

PRODUÇÃO E EXPANSÃO URBANA NAS PEQUENAS CIDADES: ESTUDO DE CASO SOBRE MARACÁS-BA¹

Naiara de Souza
Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia-UESB
nayara_sz@yahoo.com.br
Jânio Santos (orientador)
Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia-UESB
janiosantos@yahoo.com.br

Palavras-chaves: Expansão urbana, pequenas cidades, Maracás-Ba.

INTRODUÇÃO: Nas últimas décadas, o êxodo rural e o aumento da população urbana impulsionaram o crescimento desordenado das cidades, alterando o processo de produção do espaço urbano, o que refletiu na construção de uma nova realidade social. Este processo, guiado pelas leis do capitalismo contemporâneo, visa reproduzir a lógica desse sistema, incidindo no modo de organização dos espaços internos das cidades. Analisando as últimas quatro décadas, observar-se que a cidade de Maracás, localizada na Região Sudoeste da Bahia, a 367 km de Salvador, passou por rápidas e intensas transformações, em função de vários fatores e provocadas por diversos agentes de produção do espaço. Isso pode ser notado pelo surgimento de novos bairros, pela expansão do centro e pela produção de novos espaços de consumo, o que, por sua vez, acarretaram na formação de uma nova morfologia da cidade. Disso exposto surgiu o interesse por esta pesquisa, que visa compreender o processo de produção e a expansão do espaço urbano em Maracás, a partir da análise da atuação diferenciada de cada um dos agentes produtores desse espaço.

MATERIAIS E MÉTODOS: O trabalho esta compartimentada em métodos de interpretação e investigação (MORAES, 1993). Os primeiros correspondem, essencialmente, ao modo como analisamos o fenômeno. Os segundos, a parte procedimental da pesquisa. No tocante a esse, inicialmente, desenvolveu-se uma fundamentação teórica sobre os principais conceitos ligados à pesquisa, por meio de uma pesquisa bibliográfica. Outrossim, fizemos um levantamento documental sobre o material cartográfico disponível sobre a área. O trabalho de campo foi desenvolvido de acordo com as seguintes etapas: pesquisa em órgãos públicos e privados; entrevistas com os moradores mais antigos da cidade, com os agentes que contribuíram para a expansão urbana (como loteadores) e com antigos prefeitos. Por final, a

¹ Pesquisa Monográfica

partir dos dados coletados, fizemos uma análise sobre a realidade estudada, a partir de mapeamentos, elaboração de gráficos e tabelas etc.

1- EXPANSÃO URBANA EM MARACÁS-BA

Não se pode falar em expansão das cidades sem que se faça um retrospecto histórico sobre a produção do espaço urbano, afinal a cidade é o produto, condição e meio para a reprodução das relações sociais (CARLOS, 2004). Sendo assim, ela contém e revela ações pretéritas, que impossibilitam pensar a cidade dissociada da sociedade e do momento histórico.

A configuração territorial de Maracás/BA é resultante de diversos processos internos e externos à cidade. Emancipada em 1855 e elevada à categoria de cidade em 1910, sofreu diversos desmembramentos do município até chegar à configuração atual. Segundo Fonseca (2006), a cidade de Maracás começou a ser edificada na atual rua Quinze de Novembro, próximo a nascente do Jequiriça. Na história de formação das cidades brasileira, a presença constante da Igreja Católica, junto aos colonizadores, constituiu uma marca característica dada pela construção da imponente praça central. Em Maracás, essa característica é latente já que a sede da mesma surgiu devido à doação de um lote para a construção da Igreja Matriz. Os primeiros escritos que se tem sobre Maracás remetem-se aos anos de 1888 e já cita a igreja matriz como elemento importante da paisagem. Na época, a vila contava com um comércio pequeno. Segundo Aguiar, “[...] o comércio consta apenas de umas quatro casas de negócios e de uma pequena e escassa feira aos sábados” (AGUIAR, 1888, p. 216). Nessa época, a cidade contava com algumas poucas ruas, uma praça e já possuía uma escola pública. A feira livre acontecia aos sábados, onde hoje se encontra o Fórum Municipal, e movimentava a cidade por atrair os moradores dos povoados e vilas do município.

Em 1944, no contexto da Segunda Guerra Mundial, 156 alemães foram enviados a Maracás, escoltados pela Polícia Militar. A cidade parecia o lugar ideal para abrigar os prisioneiros de guerra, pois, além da distância da capital baiana, o clima era favorável. Maracás serviu, então, como uma espécie de campo de concentração. A chegada dos alemães teve uma importância singular no processo de produção da cidade. Exemplos são: a igreja Matriz, que preserva a arquitetura no mesmo estilo das igrejas luteranas, a balaustrada nas proximidades da Praça Rui Barbosa e o monumento do índio maracá no centro da praça; todos frutos das habilidosas mãos alemãs. No entanto, a mais imponente de todas as obras é a imagem de Nossa Senhora de Santana, que, atualmente, encontra-se abonada no quintal do

sindicato Rural da cidade. A imagem esculpida pelo artista plástico alemão João Bunge serviu como molde para uma outra que ornamenta uma praça em Serrinha-Ba. Foram eles que puseram em funcionamento o primeiro motor a gás gerador de energia elétrica que iluminou as ruas centrais da cidade (FONSECA, 2006, p. 193).

Acompanhando o processo decorrente em todo o país, a partir de 1950, a urbanização começou a se intensificar. Em 1951, foi fundado o primeiro clube da cidade, originalmente denominado de Grêmio Social Tupy, localizado na Praça Ruy Barbosa, no centro da cidade, onde ocorreram as principais festas, com destaque para festa da mamona. Em 1952, foi inaugurados o jardim principal e estátua em homenagem ao índio maracá no centro da cidade. Apesar do novo dinamismo alcançado pelo Brasil, até a década de 1950, a maior parte da população do país ainda se concentrava no meio rural. No entanto, entre 1940 e 1980, de acordo com Santos (1993), o Brasil vivenciou uma inversão completa no que tange a residência da população do país. Assim, como causa e efeito desse processo, teve-se uma intensa modificação no modo de vida e nas relações campo/cidade.

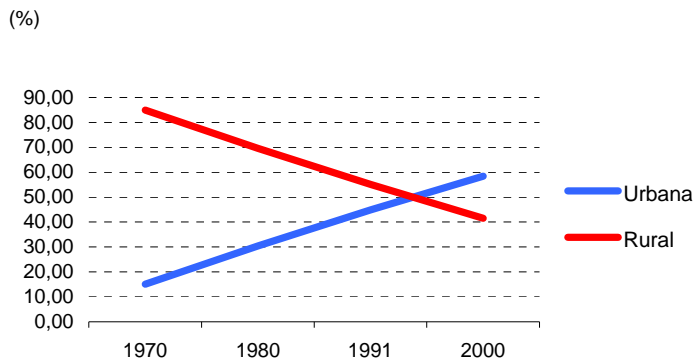
Inserida nesse contexto, em Maracás, no ano de 1955, iniciou-se a construção da BA-026, que liga a cidade a Contendas do Sincora, dando uma nova dinâmica e constituindo um dos principais fatores da expansão urbana das décadas subsequentes. Pode-se observar, claramente, que a cidade se expandiu na proximidade da rodovia estadual. Vale ressaltar que as décadas de 1950 e 1960 foram os períodos de maior crescimento populacional do município, fator que pode explicar a implantação de equipamentos de grande relevância para a cidade.

Em 1956, se instalou o Banco do Brasil, primeiro da cidade, causando euforia na população e atraindo uma maior movimentação monetária. No começo da década de 1960, Maracás inaugurou o primeiro colégio ginásial, tornando possível que os cidadãos não precisem ir para outras cidades a fim de completar os estudos. Mais que isso, a vinda de um ginásio atraiu pessoas que moravam na zona rural e nas cidades circunvizinhas, que tinham como meta ser “estudado”, como se dizia na época. Ainda na década de 1960, a feira foi transferida do centro da cidade para a Rua Landufo Spínola, às margens da BA-026. A cidade começou a se expandir ao redor da estrada estadual, e a vinda da feira para o local supracitado fomentou transformações na área.

No Brasil, na década de 1970, pela primeira vez na história, a população urbana passou a ser maior que a rural. Esse fenômeno aconteceu, dentre outros aspectos, como produto da industrialização ocorrida no país. Seguindo essa tendência, observa-se que, a partir de 1970, teve-se um crescimento da população urbana e um declínio da população rural no

município de Maracás, conseqüência, dentre outros fatores, do intenso êxodo rural. Todavia, devido a emancipações de alguns distritos, houve uma queda na população total do município.

Até meados da década de 1990, a população de Maracás era, em sua maior parte, rural. Os dados obtidos no censo de 1991 apontam que 55% dessa residia na zona rural. Uma década depois a situação foi invertida, e a população urbana superou a rural (Gráfico 1). Observa-se que o crescimento na população urbana passou a ser constante a partir de 1970. Como conseqüência desse processo, a cidade se expandiu. Em 1983, ocorreu a mudança do Fórum, implantada em 1920. O centro da cidade se ampliou, novas casas comerciais foram implantadas; os bairros Maracaizinho e Jequiriça se expandiram, novas ruas foram abertas e a morfologia da cidade passou a expressar esse processo.



**Gráfico 01- Taxa de Urbanização e Ruralidade.
Maracás 1970-2000**

A partir de 1990, a cidade passou pelo período no qual foram mais latentes a dotação de infra-estrutura urbana e a implantação de novos equipamentos. Nessa época, surgiram novos bairros, como o Irmã Dulce e o Ayrton Senna, bem como expansão de outros já existentes. Dentro deste interregno temporal, a feira livre foi transferida para uma área periférica da cidade, tornando-se, também, atrativo populacional para as áreas circunvizinhas, afinal com a implantação da feira, concomitantemente, o poder público pavimentou e iluminou à área, valorizando as terras urbanas no local.

As primeiras redes de ensino particular foram implantadas nesse período, bem como cursos de datilografia e, mais tarde, de computação. Observa-se, portanto, que a cidade começou a ter um modo de vida mais urbano que rural. Neste momento, também foram realizadas reformas em muitos equipamentos públicos, como a Câmara Municipal, a

Prefeitura, a Praça Municipal, o Hospital. Do mesmo modo, ocorreu a instalação de outros equipamentos, como a Rodoviária, Biblioteca e Teatro Auditório.

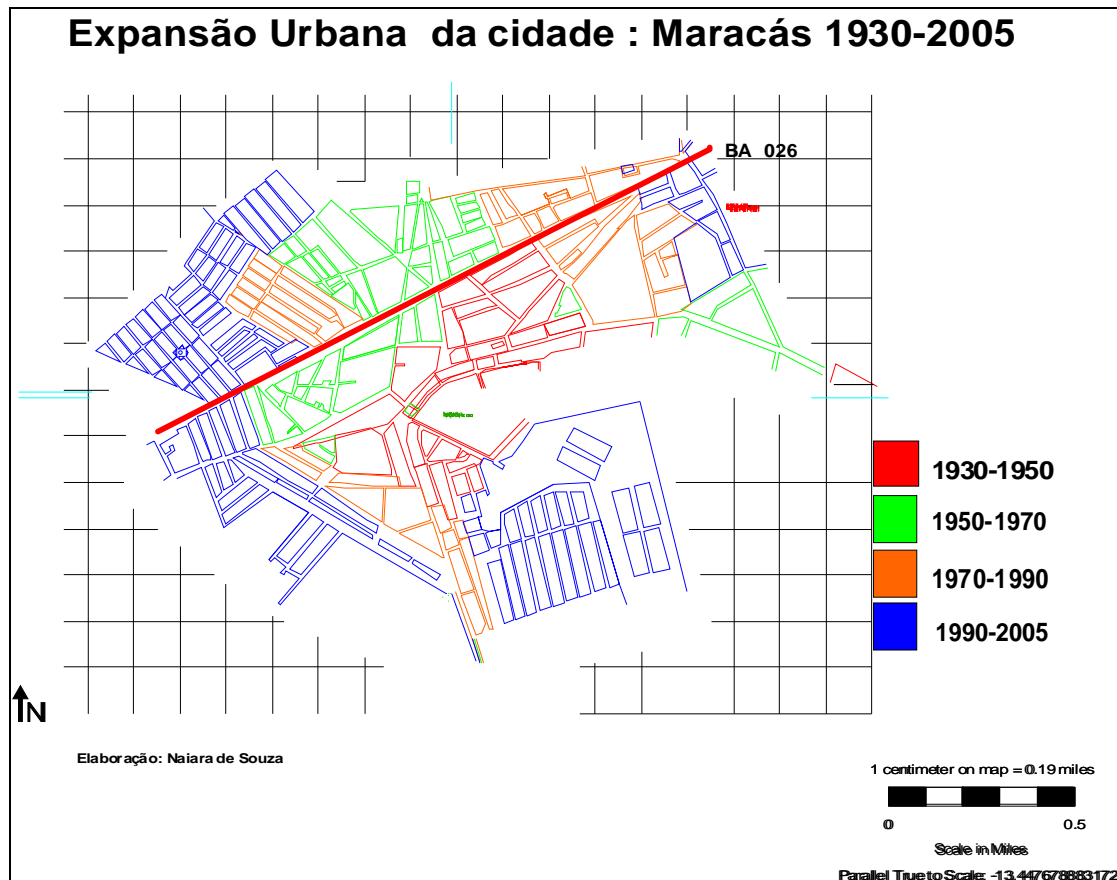
Os habitantes de Maracás citam à década de 1990 como o momento de maior desenvolvimento da cidade, por conta das reformas de antigos órgãos públicos, bem como da implantação de novos equipamentos urbanos¹. No século XXI, começam a proliferar os loteamentos, que, em sua maioria, eram fazendas de café. Os fazendeiros, devido o declínio da cultura, viram nos loteamentos as possibilidades de conversão do espaço rural em terra urbana, mais valorizada e mercantilizável em pedaços. Assim surgiram os loteamentos Iara, Estrela Dalva, Belo Horizonte e Morumbi, esse último já considerado como um bairro. Outrossim, está em análise para deferimento o loteamento São Miguel. Foi nesse período que o agente imobiliário começou a atuar de forma mais visível, pois, até então, o grande agente produtor e reconstrutor do espaço urbano eram o Estado, nas suas diversas esferas.

Atualmente, os principais agentes responsáveis pela produção de loteamentos são os proprietários–loteadores. É necessário enfatizar que, segundo Ferraz (2001), de acordo com a vontade desses loteadores, são definidos “os bairros ricos” e os “bairros pobres” da cidade, uma vez que eles determinam os valores e tamanhos dos lotes, dependendo da sua localização. Particularmente, notamos que esse fato se dá, igualmente, com a aquiescência do Estado. Esse processo está em curso na cidade de Maracás e pode ser observado. O bairro Morumbi e o loteamento Belo Horizonte datam do mesmo período (1999 a 2000). Porém, no primeiro, todos os lotes já foram vendidos e, em grande parte, ou está construído ou em fase de construção. Inicialmente, cada lote, com tamanho padrão 10x20, era vendido por R\$ 150,00, chegando os últimos a custarem R\$ 1.000,00. Por ser mais baratos, os lotes foram vendidos a famílias menos abastardas. Já o Belo Horizonte, com lotes de 12x30 e custando R\$ 5.000,00 cada, ainda está em processo de loteamento, não existindo casas construídas. Todavia, pelas características observadas, certamente, quando ele estiver totalmente loteado e habitado, dará origem a um bairro nobre.

Com a implantação do programa de subsídio habitacional, em 2006, uma iniciativa do Governo Federal em parceria com o municipal, que consiste na construção de casas populares a fim de atender a necessidade de moradia das pessoas de baixa renda, teve-se a expansão do bairro Ayrton Senna. Ainda em 2006, foi reformada a BA-026, dando um “ar mais urbano a cidade”. Como a rodovia corta a cidade ao meio, com o nome de Avenida Brasília, essa passou a ser a única avenida da totalmente asfaltada. Economicamente, a rodovia estadual

¹ Pesquisa de Campo.

trouxe uma nova dinâmica para sede. Podemos observar que aumentaram o número de caminhões de carga passando pela cidade, pois, com a reforma da BA-026, criou-se uma nova rota, reduzindo a distância entre o Sudoeste Baiano e Salvador cerca de 100 Km. Por outro lado, isso aumentou os lucros dos serviços localizados às margens da via, como oficinas, postos de gasolinas, restaurantes, supermercados dentre outros seguimentos comerciais.



2. ESTRUTURA URBANA DAS PEQUENAS CIDADES

O processo da estruturação do espaço urbano analisado nas grandes e médias cidades não encontra correspondente igual nas pequenas (ASSUNÇÃO; MELO e SOARES, 2007). Essas últimas apresentam-se no processo de estruturação urbana, com o centro da cidade sendo a área que apresenta o poder municipal, o comércio da cidade, local de residências das

famílias tradicionais de melhor poder aquisitivo e, também, é onde estão concentradas as áreas de lazer.

Segundo vários autores¹, a maioria das médias e grandes cidades passou (ainda estão passando) por um processo de reestruturação urbana, proporcionando o surgimento de várias centralidades, sendo que essas também são diferenciadas, pois, a partir da cidade média observa-se que, o centro comercial, nem sempre coincide com o local de poder público. Conjuntamente a esse processo, pode-se observar que a relação centro-periferia é diferenciada nos pequenos núcleos urbanos, pois, a partir das cidades médias, surge um novo tipo de periferia, a “periferia de status”, uma periferia que não é sinônimo de pobreza, nas quais apenas as classes ricas residem (SPOSITO, 2004).

Diante do exposto, pode-se afirmar que as cidades apresentam estruturas intra-urbanas diferenciadas, de acordo com as diferentes categorias hierárquicas (pequena, média ou grande). Segundo Ramos (2004), o conceito de estrutura é aplicado em diversas situações para definir a parte fundamental de um todo. Também, para a definição das formas como as partes ou elementos e seus relacionamentos estão organizados dentro de um todo. Por essa perspectiva, o estudo da estrutura interna das cidades consiste em analisar a organização das partes destas e seus elementos constituintes, bem como seu arranjo espacial e as inter-relações que existe entre eles.

Para Sposito (2004), a expressão estrutura urbana é apropriada para se fazer referência à forma como se encontram dispostos e se articulam os usos do solo, num dado momento, em outras palavras essa noção aplica-se para exprimir a forma como está organizado o espaço de uma cidade.

Em seus escritos, Ramos (2004.) faz menção aos estudos de Villaça (1998) para se referir à análise da estrutura intra-urbana como a investigação sobre o conjunto da cidade e sobre a articulação entre suas várias áreas funcionais.

São considerados elementos dessas estruturas o centro principal da metrópole (a maior aglomeração diversificada de empregos, ou a maior aglomeração de comércio e serviços), os subcentros de comércio e serviços (aglomerações de comércio e serviços, réplicas menores do centro principal), os bairros residenciais, ou melhor, o conjunto de bairros residenciais segundo as classes sociais e as áreas industriais. Esta estrutura está imbricada a outras estruturas territoriais, como sistemas de transporte e de saneamento. Entretanto, consideramos ser a primeira mais importante, pois inclui, incorpora e subjuga as demais, mais do que o contrário, embora não possa existir sem elas. (VILLAÇA: 1998 *apud* RAMOS 2004 p. 31)

¹ Sposito; (2004) Correia (1993).

A estruturação da cidade norteia-se pela divisão social e técnica do trabalho intra-urbana (SPOSITO, 2004 p. 315), na qual cada espaço exerce uma função urbana, ou seja, uma atividade que pode ser econômica, cultural, residencial, de lazer, diferenciando os espaços urbanos, que, nesse sentido, são fragmentados (CÔRREA, 1993).

Outro aspecto que marca o espaço das cidades é a oposição que elas trazem. A oposição entre o arcaico e o moderno; o centro e a periferia, entre os espaços privados e os públicos. Sendo assim “toda morfologia concede à cidade a especificidade de uma função específica e, nem mesmo o lugar de justaposição de funções suas, um lugar em que diferentes funções estão em constantes inter-relações através da relação com o espaço” (SILVA; GOMES; SILVA, s.p. 2005).

As diferentes funções exercidas pela urbe levam à necessidade de uma troca de produtos e serviços. Desse modo, os espaços que oferecem melhores serviços se destacam dentre os outros. Surgem, então, o centro.

No conjunto de diferentes usos da terra justaposto entre si. Tais usos definem áreas, como centro da cidade, local de concentração de atividades comerciais, de serviços e de gestão, áreas industriais, áreas residenciais distintas em termos de forma e conteúdo social, de lazer e, entre outras, aquelas de reserva para a futura expansão. (CÔRREA, 1993 p. 07)

Sposito (2004, p. 274) afirma que o centro² constitui-se por meio de um processo de concentração de atividade de comercialização de bens e serviços, de gestão pública e privada de lazer e de valores materiais e simbólicos em uma área da cidade. Nas pequenas, como em Maracás, o centro coincide com o marco inicial da cidade.

Como resposta a esse processo, surge à periferia, espaço ao redor do centro que, segundo Reynaud (1993, p. 619-623), não se opõe de forma absoluta ao centro. Pelo contrário, a ele se integra³.

O centro aparece como espaço de origem do modo de produção dominante e em expansão, enquanto a periferia é a sede dos antigos modos de produção

² Para Laborde 1994 p. 150-151 o centro é a área da cidade onde acumula-se especialização que nela existe, ponto focal do sistema de circulação de serviços. Santos (1981 p. 181-185) nóculo principal de rede vias urbanas, forte concentração de serviços comércio.

³ Na visão de Sposito (2004 p. 284) ao reconhecimento de um conteúdo social em áreas residenciais distantes do centro, marcadas pela presença de moradias precárias e inacabadas; pela ausência ou insuficiência de infraestrutura segundo as relações de fluxos ocorridos entre o centro e a periferia, subsidiadas pelas redes intra-urbanas, que seriam compreendidas por espaços que expressa a desigualdade entre modo de produção dominante “centro” e dominados “periferia”.

superados, dos quais subsistem elementos esparsos que o centro utilizará em seu proveito (AYDALO, *apud* SPOSITO, 2004, p. 272)

Uma característica peculiar às pequenas cidades é a visão que se tem da “periferia”, sempre associada ao local onde as famílias de baixa renda residem. No processo de estruturação da cidade, processo esse que os pequenos núcleos urbanos passam, é comum que as famílias tradicionais residam no centro, logo as demais residem na periferia. Neste sentido, Sposito (2004) argumenta que as cidades brasileiras tiveram suas estruturas urbanas orientadas por uma relação nas qual as áreas centrais eram caracterizadas como melhor equipadas, e as periférica pelo uso residencial dos seguimentos de menor poder aquisitivo, marcadas pela precariedade de condições de vida individual e coletivo.

Porém, esta visão simplista não comporta a realidade de cidades médias e grandes. Sposito (2004) expõe que no processo de reestruturação cria-se à periferia de status, que seria um tipo de auto-segregação, na qual as classes privilegiadas residem em loteamentos ou condomínios fechados e distantes do centro da cidade, visando se isolarem do que Sogame (2001) denomina de convívio com o diferente (o pobre) e com a diferença (a pobreza), ao mesmo tempo em que procura se resguardar contra a violência.

Maracá localiza-se no sudoeste baiano, a 367 km de Salvador, possui segundo IBGE (2007) 34.221 habitantes. Sendo considerada, pelo IPEA como uma pequena cidade, que são todas aquelas como menos de 50.000 habitantes.

A estrutura intra-urbana de Maracás retrata um perfil comum às cidades de pequeno porte, que passaram pelo processo de expansão do tecido urbano não planejado. A atual configuração da cidade apresenta-se disposto em sete bairros: Centro, Ayrton Senna, Jequiriça, Maracaizinho, Lagoa Comprida, Irmã Dulce e Morumbi. Além desses observamos três loteamentos, o Belo horizonte, Estrela Dalva e Iara .

Não existe um estudo socioeconômico sobre cada bairro. Porém, a pesquisa in lócu, criou condições para traçarmos um perfil da estrutura urbana, o que permite reconhecer os espaços que o compõe o centro e a periferia. Todavia, isso não foi possível com os loteamentos, uma vez que os mesmos, apesar dos lotes já vendidos, estão em fase de construção.

O centro exerce um papel de dinamizador da economia local, e os demais bairros são basicamente residenciais e apresentam uma dependência dos serviços centrais. Como o processo da produção da urbe é dinâmico, observa-se na cidade o início de novos loteamentos, o fortalecimento dos bairros e um crescimento horizontal vertiginoso.

O centro, geralmente, onde está a igreja e a praça, se constitui em um lugar simbólico onde a história acontece, (re) produzindo a historia social de um povo, portanto torna-se um lugar privilegiado da vida coletiva. (SILVA;GOMES;SILVA, 2001, s.p.) Nesse espaço, localizam-se a Praça Central de Maracás que fora revitalizada em 1994. Outrossim, encontra-se a Igreja de Nossa Senhora das Graças, padroeira da cidade, e o monumento em homenagem ao Índio Maracá (Fotos 1 e 2).

Foto cedida pela Prefeitura



Foto 1- Centro da cidade de Maracás- BA, 2007.

Foto : Naiara de Souza



Foto 2 - Aspectos da Praça Matriz

O estudo do espaço urbano coloca em evidência os locais marcantes da cidade, onde a história e a cultura foram sendo construídas e reproduzidas. (SILVA; GOMES; SILVA,

2001). Em Maracás, o centro apresenta-se como espaço onde acontecem o São João, festa tradicional da cidade (Foto 3).



Foto 3- Praça do Forro -Centro- São João de Maracás, 2007.

Nesse sentido, o centro das pequenas cidades pode ser apontado como um lócus de diferenciação espacial entre as médias e grandes cidades, pois os centros dos pequenos núcleos ainda concentram as atividades de comércio e de serviços tradicionais.

Cabe ressaltar que no presente trabalho o termo periferia não é aplicado no sentido pejorativo, mas como uma área não central, como, aliás, ressalta Rocha (1999): “[...] só temos periferia se tivermos centro; é somente periférico o que não é central”.

3. OS FLUXOS INTRA E INTERURBANOS EM MARACÁS

Os fluxos compreendem as dinâmicas que existem entre os equipamentos e as pessoas. Tais fluxos podem ser materiais, como rede de estradas, ou imateriais, como as relações. Sendo assim, os fixos são os assentamentos e os fluxos são os movimentos. Nesse contexto, a análise dos fixos e dos fluxos no estudo de Maracás torna-se de fundamental importância, uma vez que esses dão a dinâmica e proporcionarão à relação da cidade de Maracás com outras localidades (fluxos interurbanos), bem como do centro com a periferia (fluxos intra-urbanos) tornando-os parte de um todo ⁴.

⁴ É nesse âmbito que Corrêa (1993) afirma que tal espaço é fragmentado, mas fazem parte de um todo, que é a própria cidade. Segundo o autor, esse espaço é, também, articulado, uma vez que cada parte mantém relações espaciais com as demais, por meio do fluxo de pessoas, que dispõe dos variados serviços que cada fragmento oferece, transitando por todos os espaços.

A pequena cidade, diferentemente das grandes e médias, concentra espacialmente suas atividades, fazendo com que não haja uma mobilidade excessiva da população, ou seja, o centro das pequenas cidades torna-se o lugar onde as atividades importantes se desenvolvem. Os equipamentos urbanos essenciais para a dinâmica econômica, política e social, encontra-se na área central da cidade, a distância entre a periferia e o centro é curta, o que faz com que esses equipamentos sejam usados por todos residentes da cidade.

Devido a tal circunstância, não existe em Maracás a necessidade de ônibus para o trânsito intra-urbano. O fluxo de pessoas, devido à proximidade, é feito a pé, o que promove na cidade um ar tranquilo e uma sensação de estagnação, de que a cidade parou no tempo. Sobre esse aspecto Santos (2002) denominou como “tempo lento”, no qual o ritmo de vida das pessoas, o trabalho e, a dinâmica econômica funciona mais lentamente do que nos grandes centros urbanos.

Na pesquisa em campo percebeu-se que a mobilidade intraurbana é feita por motos, bicicletas e carros, mas, principalmente a pé, devido à proximidade dos equipamentos urbanos e da pequena extensão do tecido urbano. Como explicitado anteriormente, Maracás não possui ônibus coletivo ou mototáxis para o trânsito dentro da cidade, talvez por este motivo exista apenas uma avenida totalmente asfaltada – a Avenida Brasília (Figura 7).

As demais ruas de maior fluxos ou localizam-se no centro ou a ele dão acesso. Dentre essas, destacam-se às ruas, Maurício de Souza e Armando São Paulo, que ligam o Bairro Ayrton Senna ao Centro; às Ruas Afrânio Peixoto e Padre Vocacionistas que ligam o Bairro Maracaizinho ao Centro. Também, ligando o Bairro Jequiriça ao Centro destacam-se, com maior dinâmica, as Ruas André Magalhães, Senador Viana Filho e Amélia Mariniello.

No Centro encontram-se a Ruas Barão do rio Branco, a Avenida Dr. João Pessoa, a Avenida Brasília, a Praça da Bandeira que, dentre outras, compõem os principais eixos de circulação da cidade de Maracás. Essas vias supracitadas são calçadas, com exceção da Avenida Brasília (Figura 7 e 8).

**Figura 1 : MARACÁS-BA
MAPA DE PAVIMENTAÇÃO**

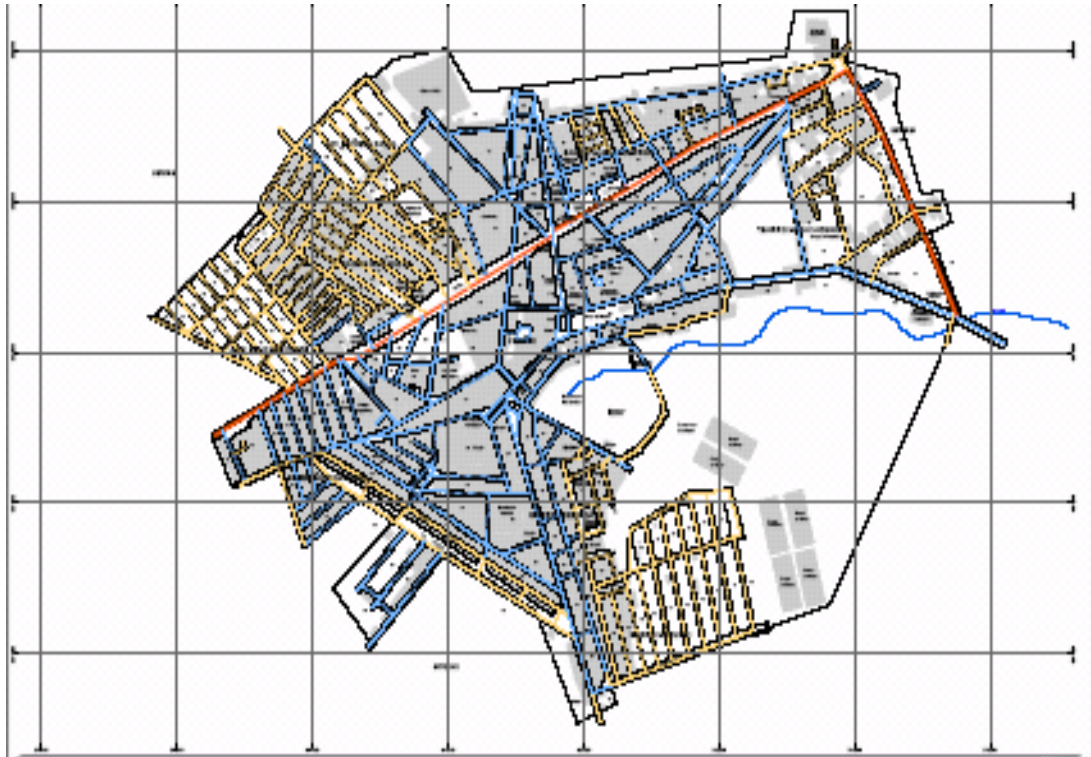


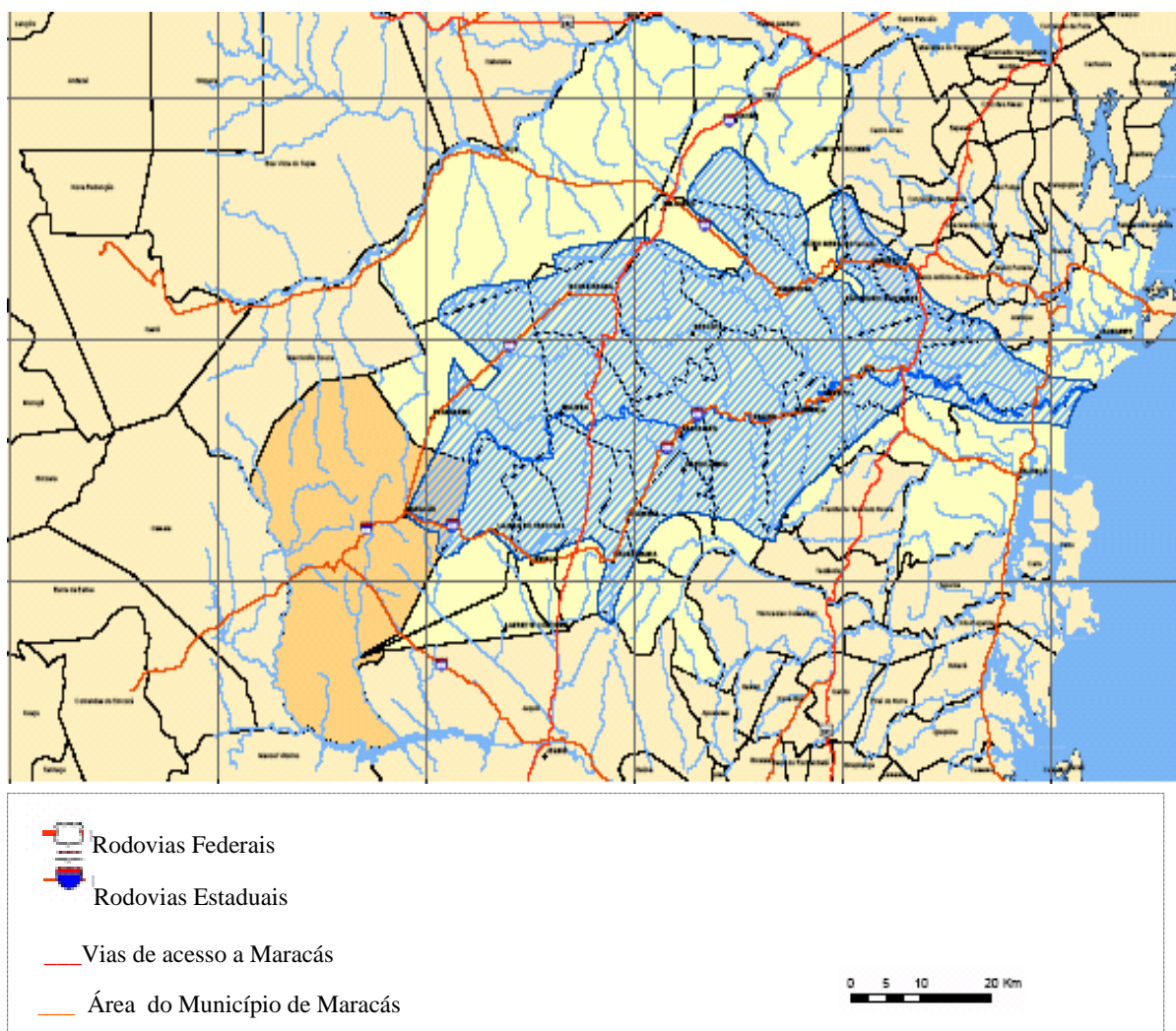


Foto 4- Avenida Brasília- Centro- Via asfaltada, concentração de casas comerciais.

O fluxo das atividades comerciais e da prestação de serviços instaladas no centro atrai uma massa expressiva de consumidores. Sendo que estes variam entre moradores dos bairros, dos distritos e pessoas que estão de passagem, o que se tornou comum após a reforma da BA 026.

Os fluxos interurbanos são realizados por meio das Rodovias Estaduais e Federais que ligam a cidade de Maracás a outros municípios. Esses fluxos ocorrem via BA-026 que liga Maracás a Contendas do Sincorá passando por Tanhaçu; BA-250 que liga Maracás a Jaguaquara passando por Itiruçu e Lajedo do Tabocal; BR-116, que ligam o município a Vitória da Conquista passando por Jequié, Manoel Vitorino, Poções e Planalto (Figura 9).

**Figura 2- MARACÁS-BA
FLUXOS INTERURBANOS**



Fonte: SUOSP, 2007.

O Terminal Rodoviário de Maracás, criado em 1994, é o local de embarque e desembarque de passageiro que entram e saem da cidade (Foto 5). Nele atuam três empresas de ônibus (Camurugipe, Entram, São Geraldo), que fazem linhas diárias, tanto para as cidades circunvizinhas (Jequié, Planaltino, Lajedo do Tabocal, Itiruçu e Jaguaquara) como para as cidades mais distantes (Vitória da Conquista, Salvador e São Paulo).



Foto : Naiara de Souza

Foto 5- Terminal Rodoviário de Maracás, linhas da Entram.

4- OS FIXOS NA INFRA-ESTRUTURA URBANA EM MARACÁS

A expansão territorial das cidades ocorre por diversos fatores, em especial, pelo aumento da demanda por habitações impulsionada pelo crescimento populacional. Percebe-se que, por vezes, a cidade não se encontra estruturada para receber tal demanda, e áreas sem infra-estrutura tornam-se base para o surgimento de novos bairros que apresentarão problemas com relação à infra-estrutura urbana ou serviços, resultando na precarização da vida cotidiana.

Infra-Estrutura urbana pode ser conceituada como um sistema técnico de equipamentos e serviços, necessário ao desenvolvimento das funções urbanas, podendo essas funções serem vistas sob o aspecto social, econômico e institucional.

Sob o aspecto social, a infra-estrutura urbana visa promover adequadas condições de moradia, trabalho, saúde, educação, lazer e segurança. No que se refere ao aspecto econômico, a infra-estrutura urbana deve propiciar o desenvolvimento das atividades

produtivas, isto é, a produção e comercialização de bens e serviços. Sob o aspecto institucional, entende-se que a infra-estrutura urbana deve propiciar os meios necessários ao desenvolvimento das atividades político-administrativas, entre os quais se inclui a gerência da própria cidade (ZMITROWICZ, 1997).

Por fixo, no contexto desta pesquisa, entende-se toda infra-estrutura criada no espaço urbano. Assim, equipamentos coletivos como escolas, hospitais ou prédios que exerceram as mais variadas funções, seriam objetos fixos no espaço. Analisar a lógica que influenciou na distribuição dos equipamentos urbanos e comerciais de Maracás é primordial se almejarmos compreender a segregação ocorrida na supramencionada cidade.

Falamos outrora das ações do Estado enquanto produtor do espaço urbano, em especial, nas pequenas cidades, e que, segundo seus interesses, os equipamentos e serviços urbanos vão se distribuindo no espaço, por meio dos investimentos em infra-estrutura como água, esgoto, coleta de lixo, iluminação pública, pavimentação das ruas, local de lazer, entre outros. Neste processo, nem todas as áreas são igualmente privilegiadas, gerando realidades diferentes, embora resultado de um mesmo processo.

O centro é dotado de toda infra-estrutura que a cidade de Maracás oferece. hospitais, escolas e áreas de lazer. Todas as ruas são pavimentadas e iluminadas, e a coleta de lixo é diária. O padrão residencial harmoniza o arcaico e moderno. Observa-se que a cidade ainda preserva casas com estilo do século XIX. A dinâmica da cidade é tranqüila, observa-se o centro funcional da cidade, em dia de funcionamento normal com uma tranqüilidade que as cidades médias não apresentam.

O centro da cidade atraiu por muito tempo os estabelecimentos comerciais. Neste, localizaram-se os primeiros da cidade, como os Supermercados Queiroz e Fontes, o Posto de Gasolina Vanádio, a Farmácia Pró-Saúde, o Banco do Brasil, e a agência dos Correios.

Foto : Naiara de Souza



Foto 6-. Ruas pavimentadas, bom nível residencial.

Aspectos do Centro da cidade, 2007.

Destaca-se, entre as ruas centrais, a Avenida Dr. João Pessoa, na qual localiza-se o Banco do Brasil, a Casa Lotérica, Farmácias, Supermercados, Lojas de roupas e sapatos, e Óticas. Soma-se a esse eixo do comércio e serviços, às Ruas Cônego Paulo Bento, Barão do Rio Branco, Praça da Bandeira e Amadeus Soglias.

Foto : Naiara de Souza



Foto : Naiara de Souza



Foto 7- Centro Comercial,
Avenida Dr. João Pessoa, 2007.

Foto : Naiara de Souza



Banco

Foto : Naiara de Souza



Foto : Naiara de Souza



Foto : Naiara de Souza



Correios

Fotos 8- Serviços coletivos

Porém, atualmente, embora seja ainda o centro o lócus da vida comercial da cidade, são encontrados grandes supermercados nos bairros periféricos, a exemplo do Supermercado Maracás, no Bairro Jequiça, e do Supermercado WS, no Bairro Maracaizinho, lojas de acessórios femininos, como a DL, que se localiza no Bairro Ayrton Senna. Isso leva a crer que essa nova distribuição dos equipamentos comercial resulta da expansão da cidade e conseqüentemente criação de novas áreas de consumo.

No Bairro Ayrton Senna situa-se também a Feira Livre de Maracás, que se constituiu em um importante espaço na dinâmica econômica da sede municipal (Foto 9). Um evento semanal, que ocorrem aos sábados, e visa comercializar produtos hortifrutigranjeiros de pequenos produtores. Ademais, apresenta-se como oportunidade para o comércio ambulante. Percebemos que, embora esse evento tenha atraído para o seu entorno um grande número de supermercados, lojas e oficinas, não se pode falar em subcentros em Maracás. Duarte (1974) entende que:

[...] a localização de lojas de confecções, supermercados, panificadoras e alguns tipos de serviços, como dentistas e oficinas para o uso ou consumo mais imediato não caracteriza subcentro, mas apenas “comércio de bairros”, isto porque são atividades de alcance limitado, sendo reduzido o número de atividades que tinham como finalidade o consumo imediato da população local. (DUARTE, 1974, apud BESSA, 2001 p.7)

Foto : Naiara de Souza



Foto : Naiara de Souza

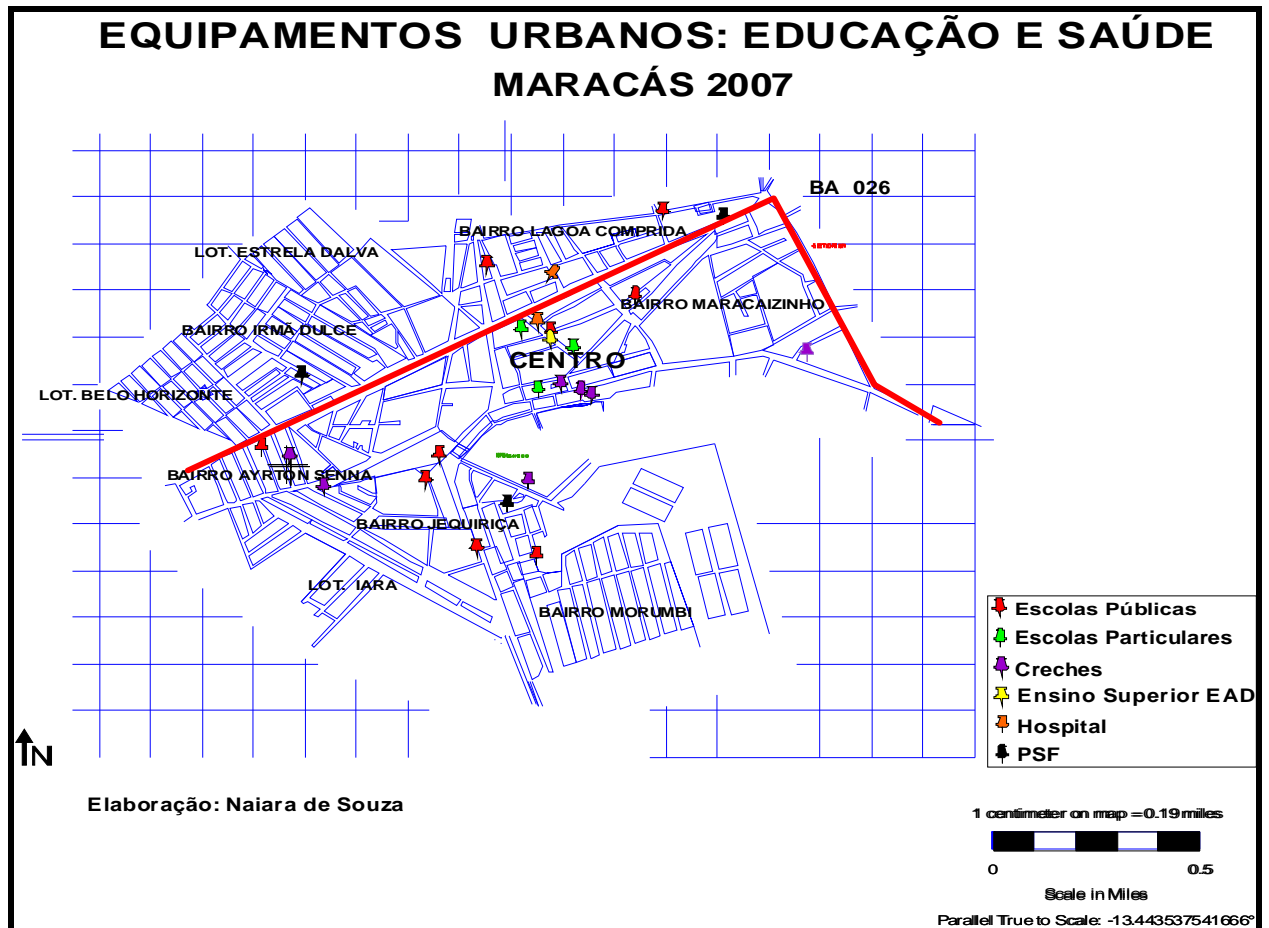


Foto : Naiara de Souza



Foto 9: Praça da Feira

Figura 3



Com relação aos equipamentos coletivos, que visam oferecer serviços à população maracaense, observa-se que o Centro da cidade é dotado de uma rede de ensino básico, com a atuação de redes municipal, estadual e particular. Desses destacam-se o Colégio Normal Municipal de Maracás, primeira escola de nível médio da cidade implantado em 1960. Existe também, nesse espaço, uma unidade de ensino superior particular, que oferece cursos de graduação, oferecido pela FTC (Faculdade de Tecnologia e Ciências), de caráter particular. Ademais, algumas escolas localizam-se em Bairros a exemplo do Colégio Estadual Edílson Freire que é edificado no Bairro Ayrton Senna.

Foto : Naiara de Souza



Rede de Ensino Superior

Foto : Naiara de Souza



Colégio Estadual Edílson Freire

Foto : Naiara de Souza



Colégio Normal Municipal de Maracás
Fotos 10- Equipamentos Educacionais

Com relação aos equipamentos que promovam cultura, existe o Teatro Auditório e a Biblioteca Municipal, ambos no centro da cidade. Para o lazer, Maracás oferece o Ginásio Municipal, com quadra poliesportiva, localizado no Bairro Jequiriça; o Estádio Municipal

localizado no Bairro Ayrton Senna; e as Praças Públicas a exemplo da Praça Maria da Paixão e Matriz, localizadas, respectivamente, nos bairros Ayrton Senna e Centro.

Foto : Naiara de Souza



Foto 11- Equipamentos culturais: Teatro e Biblioteca

Foto : Naiara de Souza



Foto 12- Equipamentos de Lazer Estádio Municipal

Foto : Naiara de Souza



Foto 13- Praça Maria da Paixão

Referente às unidades de saúde, o Hospital Municipal, Dr. Álvaro Bezerra, encontra-se no Centro. Entretanto, a cidade possui ainda uma maternidade, Maternidade e Clínica São Matheus, no bairro Lagoa Comprida e três unidades de saúde familiar (PSF) nos bairros Maracaizinho, Jequiçã e Irmã Dulce.

Foto : Natara de Souza



PSF: Bairro Irmã Dulce



PSF: Bairro Jequiçã

Foto : Naiara de Souza



PSF: Bairro Maracaizinho

Foto : Naiara de Souza



Hospital e Maternidade São Mateus: Bairro Lagoa Comprida
Foto 14- Equipamentos de Saúde

Com relação à segurança pública a cidade possui uma delegacia que fica localizada no Bairro Jequiça, e um Batalhão da Polícia Militar, localizado no Centro da cidade.

Foto : Naiara de Souza



Batalhão da Polícia Militar

Foto : Naiara de Souza



Delegacia Municipal de Maracás
Foto 15- Equipamentos de Segurança

O mapa de uso e ocupação do solo e o mapa de Pavimentação oferecem uma visão geral de como estão distribuídos os equipamentos coletivos, o padrão residencial de cada bairro, as vias pavimentadas, os “espaços vazios” da cidade. Com base na análise desses, pode-se observar que os bairros onde as casas, são consideradas de péssimo padrão coincidem com os locais onde as ruas não são pavimentadas, nas quais o uso é basicamente residencial, onde não existem escolas próximas. Seria uma coincidência?

Sposito (1998) afirma que a nível intra-urbano, o poder público escolhe para investir em bens e serviços coletivos, exatamente os lugares da cidade onde está o seguimento populacional de maior poder aquisitivo, ou que poderão ser vendidos e ocupados por esses

seguimentos, pois é preciso valorizar as áreas. Os lugares da pobreza, os mais afastados e, dos mais densamente ocupados vão ficando no abandono.

Disto exposto, questiona-se: Será que a cidade cresce desordenadamente, porque ela não esta sobre planejamento? Será que o Estado, subjugado pelas classes dominantes, é neutro ao planejar seus investimentos?

Corrêa afirma que o Estado capitalista não é neutro. Pelo contrário, sua atuação não visa o equilíbrio social, econômico e espacial, visa a reprodução da sociedade capitalista, ou seja, o “processo de acumulação e reprodução das classes sociais e suas frações” (CORRÊA, 1993, p. 26).

Para Carlos, a atuação do Estado denomina-se “gestão de fachada”, o que para Lefebvre, segundo a mesma autora, é uma “segregação planejada” (CARLOS, 2004, p.121) que se realiza pela intervenção do Estado através das políticas públicas urbanas, privilegiando áreas da cidade, abrindo avenidas, destruindo bairros, fechando ruas, impedido usos, determinando outros, acentuando as desigualdades e influenciando na valorização e desvalorização dos bairros da cidade. Enfatiza ainda que:

[...] nas estratégias dos planos o uso é pensado na perspectiva de uma simplificação das necessidades e, desse modo aparece separadamente na cidade, a partir do estabelecimento de funções bem delimitadas, como aquela demarcaria, do trabalho e do lazer” (CARLOS, 2004, p.12)

CONSIDERAÇÕES FINAIS:

O estudo sobre as cidades e sobre o processo de urbanização possibilita compreender a configuração das cidades sob a perspectiva da atuação de toda sociedade, proporcionando uma visão crítica sobre as modificações do homem no espaço geográfico.

Compreender a cidade e as relações nela existentes é algo desafiador, que a Geografia deve abarcar, pois entendemos como essa discussão fundamenta a análise do processo de produção e expansão das cidades, na medida em que contribui para o entendimento da organização social e sua materialização do espaço.

Como pensamos o espaço urbano de Maracás dentro de uma perspectiva histórica, fez-se necessário investigar quais os principais agentes de produção do espaço que, ao longo do tempo, atuaram na configuração atual da cidade, nesta parte da execução da pesquisa alguns desafios se impuseram, como a falta de dados históricos escritos.

Se por um lado à pesquisa encontrou alguns desafios, por outro lado, atingiu o seu objetivo inicial, na medida em que contribui para entender o processo de produção e expansão da cidade de Maracás - Ba, tornando possível compreender sua historicidade, e fornecendo fundamentos para estudos posteriores nesse âmbito.

O crescimento físico da cidade de Maracás pode ser apreendido enquanto resultando do seu crescimento econômico e demográfico, que se traduz na expansão da área urbana através de loteamentos, surgimentos de novos bairros ou crescimento dos bairros já existentes, aumento no número de diversos equipamentos urbanos, e/ou seu adensamento, que se processa nas áreas já dotadas de infra-estrutura, muitas vezes resultando em renovações urbanas, quando construções existentes são substituídas por outras, mais adequadas às novas atividades pretendidas.

Com base no estudo da expansão da cidade de Maracás pode-se concluir que o processo de produção da cidade é uma dinâmica em curso que reflete as relações sociais e materializa o fenômeno urbano. Pode-se perceber que a expansão da cidade surge como um resultante do aumento da população urbana, da necessidade de novas áreas de consumo da atuação do Estado, em especial da Prefeitura Municipal de Maracás, e dos especuladores imobiliários fundiários.

Como decorrência desse processo, ocorreu uma alteração profunda nas relações tempo-espaço de Maracás, enquanto uma pequena cidade, que passou a ser engendrada por uma lógica de reprodução do espaço que é incorporada aos novos ditames do capitalismo contemporâneo, no qual a expansão do poder que a cidade exerce é a tônica central. É,

portanto, relevante ressaltar que o estudo sobre a cidade deve se desenvolver entendendo a mesma como produto da ação social, resultante das práticas coletivas desenvolvidas pelos grupos sociais que nela vivem.

Assim sendo, observa-se que, o processo de expansão das cidades não é uma exclusividade das cidades médias e grandes. Pela análise de Maracás, pode-se comprovar que a pequena cidade apresenta os mesmos problemas que a metrópole, embora em menor escala.

A pesquisa visou, também, auxiliar como fonte de estudo, as discussões nas escolas de ensino fundamental e médio. Percebe-se que às escolas carecem de material teórico que proporcione um conhecimento maior sobre a realidade da cidade nas quais, estão inseridos. Assim sendo, esta pesquisa concede dados históricos e atuais sobre Maracás, que revelam a intensidade de suas mudanças ao longo do tempo.

Como argumentamos que é relevante ressaltar que o estudo sobre a cidade deve se desenvolver entendendo a mesma como produto da ação social, resultante das práticas coletivas desenvolvidas pelos grupos sociais que nela vive. Neste sentido, a pesquisa possibilitou-nos desvelar a ação dos agentes da produção do espaço urbano em Maracás, ao passo que revelou os conflitos e os interesses engendrados no processo.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

AGUIAR, Durval Vieira de. **Província da Bahia**. 1. ed. Rio de Janeiro: Editora Cátedra – MEC, 1888.

CARLOS, Ana Fani. **A cidade**. 3. ed. São Paulo: Contexto, 1997.

_____. **O espaço urbano: novos escritos sobre a cidade**. São Paulo, Contexto, 2004.

CÔRREA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. São Paulo: Atica, 1989.

FERRAZ, Ana Emília de Quadros. **O urbano em construção: Vitória da conquista: um retrato de duas décadas**. Vitória da Conquista, Edições, 2001.

FONSECA, Clóvis Pereira da. **Maracás: história, mitos e magia**. Salvador. FUNCULTURAL-Fundo de Cultura da Bahia; Secretaria da Fazenda; Secretaria da Cultura e Turismo, 2006.

GONÇALVES, Francisco Ednardo; COSTA, Ademir Araújo da. **O perfil urbano das cidades pequenas do Agreste Potiguar**. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE GEOGRAFIA URBANA, 9., 2005, Manaus, Anais...Manaus: Universidade Federal do Amazonas, 2005.[não paginado].

IBGE. **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística**. Disponível em www.ibge.gov.br acessado em março de 2007

LEFEBVRE, Henry. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

LEDA, R. L; ALMEIDA, M. C. **Descentralização, Gestão pública e desenvolvimento socioespacial em municípios de pequeno porte da região sudoeste da Bahia**. In: anais do VII ANPEGE, Florianópolis, 2007.

LOPES, Diva Ferlin. **O conceito de urbano e as cidades de pequeno porte no semi-árido: Novo Triunfo, Santa Brígida e Sítio Aquino**. Dissertação (Mestrado em Geografia) Universidade Federal da Bahia.Salvador, 2005.

SANTOS, Milton. **A cidade nos países subdesenvolvidos**. Editora Civilização Brasileira, Rio de Janeiro, Brasil, 1965.

_____. **Espaço e sociedade ensaios**. Petrópolis, Ed. Vozes, 1979.

_____. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Hucitec, 1993.

SPOSITO, Maria Encarnação B. **Capitalismo e urbanização**. 9. ed. São Paulo: Contexto, 1998. 79 p.

_____. **O chão em pedaços: urbanização, economia e cidades no Estado de São Paulo**. 2004. 508 f. Tese (Livre Docência) - Unesp, Presidente Prudente, 2004

