

IV

FORMAÇÃO DE CIDADES NO INTERIOR DA BAHIA

Francisco Alves de Queiroz⁸, Hélio Ponce Cunha⁹

RESUMO

O presente texto analisa o direito à cidade nas cidades do interior da Bahia a partir de análises qualitativas e gerais, fruto da vivência e da relação etnográfica dos autores com as cidades objeto do estudo. O recorte para o estudo de caso foram as 16 cidades baianas acima de 100 mil habitantes, excetuando a capital Salvador. O texto faz uma descrição geral da formação das cidades baianas, seus atuais estágios de desenvolvimento urbano e as relações com o planejamento urbano. Traz aspectos conceituais sobre o planejamento urbano de autores contemporâneos e os relaciona com o objeto de estudo, principalmente nas áreas de desenvolvimento econômico, regional e urbano. O texto leva à conclusão que nas cidades estudadas as pessoas não conseguem exercer o direito à cidade e que tal situação foi intencionalmente produzida pelo modo de gestão pública e ocupação do solo urbano.

Palavras-chave: Urbanização. Direito à cidade. Planejamento.

ABSTRACT

The present text analyzes the right to the city in the cities of the interior of Bahia from qualitative and general analyses, fruit of the experience and the ethnographic relationship of the authors with the cities object of the study. The focus for the case study was the 16 Bahian cities with more than 100 thousand inhabitants, with the exception of the capital Salvador. The text makes a general description of the formation of Bahian cities, their current stages of urban development and the relationship with urban planning. It brings conceptual aspects of urban planning by contemporary authors and relates them to the object of study, mainly in the areas of economic, regional and urban development. The text leads to the conclusion that in the cities studied, people are not able to exercise the right to the city and that this situation was intentionally produced by the way of public management and occupation of urban land.

Keywords: Urbanization. Right to the city. Planning.

⁸ Doutor em Desenvolvimento Regional e Urbano - PPDRU-UNIFACS, membro do GERURB – Grupo de Estudos em Desenvolvimento Regional e Urbano e do MEGA – Estudos e Pesquisas em Marketing, Estratégia, Gestão e Análise Regional. Professor da Faculdade Adventista da Bahia e da Universidade Federal do Recôncavo da Bahia. franciscoqueiroz@gmail.com.

⁹ Doutor em Desenvolvimento Regional e Urbano – PPDRU-UNIFACS, Professor Assistente da UEFS – Universidade Estadual de Feira de Santana, Líder do grupo de pesquisa MEGA - Estudos e Pesquisas em Marketing, Estratégia, Gestão e Análise Regional; Membro do GERURB – Grupo de Estudos em Desenvolvimento Regional e Urbano. helioponce@gmail.com.

1 INTRODUÇÃO

Este artigo discute o processo de urbanização vivenciado nos municípios da Bahia e as formas de direito à cidade, compreende por isso a liberdade de ir e vir, acesso a serviços e produtos, acesso a espaços públicos e instrumentos coletivos de consumo e aos instrumentos de uso público, sem deixar de considerar a qualidade de vida no que se refere a sustentabilidade ambiental, segurança pública e acesso a serviços de saúde e educação.

O direito à cidade vem sendo foco de diversos debates entre gestores públicos, acadêmicos e representantes do setor empresarial e vem se constituindo tema presente nas diversas discussões de políticas públicas. Ele incorpora e sintetiza um conjunto de direitos sociais e individuais de forma mais ampla. Ou seja, para que se consolidassem direitos do cidadão ao emprego, à saúde, à educação, à moradia, à mobilidade, entre outros é necessário que a sociedade compreenda o que é ter direito à cidade e quais os mecanismos podem construir ou degradar essa conquista.

Mas para quem é esse direito a cidade? Para todos! Para os menos favorecidos as dificuldades estruturais de se viver nas cidades são gritantes, mobilidade urbana precária, péssimos serviços de transportes públicos, moradias construídas em áreas de risco, ausência de saneamento, sem acesso a diversos instrumentos públicos de lazer, e muita dificuldade de acesso a serviços essenciais a vida, saúde e educação. As classes mais altas também estão perdendo o direito a cidade, vivem em enclaves urbanos que se tornaram¹⁰ “presídios domésticos de luxo”¹¹, os condomínios fechados, também não tem acesso a instrumentos coletivos de lazer, sentem-se ameaçados quando não estão dentro de seus carros e “fortes armados”, deixam de sair por ausência de estacionamentos e por dificuldades de mobilidade.

O modo como as cidades baianas surgiram e a maneira como são geridas permitiram a produção de espaços urbanos agressivos, segregadores e confusos. Este ensaio discute de maneira preliminar o direito as cidades observando a formação das cidades baianas refletindo sobre qual as funções de uma cidade; O que é direito a cidade e como isso ainda pode ser buscado mediante a realidade tão complexa nos

¹⁰Em geografia, um **enclave** é um território com distinções políticas, sociais e/ou culturais cujas fronteiras geográficas ficam inteiramente dentro dos limites de um outro território, no caso das cidades temos como exemplo os condomínios fechados.

¹¹ Considera-se “presídios de luxo” pois estão presos ao espaço do condomínio, só estão seguros e protegidos neste espaço, se privam de sair aos espaços públicos da cidade principalmente pela violência urbana e pela dificuldade de mobilidade.

municípios baianos. A Bahia tem 417 municípios, algumas centenas de municípios bem pequenos que foram emancipados em sua maioria através de situações políticas bem complexas.

Para efeito deste estudo, buscou-se na literatura moderna as definições de direito a cidade e visões diversas sobre o processo de urbanização, partindo de bases sociológicas e principalmente econômicas, aliadas a um conjunto de pensadores modernos do planejamento urbano. No aspecto empírico, buscou-se extrair da análise a capital Salvador e foram focados os 16 maiores municípios da Bahia em número de habitantes: Feira de Santana, Vitória da Conquista, Camaçari, Itabuna, Juazeiro, Lauro de Freitas, Ilhéus, Jequié, Teixeira de Freitas, Barreiras, Alagoinhas, Porto Seguro, Simões Filho, Paulo Afonso, Eunápolis e Santo Antônio de Jesus. Foi verificado de maneira geral e preliminar as suas formações e seus atuais estágios de desenvolvimento urbano. Estes municípios estão espalhados por todas as regiões da Bahia: litoral, oeste, centro, sul e norte. Todas essas cidades e localidades foram visitadas e diversas informações aqui apresentadas foram coletadas sumariamente.

2 A QUESTÃO URBANA: UMA REFLEXÃO TEÓRICA SOBRE O PROCESSO DE URBANIZAÇÃO E O DIREITO À CIDADE

O processo de urbanização sob a perspectiva da constituição econômica das cidades possui uma abordagem rica lastreada por diversas linhas de pensamento. Polèse (1998, p. 32) destaca uma relação existente entre o processo de urbanização e o desenvolvimento econômico. Para o autor, “a relação entre urbanização e desenvolvimento econômico, pelo menos no sentido do desenvolvimento econômico – urbanização faz parte das exceções. A urbanização é uma consequência incontornável do desenvolvimento econômico e nenhum país escapou, até hoje a esta lei .

A análise de uma estruturação urbana a partir do pressuposto da centralidade demanda uma análise sob diversas perspectivas. Neste sentido, destacam-se algumas linhas teóricas e seus autores, importantes na compreensão da estrutura urbana, que serão apresentadas de forma breve a seguir:

- a) A “natureza humana” constituía o padrão segundo o qual Robert Park considerava ideal para constituir um modelo de análise. Para Eufrásio (1999), o autor postulava que os aspectos da Geografia Física eram os elementos

prioritários na estruturação de uma cidade. Só depois seriam levados em consideração os fatores culturais no processo de crescimento;

- b) A estrutura urbana, trazida por Roderick McKenzie é um modelo extraído a partir da análise das cidades americanas. Segundo Eufrásio (1999), a estrutura é dividida em classes de utilização do solo, formada por quatro processos: distribuição do comércio, crescimento da cidade, transição de distritos e segregação da população. Para Souza e Cidade (2010, p. 3) “McKenzie introduz, assim, a ideia da posição, havendo competição por ela a partir de fatores econômicos e da seleção funcional. Há assim, uma maior delimitação nos conceitos, em relação à Park [...]”;
- c) A ecologia humana, postulada por Hawley aborda a concepção urbana como um organismo biológico, funcional, interdependente e emanando do centro. Para Gottdiener (1997) e Souza e Cidade (2010), em favor da sua análise organicista, é reduzida a atenção à questão espacial e aos conflitos inerentes à sociedade, aderindo à ideia de equilíbrio;
- d) A sociedade pós-industrial como sociedade urbana é teorizada por Lefebvre (1999) com o pressuposto de que os espaços são organizados a partir das lutas de classe (concepção marxista). A urbanização é apontada como consequência do processo de industrialização;
- e) A estrutura urbana organizada a partir da compreensão dos modos de produção. A abordagem de Castels (2000) aponta uma teoria sobre a estrutura social geral, em que o espaço urbano é concebido a partir dos modos de produção e se subdivide em sistema econômico (força de trabalho, meios de produção), sistema político-institucional (dominação-regulação e integração-repressão) e o sistema ideológico.

A formação dos espaços urbanos não deve ser vista como fenômeno isolado ou consequência de ações de curto prazo. Trata-se de um processo que deve ser aprofundado sob as perspectivas históricas, sociais e econômicas. Para Santos (1994), dentro da história do urbano está a história da cidade e suas atividades (emprego, classes, divisão do trabalho, cooperação, socialização na cidade). Ainda segundo o autor, dentro da história da cidade entram a história dos transportes, da propriedade, da especulação, da habitação, do urbanismo e da centralidade.

O termo urbanização pode estar ligado tanto ao número de habitantes que residem na zona urbana de uma cidade, distinguindo-se das áreas rurais, quanto às condições de infraestrutura (urbana) oferecidas em uma cidade. Em uma outra linha, há ainda autores como Castells (2000) que entendem a questão urbana como uma diferenciação do sistema de valores, atitudes e comportamentos da sociedade. Obviamente, tais aspectos ligados à definição do tema trazem implicações nos aspectos econômicos e sociais (trabalho, renda, saúde, educação, moradia, mobilidade, etc.). Desta forma, partindo das consequências econômicas e sociais, é possível afirmar que o processo de urbanização assume diferentes significados nas economias desenvolvidas e nas economias subdesenvolvidas.

Em um entendimento prévio é possível inferir uma relação de causa-efeito entre *urbanização* e *desenvolvimento*. No entanto, essa questão merece algum aprofundamento. Castells (2000) trouxe em sua obra “A questão urbana” algumas induções que diferenciam bem o processo nos países desenvolvidos e subdesenvolvidos: a) alguns autores, como Berry, afirmam em conclusões de pesquisa que quanto maior é o nível econômico e tecnológico, menor é o crescimento demográfico e que há uma correlação positiva entre nível de crescimento econômico e grau de urbanização; b) Gibbs e Martin afirmam que variáveis como a diversificação industrial (indicando divisão do trabalho), o desenvolvimento tecnológico e pluralidade de trocas exteriores das sociedades tem relação direta com a percentagem de populações em zonas metropolitanas; c) percebe-se, nas regiões subdesenvolvidas, uma aceleração do crescimento urbano superior à dos países desenvolvidos; d) nos países subdesenvolvidos, o processo de urbanização é muito diferente do que ocorre nos países desenvolvidos e não implica em crescimento e desenvolvimento econômico e social;

O processo de urbanização nos países subdesenvolvidos, segue então, uma lógica de aglomeração de pessoas nos centros urbanos, com a indústria liderando uma expectativa ilusória de grande absorção de mão-de-obra e com a geração de renda, da maioria da população, advinda de atividades secundárias. Lefebvre (1999, p. 35), em sua leitura marxista, afirma que,

Os elementos da sociedade capitalista chegam na história, exteriores uns aos outros: o solo, o proprietário, a natureza o trabalho, os trabalhadores desvinculados dos meios de produção, o capital, o dinheiro em busca do lucro, o capitalista, a burguesia[...]a sociedade retoma esses elementos que ela recebe separadamente; desenvolve-os, mede-os, reúne-os numa

unidade: **a produção ampliada, o sobre trabalho global, a mais-valia na escala da sociedade inteira** (grifo nosso).

O processo de urbanização também é um processo de alienação e dependência do trabalhador, uma vez que este, segundo Lefebvre (1999) não sabe que participa da produção da mais-valia, da sua realização e da sua distribuição. O trabalhador ainda se vê como distinto do processo produtivo. Concomitante à este processo de alienação há, no processo de urbanização crescente, a lógica e proporcional diminuição das concentrações populacionais nos meios rurais. Essa dicotomia cidade-campo é abordada em diferentes perspectivas: Na visão de Manuel Castells (2000) *a oposição cidade-campo manifesta a especificidade das relações de classe*, e a migração do campo para a cidade é consequência da *urbanização dependente* (da industrialização, dominante); A capacidade associativa da cidade, na leitura de Henry Lefebvre (1999) atrai o capital, que buscava independência em relação aos meios de produção ligados ao campo. O movimento natural do capital levaria à oposição crescente entre os modos de produção da cidade e do campo e a solução para tais conflitos seria *o fim da cidade* (e do campo), com a supressão da economia separada, da propriedade privada e da divisão do trabalho (não é a proposição de Lefebvre e sim sua leitura sobre as proposições de Marx e Engels em relação ao campo-cidade).

Sobre o **direito à cidade**, destaca-se para efeitos deste estudo, alguns pensamentos da professora Ermínia Maricato, que sugere a necessidade de um debate multidisciplinar e de maior participação popular para lidar com o assunto.

(...)para definir as cidades que queremos viver e deixar para as futuras gerações. Meio ambiente, transporte, mobilidade, saneamento, educação e saúde são algumas das áreas que se encontram numa discussão sobre a democratização da cidade, que passa, inevitavelmente, pela reforma política e democratização dos meios de comunicação. (MARICATO, 2003, p. 17).

Esta situação precária produzida pela segregação da moradia imposta pelo capital, aprofunda-se nas suas próprias características se auto reproduzindo em cada vez mais segregação e grandes problemas ambientais, a forma de expansão descontrolada das metrópoles e das cidades polo no Brasil (como as cidades objeto de estudo desse artigo) compromete a rede de esgotos, os rios, os mananciais, a flora e a fauna. "Os mais pobres não cabem nas cidades", e como precisam inevitavelmente de um lugar para morar, ocupam onde conseguem, ao redor das dezenas de Lagoas,

mananciais, encostas, aterros. A construção ilegal da moradia fora das áreas urbanizadas é determinada pelos baixos salários (Francisco de Oliveira, 1972) e pelo mercado restrito e excludente. Maricato (2003) traz que devido a esse problema estrutural "o Estado não tem o controle sobre o uso e a ocupação do solo urbano em toda sua extensão. Ainda segundo a autora, as cidades explodiram, pelos incríveis congestionamentos, pelo aumento fantástico dos preços dos imóveis e aluguéis, pelo aumento da frota de veículos. Em contraponto, os planos diretores ficaram nas gavetas e nos discursos. Túneis, pontes, viadutos, novas avenidas, foram instrumentos construídos aleatoriamente que mais prestaram a visibilidade que o marketing eleitoral explora e render dividendos para campanha eleitoral, do que, agregaram valor às condições de melhorias da vida urbana das pessoas. Indiscutivelmente nos últimos 20 anos no Brasil os salários melhoram, excetuando-se o último período de crise que ainda perdura. No entanto, empregos e melhores salários não são suficientes para produzirem melhores condições de vida nas cidades, o *trade off* disso é a produção de mais dificuldades na mobilidade urbana, pois as pessoas constroem novas residências, compram veículos, colocam empreendimentos e as cidades não se preparam para esse crescimento e que vem ocasionar o caos urbano.

3 FORMAÇÃO DE CIDADES NO INTERIOR DA BAHIA

Ao se levar em conta a disposição geográfica das cidades da Bahia, é possível perceber uma não peculiaridade na forma como foram construídas. A maioria delas se originaram às margens de grandes rodovias federais ou estaduais, em entroncamentos e pontos de encontros e passagens de pessoas e mercadorias.

O estado da Bahia tem 15,3 milhões de habitantes distribuídos em 417 municípios. Salvador, a capital, com quase 3 milhões de habitantes, representa 20% da população do Estado, Feira de Santana figura em segundo lugar com 622 mil habitantes e, em seguida, outros 15 municípios acima de 100 mil habitantes, com Santo Antônio de Jesus abrindo a lista com 102 mil. Existem 400 municípios abaixo de 100.000 habitantes, sendo que cerca de 370 municípios são abaixo de 50.000 habitantes. Um dado que chama ainda mais atenção é que 319 municípios do estado têm populações abaixo de 30.000 habitantes, e dessa quantidade, um número ainda mais preocupante, 107 municípios abaixo de 12 mil habitantes (IBGE, 2016). Tais números, no mínimo, permitem inferir que são muitos municípios (com toda a estrutura

administrativa) para pouca pujança econômica, ficando a maioria destes com baixos indicadores humanos e sociais.

Na formação e constituição dos Municípios baianos o planejamento urbano e a sustentabilidade foram aspectos praticamente desconsiderados, sendo as cidades criadas dentro de perspectivas das políticas locais e do coronelismo, baseado em aspirações próprias da comunidade local, sem perspectiva de um desenvolvimento econômico ou de racionalidade urbana. Distritos em conflitos com a sede do município foram emancipados e criou-se novos municípios sem as devidas condições de sustentabilidade.

Em observação aos programas e ações do governo nos últimos 30 anos para o desenvolvimento do estado, percebe-se que não houve ordenamento para a criação de regiões urbanas na Bahia, e por isso o capital concentrou a industrialização e as oportunidades de educação e emprego nas regiões metropolitanas no entorno de Salvador. Os Planos Diretores de Desenvolvimento Urbano - PDDUs só se tornaram instrumentos a serem considerados pelas administrações públicas municipais a partir dos Estatuto das Cidades¹². Algumas cidades tiveram suas dinâmicas próprias e cresceram apesar da falta de planejamento, e isso deu principalmente por questões comerciais e por estarem às margens das grandes rodovias federais, além dos municípios litorâneos que se desenvolveram por conta da atividade turística.

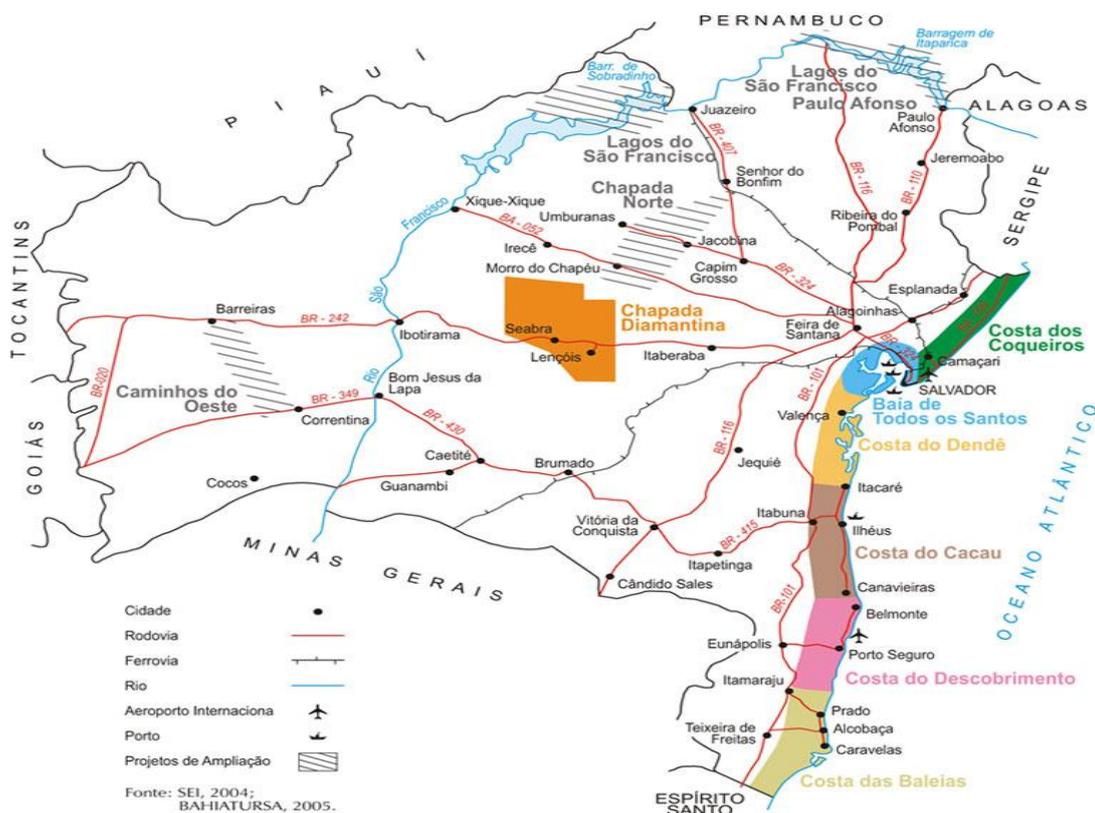
Assim sendo, observando os 16 maiores municípios do Estado da Bahia, quatro deles (Lauro de Freitas, Camaçari, Porto Seguro e Ilhéus) apresentaram considerável dinamismo econômico e crescimento, por suas características naturais e turísticas, e todos os outros 12 municípios acima de 100 mil habitantes se desenvolveram por aspectos locais: rodovias federais e estaduais que possibilitam logística competitiva para recepção e escoamento de mercadorias. A quarta cidade de maior população, Camaçari seria uma peculiaridade nessa lista, pois apresenta característica de distrito industrial e possui uma zona litorânea bastante explorada turisticamente, além de sofrer forte influência da capital, por conta da proximidade.

Ainda na questão do turismo destaca-se a Linha Verde, a Costa do Dendê, Costa do Cacau e a do Descobrimento com alguns raros nichos de desenvolvimento acima da média do estado. Cabe destacar que a ausência de políticas públicas

¹²O Estatuto das Cidades, lei 10.257 de 10 de julho de 2001, regulamenta a Política urbana da Constituição brasileira. Seus princípios básicos são o planejamento participativo e a função social da propriedade. É um instrumento obrigatório para a captação de recursos federais.

estaduais e municipais deixaram de desenvolver algumas cidades com grandes potenciais turísticos, a exemplo de Jacobina que tem quase uma centena de cachoeiras em sua região, revelando potencial para o turismo de aventura e ecoturismo; a cidade de Tucano que tem uma fonte de águas termais, na localidade do Jorro, que poderia ser um polo bem desenvolvido para turismo interiorano, assim como Caldas Novas é em Goiás; a cidade de Paulo Afonso, com lago de Paulo Afonso à beira do São Francisco, que poderia permitir a prática de esportes aquáticos e do ecoturismo, entre outras. A lista de cidades completamente subaproveitadas economicamente neste segmento não para por aí na Bahia, cita-se ainda Juazeiro, Ibotirama e Xique-xique às margens do rio São Francisco. A figura 01, a seguir, traz o mapa turístico da Bahia e, haja vista a vasta extensão territorial do estado e suas potencialidades, percebe-se o evidente subaproveitamento neste setor.

FIGURA 01: Mapa Rodoviário e Turístico da Bahia, 2016



Fonte: SEI (2016)

Quer seja pelo potencial turístico, quer seja por questões locais (atividades comerciais, serviços, indústria e migrações), a maioria das cidades da Bahia se desenvolveu sem o devido planejamento urbano. Tal fato contribuiu /

contribui para a criação de zonas de favelas, zonas de riscos e dificultou a mobilidade e a dinâmica econômica desses municípios. Este trabalho estudou e analisou os PDDUs dessas cidades e em visitas as mesmas, percebeu dois pontos importantes: os planos diretores são legislações desatualizadas, sem funcionalidade, sem eficiência prática; e os planos diretores são apenas documentos que existem pela obrigatoriedade da Lei do Estatuto das Cidades.

As observações empíricas apresentaram cidades que mais atrapalham a questão de mobilidade urbana e da fluência de mercadorias e pessoas do que propriamente poderiam ajudar. Em Feira de Santana, por exemplo, os caminhões e carretas levam em torno de 60 minutos para atravessar um trecho de 18 km que corta a cidade. Juazeiro, Vitória da Conquista, Barreiras, Santo Antônio de Jesus, Itabuna e Teixeira de Freitas apresentam situações bem semelhantes. O que gera desperdício de energia, de combustível e de tempo além de provocar na população local um enorme desconforto pela grande frota de caminhões que atravessa a cidade.

Nas leituras dos históricos dessas cidades e dos seus PDDUs, possibilitadas por pesquisa documental e empírica através de visitas, foi possível produzir um diagnóstico genérico para o quadro urbano das mesmas: transportes públicos caóticos e não integrados, zonas favelizadas, dificuldades de acesso a serviços mais sofisticados de lazer e de saúde. Nas cidades litorâneas, apesar das belezas naturais e da estrutura para a atividade turística, há evidente carência no acesso da população nativa aos serviços de educação, transporte, moradia e saúde.

Esta organização da pobreza é uma produção política e histórica, uma intenção perversa capitalista. O instrumento de desenvolvimento que poderia ser utilizado, os Planos Diretores de Desenvolvimento Urbano (PDDU), quando existentes, não foram construídos com a participação popular e sim de maneira obscura, em gabinetes fechados, como acontece na maioria das cidades do País. (MARICATO, 2003) (SANTOS, 1979).

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Na discussão geral e preliminar da formação das cidades baianas identificou-se, desde a emancipação dos municípios até os dias atuais, uma completa ausência de participação popular nas diretrizes das políticas urbanas, o que gerou cidades frias, violentas, caóticas, com índices de desenvolvimento baixos e dificuldade de mobilidade urbana. As cidades em questão, se olhadas de forma detalhista, são

marcadas pela favelização, pelo baixo grau de saneamento básico, ausência de uma eficiente rede de transportes e ainda pela degradação contínua de mananciais, matas nativas e a fauna local. O mais grave é que esta produção de miséria foi intencionalmente produzida historicamente para acumulação de riqueza e exploração do trabalho, sob a permissividade e compactuação do poder público.

Os Planos Diretores foram utilizados por grupos econômicos dominantes nos referidos municípios em prol da especulação imobiliária. Ou seja, a política que deveria ser para a criação e manutenção do direito à cidade foi utilizada como ferramenta de enriquecimento de uma pequena parte da sociedade e de segregação e exclusão dos grupos menos favorecidos. Nestes municípios, os Planos Diretores de Desenvolvimento Urbano além de serem uma ferramenta de enriquecimento de grupos, servem apenas como documentos de gavetas para captação de recursos no Governo Federal.

A sociedade e as gestões públicas precisam ultrapassar o conceito weberiano de cidade consumo e caminhar numa construção de local de vida humana, animal e de flora. Uma cidade onde homens pobres e ricos, aliado a natureza possam viver integrados com liberdade e dignidade e garantam a vida às gerações futuras. Precisa-se entender que as cidades nos seus atuais modelos de desenvolvimento estão num colapso urbano.

Não existe um caminho fácil mediante tantos anos de expropriação da natureza e do trabalhador, mas o direito à cidade ainda pode ser buscado mesmo diante de uma realidade tão complexa quanto essa dos municípios baianos. Isso é possível mediante um processo de envolvimento popular, educação ambiental e urbana e políticas que comecem a reverter a lógica de construção de cidades violentas e segregadoras.

A cidade é para todos e o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano tem que ser construído nesta lógica, por todos, saindo das gavetas e dos gabinetes. No caso das cidades objetos desse estudo, as gestões precisam entender que são gestores de cidades polos, atrativas de uma população flutuante muito grande e que exerce força econômica em diversos pequenos municípios vizinhos. Os Planos Diretores devem levar em consideração as condições de vida e trabalho das pessoas e fortalecer redes urbanas. Os serviços de saúde, transportes, educação, lazer entre outros devem ser projetados observando os fluxos populacionais entre os pequenos municípios que sofrem atração do município polo. Pensar em rede, no local, mas agir

global tentando garantir a construção de cidades vivas, acessíveis e seguras para todos.

REFERÊNCIAS

ALAGOINHAS. **Plano Diretor de Municipal de Alagoinhas**. LEI 12/2004.

BARREIRAS. **Plano Diretor Urbano Municipal de Barreiras**. LEI 651/2004

BRASIL. **Estatuto da Cidade**: Lei 10.257/2001 que estabelece diretrizes gerais da política urbana. Brasília, Câmara dos Deputados, 2016.

CASTELLS, Manuel. **A questão urbana**. São Paulo: Paz e Terra, 2000.

EUFRASIO, M. **Estrutura urbana e ecologia humana**: a Escola Sociológica de Chicago (1915-1940). São Paulo: Editora 34, 1999.

EUNÁPOLIS. **Plano Diretor Urbano, Sistema de Planejamento, Plano Regulador da Cidade e dá outras providências**. LEI 407/2001.

FEIRA DE SANTANA. **Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Municipal de Feira de Santana**. LEI 1614/1972.

GOTTDIENER, M. **A produção social do espaço urbano**. São Paulo: Ed. Universidade de São Paulo, 1997.

IBGE – **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística**. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br> >. Acessado em: 2017.

ILHÉUS. **Plano Diretor Participativo de Ilhéus**. LEI 3265/2006.

ITABUNA. **Plano Diretor Urbano Municipal de Itabuna**. LEI 2011/2008

JACOBINA. **Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano**. Relatório Final. Jacobina-BA: 1999.

JEQUIÉ. **Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal de Jequié**. LEI 1/2007.

LAURO DE FREITAS. **Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal de Lauro de Freitas**. LEI 1330/2008.

LEFEBREVE, Henry. **A cidade do capital**. Rio de Janeiro: DP&A, 1999.

MARICATTO, Ermínia. **Metrópole, legislação e desigualdade**. São Paulo: Estudos Avançados 17, 2003.

OLIVEIRA, Francisco de. **A Economia Brasileira**: crítica à razão dualista. **Estudos CEBRAP**. N. 2. São Paulo: CEBRAP, 1972. p. 3-82.

PAULO AFONSO. **Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental Municipal de Paulo Afonso**. LEI 905/2000.

POLÈSE, Mario. **Economia urbana e regional**. Coimbra – Portugal: APDR, 1998.

PORTO SEGURO. **Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Municipal de Porto Seguro**. LEI 651/2006.

SANTO ANTONIO DE JESUS. **Conselho da Cidade de Santo Antônio de Jesus e dá outras Providências**. LEI 1233/2014.

SANTOS, Milton. **O Espaço Dividido**: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos. Rio de Janeiro: Livraria Francisco Alves Editora S.A., 1979.

SANTOS, Milton. **Técnica, espaço, tempo**: globalização e meio técnico-científico informacional. São Paulo: Hucitec, 1994.

SIMÕES FILHO. **Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Municipal de Simões Filho**. LEI 724/2016.

SOUZA, S. M. C.; CIDADE, L. C. F. O centro e a centralidade na estrutura urbana: um debate teórico. In: ENCONTRO NACIONAL DOS GEÓGRAFOS: CRISE PRÁXIS E AUTONOMIA – ESPAÇOS DE RESISTÊNCIA E DE ESPERANÇAS ESPAÇO DE DIÁLOGOS E PRÁTICAS, 16., 2010, Porto Alegre. **Anais...**Porto Alegre: Associação dos Geógrafos Brasileiros, 2010.

TEIXEIRA DE FREITAS. **Plano Diretor de Teixeira de Freitas**. LEI 310/2003

VITÓRIA DA CONQUISTA. **Plano Diretor de Vitória da Conquista**. LEI 1385/2006.

WEBER, Max. Conceito e categorias de cidades: VELHO, Otávio Guilherme. **O fenômeno Urbano**. Rio de Janeiro, 1967.

WEBER, Max. **Economia e sociedade**: fundamentos da sociologia compreensiva. Volume II. São Paulo: UNB, 2004.