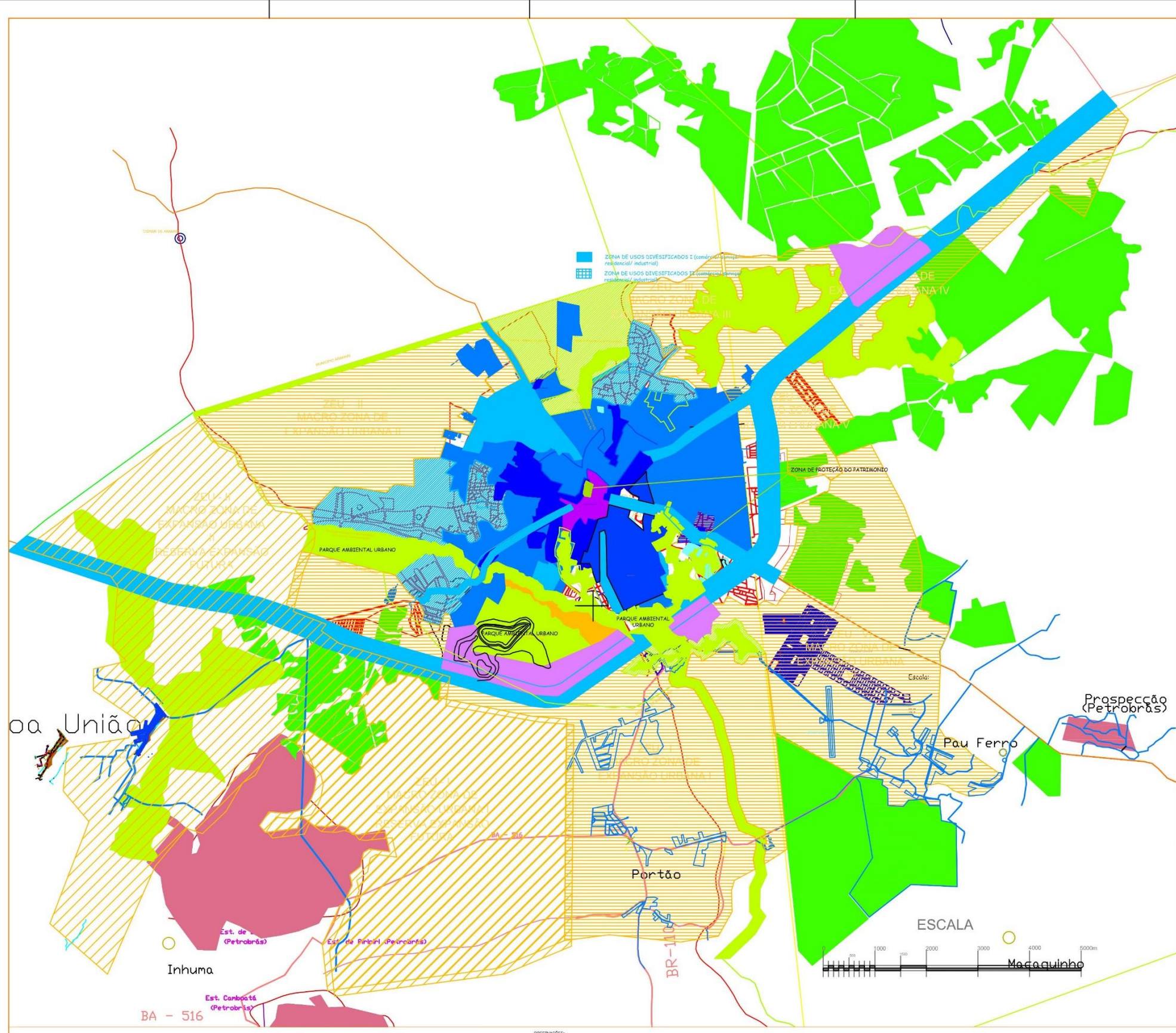
A predominância no uso do solo da cidade é o residencial, possuindo essas áreas estabelecimentos de comércio característicos de bairros e equipamentos públicos que necessitam estar localizados próximos as residências, como unidades de saúde da família,

creches e escolas municipais. O uso comercial e de serviços está localizado de maneira mais densa no centro da cidade, se estendendo, de maneira menos densa ao longo de suas vias estruturantes e nas áreas localizadas no entorno da BR-101, onde se localiza a área de maior concentração de indústrias, com o comércio dessa área ligado ao fornecimento de materiais, serviços e apoio fluxo de veículos que transitam pela rodovia transportando cargas.

O entorno imediato da área central é caracterizado pelo uso misto. Ao longo dos anos e com a ampliação na oferta de serviços, antigas residências passaram a dar lugar para a instalação desses estabelecimentos. O mesmo acontece com a área entorno de vias estruturantes que apresentam comércio em baixa concentração, dividindo espaço com moradias.

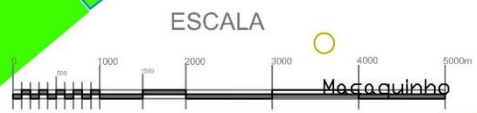
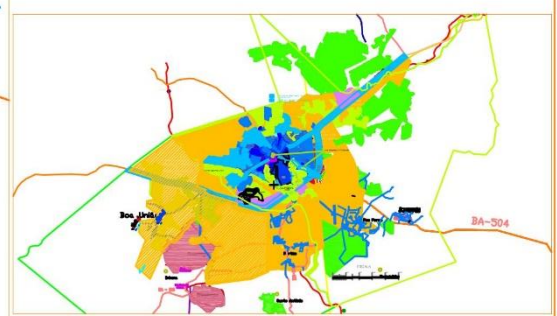
A respeito do uso institucional, muitos equipamentos se encontram pulverizados na área central da cidade, com algumas áreas sendo caracterizadas pelo uso restrito a equipamentos públicos e de administração municipal que demandam grandes áreas para a sua instalação e por razões de disponibilidade de terras acabaram se localizando próximos uns aos outros.

Para a visualização espacial das informações descritas foram elaborados três mapas, tendo como base a cartografia planialtimétrica do município e imagens de satélite. O primeiro mapa (p. 53) ilustra a expansão física da cidade ao longo do tempo, o segundo (p. 54) apresenta a demarcação elaborada conforme a predominância dos usos do solo na cidade, e o terceiro apresenta a localização dos conjuntos e loteamentos, de acordo com o agente promotor, que foram possíveis de delimitação.

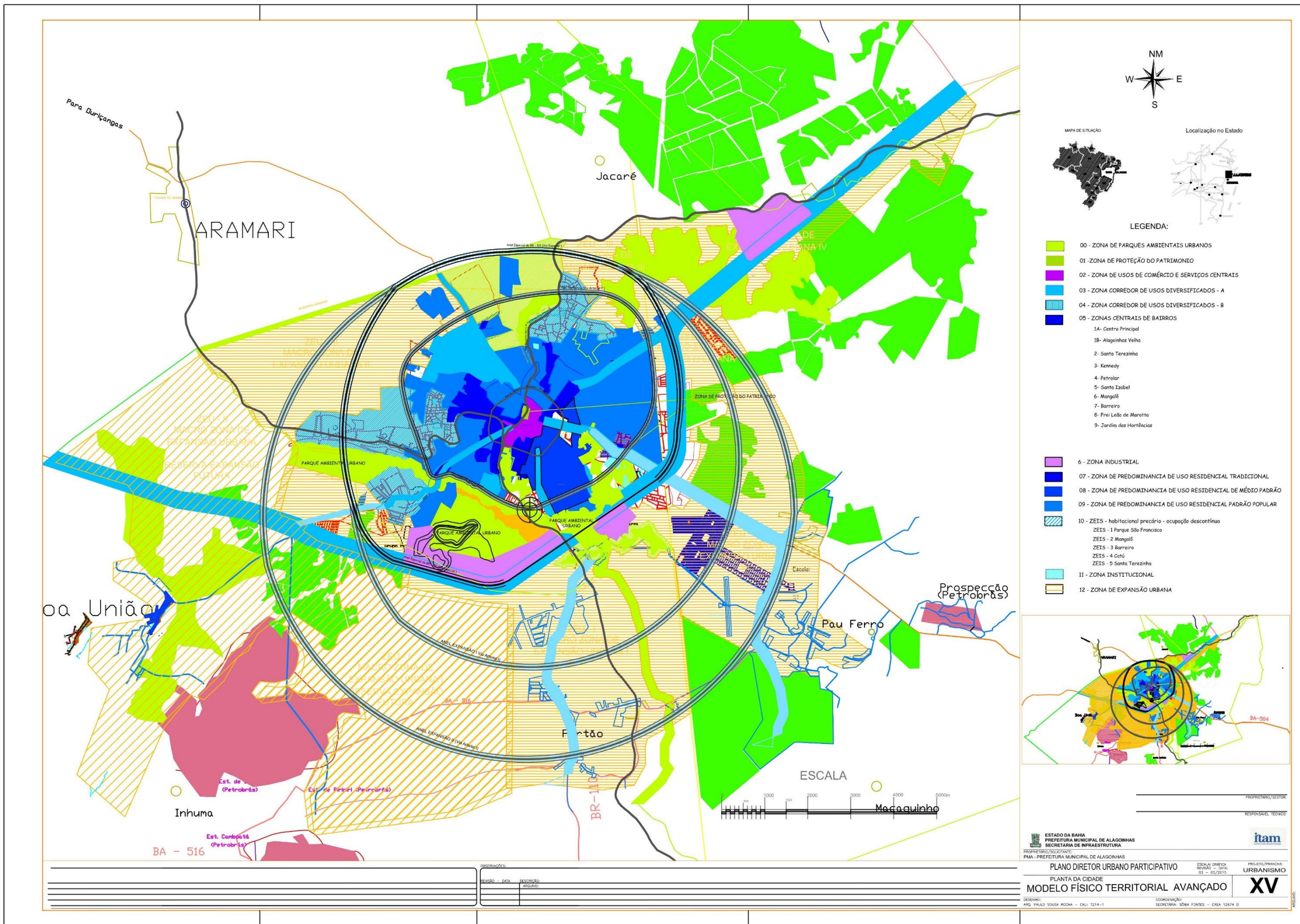


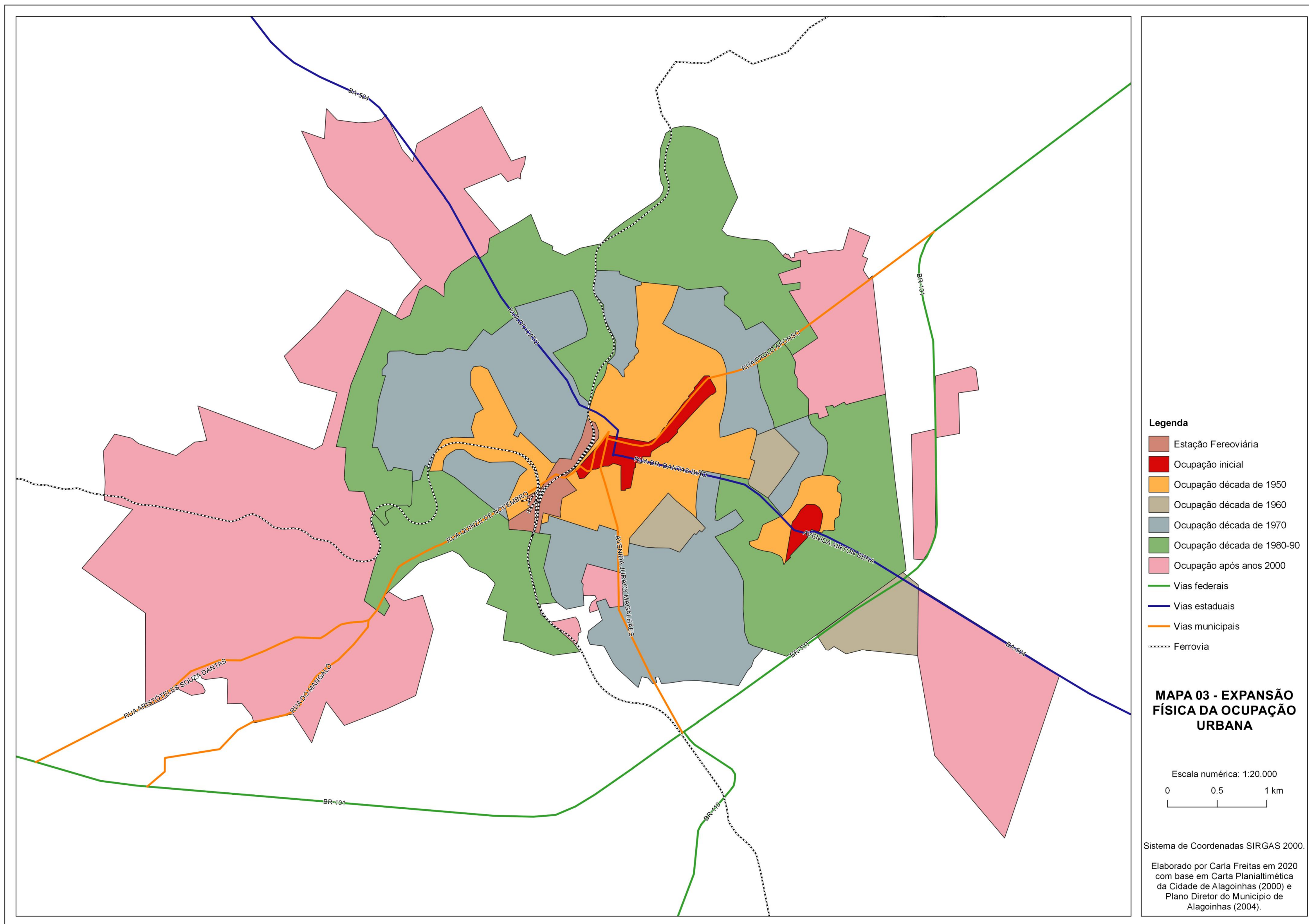
LEGENDA:

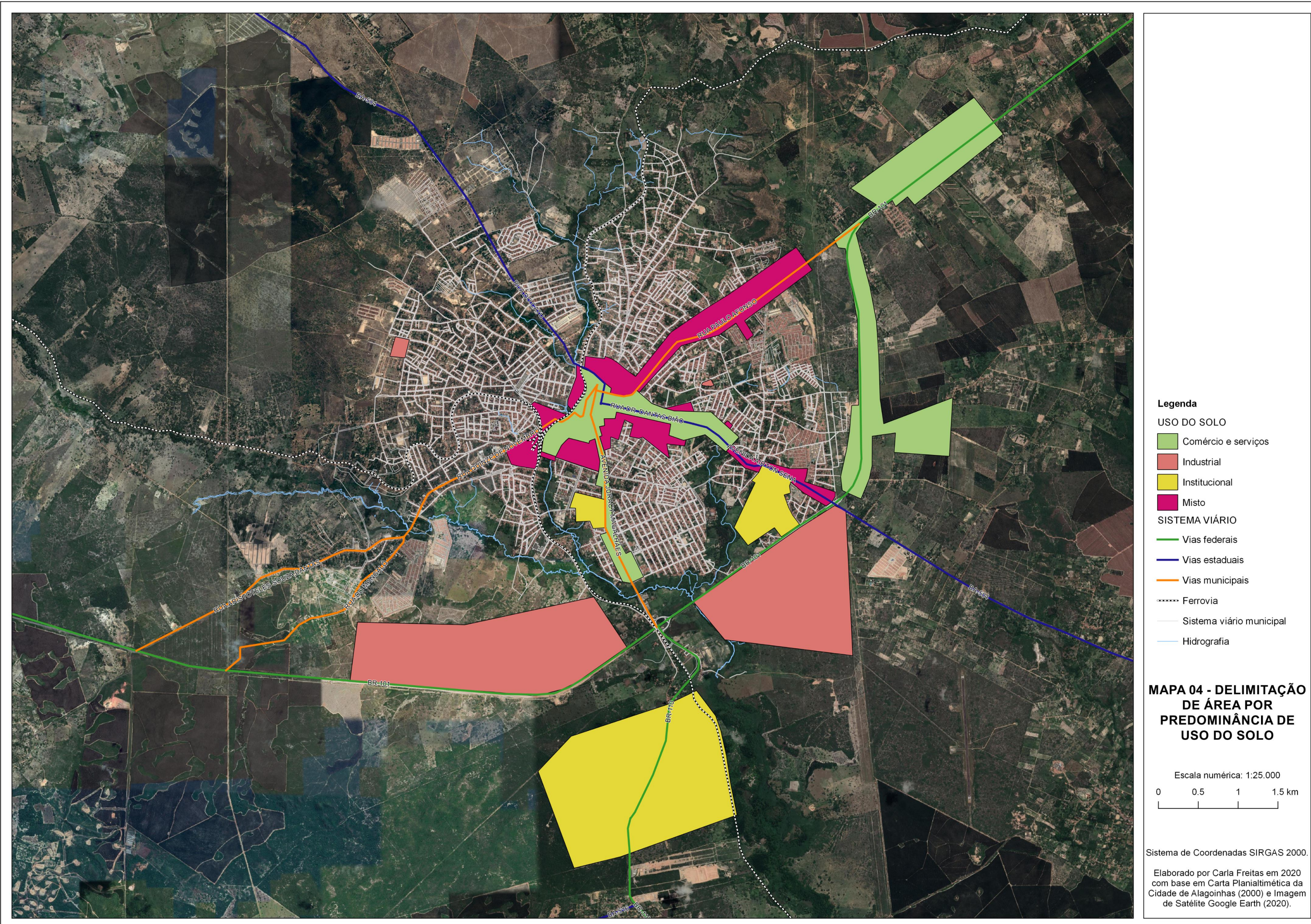
- 00 - ZONA DE PARQUES AMBIENTAIS URBANOS
- 01 - ZONA DE PROTEÇÃO DO PATRIMÔNIO
- 02 - ZONA DE USOS DE COMÉRCIO E SERVIÇOS CENTRAIS
- 03 - ZONA CORREDOR DE USOS DIVERSIFICADOS - A
- 04 - ZONA CORREDOR DE USOS DIVERSIFICADOS - B
- 05 - ZONAS CENTRAIS DE BAIRROS
 - 1A- Centro Principal
 - 1B- Alagoinhas Velha
 - 2- Santa Terezinha
 - 3- Kennedy
 - 4- Petrolar
 - 5- Santa Isabel
 - 6- Mangalô
 - 7- Barreira
 - 8- Frei Leão de Marótti
 - 9- Jardim das Hortências
- 6 - ZONA INDUSTRIAL
- 07 - ZONA DE PREDOMINANCIA DE USO RESIDENCIAL TRADICIONAL
- 08 - ZONA DE PREDOMINANCIA DE USO RESIDENCIAL DE MÉDIO PADRÃO
- 09 - ZONA DE PREDOMINANCIA DE USO RESIDENCIAL PADRÃO POPULAR
- 10 - ZETS - habitacional precário - ocupação descontínua
 - ZETS - 1 Parque São Francisco
 - ZETS - 2 Mangalô
 - ZETS - 3 Barreiro
 - ZETS - 4 Catú
 - ZETS - 5 Santa Terezinha
- 11 - ZONA INSTITUCIONAL
- 12 - ZONA DE EXPANSÃO URBANA

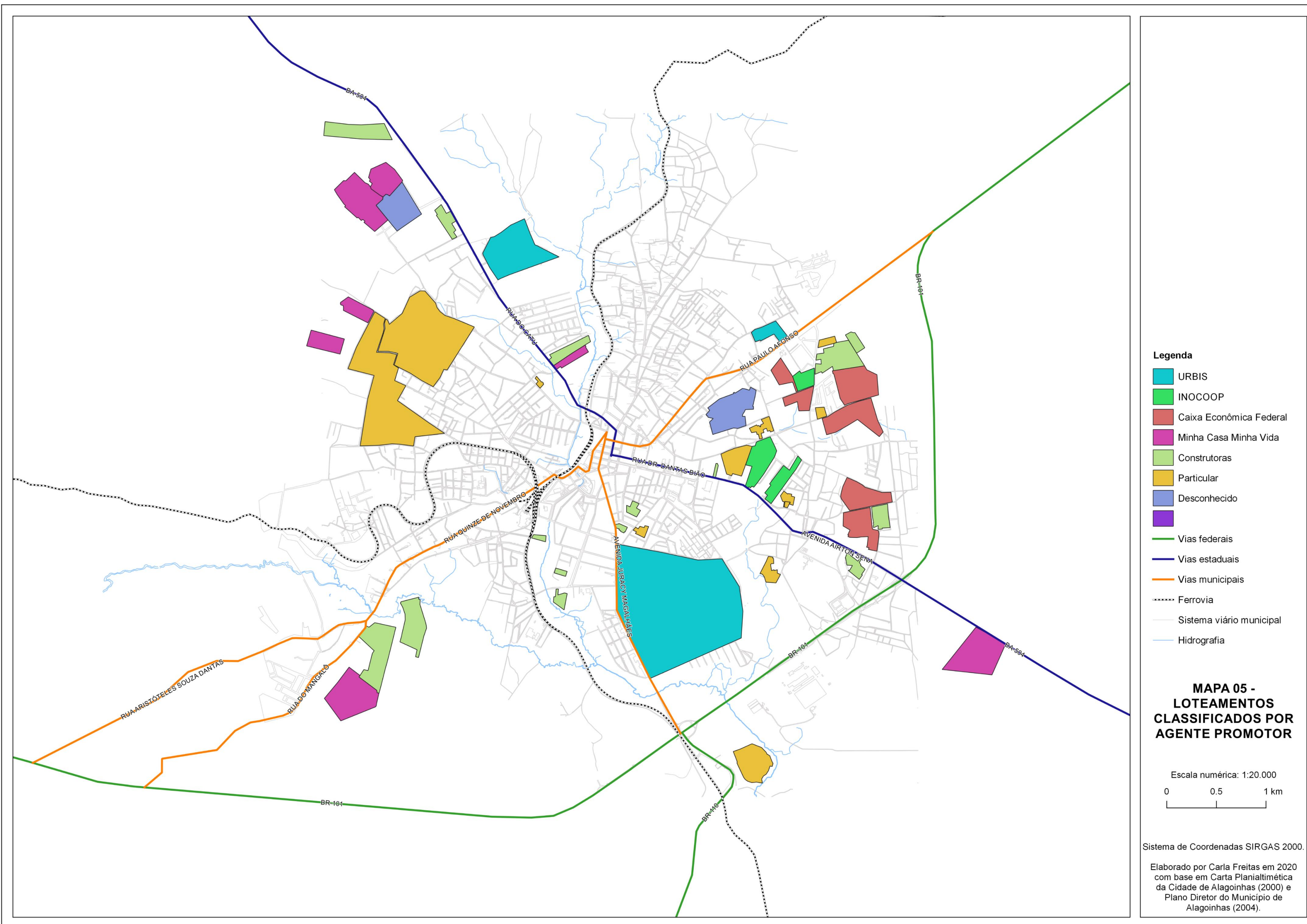


PROPRIETÁRIO/DESEMPENHADOR	RESPONSÁVEL TÉCNICO
ESTADO DA BAHIA PREFEITURA MUNICIPAL DE ALAGOINHAS SECRETARIA DE INFRAESTRUTURA	ITAM
PROPRIETÁRIO/SOLICITANTE: PMA - PREFEITURA MUNICIPAL DE ALAGOINHAS	PROJETO/PRONOME: URBANISMO
PLANO DIRETOR URBANO PARTICIPATIVO	
PLANTA DA CIDADE	
MODELO FÍSICO TERRITORIAL URBANO	
DESENHO: AND. PAULO SOUSA ROCHA - CAD: 7214-1	COORDENAÇÃO: SECRETARIA SÔNIA FONTES - CREA 12674 D









5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O processo de urbanização do município de Alagoinhas esteve sempre ligado a influência de agentes externos. Primeiro com a implantação da ferrovia, que modificou o padrão de ocupação inicial do município e promoveu a sua expansão urbana. Assim como favoreceu a sua posição de pólo regional. Num segundo momento, a influência veio a partir da localização de empresas no seu território, principalmente com as ações de ocupação da Petrobrás e das indústrias de beneficiamento florestal, atuando sobre a modificação do uso do solo rural do município.

O terceiro momento é marcado pelas modificações ocorridas através de ações de planejamento urbano promovidas pelo governo do estado que criaram condições para a expansão da ocupação para fins residenciais da cidade, aumentando a sua densidade populacional. Os projetos de habitação implantados nesse momento delinearão os eixos de ocupação no município, embora não tivesse como foco a promoção de habitação para as camadas populares para evitar a ampliação de áreas de ocupação irregular, teve como foco classes de renda superiores. Associado a isso, os conjuntos foram implantados em áreas mais dotadas de infraestrutura e serviços, enquanto as demais áreas não fizeram parte dos projetos de melhoramento urbano.

Assim, nesse período já são estabelecidos espaços de melhor localização e espaços de pior localização que seguiram assim até os dias atuais. Além da ação do poder público, existe, de maneira muito presente, a atuação de proprietários de terras que atuaram na ocupação da cidade por meio da implantação de loteamentos. Atualmente, similar a ação dos loteamentos, existe a atuação das imobiliárias e construtoras que agem promovendo a ocupação de terrenos ociosos nos bairros consolidados, assim como induzem a expansão da mancha de ocupação urbana com a localização de condomínios na periferia da cidade.

A análise dos planos diretores fez ver a falta de conexão do espaço rural com o urbano no município, que, apesar de fazerem referência a ações a serem desenvolvidas, não inserem o campo como parte do planejamento para o desenvolvimento municipal, comumente referindo-se ao rural quando se trata de preservação do meio ambiente, embora aja uma flexibilização para a ampliação de áreas para exploração de empresas e indústrias.

Somada a falta de efetividade dos planos diretores, existe a falta de aparelhamento técnico na administração municipal e a ausência ou presença precária de informações municipais, tão importantes para o desenvolvimento e execução de ações de planejamento.

REFERÊNCIAS

- BARREIRA, Américo. **Alagoinhas e seu município: notas e apontamentos para futuro**. Alagoinhas: Typografia do Popular, 1902.
- BARROS, Salomão. **Vultos e feitos do município de Alagoinhas**. Salvador: Artes Gráficas, 1979.
- BRASIL, Congresso Nacional. Lei n. 4504, de 30 de novembro de 1964. Dispões sobre o Estatuto de Terras e dá outras providências. Brasília: 1964.
- BRITO, Cristóvão. **A Petrobras e a gestão do território no Recôncavo Baiano**. Salvador: EDUFBA, 2008.
- CORRÊA, Roberto Lobato. **A rede urbana**. São Paulo: Editora Ática, 1989.
- CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. São Paulo: Editora Ática, 1993.
- CORRÊA, Roberto Lobato. **Estudos sobre a rede urbana**. Rio de Janeiro. Bertrand do Brasil, 2006.
- AMORIN FILHO, Oswaldo; SERRA, Rodrigo Valente. Evolução e perspectivas do papel das cidades médias no planejamento urbano e regional. In: ANDRADE, T. A.; SERRA, R. V. (Org.). **Cidades Médias Brasileiras**. Rio de Janeiro: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA, 2001.
- CAMELO FILHO, José Vieira. **A implantação e consolidação das Estradas de Ferro no nordeste brasileiro**. São Paulo: UNICAMP, 2007.
- CNES. Cadastro Nacional de Estabelecimentos de Saúde. **Consultas**. 2019. Disponível em: <<http://cnes.datasus.gov.br/pages/consultas.jsp>>. Acesso em 2019.
- FREITAS, Antônio Fernando Guerreiro de. Eu vou para a Bahia: a construção da realidade contemporânea. In: **Bahia Análise e Dados**. Salvador: SEI, 2000.
- FURTADO, C. Pequena introdução sobre o desenvolvimento. São Paulo: Nacional, 1989.
- GADELHA, Regina Maria d'Aquino Fonseca. A lei de terras (1850) e a abolição da escravidão: capitalismo e força de trabalho no Brasil do século XIX. **Revista História**, São Paulo, 1989.
- IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo demográfico**. 2010. Disponível em: <<https://censo2010.ibge.gov.br/resultados.html>>. Acesso em 2019.
- IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Estimativas da população residente nos municípios brasileiros**. Rio de Janeiro: IBGE, 2019.
- IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Regiões de influência das cidades – 2007**. Rio de Janeiro: IBGE, 2008.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Áreas urbanizadas do Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE, 2017.

INEP. Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais **Anísio Teixeira. Sinopses Estatísticas da Educação Básica**. 2016. Disponível em: <<http://portal.inep.gov.br/web/guest/sinopses-estatisticasda-educacao-basica>>. Acesso em 2019.

MARICATO, Ermínia. MetrÓpole, legislação e desigualdade. **Estudos Avançados**, ano 17, n. 48, 2003.

MELO, Josemir Camilo de. O papel dos investimentos ferroviários ingleses no nordeste, 1852-1902 (notas para um estudo a história ferroviária). In: **Sitientibus**, Feira de Santana, n. 15, 1996.

MTPS. Ministério do Trabalho e Previdência Social. **Informações para o sistema público de emprego e renda - dados por município**. 2017. Disponível em: <http://bi.mte.gov.br/bgcaged/caged_isper/index.php>. Acesso em 2019.

SANTOS, Milton. **Manual de geografia urbana**. São Paulo: Hucitec, 1989.

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

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: Edusp, 2006.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. São Paulo: Record, 2001.

SANTOS, Antônio Mário dos. **Município de Alagoinhas**. Alagoinhas:1983.

SEI. Superintendência de Estudos Econômicos. **Evolução territorial e administrativa do estado da Bahia: um breve histórico**. Salvador: SEI, 2001.

SEI. Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia. **Panorama da migração dos municípios baianos em 1995-2000**. Salvador: SEI, 2007.

SEI. Superintendência de Estudos Econômicos. **Perfil dos territórios de identidade da Bahia**. Salvador: SEI, 2015.

SILVA, Ligia Osório. **Terras devolutas e latifúndio**. Efeitos da lei de 1850. Campinas, Editora da Unicamp, 1996.

SILVA, Sylvio Bandeira de Mello. **Urbanização e metropolização do estado da Bahia: evolução e dinâmica**. Salvador: Centro Editorial e Didático da UFBA, 1989.

SINGER, PAUL. **Economia Política da Urbanização**. São Paulo: Brasiliense, 1975.

SINGER, PAUL. O uso do solo urbano na economia capitalista. In: **A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial**. São Paulo: Alfa Ômega, 1979.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. A gestão do território e as diferentes escalas da centralidade urbana. In: **Revista Território**, ano 3, nº 4, 1998.

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

SOUZA, Robério Santos. Uma estrada de ferro da Bahia ao Rio São Francisco: controle político, integração e economia regional (séculos XIX-XX). In: **Transportes e formação regional**: contribuições à história dos transportes no Brasil. Dourados: Editora UFGD, 2011.

ZORZO, Francisco Antônio. Retornando à história da rede viária baiana: o estudo dos efeitos do desenvolvimento ferroviário na expansão da rede rodoviária da Bahia. In: **Sitientibus**, Feira de Santana, n. 22, 2000.

ZORZO, Francisco Antônio; VERAS FILHO, Rafael Rodas. A reconcentração dos fluxos e as mudanças da rede urbana do Recôncavo da Bahia nos séculos XIX e XX. In: **Transportes e formação regional**: contribuições à história dos transportes no Brasil. Dourados: Editora UFGD, 2011.