

**Perspectivas do planejamento
urbano nas cidades (inter)médias
do semiárido:** a experiência de
Sousa - PB com a mobilidade

**Perspectivas do planejamento urbano
nas cidades (inter)médias do semiárido: a
experiência de Sousa - PB com a mobilidade**

Trabalho Final de Graduação
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
Universidade de São Paulo
Monaliza Izidorio Pinheiro
Orientação: Profº. Dr. João Sette Whitaker Ferreira
São Paulo, SP, julho de 2022

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

Catálogo na Publicação
Serviço Técnico de Biblioteca
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo

Pinheiro, Monaliza
Perspectivas do planejamento urbano nas cidades
(inter)médias do semiárido: a experiência de Sousa - PB com
a mobilidade / Monaliza Pinheiro; orientador João Whitaker.
- São Paulo, 2022.
143 p.

Trabalho Final de Graduação (Bacharelado em Arquitetura
e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da
Universidade de São Paulo.

1. Planejamento Urbano. 2. Mobilidade Urbana. 3. Cidade
Intermediária. 4. Semiárido Nordeste. I. Whitaker, João,
orient. II. Título.

AGRADECIMENTOS

À universidade pública, sobretudo a FAU, por me proporcionar este espaço e vivências que me formaram profissionalmente e pessoalmente.

Ao professor João Whitaker, pelo entusiasmo em descobrir comigo os caminhos para este trabalho, e a sensibilidade e competência ao me acompanhar ao longo deste ano.

À professora Malu Refinetti, pelo papel essencial na minha formação como pesquisadora e aceitar fazer parte da conclusão desse ciclo da graduação.

Ao professor Pedro Rossi, pelo trabalho que me inspira e a presença valiosa nesta banca.

Aos meus pais e minha irmã, pelo apoio nesta jornada difícil, por acreditarem em mim e no papel da educação.

Ao meu avô, por ser parte da motivação deste trabalho, assim como o restante da minha família.

Ao sertão, que é onde mora minha história, meu coração e minhas inquietudes.

Ao Flávio Tavares e Gabrielle Astier, por compartilharem suas experiências e inquietações, que foram essenciais para este trabalho.

À Larissa Abrantes, Augusto Ferraz, José Fabiano e João Vitor, entre outras pessoas, por aceitarem conversar sobre Sousa.

À Sílvia Mauad e Jane Aoki, por me mostrarem novos olhares sobre a mobilidade urbana na GPO.

Aos amigos de uma vida inteira que a ETEC me proporcionou: Viviane, Ana, Nathani, Bruno, Mário, Henrique, Lucas, William, Raul, Renata, Rodrigo e Julia.

Ao Apê (Mariana, Priscila, Amanda e Isabela), por ser a minha segunda casa nestes anos.

Aos amigos que a FAU me trouxe, que foram ponto de apoio e de risadas no caramelo, gramado ou bandeirão: Beatriz, Giovanni, Luc, Leonardo, João e Bianca.

Ao Thiago, por compartilhar uma infinidade de momentos e interesses, dentro e fora da FAU, e me inspirar.

Enfim, agradeço a todos que cruzaram meu caminho nesse percurso. Isto não seria possível sem vocês.

RESUMO

Busco compreender neste trabalho as limitações e possibilidades do planejamento urbano na rede interiorizada do sertão nordestino, a partir do cenário da mobilidade urbana em Sousa-PB, minha cidade natal. As cidades pequenas e médias do semiárido, como esta, desempenham um papel significativo na estruturação da rede urbana da região e potencialmente na superação das desigualdades sociais que a marcam. Sousa se destaca enquanto polo de sua região metropolitana, localizada no entroncamento de redes de infraestrutura e na raia divisória RN-PB-CE.

O papel de Sousa nesta rede de deslocamentos tem grande influência no seu desenvolvimento enquanto cidade polo, mas a mobilidade urbana compreende também um elemento estruturante do seu espaço intraurbano. Sua construção reforça a lógica rodoviarista em detrimento do transporte público e da mobilidade ativa, uma vez que o transporte coletivo e as infraestruturas para pedestres e ciclistas são quase inexistentes. As estruturas de planejamento urbano são ineficazes em promover o direito à cidade, acirrando as lógicas de segregação e dominação.

As marcas do subdesenvolvimento e da estrutura patrimonialista determinam sua organização espacial, econômica, política e social e, portanto, estão também presentes na gestão pública que promove o planejamento. Sob este contexto, explora-se de que modo o planejamento da mobilidade, como elemento estruturador do espaço, pode contribuir para o desenvolvimento do município, rompendo os entraves estruturais e compreendendo o papel da planificação nos aspectos da regulação, financiamento, participação e projeto.

Planejamento urbano; Mobilidade urbana; Cidade intermediária; Semiárido nordestino; Sousa-PB.

ABSTRACT

I seek to understand in this final work the limitations and possibilities of urban planning in the interiorized network of Brazilian northeast semiarid, from the scenario of urban mobility in Sousa-PB, my hometown. Small and medium-sized semi-arid cities, such as this one, play a significant role in structuring the region's urban network and potentially in overcoming the social inequalities that mark it. Sousa stands out as a hub of its metropolitan region, located at the junction of infrastructure networks and in the RN-PB-CE border.

Sousa's role in this displacement network has a major influence on its development as a hub city, but urban mobility also consists of a structuring element of its intra-urban space. Its construction reinforces the road model to the detriment of public transport and active mobility, since public transport and infrastructure for pedestrians and cyclists are almost non-existent. The urban planning structures are ineffective in promoting the right to the city, intensifying the logics of segregation and domination.

The marks of underdevelopment and patrimonialist structure determine their spatial, economic, political, and social organization and, therefore, are also present in the public management that promotes planning. In this context, it explores how mobility planning, as a structuring element of space, can contribute to the development of the municipality, breaking structural barriers and understanding the role of planning in the aspects of regulation, financing, participation, and project.

Urban planning; Urban mobility; Intermediate city; northeast semiarid; Sousa-PB.

ÍNDICE

1. Nota sobre o percurso e aproximação	16
2. Cidades médias e inter(médias) no nordeste	22
3. Estrutura social e fundiária de Sousa	37
3.1. Sesmarias e urbanismo português	38
3.2. Algodão e o moderno sob o atraso	42
3.3. Expansão urbana e planeamento	50
3.4. Desenvolvimento urbano nos anos 2000	58
3.5. Formação patrimonialista	62
4. Sousa hoje: desafios para o planeamento urbano	68
4.1. A condição atual do espaço urbano	68
4.2. Instrumentos de (contra)planeamento urbano	82
5. Diagnóstico da problemática da mobilidade	94
5.1. Planeamento da mobilidade urbana	96
5.2. Modelo rodoviarista e espraiamento	100
5.3. O mototáxi no transporte intraurbano	108
5.4. Municipalização do transporte público	114
5.5. Transporte alternativo metropolitano	120
5.6. O esquecimento da mobilidade ativa	124
6. Perspectivas do papel da gestão urbana	132
Referências bibliográficas	138

1. NOTA SOBRE O PERCURSO E APROXIMAÇÃO

Antes de tudo, uso este espaço para registro das motivações e do percurso que me levaram a desenvolver este trabalho. Olho para o sertão com interesse porque: primeiro consiste no espaço onde nasci, onde reside minha família, espaço de memórias e vivências dos momentos especiais em que estive lá e dos que ouvi nas histórias de casa; segundo porque a condição de seu espaço urbano invisibilizado me instiga.

Desenvolvo este trabalho paralelamente a um projeto pessoal de resgatar origens e entender a trajetória da minha rede familiar, do percurso dos meus antepassados do litoral nordestino ao semiárido e a recente migração para a metrópole de São Paulo. Portanto, estas pesquisas foram se entrelaçando com as histórias da minha família, que aos poucos se tornaram temas constantes em nossas conversas privadas.

Em ambos, me deparo com a ausência do registro, e com isso, a necessidade de explorar diversas fontes. Além do mais, me debruçar sobre um espaço em que não estava fisicamente, por vezes, me provocou um sentimento de impotência. A ausência e desatualização dos dados, assim como a dificuldade de contato com os atores e os órgãos me incomodaram particularmente. Depois, no período em que estive na cidade, percebi que as limitações permaneciam independentes de onde eu estava e que a ausência era também um aprendizado.

Cresci ouvindo histórias dos meus pais e avós sobre o trabalho exploratório das plantações de algodão, engenho de cana de açúcar e pecuária. Escutei sobre a chegada de elementos da modernidade e em tom de reclamação os sobrenomes das famílias que eram proprietários e chefes políticos. Estava subentendido que os desafios do sertão ultrapassam a questão da seca.

A migração da minha família para São Paulo no passado e ainda no presente me provoca a buscar compreender o porquê, apesar dos avanços sociais, a região não conseguiu afastar a condição de subdesenvolvimento. Assim, me pego pensando qual seria o espaço do planejamento urbano para contribuir, ainda que em pequena escala, para a superação deste?

Agora assumo esta oportunidade para explorar o lugar de onde migrei. Peço licença e entro com cuidado para investigar este espaço, que é meu e não é, que é minha origem, mas não é minha casa. Aproveito para provocar também um olhar para fora da metrópole, não só interessada em sua história, mas buscando vislumbrar possibilidades futuras para um lugar um pouco esquecido.

Na internet me deparei com uma imagem do meu avô que me acompanhou por todo este trabalho. Nonato Izidorio aparecia em uma bicicleta na praça da Estação (Imagem 01). Quem o conhece entende a quão representativa é essa imagem: seu principal meio de deslocamento no espaço que sempre lhe pertenceu, onde morava e trabalhava. Hoje, como já não pode (ou não deixa), pela condição física, mas também falta de segurança e infraestrutura, tem sua capacidade de vivenciar a cidade de forma reduzida.

O planejamento urbano, e posteriormente o tema da mobilidade, foram me abraçando durante a graduação. Dessa forma, ao retornar para minha cidade natal, meu olhar naturalmente se voltou para o espaço urbano e as formas de deslocamento. Passei a notar a ausência de infraestrutura e gestão orientada para a mobilidade ativa e o transporte público. Esta questão já me indignava por aqui, uma vez que morar nas bordas na região metropolitana de São Paulo implica em conviver com longos tempos de deslocamento no transporte público e infraestrutura deficiente para o pedestre e ciclista.



Imagem 01: Nonato Izidorio na praça da Estação, Sousa-PB. Google Earth.

Em Sousa sentia também que automóveis, motos, ciclistas, pedestres e comércios disputavam o espaço público de modo intenso, e obviamente, os mais fortes se sobressaíam. E esse não era o idoso andando de bicicleta, a moça caminhando, a mãe levando uma criança à escola etc. Essas pequenas formas de exclusão sutil vão conformando a realidade de quem vive no sertão. Queria entender se este espaço era resultado de um planejamento ou da ausência dele, e até onde o planejamento é realmente capaz de mudar essa realidade, uma vez que parte de uma estrutura patrimonialista que a reflete.

No ano passado, procurei o professor João Sette Whitaker, com a proposta de estudar o espaço urbano do entorno da ferrovia de Sousa-PB que atravessa diferentes contextos do desenvolvimento urbano da cidade: o eixo comercial, novos condomínios horizontais, conjuntos habitacionais populares, patrimônio histórico abandonado, a relação da vida na calçada e no espaço público.

João me provocou a compreender primeiro o contexto do desenvolvimento e da estrutura dessa cidade, e as limitações e potencialidades da gestão e do planejamento urbano diante deste, me deixando livre para trabalhar com um estudo de caso ou um projeto, caso me interessasse. Ao longo dos meses passei a entender que meu

papel neste trabalho não estava em propor mais um projeto ou plano, e que havia uma camada de questões sobre a estruturação deste espaço urbano que mereciam um melhor entendimento.

Para isso, recorri à análise da conjuntura histórica do desenvolvimento das cidades médias e intermediárias no semiárido nordestino e a estrutura social e fundiária de Sousa. Busquei entender a condição atual do espaço urbano junto a experiência de gestão e planejamento urbano na cidade, para elencar as principais problemáticas no que se refere ao tema da mobilidade urbana e por fim refletir em perspectivas sobre o papel da gestão urbana na superação destes problemas.

Passei a entender que o desenvolvimento de Sousa decorre, além da atividade agrícola relacionada com as terras férteis e posteriormente do terceiro setor, também por seu papel em uma rede de deslocamentos e atração de fluxos: do curso do rio do Peixe, o caminho dos bois, a ferrovia ao Ceará e por fim a rodovia Transamazônica. Também compreendi que a mobilidade urbana era elemento estruturante para a compreensão da evolução e do quadro atual desse espaço. Reforça-se lógicas rodoviaristas, esquece-se da mobilidade ativa, e modelos alternativos surgem pela ausência do transporte público. As estruturas de gestão urbana e (contra) planejamento se mostram ineficazes em garantir o direito à cidade e acirram as lógicas segregadoras.

2. CIDADES MÉDIAS E INTER(MÉDIAS) NO NORDESTE

Enquanto cidade intermediária, Sousa ocupa, na divisão do trabalho e na rede urbana do sertão nordestino, uma posição de mediação de fluxos regionais e de intermediação entre povoado e cidade. Para compreender o seu papel é necessário compreender o contexto do desenvolvimento das cidades médias no Brasil (Imagem 03), com enfoque no Nordeste, enquanto resultado do seu modo de ocupação, de modelos econômicos e agendas políticas.

A ocupação inicial do semiárido ocorre através da policultura por propriedades pequenas e médias, e não latifúndios. Isto resultou em um arcabouço urbano mais integrado à dinâmica econômica e ao cotidiano da população. Por consequência, um número expressivo de aglomerações urbanas não metropolitanas e centros regionais está concentrado nesta região (IPEA IBGE, 2002).

A suscetibilidade ao aproveitamento agrícola de regiões hoje caracterizadas por áreas de agricultura irrigada, como é o caso de Sousa no rio do Peixe, e Juazeiro e Petrolina no rio São Francisco, foram importantes pontos de ocupação e povoamento. Este é o cerne de muitos dos núcleos urbanos do semiárido, mas de fato o crescimento das cidades médias ocorre apenas com impulso dado à urbanização no século XX, e a transição do quadro rural para urbano no país.

A mudança de paradigmas econômicos na segunda metade do século XX, sobretudo nas duas últimas décadas, andou de mãos dadas com alterações nas estruturas das redes

urbanas e no papel das cidades médias. As relações econômicas em escalas abrangentes se intensificaram, redefinindo a divisão internacional do trabalho. Deste modo, a alteração do sistema taylorista/fordista por modelos flexíveis permitiu que estas cidades pudessem desempenhar papéis que antes estavam restritos às metrópoles (SPOSITO, 2020). Esta internacionalização dos circuitos econômicos, de produção flexível e aporte liberal, minimizou a capacidade dos centros nacionais e produziu um processo de concorrência, que no Brasil, marcado por grandes heterogeneidades e um sistema patrimonialista, que não contribuiu para superar o subdesenvolvimento.

Até a primeira metade do século XX o capital esteve concentrado no Sudeste. O Plano de Metas de 1955 inicia um pensamento em favor do crescimento da economia nacional, embora em uma lógica de forte dependência externa, com o incentivo para entrada das grandes multinacionais. Naquela década, o Nordeste foi o lócus de preocupações políticas exigindo mudanças produtivas na economia e no papel da elite na política, cujos interesses atrasaram o combate às desigualdades pela intervenção do estado. Este espaço possibilitou a instalação de políticas regionalizadas e de órgãos de desenvolvimento, como o Banco do Nordeste do Brasil (BNB) em 1952, e a Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE), sob a influência de Celso Furtado, em 1959, partindo do pressuposto da industrialização como principal meio para superar o subdesenvolvimento (COLOMBO, 2018).



Imagem 02: População municipal brasileira (IBGE 2018).

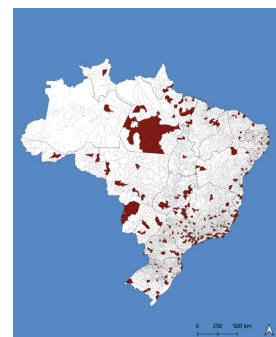


Imagem 03: Cidades com população superior à 100 mil habitantes (em vinho) (IBGE 2018).

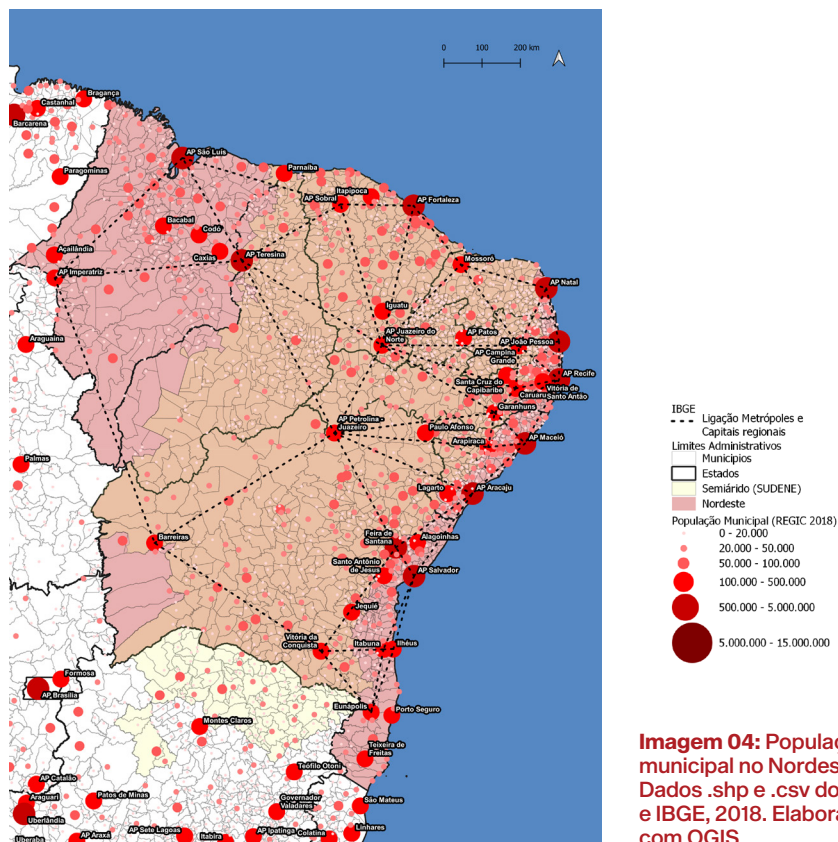


Imagem 04: População municipal no Nordeste.
Dados .shp e .csv do REGIC e IBGE, 2018. Elaboração com QGIS.

Paralelamente, o processo de urbanização das cidades brasileiras que tem início nas primeiras décadas do século XX, se acelera a partir da década de 1960 por meio do estado desenvolvimentista e o processo de industrialização, que marcou uma urbanização baseada nos baixos salários (MARICATO, 1996). Uma vez que falamos de um país amplo e heterogêneo em subespaços econômicos, sua inserção na economia mundial só poderia ser diferenciada, e, portanto, aprofundando desigualdades (BACELAR, 1997). Com isso, a urbanização e a modernização da estrutura espacial se deram de modo desigual e excludente.

A reestruturação produtiva decorrente da crise enfrentada pelos países desenvolvidos a partir dos anos 1970 altera o modelo de acumulação do capitalismo mundial, o que irá impactar o Brasil apenas em 1980, gerando um espaço para descentralização e a realocação industrial, que afetaria as cidades médias do Nordeste (Imagem 04). O fator principal que permitiu essa realocação foram os incentivos fiscal-financeiros, concedidos pelos estados e municípios na década de 90, além da farta mão de obra barata. O contexto competitivo gerado pela reestruturação produtiva, com a realocação de plantas, rompendo as restrições geográficas, abriu no Brasil uma intensa guerra fiscal entre municípios, para a atração dessas novas indústrias. Assim, o planejamento regional perdeu força para o pensamento neoliberal na década de 1990, com enfraquecimento do pensamento voltado para a integração nacional e do Sudene. O crescimento das cidades médias do Nordeste ocorreu com mais intensidade, sobretudo nos maiores estados nordestinos (Bahia, Ceará e Pernambuco) com uma estratégia de concessão de incentivos e atração de indústrias.

Esse processo produziu, antagonicamente, espaços competitivos e espaços de abandono, em que os grupos econômicos marcaram presença nos espaços dinâmicos, sem que houvesse uma política de Estado para contrabalancear os efeitos desiguais no território. No Nordeste, as áreas tradicionais de cana, cacau e algodão resistiram às mudanças e sofreram com o impacto de diversas crises como a praga do bicudo no semiárido. Por outro lado, destacaram-se como espaços diversos neste sentido o polo petroquímico de Camaçari na Bahia, têxtil e de confecções em Fortaleza, minero-metalúrgico de Carajás, agroindustrial de Juazeiro e Petrolina, agricultura moderna de grãos no Cerrados, fruticultura irrigada no Rio Grande do Norte, e o turístico nas cidades litorâneas, sobretudo capitais (BACELAR, 1997).

As décadas de 60 e 70 na Europa e a de 70 no Brasil marcaram o surgimento dos estudos entusiasmados sobre as cidades médias. Foi também nos anos 70 que foram concebidos projetos e planos de intervenção governamental que chegaram a configurar uma política para as cidades médias. No entanto, a instabilidade financeira a partir dos anos 1980 e sobretudo na década de 1990 interrompeu as transformações e esfriou as políticas estatais de caráter regional, reflexo da priorização das políticas macroeconômicas voltadas para a estabilidade monetária.

Mas a internacionalização dos fluxos econômicos e da divisão do trabalho fez com que as cidades médias se mantivessem como foco de certo interesse. Estas passaram por várias reformulações em seus papéis, de suporte à economia industrial, para a relação com o mundo globalizado, crescimento do setor terciário e fator de equilíbrio para as redes e hierarquias urbanas. Este quadro motivou uma virada no pensamento e a construção de novas políticas regionais lideradas pelo governo federal nos anos 2000, como a Política Nacional de Desenvolvimento Regional (PNDR) em 2003. Os anos 2000 foram marcados por crescimento do PIB e redução da desigualdade social nas regiões periféricas do país (PEREIRA, 2017). Entre 2000 e 2010, houve um crescimento da população que resultou no incremento de 7 municípios à lista de cidades médias do Nordeste, que hoje conta com 30 cidades.

Neste grupo, três importantes antigas capitais regionais formam um triângulo no sertão paraibano, no qual Sousa está incluído. São elas: Campina Grande, Juazeiro do Norte (e Crato ao seu lado) e Mossoró (Imagem 05 e 06). Compreender sua formação e papel nesta rede hoje permite entender também a formação e as perspectivas de desenvolvimento para Sousa e outras cidades intermediárias da região.

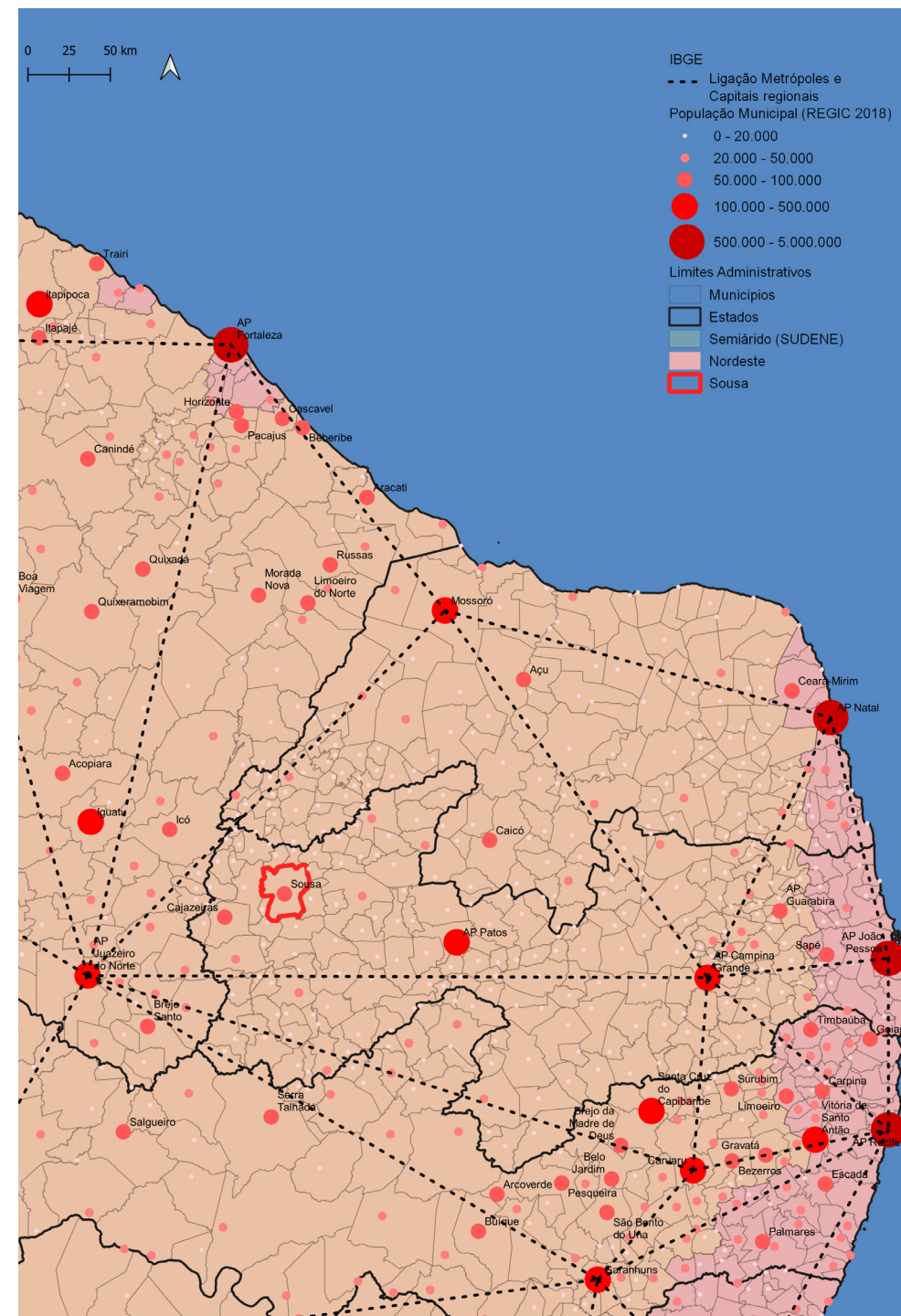
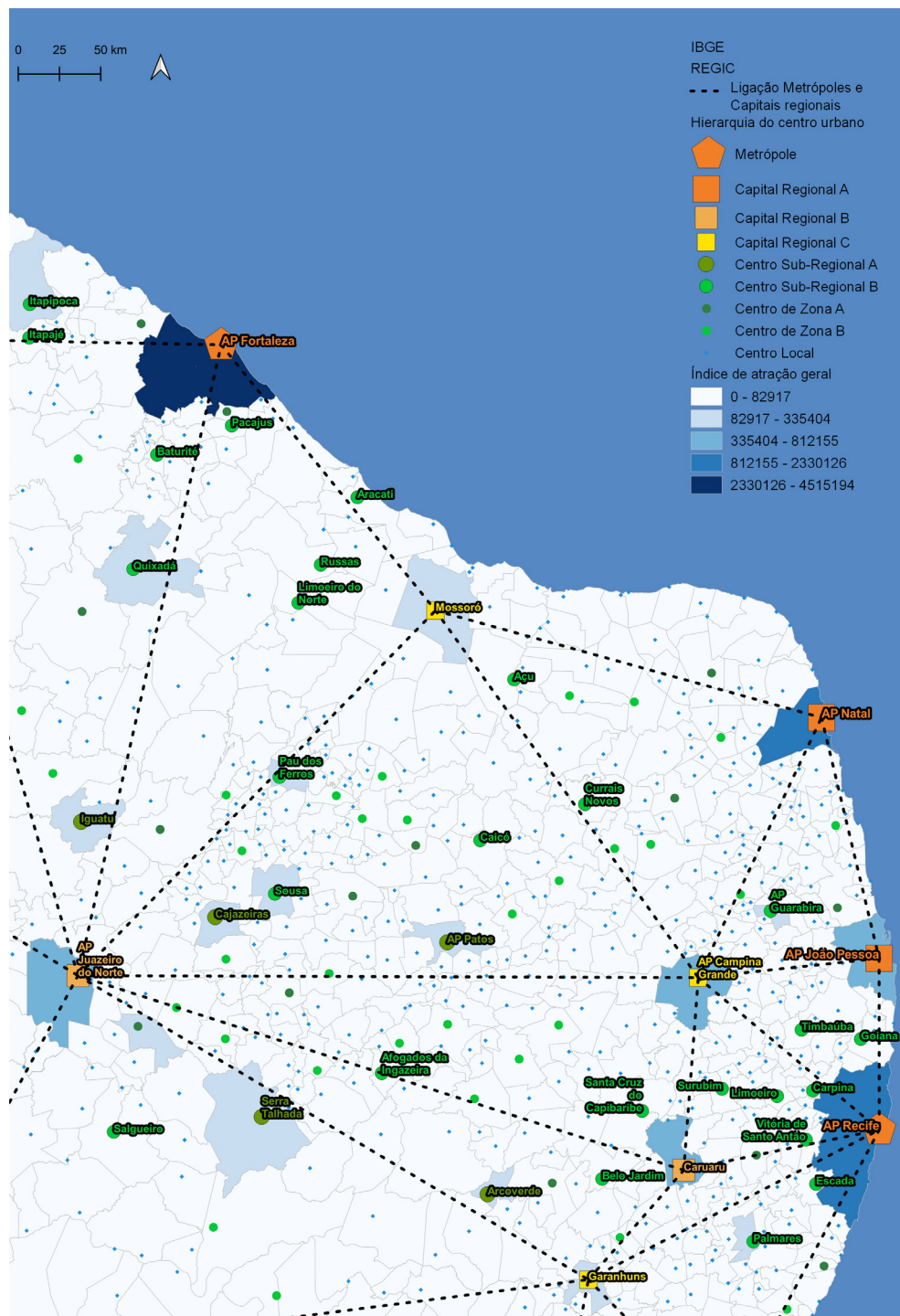
Imagem 05: Hierarquia dos centros urbanos. Ligações entre metrópoles e capitais regionais. Dados .shp e .csv do REGIC e IBGE, 2018. Elaboração com QGIS.

Imagem 06: População municipal. Dados .shp e .csv do REGIC e IBGE, 2018. Elaboração com QGIS.

A formação inicial do núcleo urbano de Campina Grande se assemelha com a história de muitos outros no sertão, como em Sousa: tropeiros, sesmarias, fazendas de gado, terras férteis, entreposto e indústria algodoeira. Com o crescimento populacional e transformações econômicas, Campina Grande conquistou importância como centro comercial, industrial de médio porte, universitário e tecnológico. A indústria tem força no ramo têxtil, calçados e construção civil. O setor terciário, mais dinâmico e representativo, compõe a maior parte do PIB (Imagem 07). A cidade também funciona como um polo de conhecimento, a partir da expansão do nível superior oferecido por diversos Instituto de Ensino Superior (IES) na cidade e polo tecnológico que agrega mais de 100 empresas (BOGNIOTTI, 2018).

Mossoró surge também através do entroncamento de rotas de gado, beneficiamento do couro e a disponibilidade de água (rios, lagoas e o porto de Areia Branca). Posteriormente, pecuária, produção agrícola e exploração do sal, carnaúba e oiticica assumiram a economia da cidade. A implantação de ferrovias ligando as capitais e o sertão impulsionou a indústria de beneficiamento e atraiu migrantes. A cidade integra atualmente o polo Gás Sal e o complexo agroindustrial Açú-Mossoró de fruticultura irrigada.

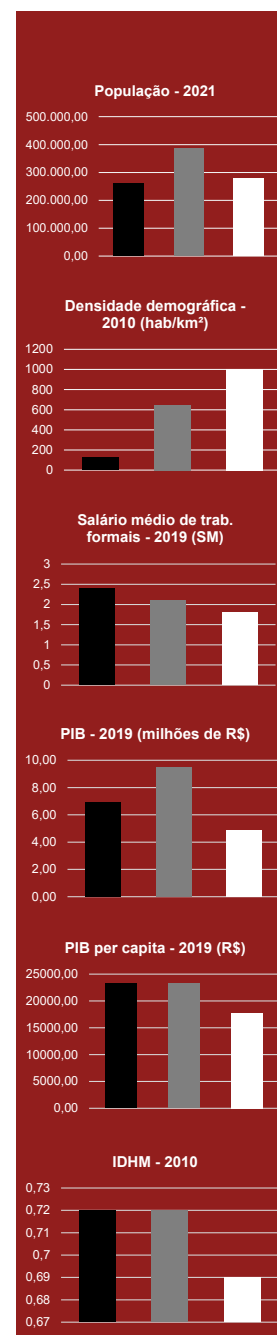
Juazeiro do Norte, que era um distrito de Crato, consiste em uma exceção por não apresentar destacada posição na rede urbana desde o período colonial. Ela desponta no cenário urbano cearense, somente no início do século XX, com o fenômeno religioso do Padre Cícero. Destaca-se a alta densidade demográfica e seu Produto Interno Bruto (PIB) inferior às demais cidades (Imagem 07). Ambas, Crato e Juazeiro no cariri cearense, são centros urbanos germinados com indústria desenvolvida, polo cultural do artesanato e cordel, polo acadêmico com diversos IES e terceiro maior centro de religiosidade popular do país.



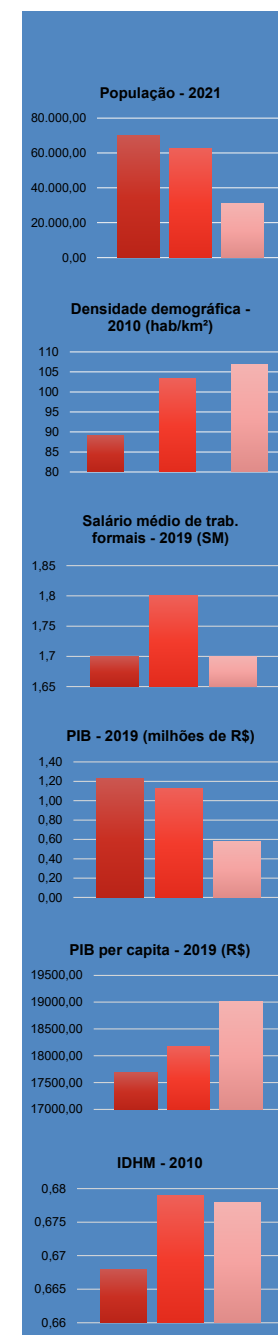
Encravadas no “triângulo” formado por estas antigas capitais regionais, no entroncamento de rodovias federais (BRs 405, 226, 230 e 116), na região de fronteira entre os estados de Rio Grande Norte-Paraíba-Ceará e distantes das capitais em média 400 km, no alto sertão, estão três municípios intermediários: Sousa-PB, Cajazeiras-PB e Pau dos Ferros-RN (Imagem 08).

Compõem a “rede urbana nordestina interiorizada”, suas localizações são significativas para a rede urbana e para a confluência de população. Com isso, compartilham de uma economia com grande participação do setor de comércios e serviços, reforçado pela participação do Estado, com destaque para educação e saúde, e a oferta de empregos (DANTAS, 2021).

Deste modo, Sousa ocupa um papel importante na rede de cidades do sertão paraibano. Hoje é polo de uma das regiões metropolitanas da Paraíba, criada em 2013 (Lei 117/2013), sendo a cidade mãe de 8 municípios. Totalizando uma população de cerca de 112 mil residentes, da qual Sousa participa com quase 60% (65 mil habitantes) e todos os demais municípios possuem uma população inferior a 8 mil habitantes. Exceto por Sousa e Marizópolis, todas estas cidades possuem características rurais, com taxa de urbanização inferior a 50%, segundo o Censo Demográfico (IBGE, 2000, 2010). Isto reforça o seu papel nesta rede, atendendo com comércio, serviços e equipamentos urbanos, os demais municípios que carecem desses elementos no meio rural (Imagem 09, 10 e 11).



■ Mossoró
■ Campina Grande
■ Juazeiro do Norte



■ Sousa
■ Cajazeiras
■ Pau dos Ferros

Imagem 07: Índices sociais de Mossoró, Campina Grande e Juazeiro do Norte. Dados IBGE Cidades. Gráficos elaborados em excel.

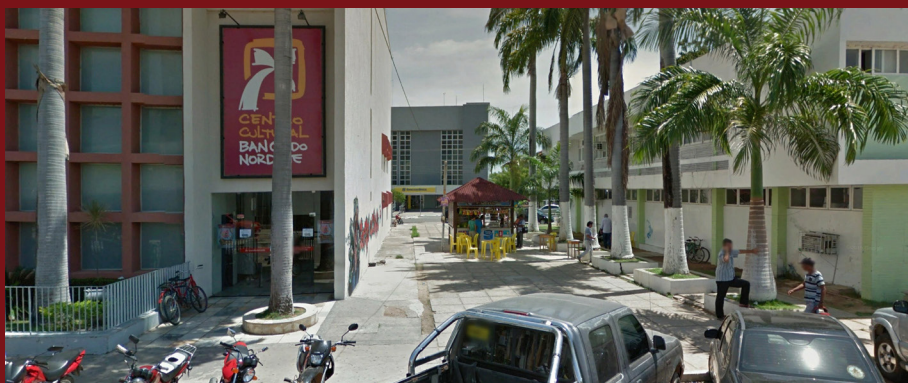
Imagem 08: Índices sociais de Sousa, Cajazeiras e Pau dos Ferros. Dados IBGE Cidades. Gráficos elaborados em excel.



Imagem 09: Maternidade em Sousa-PB, Exemplo de equipamento de saúde com abrangência regional. Fonte: Google Earth.

Imagem 10: Rua Major Lindolfo Pires em Sousa-PB, via com comércios e serviços. Fonte: Google Earth.

Imagem 11: Via entre a Prefeitura de Sousa-PB e o Banco do Nordeste. Espaço de atração em termos financeiros e culturais. Fonte: Google Earth.



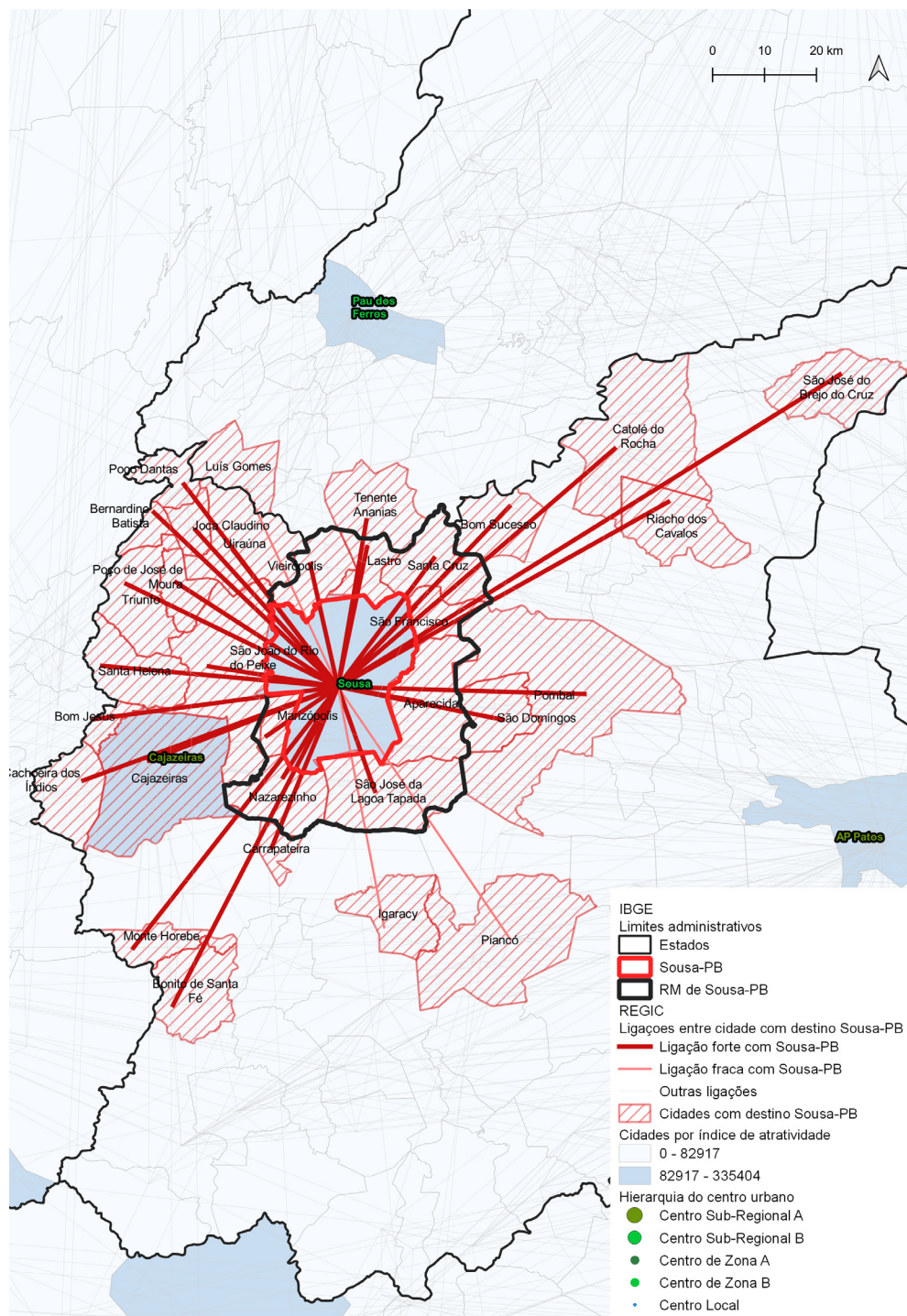


Imagem 12: Região Metropolitana de Sousa-PB. Dados .shp do IBGE, 2018. Elaboração com QGIS.

A região de influência (RI) de Sousa ultrapassa sua região metropolitana (RM) (Imagem 12) (REGIC, IBGE, 2018). É classificada como Centro Sub-regional B, tendo ligações (com destino Sousa) com 32 cidades, inclusive do Rio Grande do Norte. A análise de sua área de influência indica que Sousa compete por influência com Cajazeiras. Considerando as variáveis de ligação (compras de vestuário e calçados; móveis e eletroeletrônicos; serviços de saúde de baixa, média e alta complexidades; ensino superior; atividades culturais e esportivas), observa-se que Sousa realiza importantes ligações (Imagem 11), exceto no que tange ao ensino superior, para o qual Cajazeiras recebe grande parte das viagens.

Segundo os microdados da amostragem do Censo Demográfico (IBGE, 2010), observando o total de movimentos pendulares para trabalho e estudo internos a RM de Sousa, computa-se que 1.849 pessoas que se deslocam diariamente na região, destes Sousa absorve 1.180, o que representa aproximadamente 64% dos movimentos. Destes, a relação mais intensa é com os municípios de Aparecida e Marizópolis.

Em síntese, verifica-se que Sousa possui um papel polarizador regional. Contudo esses fluxos parecem não interligar contiguamente o território, costurando relações que permitam as cidades funcionarem como um único organismo urbano na forma de RM, com interesses e problemas comuns que demandam uma gestão compartilhada. Ainda assim, sua existência pode ser uma estratégia política útil para o desenvolvimento regional futuro e no enfrentamento de questões de interesse comum (SOUZA, 2016).

Imagem 13: Região de influência de Sousa-PB. Ligações com destino Sousa. Dados .shp e .csv do REGIC e IBGE, 2018. Elaboração com QGIS.

3. ESTRUTURA SOCIAL E FUNDIÁRIA DE SOUSA

A Paraíba se constituiu como um estado periférico na economia nacional. Durante o período colonial, chegou a ser polo produtor de açúcar, mas não resistiu à crise da economia açucareira no século XVII. Do mesmo modo, a expansão da cotonicultura, embora tenha permitido o crescimento e adensamento do semiárido, não se distinguiu do resto do nordeste. A pecuária, expressa pelas fazendas de gado instaladas pelo sistema de sesmarias, representou mais um modo de apropriação do espaço pelo colonizador do que um elemento importante para a economia. A indústria esteve sobretudo vinculada a esses três eixos econômicos de matriz primário-exportadora: açúcar-algodão-pecuária. Um pequeno crescimento ocorreu com a política de industrialização da Sudene na década de 1960, no contexto do “milagre econômico”. Por fim, o setor de serviços passa a liderar a economia estadual na década de 80 e segue atualmente (TARGINO, 2019).

Esta evolução histórica caminhou de mãos dadas com um processo de urbanização lento, truncado e disperso na Paraíba. A rede urbana sempre esteve concentrada historicamente, como no Nordeste, no litoral, e algumas cidades médias e intermediárias interiorizadas. Envolveu a consolidação de núcleos urbanos principais no litoral: João Pessoa (capital) e Zona da Mata: Bayeux, Santa Rita e Cabedelo; no agreste com Campina Grande (capital regional) e no Sertão com centros sub-regionais Patos, Sousa e Cajazeiras.

3. ESTRUTURA SOCIAL E FUNDIÁRIA DE SOUSA

3.1. SESMARIAS E URBANISMO PORTUGUÊS

O nascimento da rede urbana no sertão ocorre a partir do entroncamento dos caminhos das boiadas para o interior do nordeste no século XVII, e as atividades a estes relacionadas (pecuária, comércio de gado e alimentos) que conformam a ocupação do interior. A povoação do Jardim do Rio do Peixe (Sousa) e de Pombal, constituem os núcleos urbanos mais antigos do sertão da Paraíba. No século XVIII, as freguesias instaladas em ambas as cidades eram centro irradiadores do poder da Igreja no sertão, embrionário do espaço urbano das povoações e aglutinadoras da população dispersa em fazendas, engenhos e lavouras de subsistência (SARMENTO, 2007).

Até 1930 a urbe estava concentrada no entorno da Igreja Nossa Senhora dos Remédios (Imagem 14 e 15), origem do povoado, fruto do sistema de sesmarias e plantação e criação de gado em fazendas (SARMENTO, 2007). As igrejas matrizes de Pombal e Sousa, assim como as fazendas, mantinham estreita relação com as estradas (caminho das boiadas) que margeavam o povoado, e com o rio, elementos articuladores que eram fonte de sustento, passagem e troca (Imagem 16 e 17).

Imagem 14: Praça Bento Freire (atual Praça da Matriz), 1930. Fonte: FERRAZ, 2004.

Imagem 15: Igreja do Rosário dos Pretos (direita) e Nossa Senhora dos Remédios (esquerda), 1960. Fonte: FERRAZ, 2004.



A constituição do espaço da vila Nova de Sousa se mostra característica do urbanismo português na América, por atributos análogos às cidades de origem portuguesa fundadas entre XV e XVIII. Concebida na beira do rio em sítio plano, Sousa teve sua configuração gerada a partir da localização do templo religioso e seu largo à frente (Imagem 18). A articulação com o território definiu as ruas que ligavam os núcleos urbanos e demais povoações, mas é possível visualizar certa regularidade na demarcação de ruas, quadras e lotes (SARMENTO, 2007).

O vilarejo foi constituído por uma população que se fixou atraída pelo trabalho nas fazendas ou oriunda das comitivas de tropeiros que passavam transportando produtos do sertão para o litoral e trazendo produtos industrializados. A formação do povoado se deu sobretudo pela doação de lotes do solo urbano e rural do senhorio (no caso a Igreja, que recebeu a sesmaria) a enfiteutes (VIEIRA, 2018).

Ao longo dos anos, Sousa começou a expandir seu núcleo o oeste na direção de Cajazeiras-PB, impulsionada pela construção do Mercado Central em 1915, pela prefeitura, a câmara e a cadeia pública (entre 1880 e 1905).



Imagem 16: Principais vias de comunicação entre as Capitanias no início do século XVIII. Destaque de Sousa - PB (vermelho). Fonte: SOARES, 2002.

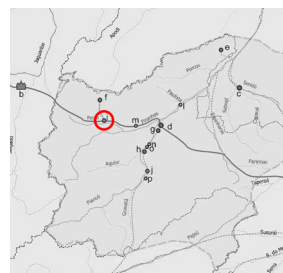
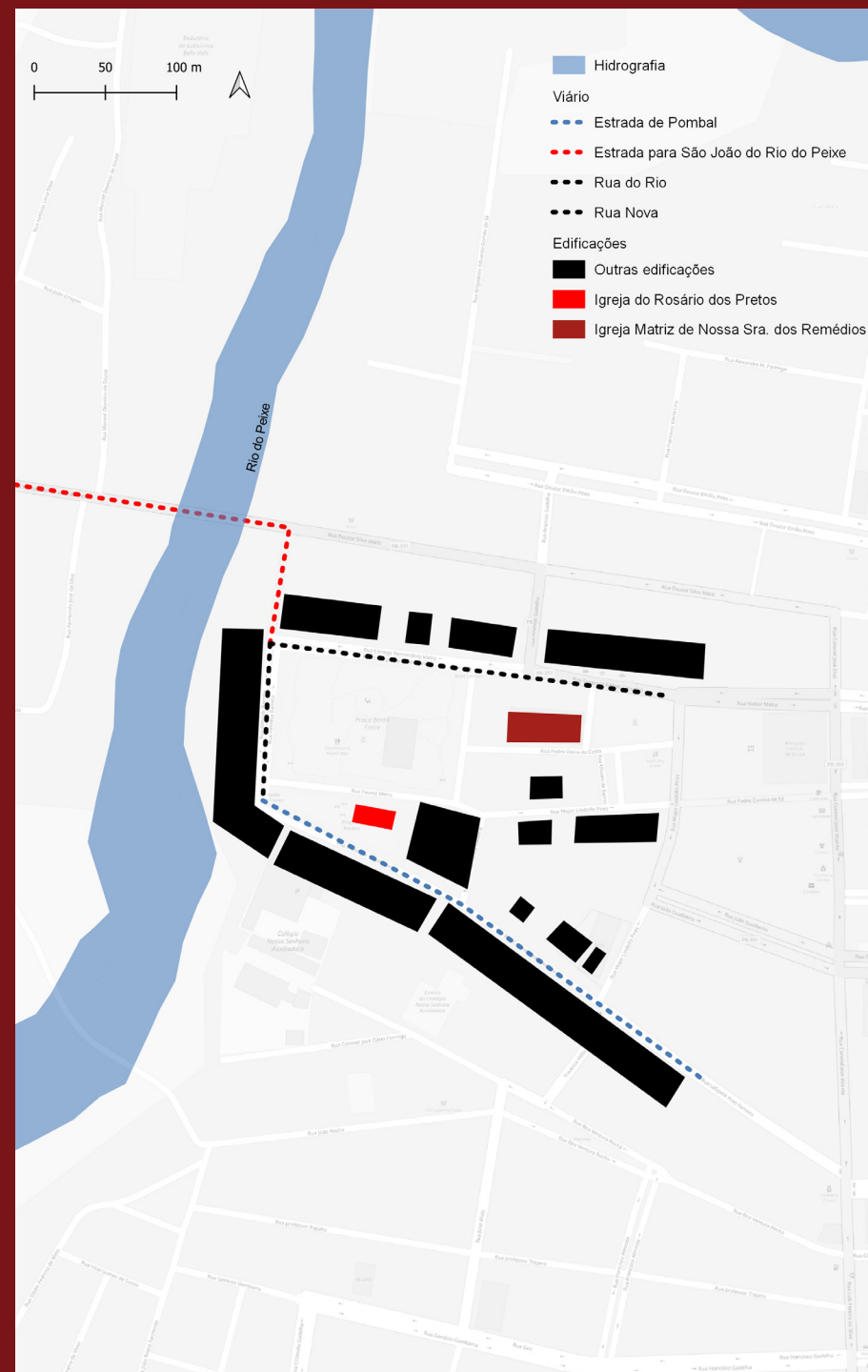


Imagem 17: Rede urbana do Sertão de Piranhas e Piancó no final da primeira metade do século XVIII. Destaque de Sousa - PB (vermelho). Fonte: SOARES, 2002.

Imagem 18: Desenho sobre base do mapa da Vila de Souza (1847) e SOARES, 2012. Dados .shp IBGE, 2012. Elaboração com QGIS.



3.2. ALGODÃO E O MODERNO SOB O ATRASO

A partir de 1930 a cidade assistiu a um crescimento econômico com investimentos privados e correspondia, de certo modo, às estratégias da Era Vargas (DÁRIO, 2012). Com o crescimento da indústria têxtil internacionalmente e a queda de produção americana, o algodão se consolidou como o produto de maior importância comercial do semiárido (Imagem 20), quando ficou conhecido como “ouro branco do Nordeste” até seu declínio a partir de 1980 com a praga do bicudo (OLIVEIRA, 2014).

Em Sousa a produção de algodão constituía a maior atividade agrícola, em termos de quantidade e arrecadação, segundo dados de 1954 da Revista Letras do Sertão. A cultura do algodão impulsionou a chegada de usinas de beneficiamento, que fortaleceram o patrimônio econômico da cidade por muitas décadas, gerando empregos e ativando o crescimento de serviços e comércios, especialmente para venda de produtos agropecuários. Na cidade havia 4 usinas de beneficiamento de algodão (Imagem 19), das quais os proprietários pertenciam às famílias conhecidas do poder local (OLIVEIRA, 2014).

O crescimento da urbe foi acompanhado por protestos de indignação da mídia na década de 1950. A revista Letras do Sertão (1951-1969) protestava com indignação sobre os estágios de civilização e progresso, apontando o descaso do poder público com praças e ruas, a necessidade de luz elétrica diurna e noturna, poucas iniciativas industriais, ausência de melhorias arquitetônicas, o baixo investimento na agricultura irrigada etc.



Então a experiência da chegada da modernidade em Sousa, como em outras cidades do sertão, começa a se expressar pela aquisição de elementos do progresso. Vale citar a chegada da energia elétrica do complexo hídrico Coremas, o abastecimento de água, a implantação da telefonia e da ferrovia, o calçamento de ruas (e a maior circulação de automóveis), e o fortalecimento comercial e industrial (DÁRIO, 2012).

Algumas dessas aquisições aconteceram durante a administração dos Gadelhas em 1955-1969, família ligada a produção do algodão. Estes investimentos eram muitas vezes impulsionados por um poder político ligado à cotonicultura e à produção agrícola, marcado por interesses econômicos particulares. Como foi a característica da formação de todas as cidades brasileiras, marcadas pela “forma urbana patrimonialista” (FERREIRA, 2022), a imiscuição dos interesses privados na esfera pública foi uma constante, determinando os rumos do desenvolvimento urbano em função dos interesses particulares das elites dominantes.

Imagem 19: Usina da Sociedade Algodoeira do Nordeste Brasileiro (SANBRA) em Sousa-PB, 1960. Fonte: FERRAZ, 2004.



Imagem 20: Homem colhe algodão em cena de O País de São Saruê, documentário de Vladimir Carvalho gravado em Sousa-PB. Fonte: CARVALHO, 1971.

Assim, a “modernidade” trazida por esses investimentos não corresponde obrigatoriamente à uma visão estratégica do que seja conveniente ao desenvolvimento (entendido como a distribuição social do enriquecimento), mas muitas vezes se apoia na manutenção da desigualdade e do “atraso” como forma de alimentação da nova modernidade. Na consolidação do Estado, como mostrou Carvalho Franco (1983), muitas vezes a constituição das próprias infraestruturas e propriedades fundiárias que serviriam às instalações públicas provinham diretamente de doação das elites econômicas e políticas locais.

Uma expressão disso é a influência da família Gadelha no Projeto de Irrigação Várzeas de Sousa (PIVAS) na década de 1950 através da relação com o governador Antônio Mariz, em uma área onde a família era proprietária de grande parte das terras. Além disso, se manifesta na doação de terrenos da família para construção de equipamentos públicos, como declarado por José Gadelha em O



País de São Saruê (CARVALHO, 1986).

Nesse período Sousa se inseriu dentro do discurso sobre aproveitamento hídrico, novas rotas da economia da região e expansão do meio técnico-científico no semiárido. Idealizado na década de 1950, mas iniciado somente na década de 1990, o PIVAS adaptou a agricultura tradicional familiar para uma agricultura moderna e global, voltada para o mercado. Estava voltado a atender os interesses empresariais, bem como do poder político local e não das famílias agricultoras da área (ANDRADE, 2019).

Imagem 21: Complexo Hídrico São Gonçalo, 1930. Fonte: FERRAZ, 2004.

Imagem 22: Perímetro Irrigado de São Gonçalo, 1949. Fonte: FERRAZ, 2004.

Também na construção do Açude de São Gonçalo (Imagem 21 e 22), na década de 1930, por influência do presidente paraibano Epitácio Pessoa (1919-1922) para suprir a carência hídrica da região, nas terras dos Pereira Rocha (coronel aliado aos Bacuraus). A indústria da seca apoiava-se na lógica de favorecimentos às elites locais,



para a construção de açudes e distribuição de cisternas. Entre os anos de 1909 e 1950, foram construídos 783 açudes, sendo 574 em propriedades privadas (COLOMBO, 2018).

Na década de 1950 o poder público instalou a CAENE, primeira companhia de abastecimento de água, iniciando o saneamento na cidade. Até então o abastecimento de água era feito por cacimbas abertas nos leitos dos rios e transportadas em latas por jumentos. Em 1905 o prefeito José Gomes de Sá iluminou os espaços centrais com lampiões a querosene, em 1925 foram substituídos por iluminação elétrica a gás, e em 1940 um motor. O automóvel chega à Sousa em 1918 e o caminhão em 1930. A introdução destes no cotidiano representou o fortalecimento do comércio, a pavimentação e alargamento de ruas, e de um pensamento rodoviarista, além de novas camadas de poder simbólico (Imagem 23, 24 e 25).

A chegada da ferrovia no interior do Nordeste introduz uma nova dinâmica econômica e urbana (Imagem 26). As obras para a malha ferroviária ao longo do território paraibano no sentido Leste-Oeste foram iniciadas em 1871. A Estação de Sousa foi inaugurada em 1926 (Imagem 27), no mandato de João Alvino Gomes de Sá, que pertencia a uma das famílias com mais propriedades rurais em Sousa em 1920 (Imagem 42). Fazia a ligação Recife-Fortaleza, tendo Sousa como um dos pontos de parada. Em 1951 passou a receber também a linha Mossoró-Sousa. Devido à chegada tardia das ferrovias na Paraíba, e ao incentivo ao transporte rodoviário no século XX, essa ferrovia teve sua vida útil reduzida. Assim, a estação de Sousa foi desativada em 1990, sendo posteriormente tombada. Atualmente encontra-se em estado de abandono (SILVA, 2017).

A chegada da estrada de ferro intensificou o comércio local e o bairro da Estação passou a ser ponto de negócio, assumindo a condição de “ponta de trilho”. A ligação com Mossoró

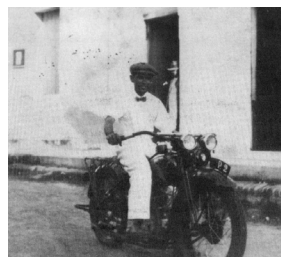
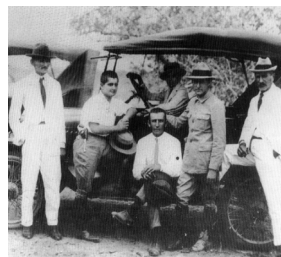


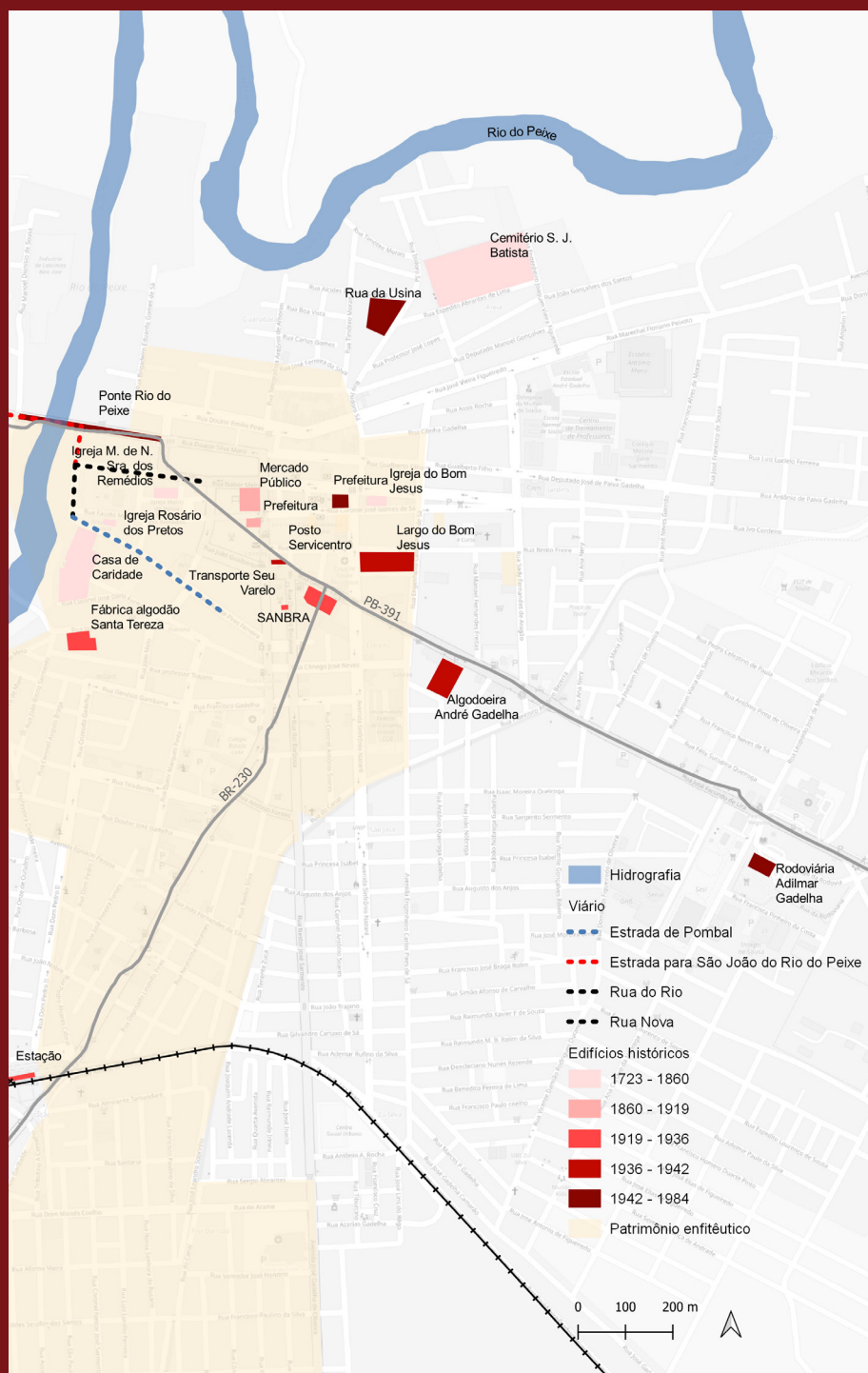
Imagem 23: Primeiro automóvel em Sousa, 1923, pertencia a família Sarmiento. Fonte: FERRAZ, 2004.

Imagem 24: Primeira moto em Sousa, por Eládio Melo, fotografia de 1937. Fonte: FERRAZ, 2004.

Imagem 25: Primeiras bicicletas em Sousa, fotografia de 1937. Fonte: FERRAZ, 2004.

Imagem 26: Mapa das estradas de ferro construídas ou em construção em 1942. Fonte: LACET, 2017.

Imagem 27: Inauguração da estação ferroviária em 1926. Fonte: FERRAZ, 2004.



representou um importante salto econômico por estabelecer relações comerciais com o Rio Grande do Norte. A partir de 1970 o bairro se densifica, ainda que a dinâmica no entorno da região representasse uma porção marginalizada da cidade. O bairro da Estação passa a ser marcado pela existência de meretrícios, pequenos mercados, pousadas e comércio de alimentos.

Somado ao êxodo rural provocado pelos períodos de seca, essa conjuntura fortaleceu o crescimento do núcleo urbano (Imagem 28), com a migração da população rural em busca dos serviços e oportunidades que a urbe passou a oferecer. O setor terciário ultrapassou o primário em 1960, em termos de PIB. Com isso, entre 1950 e 1960 a população urbana quase triplica, e em 1980 supera a população rural. As décadas de 1960 e 1970 marcam também um período marcado por loteamentos, isenção de impostos para a construção civil, chegada de empresas estatais de água e comunicação (CAGEPA e TELPA), construção da BR-230 em 1971 (facilitando a conexão da cidade à capital), etc. Esse processo foi dominado pelas elites e produziu uma ocupação desigual do espaço urbano de Sousa.

Em 1980, a economia algodoeira no sertão não sobreviveu à praga do bicudo. A queda do algodão impulsionou o desmonte do tripé econômico gado-algodão-policultura e o desemprego levou a mais um fluxo de emigração da população nordestina para os centros urbanos do país. A falsa prosperidade do ciclo do algodão ocultou a fragilidade de um sistema de monocultura para exportação pensado em função da elite e da submissão camponesa, levando a uma migração em massa da população sertaneja.

Imagem 28: Mapa de edificações relevantes com ano de construção. Mapeamento baseado em dados de IBGE, 2022 e FERRAZ, 2004. Elaboração em QGIS.

3.3. EXPANSÃO URBANA E PLANEJAMENTO

O cenário do sertão apresenta mudanças com a descentralização do Estado e das políticas públicas a partir da década de 1970 que se consolida na Constituição de 1988, com fundamento nas transferências de receita pública, estímulo de incentivos fiscais e maior participação dos estados e municípios. A década de 1990 é marcada pela discussão do papel do estado e valorização do poder local, partindo da ideia de que o nível municipal estaria mais próximo das necessidades coletivas e dos próprios

cidadãos (BARBOSA, 2017). Este período marcou também o enfraquecimento das instituições de desenvolvimento regional, como o SUDENE.

A estabilização da economia nos anos 90 permitiu a transferência de atividades produtivas para os polos de desenvolvimento no Nordeste. Os investimentos públicos e privados permitiram dinamizar o mercado regional de bens e serviços e estimular o mercado de trabalho no setor terciário, através da inserção da população em um maior

Imagem 29: Panorâmica do centro da cidade em 1970.
Fonte: FERRAZ, 2004.



círculo de produção e consumo. Assim, as últimas décadas foram marcadas pelo crescimento do PIB alimentado pelo crescimento do setor de serviços.

Em Sousa, a expansão da mancha urbana ocorre por loteamentos formais e informais, sem investimento público dirigidos. Assim se constituíram sem infraestruturas básicas como pavimentação ou equipamentos públicos, que posteriormente foram sendo entregues (Imagem 30). Deste modo, a população de baixa renda foi empurrada para as áreas periféricas, inclusive ambientalmente frágeis, como as ocupações nas margens do rio do Peixe (Imagem 31, 32 e 33) (SILVA, 2016).

Ocorre na cidade uma lógica de crescimento que é característica da forma-urbana patrimonialista em todo o país (FERREIRA, 2022). Ao ser capturado pelos interesses dos setores dominantes, proprietários das terras, o Estado produz um planejamento - ou seja, produz as infraestruturas urbanas que definem o espaço urbano - que lhes favorece, gerando heterogeneidade na oferta dessa infraestrutura, e grandes diferenças na formação dos preços da terra, com valorização das glebas favorecidas, coincidentemente as dos proprietários poderosos.

Assim se deu em todas as cidades brasileiras, em que a concentração dos investimentos públicos urbanos favoreceu os proprietários das áreas ditas “nobres”, retida pelas elites, e forçou a população mais pobre, dada a total ou quase total ausência de políticas de urbanização mais homogêneas que atendessem a totalidade do território, a ocupar as terras mais periféricas, ambientalmente sensíveis, por meio da autoconstrução, que se tornou, como apontou Francisco de Oliveira (1977), o meio mais eficaz de manter os baixos custos de reprodução da força de trabalho.

O município recebeu na década de 1980 uma série de projetos de lei, em uma onda de planejamento

Imagem 30: Antiga rua Estreita, em 1930, sem infraestrutura. Fonte: FERRAZ, 2004.



Imagem 31: Enchente de 1964. Ao fundo, Igreja Matriz. Fonte: FERRAZ, 2004.



que caracterizava a política urbana da época, visando a realização de obras de infraestrutura e urbanização, em resposta a esses problemas enfrentados pelo crescimento da população urbana. A profusão de leis e planos faz parte da lógica da urbanização brasileira, sem que tenham obrigatoriamente produzido efeito, ficando muitas vezes no âmbito do que se chamou de “planos de gaveta” (VILLAÇA, 2010). Dentre estas, temos o Código de Postura do Município (Lei 918/1979), Código de Obras e Urbanismo do Município (Lei 914/1980) e o Plano Diretor (1978), o qual não foi localizado.

Não se identificam conjuntos produzidos no âmbito do Banco Nacional da Habitação (BNH) nas décadas de 60 e 70. No entanto, a década de 80 foi marcada pela construção de conjuntos habitacionais produzidos pela CEHAP, dos quais destaca-se o Conjunto Zú Silva (com 397 unidades, em 1984), Dr. Zezé (com 283 unidades, em 1987), Augusto Braga (Mutirão) e Projeto Mariz (200 unidades). Esses conjuntos foram construídos, em uma fase de vácuo da política habitacional no Brasil, com a crise do Sistema Financeiro de Habitação (SFH) e o desmantelamento e extinção do Banco Nacional de Habitação (BNH) em 1986. Também aparecem em um período de ascensão de governos mais democráticos, onde iniciaram-se propostas inovadoras e participativas, como os mutirões institucionalizados.

Neste período, esta política passou a ser regida por diferentes órgãos, de modo desarticulado institucionalmente, com redução de recursos e perda de capacidade decisória. As funções do BNH foram pulverizadas por órgãos que passaram a implantar sistemas alternativos como o mutirão, privilegiando iniciativas dos estados e municípios, refletindo novas formas de produção habitacional que surgiam com a redemocratização. É neste contexto que a Funsat (Fundação Social do Trabalho) aparece como órgão coordenador e promotor do Projeto Mutirão na Paraíba, entre

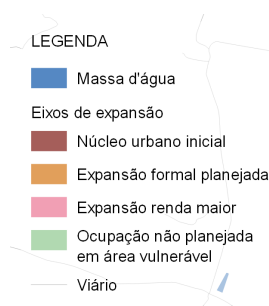


Imagem 32: Esquema do avanço da mancha urbana em Sousa-PB. Dados .shp IBGE, 2022. Elaboração com QGIS.

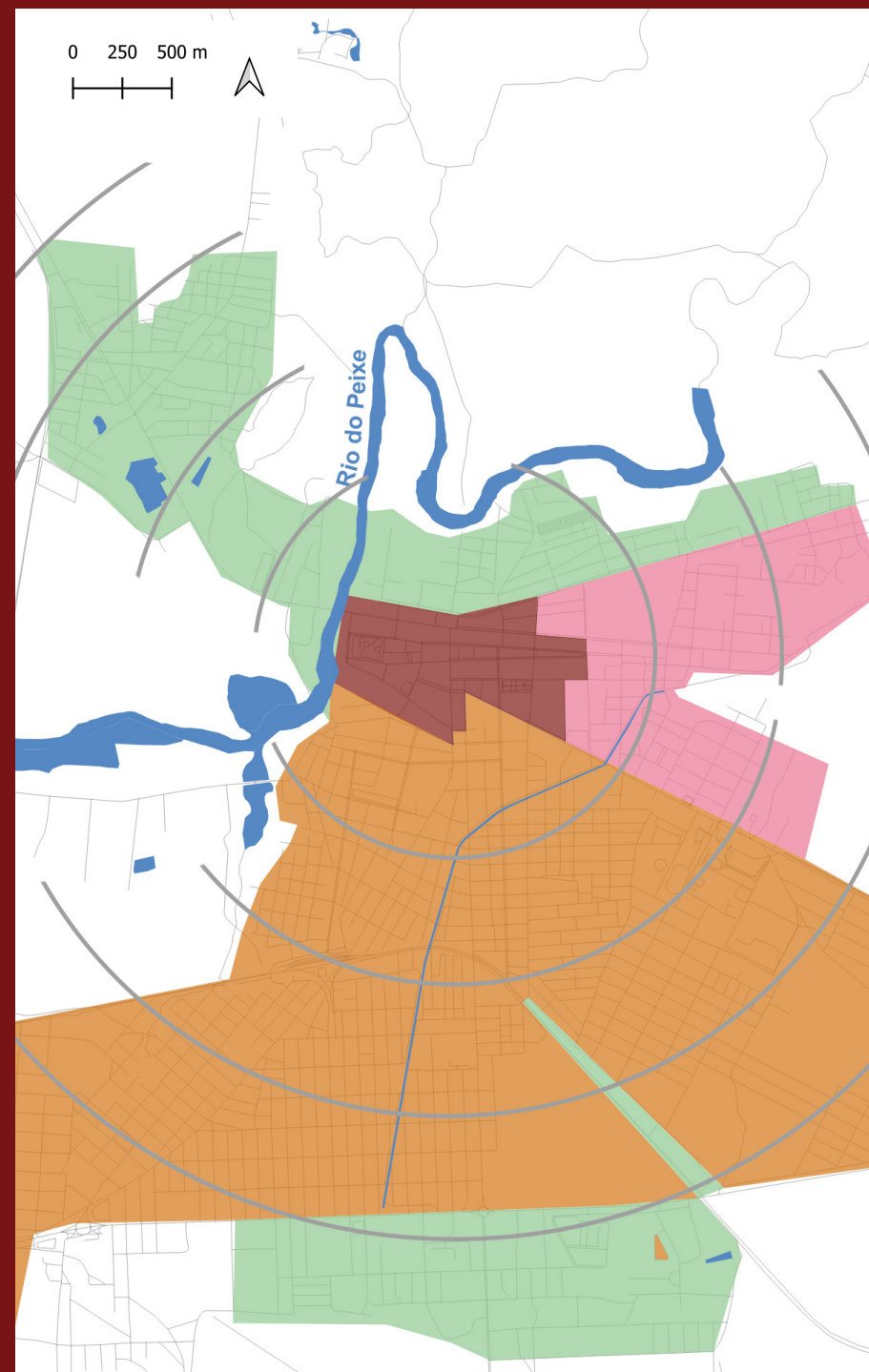




Imagem 33: Ocupação urbana avança sobre áreas ambientalmente vulneráveis como o Rio do Peixe. Google Earth.

Imagem 34: Exemplo da ocupação na periferia da cidade, próximo ao bairro Mutirão. Google Earth.

Imagem 35: Conjunto habitacional Mutirão na década de 1980. Google Earth.



outros programas, no governo Wilson Braga, filiado ao extinto PDS. Este se estendeu a diversos municípios: Campina Grande, Monteiro, Guarabira, Cajazeiras, Patos, Conceição, Catolé do Rocha e Sousa (Imagem 35).

Além disso, Antônio Mariz, ex-prefeito de Sousa, assumiu a diretoria financeira do BNH em 1985 por menos de um ano. Junto a equipe de diretores, desenvolveu um programa de habitação chamado “Projeto Mariz”, implementando uma série de projetos de infraestrutura e conjuntos habitacionais em João Pessoa, Campina Grande, Guarabira, Sapé e Sousa, entre outros municípios. Essas políticas contribuíram para promover habitação na cidade e se constituíram em bairros presentes na expansão da mancha urbana: Zú Silva, Dr. Zezé, Mutirão, e Projeto Mariz. No entanto, a análise sobre os dados de déficit habitacional indicava que este problema não havia sido superado.



3.4. DESENVOLVIMENTO NOS ANOS 2000

Nos anos 2000 e ainda hoje, a economia da Paraíba está ancorada no crescimento do setor terciário e da construção civil, embora a atividade administrativa pública continue sendo um elemento central, reforçando a importância do papel político do Estado e da disputa por seu controle. A carência de receita própria e dependência de receitas públicas dos níveis superiores, o aumento do poder aquisitivo da população, a oferta de financiamentos subsidiados para aquisição de imóveis e programas como o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), são parte da explicação do crescimento desses setores (TARGINO, 2019).

Os recentes programas governamentais de transferência de renda impactaram fortemente o Nordeste, uma vez que a região concentra mais da metade da população pobre do país e captava 55% dos recursos do Programa Bolsa Família, especialmente nos pequenos municípios do sertão. Em Sousa há hoje mais de 22 mil famílias cadastradas no CADÚnico e mais de 33 mil pessoas beneficiárias do Bolsa Família e Auxílio Brasil, quase metade de sua população.

Além disso, cresceu o crédito ao consumo e investimento, com destaque para o BNDES e o Banco do Nordeste (BNB). Esse fluxo de renda, não só permitiu cobertura social, como impulsionou o setor terciário com a dinamização do consumo. Este e outros programas como o PAC, o Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV) e a descoberta do Pré Sal foram um bloco desconcentrador que gerou empregos na

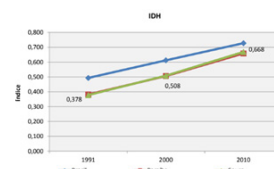
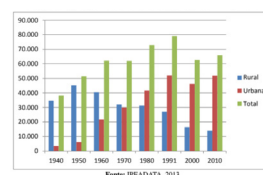
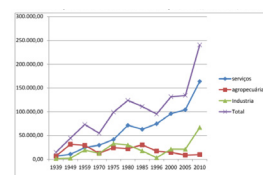


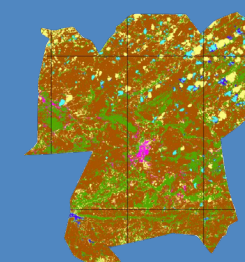
Imagem 36: PIB (por setores), população (urbana e rural) e IDH em Sousa-PB, Fonte: IPEADATA, 2013.

construção civil por todo o país, e chega a Sousa em obras de urbanização, provisão habitacional e infraestrutura.

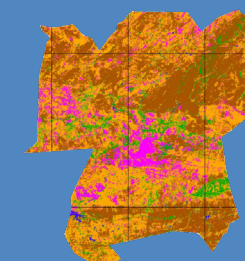
Nos anos 2000 e 2010, em respostas às famílias vítimas das enchentes que ocorreram em Sousa em 2008 no bairro Guanabara, novos conjuntos habitacionais foram construídos na cidade, com apoio do PMCMV. Neste período são construídas cerca de 1026 unidades habitacionais destinadas à faixa 1 do programa, através dos conjuntos habitacionais: Lagoa dos Patos, com 274 unidades, assinado em 2010; Sousa I (conhecido como Silvana Braga), com 452 unidades entregues, assinado em 2012 (Imagem 38 e 39); Sousa II, com 300 unidades, assinado em 2017.

Em 2018, observa-se ainda a construção do Cidade Madura, no eixo da BR-230, programa precedente no país, implantado pela Companhia Estadual de Habitação Popular (CEHAP) da Paraíba, em diversas cidades do estado que atende a população idosa com habitação popular e equipamentos.

Além disso, a expansão, interiorização e desconcentração do ensino superior impulsionaram o crescimento das cidades médias e intermediárias no interior (BACELAR, 2014), como ocorreu com Sousa com a implantação da Instituto Federal da Paraíba (IFPB) e Universidade Federal de Campina Grande (UFCG), e outras cidades intermediárias como Pau dos Ferros e Cajazeiras. Atualmente estas cidades apresentam significativa população universitária.



Uso do solo 1984



Uso do solo 2016

- Urbanização
- Vegetação
- Solo
- Corpos d'água
- Área rural/antrópico

Imagem 37: Expansão da mancha urbana de Sousa-PB. Fonte: SANTOS, 2018.

Tais medidas, inseridas no cenário econômico, influenciaram o forte declínio da pobreza extrema entre 2003 e 2009, e o crescimento de indicadores sociais, entretanto a observação sobre eles oferece indício da fragilidade da reversão da situação da pobreza da região. Existe um hiato entre os indicadores sociais e o das regiões mais ricas, herança da desigualdade regional. Assim o estado cresce a um ritmo lento e combinado com baixos níveis de desenvolvimento social. A produção econômica de 1995-2009 na Paraíba tem sido constante em torno de 6% do PIB nordestino e 1% do PIB nacional (IPEA).

Verifica-se o crescimento do IDH e da renda per capita dos municípios da RM (abaixo da média nacional) (Imagem 36). Ainda assim, em 2010, Sousa possuía uma renda per capita de R\$ 443,81 e cerca de 44% da população sobrevivia com renda mensal inferior a 1/2 salário mínimo, que era de R\$ 510,00. Além disso, verifica-se a redução do Índice de Gini e da população pobre e extremamente pobre entre as décadas de 1990 e 2010. Importante notar que o Índice de Gini, que demonstra concentração de riqueza, está abaixo da média nacional e estadual, o que pode demonstrar um nível menor de desigualdade.

Esse processo também acompanhou a emigração de retorno das metrópoles. Assim, Sousa volta a olhar para o crescimento de sua população na década de 2000 e seu papel nesta rede de cidades intermediárias. No território é possível observar o crescimento da mancha urbana, que até a década de 1980 estava concentrada no núcleo inicial. O impacto ambiental disso foi a redução da vegetação local, sobretudo nas proximidades do núcleo. Também se observa que as áreas rurais (com interferência) ocupam grande parte do território. As ações antrópicas neste território, onde a concentração de recursos naturais (hídrico e vegetais) é baixo apontam para impactos de grande risco, como a desertificação e a ocorrência de incêndios.

Imagem 38: Rua no bairro do Conjunto Habitacional Sousa 1. Fonte: Fotografia de acervo pessoal.

Imagem 39: Telhado de residência no Sousa 1 com painel solar. Fonte: Fotografia de acervo pessoal.



3.5. FORMAÇÃO PATRIMONIALISTA

O nível municipal é o espaço onde se expressa, de forma mais clara, o patrimonialismo e seus efeitos, onde a gestão lida com a disputa de poderes e enfrenta os problemas urbanos, da mesma forma que reflete essa estrutura, pode ser agente de transformação. Por essa razão, analisar o papel histórico político da gestão municipal se mostrou, neste trabalho, passo essencial para compreender a evolução urbana e perspectivas futuras, considerando as limitações e potencialidades da aplicação de instrumentos do planejamento urbano neste contexto.

Assim como muitos dos núcleos do Nordeste, Sousa constitui seu espaço urbano a partir dos interesses de uma elite fundiária local. Se apresenta como um exemplo dessa estrutura de ligações entre a instituição do Estado e as estruturas informais mantidas por parentesco, amizade política ou pessoal (LEWIN, 1993).

Sousa foi um dos espaços alvos do desbravamento do sertão no século XVII. Compreende o local onde habitava a nação indígena Icó Pequeno, ao lado do riacho do Peixe. Devido a fertilidade dos solos, a localização estratégica (fácil para a circulação de tropeiros e criação de gado) e o sistema de sesmarias, em 1691 os primeiros sertanistas se fixam no local e outros foram atraídos a instalar fazendas ao longo dos rios Peixe e Piranhas e aldear os índios sobreviventes. A presença da Igreja e aldeamentos iniciam parte da rede urbana do sertão paraibano no século XVIII e o mesmo ocorreu com Sousa. A construção da capela,



Imagem 40: José Gadelha em sua usina de algodão (primeira foto) e Antônio Mariz na prefeitura (segunda foto). Capturas de tela do documentário *O País de São Saruê*. Fonte: CARVALHO, 1971.

a partir da sesmaria pleiteada em patrimônio à Nossa Senhora dos Remédios, dá origem ao povoado (elevado à vila em 1766 e à cidade em 1854) (FERRAZ, 2011).

No Período Colonial a administração política era comandada por autoridades detentoras de poder econômico. Em Sousa, Bento Freire de Souza e o capitão-mor Joseph Gomes de Sá são considerados patriarcas da cidade e desempenharam um papel político importante. Com diversas sesmarias arrendadas, o patrimônio da família Gomes de Sá atingia grande parcela do território do sertão paraibano. O domínio e influência possibilitaram também grande projeção política (FERREIRA, 2019). Nos anos seguintes, a família dominou oito gestões municipais em Sousa.

Durante a República Velha, as práticas de mandonismo e voto de cabresto exercidas pelos coronéis locais ditavam a cultura política da cidade. Em Sousa, a disputa ocorreu entre dois grupos da elite, frutos da ocupação colonial: os Urucubacas, encabeçadas pela família Gomes de Sá, em aliança com as famílias Pires de Sousa e Pereiras de Nazareth; e os Bacuraus, liderados pela família Mariz, junto aos coronéis Gonçalves de Abrantes (Lastro) e Ferreira Rocha (São Gonçalo). Ligados a todas as esferas do governo, os coronéis injetavam votos que sustentavam o regime político por meio dos moradores de suas terras, e com isso eram beneficiados com cargos, autonomias e benefícios.

Após a extinção do Estado Novo, esboçou-se um novo quadro político no país, mas que apenas forneceu outra configuração aos mesmos grupos no nível local. Esta é, aliás, uma das características da lógica patrimonialista: o rearranjo permanente das conciliações entre grupos dominantes a princípio rivais no poder local, mas que se reconfiguram em função dos contextos políticos, da proximidade de uns ou de outros com o poder central, porém sempre garantindo sua hegemonia

local, muitas vezes em um sistema de alternância tolerada por ambas as partes.

Em Sousa, o Partido Social Democrático (PSD), aglutinou os Urucubacas e a União Democrática Nacional (UDN) os Bacuraus. Posteriormente, Abrantes e Mariz partem para o Partido Trabalhista Brasileiro (PTB), marcando sua separação com os Gadelhas da UDN. Com a ditadura e a extinção de partidos, as famílias Mariz, Abrantes, Pires e Sá aglutinam-se na Aliança Renovadora Nacional (ARENA) e a família Gadelha no Movimento Democrático Brasileiro (MDB). O engajamento das famílias nestes partidos esteve mais alinhado à dominação política regional do que de fato a ideologia dos partidos. Por este motivo também, os políticos oriundos das oligarquias, no período de redemocratização tornam-se símbolos da democracia liberal (MONTEIRO, 2016, p. 54).

Exemplo disso está na figura de Antônio Mariz (Imagem 40). Mariz foi prefeito de Sousa (1912-15 e 1963-69), secretário da educação (1969-70), deputado federal (1970, 1974, 1978 e 1986), diretor do BNH em seus anos finais (1985), senador (1990-94), e governador da Paraíba (1994 - falecendo em 1995). Durante a ditadura marcou-se como uma figura política de oposição ao regime militar, com medidas relativamente progressistas, em um traço também característico do populismo que marca as ações dos coronéis (WEFFORT, 1989). Seu trabalho teve impacto com a construção do canal de transposição do sistema Coremas-Mãe d'Água para as Várzeas de Sousa, o início da regularização fundiária da comunidade cigana Calón em Sousa, o plano de construção de habitação popular chamado “Projeto Mariz” em mais de 50 cidades da Paraíba, a interiorização do ensino superior com a criação de faculdades em Patos, Cajazeiras e Guarabira (LISBOA, 2006). Entretanto a origem da família Mariz remonta ao sistema coronelista e este sempre oscilou entre alianças e rivalidades com as outras famílias.

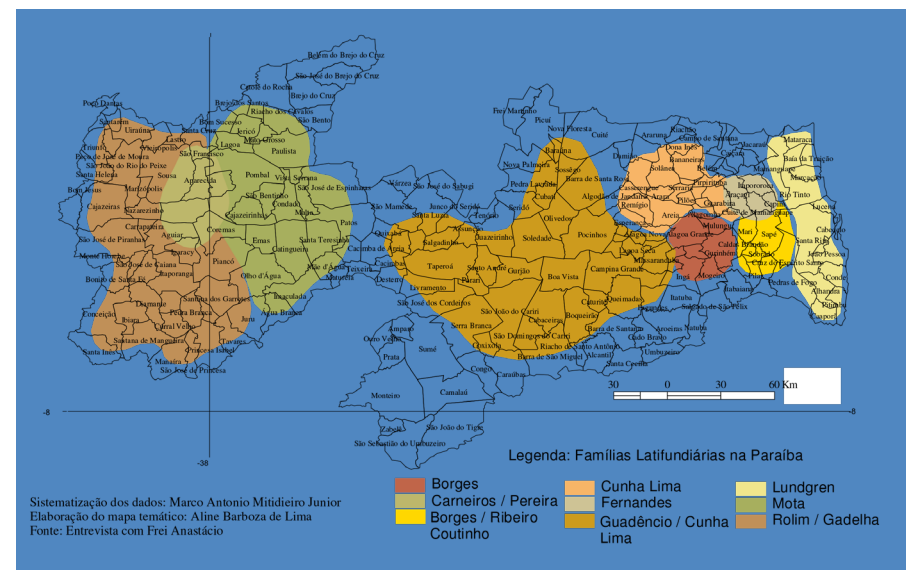


Imagem 41: Área de domínio territorial das famílias da Paraíba. Fonte: MITIDIERO, 2008.

Com a redemocratização, Gomes de Sá, Gadelha, Abrantes, Oliveira, Pires e Mariz e outras famílias tradicionais continuaram a formar ora coalizões, ora oposições, ora fundir-se na mesma família, em um cenário que manteve os grupos no poder em Sousa. Esta é uma expressão de como o espaço político se constituiu (e constitui ainda no presente) como negócio de família, cujo principal objetivo é o de acumular capital econômico e poder, relação que se repete por toda a Paraíba -e Brasil-, como foram as famílias Cunha Lima e Maranhão (MONTEIRO, p 249), e cuja expressão territorial e espacial refletem a forma-urbana patrimonialista (FERREIRA, 2022). A esfera pública se constituiu como extensão da esfera privada e a gestão política como assunto de interesse particular. Por este motivo, o núcleo que se estendeu com mais força foi justamente o da família (HOLANDA, 1988).

Esse processo é um típico exemplo da forma-social patrimonialista, expresso por “uma elite que se apropria da máquina do Estado para a promoção de seus interesses, por meio do controle histórico sobre a terra e o trabalho, e que se torna mais diversa com o tempo (...), não

isenta de disputas e antagonismos” (FERREIRA, 2021), mas que mantém as facções dominantes no poder. Em oposição a este grupo esteve sempre a massa trabalhadora excluída do processo de decisão política e modernização.

A análise da família Gadelha (Imagem 40 e 41) nos permite exemplificar essa estrutura, já que compreende parte da histórica política da cidade e hoje compõe o grupo de maior peso na região, ocupando também espaço nas esferas Estadual e Federal. Controlaram ao longo dos anos diversas atividades econômicas na cidade, sendo grande parte voltadas para o setor da cotonicultura, tanto na produção quanto no beneficiamento. Ficou marcada pela abertura de 2 das 4 usinas de algodão da cidade. Assim historicamente exerceram sua influência política através do poder econômico (OLIVEIRA, 2014).

Posteriormente, o grupo passa a dominar também os meios de comunicação e informação, como os cinemas e rádios, abrir fábricas e adentrar no mercado imobiliário, afinal a posse de terras sempre foi característica das lideranças políticas no Nordeste e no Brasil. Na cidade, alguns dos loteamentos inclusive exibem este sobrenome, como é o caso de Raquel Gadelha e André Gadelha. Isso demonstra que as formas de dominação se modernizam, ainda que sustentadas na mesma estrutura do patrimônio. “Temos um Brasil político rural, onde 62,33% dos prefeitos e vices possuem terras.” Na Paraíba não seria diferente, o índice é 62,61% (CASTILHO, 2012).

Em Sousa, é possível estabelecer relação direta entre os sobrenomes dos líderes de gestões municipais e dos proprietários rurais na cidade, a partir dos dados do censo de estabelecimentos rurais (IBGE, 1920) (Imagem 42). Com isso, é possível visualizar como o poder político está intimamente e historicamente ligado à dominação de propriedades. Como os sobrenomes das famílias Gomes, Sá, Gadelha, Pires, Braga,

Imagem 42: Levantamento dos sobrenomes dos prefeitos e dos proprietários de terras, segundo censo de 1920. Fonte: GADELHA, 1986 e IBGE, 1920.

Sobrenome	Nº. mandatos	Nº. prop.
Silva	8	49
Sá	8	27
Gadelha	7	4
Marques	6	3
Pires	4	7
Melo	4	0
Braga	4	7
Oliveira	4	17
Gomes	3	24
Pinto	3	0
Pedrosa	3	5
Sarmiento	3	5
Gonçalves	3	6
Tyrone	3	0
Costa	3	9
Estrela	3	0
Avelino	2	2
Abrantes	2	4
Benevides	2	1
Paiva	2	2
Aragão	2	0
Mariz	2	2
Felinto	1	0
Vieira	1	14
Alvino	1	0
Barbosa	1	3
Antônio	1	0
Guedes	1	0
Cartaxo	1	2
Alves	1	16
Furtado	1	2
Sousa	1	0
Farias	1	0
Albuquerque	1	3
Miranda	1	0
Ribeiro	1	8
Sobrinho	1	3
Nazareth	1	1
Júnior	1	0
Bezerra	1	3
Ramos	1	0
Santos	1	8
Azevedo	1	0
Rocha	1	6

Oliveira, entre outras, aparecem constantemente em ambas as situações é possível identificar padrões da reprodução do patrimonialismo no campo político, econômico e social (Imagem 42).

Isso é importante, no campo do urbanismo, para entender como as lógicas de produção do espaço são afetadas. O planejamento e realização de projetos urbanos deveria, na teoria, guiar-se pelo interesse “público” geral, objetivando a distribuição homogênea das infraestruturas e, obviamente, o cumprimento da função social da propriedade, com a utilização das terras ociosas em áreas infraestruturadas. Isso exige, é claro, uma ação incisiva do Estado no sentido de se contrapor aos proprietários que não cumprem esse preceito do Estatuto da Cidade, forçando, com o uso de seus instrumentos (desapropriação, usucapião, ZEIS etc.), o uso e a edificação compulsórios nesses lotes. Como fazer quando Estado e proprietários de terra se confundem em um só? O patrimonialismo constitui-se assim em um entrave para a condução do Estado, com relativa autonomia, da produção do espaço urbano (FERREIRA, 2022).

A partir dos anos 2000, as administrações executivas da cidade foram conduzidas por sobrenomes já conhecidos: Gadelha, Braga e Oliveria. Ao acompanhar e analisar as novas disputas de poder na cidade, é possível perceber reminiscências dos mesmos grupos e estruturas. Portanto, consiste em um grande desafio pensar o planejamento urbano promovido pelo poder público da cidade, a partir destas permanências políticas, e a possível quebra ou manutenção das mesmas.

4. SOUSA HOJE: DESAFIOS PARA O PLANEJAMENTO URBANO

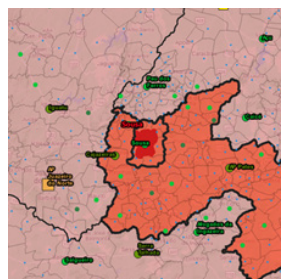
4.1. A CONDIÇÃO ATUAL DO ESPAÇO URBANO

O município de Sousa está localizado no Vale de Piranhas na região do Alto Sertão da Paraíba (Imagens 43 e 44). O principal modo de deslocamento e acessibilidade neste espaço se dá através do modal rodoviário. O acesso principal ao município é feito pela Rodovia Federal BR-230, PB-931 e PB-383. Além disso, cortam a cidade também a PB-348 e PB-384. Conta com uma ferrovia desativada, como relatado anteriormente, e um aeroporto para pouso de pequenas aeronaves.

Seu espaço é conformado por um núcleo urbano, um conjunto de povoados e núcleos rurais (ligados aos perímetros irrigados) (Imagens 45 e 46). Consiste no 3º maior município do Estado, com área de 728 km², sendo a sede do núcleo urbano apenas 21,5 km². Possui a 6ª maior população da Paraíba, estimada em quase 70 mil habitantes (2021), sendo 79% urbana e densidade demográfica de 89,1 hab/km² (IBGE).

O município abrange o Açude Coremas-Mãe d'água, em São Gonçalo, o maior da Paraíba, e fruto do represamento do Rio Piranhas-Açu. Deste, parte uma rede de adutoras que abastecem água potável de dezenas de cidades da Paraíba e do Rio Grande do Norte, como é o caso de Sousa, além de canais que asseguram a irrigação de terras férteis. A rede de água parece cobrir grande parte dos domicílios de Sousa. No entanto, a falta de saneamento adequado nas cidades ribeirinhas e empresas provocaram a poluição e o processo de assoreamento deste rio.

Há dois principais perímetros de agricultura irrigada na cidade que foram frutos da ação do Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE) e Departamento Nacional



Imagens 43 e 44:
Localização de Sousa
no nordeste e na região.
Dados .shp IBGE, 2022.
Elaboração com QGIS.

de Obras Contra as Secas (DNOCS) no Polígono das Secas do sertão na década de 1970 e do Ministério da Integração Nacional na década de 90. O Perímetro Irrigado das Várzeas de Sousa (PIVAS), idealizado na década de 1950 e implantado em 1990, à leste do núcleo urbano no eixo da BR-230. E o Perímetro Irrigado de São Gonçalo, administrado pelo DNOCS, foi criado na década de 1970. É composto pela sede, com administração e núcleo com 1800 habitantes, e pelos Núcleos Habitacionais I, II e III, com mais de 5000 habitantes.

Uma peça chave do turismo e da pesquisa na cidade consiste no Vale dos Dinossauros, uma unidade de conservação, classificada como Monumento Natural, localizada na PB-391. Consiste em importante sítio paleontológico do país, marcado pela presença de pegadas fossilizadas de dinossauros. Além deste, Sousa também investe no turismo religioso, com o conjunto de igrejas no centro e a estátua de Frei Damião.

No núcleo urbano, a análise da densidade demográfica indica a concentração da população no eixo nordeste/sudoeste, marcado também pelo acúmulo de áreas comerciais na cidade. Por outro lado, a análise da renda nos indica uma concentração no eixo leste oeste, sobretudo nos bairros Centro, Jardins e Alto do Capanema. Os bairros Centro, Jardins, Assis Garrido, Guanabara, Estreito, Bancários são os únicos bairros não incluídos como ZEIS na legislação da cidade atualmente. Bairros como o Jardim Brasília, Projeto Mariz, Mutirão, Jardim Sorrilândia III, Bela Vista, Conjunto Frei Damião e um trecho do Alto do Cruzeiro apresentaram renda per capita de 1/4 a 1/2 salário mínimo.

Uma parte desses bairros foi fruto de políticas habitacionais, que buscaram oferecer uma resposta ao crescimento da população urbana e o déficit habitacional na cidade. Na década de 1980 são construídos os conjuntos habitacionais Zé

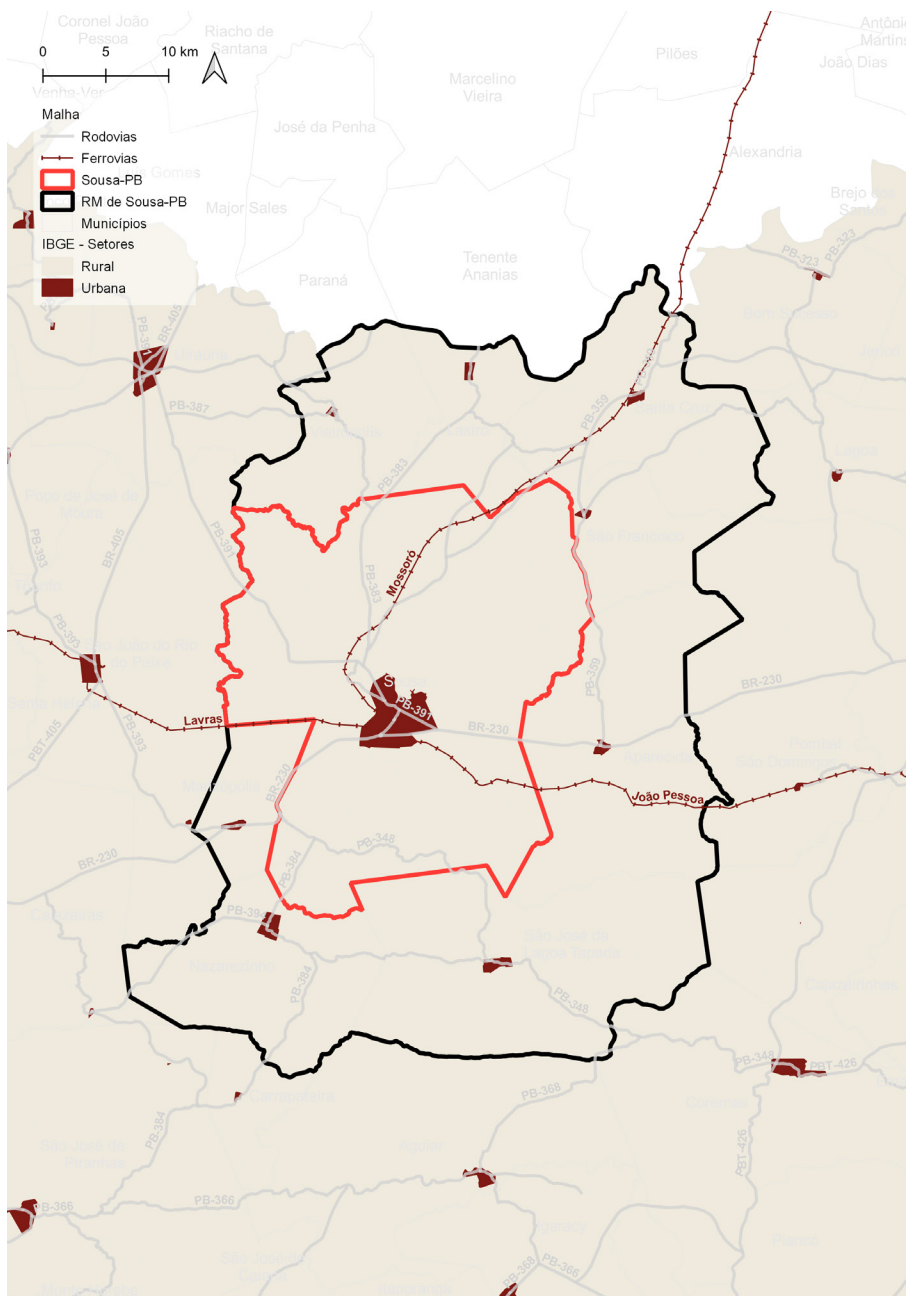


Imagem 45: RM de Sousa com áreas urbanas e rurais, conforme setor censitário IBGE, ferrovias e rodovias. Dados .shp IBGE, 2022. Elaboração com QGIS.

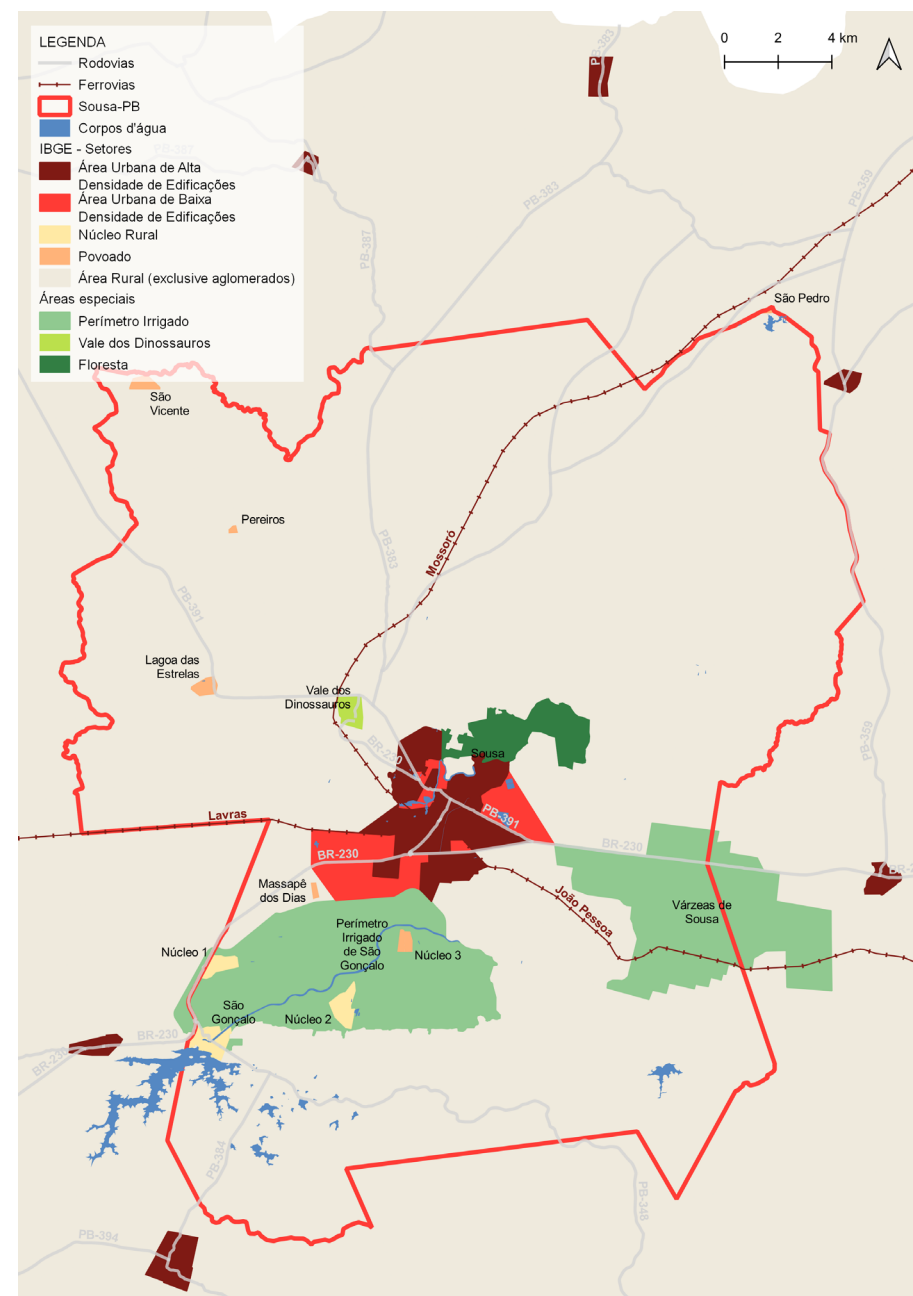
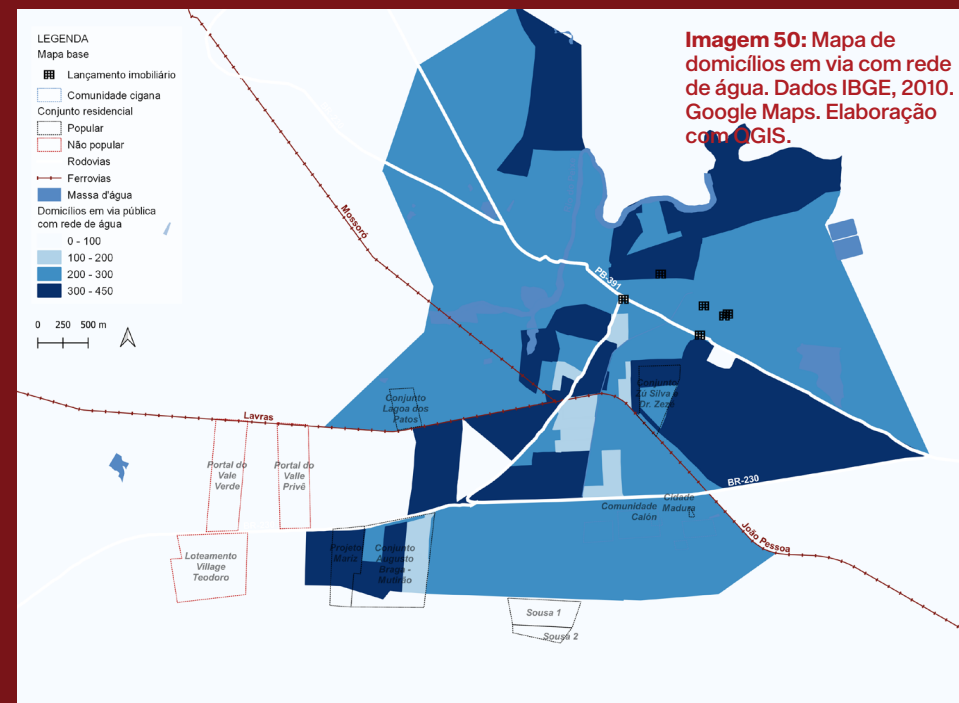
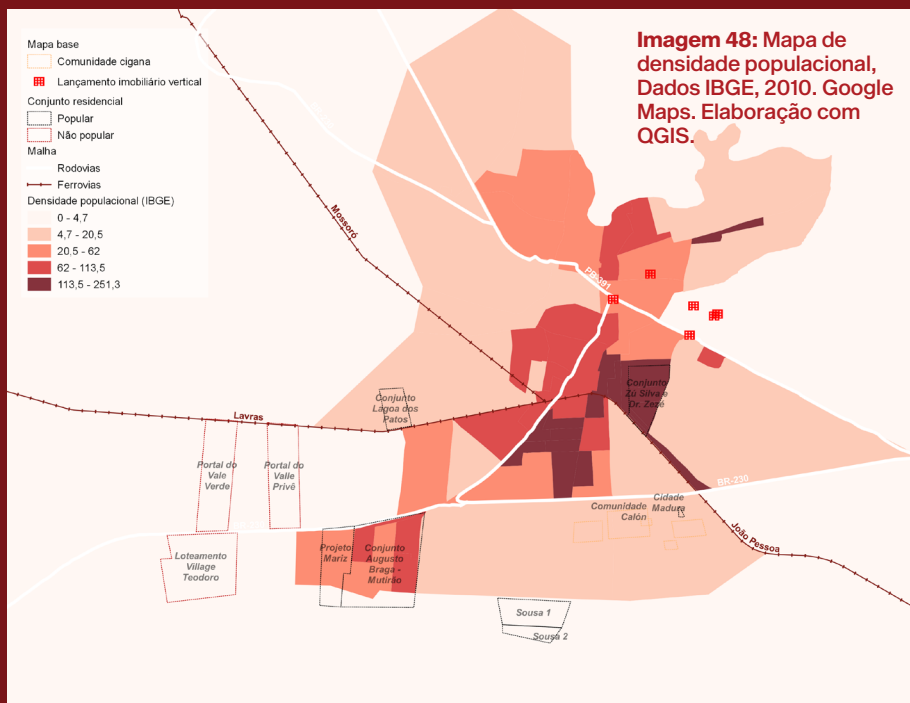
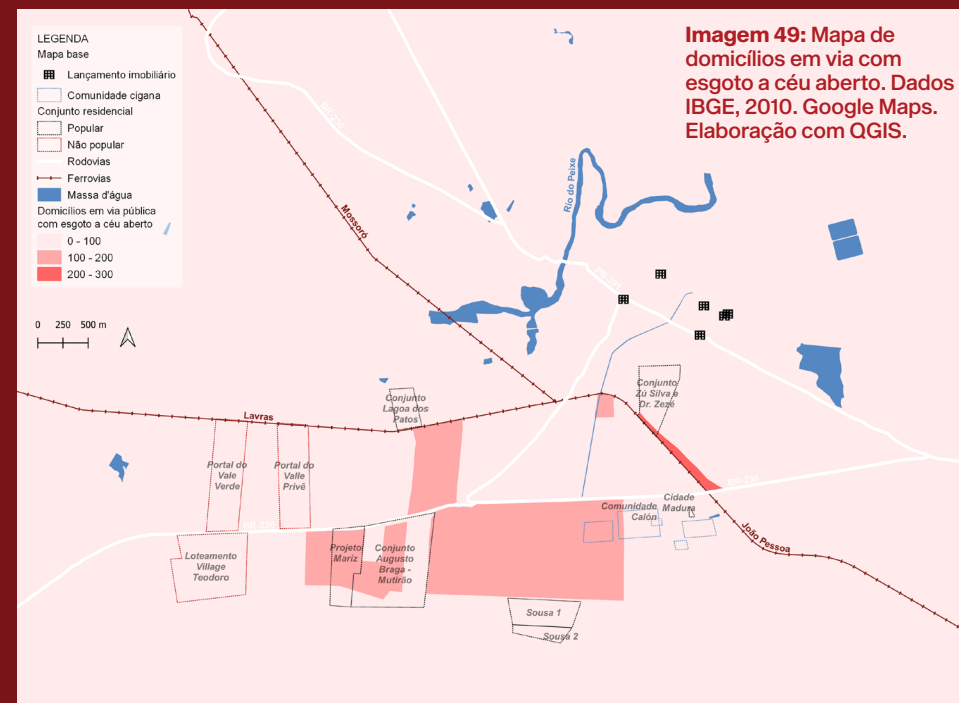
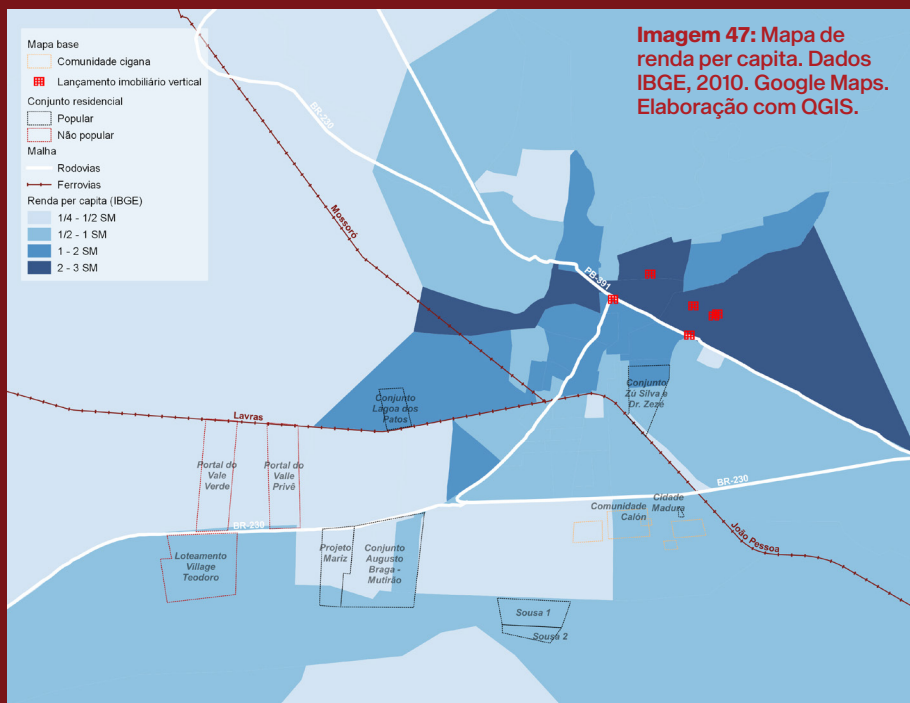


Imagem 46: Região de influência de Sousa-PB. Ligações com destino Sousa. Dados .shp REGIC e IBGE, 2022. Elaboração com QGIS.



Silva e Dr. Zezé, integrados à rede urbana central da cidade. Também aparecem os conjuntos Augusto Braga (Mutirão) e Projeto Mariz, ao sul da BR-230, marcados por menores indicadores sociais.

Nos anos 2000, novos conjuntos habitacionais populares foram construídos na cidade, com 1026 unidades destinadas à faixa 1 do PMCMV. Contam com infraestruturas básicas e alguns equipamentos, porém estão localizados nas bordas da cidade, ao sul da BR-230, no caso do Sousa 1 e 2 e ao norte do bairro Jardim Brasília, tangenciando a ferrovia desativada e a futura Rodovia da Produção, no caso do conjunto Lagoa dos Patos. Ainda dentro do programa MCMV e recentemente Casa Verde Amarela, verifica-se unidades para a faixa 2 na cidade, para os quais não é possível identificar nome ou endereço.

Nos últimos anos começaram a aparecer também condomínios residenciais horizontais fechados no entorno da BR-230 (Loteamento Portal do Vale Verde, Portal do Valle Privê e Villa Teodoro), no que vem se constituindo, no Brasil, em especial em cidades médias e intermédias, na forma mais comum de urbanização para as classes mais altas, promovendo uma segmentação do território em condomínios fechados (Imagens 51, 52, 53 e 54). Consistem em áreas com relativo valor de m², considerando o valor venal para cálculo de IPTU. Ainda assim, se verifica uma grande quantidade de lotes vazios e obras não finalizadas.

Por fim, verifica-se o surgimento, na última década, de condomínios verticais nos bairros Centro e Jardins, também uma modalidade característica da oferta de produtos imobiliários para a população de renda média e média-alta, em parte incentivada pelo próprio PMCMV em suas faixas superiores (2 e 3). Com cerca de 9 até 12 andares e muros altos, estes se destacam e segregam a paisagem urbana.

A pesquisa MUNIC (IBGE, 2010) indica a existência no município de favelas, loteamentos irregulares



Imagens 51, 52, 53 e 54: Novos condomínios habitacionais. Fonte: Google Earth e fotografia acervo pessoal.

e ocupações de terrenos por movimentos de moradia. A Fundação João Pinheiro (FJP) indicava um déficit habitacional total de cerca de 2,7 mil moradias em 2010 em Sousa. Considerando que a cidade possui um total de 18 mil domicílios, seu déficit relativo, seria de 14,5%, ficando acima do déficit regional (14,1%) e nacional (12%). A quantidade de domicílios vagos, cerca de 2,1 mil, se equipara ao déficit habitacional. Esse déficit seria composto por 2,7% de domicílios precários, 6,6% de coabitação familiar, 4,1% por ônus excessivo com aluguel, e 1,1% com adensamento excessivo de domicílios alugados.

Por outro lado, os dados de inadequação de domicílios nos oferecem uma referência do que seria o déficit qualitativo da cidade. Ao menos, 3,2 mil domicílios da cidade (18% do total) apresentaram pelo menos um componente de inadequação (carência de infraestrutura, abastecimento de água, esgotamento sanitário, iluminação elétrica, destino do lixo, banheiro exclusivo, adensamento excessivo em domicílio próprio) (Imagens 49 e 50). Estes são indicativos de que o déficit qualitativo é ainda mais expressivo do que o quantitativo.

Como a cidade de Sousa foi constituída sobre o patrimônio de Nossa Senhora dos Remédios, estima-se que o perímetro enfitêutico cubra mais de 10 mil imóveis, sobretudo na área central da cidade. Apesar deste eixo central abrigar a maior densidade populacional, verifica-se ainda a existência de uma série de imóveis vazios, gerando um ônus para a cidade e provocando sua expansão. Portanto, esses terrenos descumprem duplamente a obrigação de funcionalização da propriedade: além da natureza enfitêutica, não cumprem a função social determinada por normativas como o Estatuto das cidades e a Constituição Federal de 1988 (VIEIRA, 2018).

Além disso, os loteamentos construídos na expansão desse eixo, apresentam grandes vazios, quando se compara a planta base da

prefeitura ao espaço urbano real, expulsando cada vez mais pessoas para a borda da cidade. O valor do m² (Imagem 61) nesses loteamentos mais próximos do centro, caso do Maria Raquel Gadelha e Jardins, é superior ao triplo do m² dos loteamentos mais afastados que surgem posteriormente, como Sorrilândia III e Jardim Brasília.

A chegada das universidades públicas, frutos da interiorização dos campus no país, se tornou outro elemento estruturante na cidade. Em Sousa os maiores campus, da UFCG Sousa na BR-230 e da IFPB São Gonçalo na PB-380 (Rodovia da Produção) em São Gonçalo, são elementos estruturantes no espaço.

A cidade apresenta o 13º maior PIB do estado composto sobretudo pelo setor de serviços (55,5%), administração pública (30,5%), indústria (11,2%) e agropecuária (2,8%). Sousa ocupa a 8ª posição do estado em arrecadação de ICMS. Prevê-se que haja na cidade mais de 800 estabelecimentos varejistas, 60 atacadistas, 120 indústrias e 13 de serviços. Além disso, projeta-se no comércio informal cerca de 850 micros e pequenas empresas (FERRAZ, 2011).

O peso do setor de serviços fica visível na estruturação do espaço urbano da cidade (Imagem 55, 56 e 57). Há importantes eixos comerciais nas ruas Conselheiro José Vicente, Quintino Bocaiúva e Sinfrônio Nazaré que se estendem do centro da cidade em direção ao sul, além do eixo da rua Getúlio Vargas e Presidente João Pessoa, parte da PB-391. Por fim, um trecho da BR-230 que corta a cidade também concentra uma série de comércios e serviços de grande porte.

Ainda que com participação menor na economia da cidade, a indústria é elemento importante na composição do espaço em Sousa. A cidade apresenta um Distrito Industrial na BR-230 e uma importante indústria de laticínios, além



Imagem 55, 56 e 57: Estação ferroviária abandonada, shopping popular e comércio informal na rua. Fonte: Google Earth e fotografia acervo pessoal.

de sandália, sabão e água de coco. Algumas destas indústrias estão localizadas nas margens do curso do Rio do Peixe, como logurte ISIS no bairro Várzea da Cruz (Imagens 58 e 59). O fato de ser um rio intermitente, junto ao avanço da urbanização sobre este, e a precariedade do saneamento básico na cidade contribuíram para a poluição deste importante afluente da Bacia do Rio Piranhas, que deu origem ao núcleo urbano da cidade (LUSTOSA, 2015).

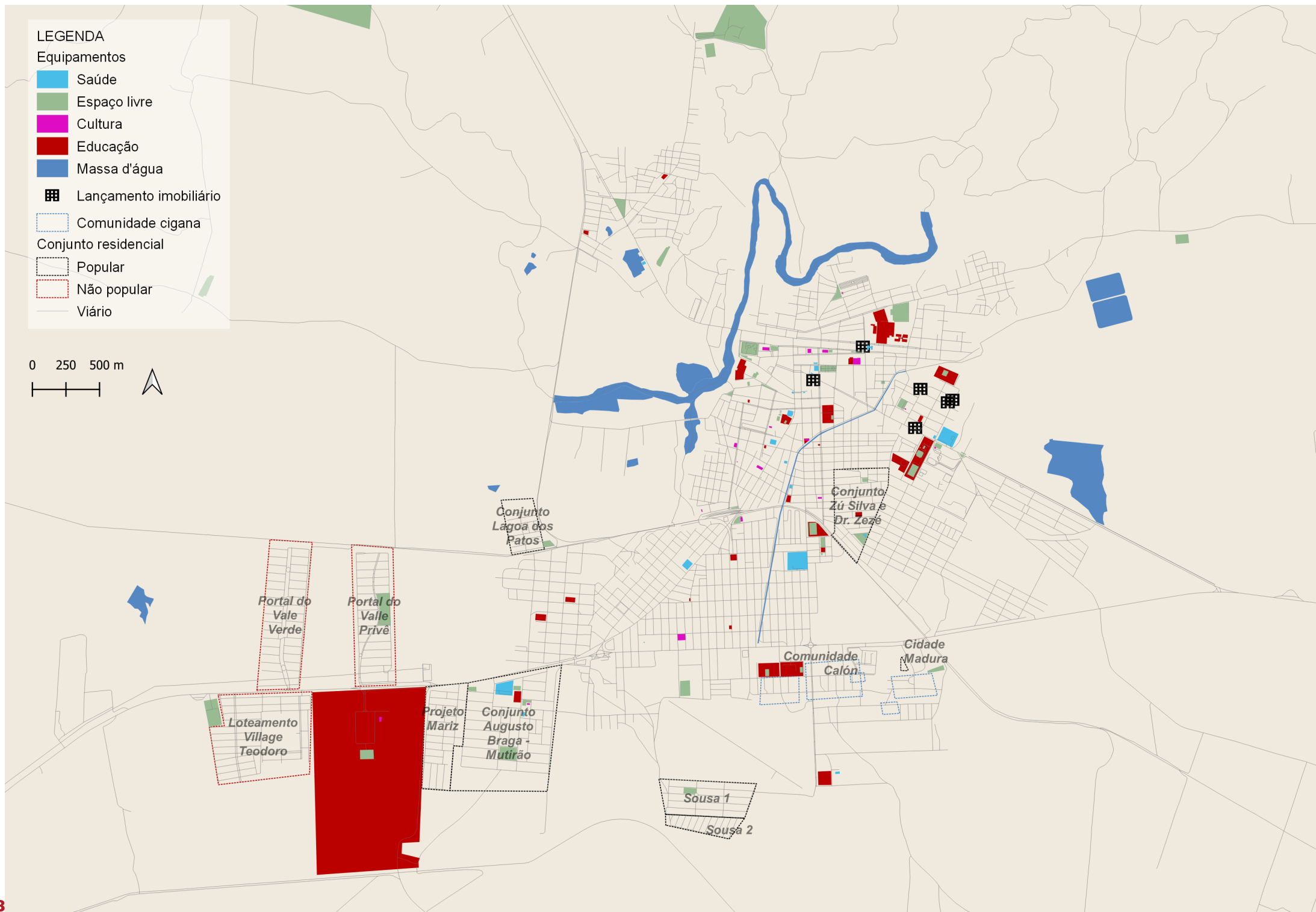
A cidade apresenta 66.4% de domicílios com esgotamento sanitário adequado (estando em 14º quando comparado aos 223 municípios do estado), o que evidencia a “modernização no atraso”, já que isso significa quase 40% dos domicílios de uma cidade de porte relativamente pequeno, em que a questão não deveria ser tão complexa, ainda carece desse serviço básico em pleno século XXI. Os bairros com esgoto a céu aberto estão concentrados ao sul da ferrovia e no Alto do Cruzeiro.

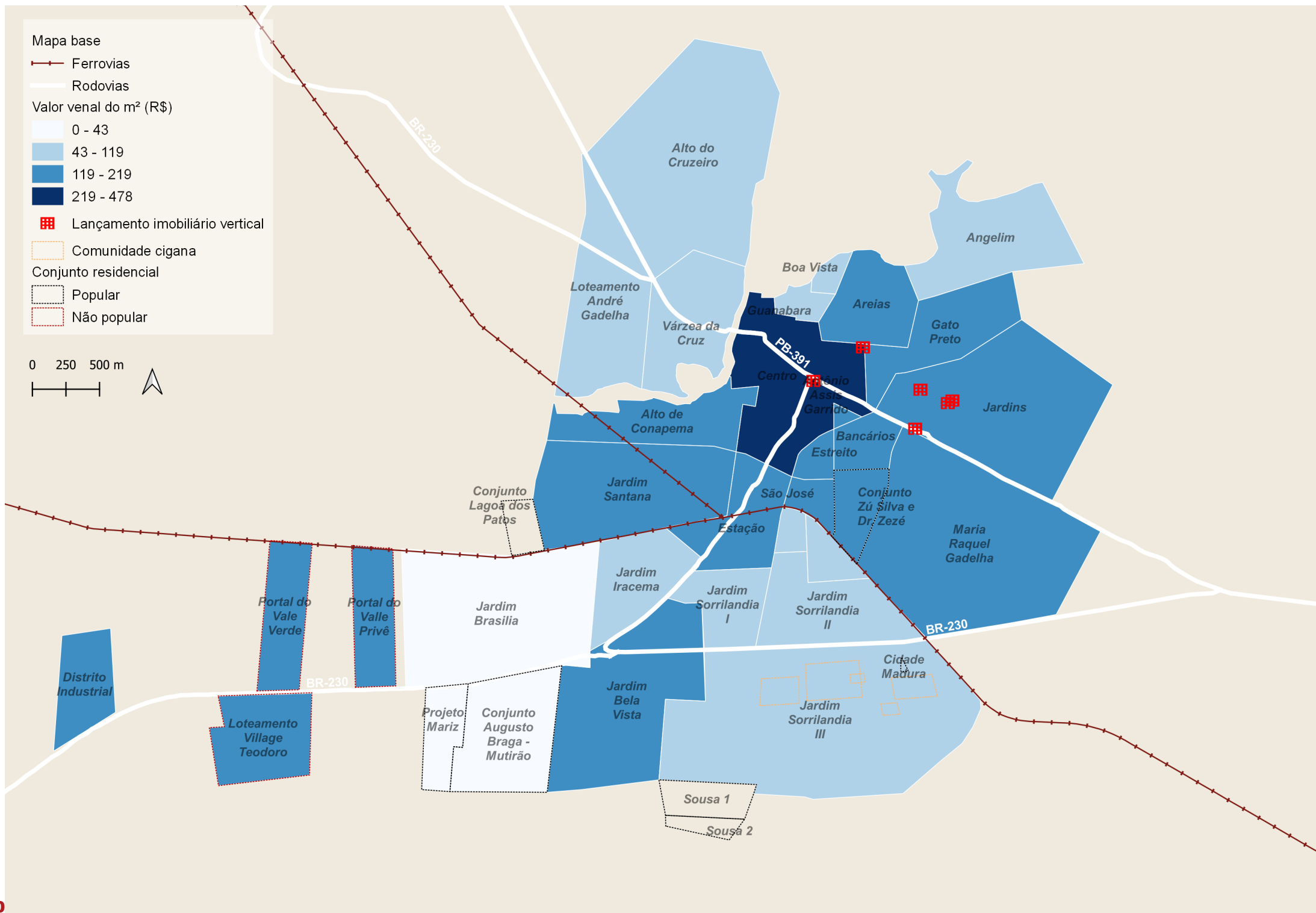
Da mesma forma, a cidade não dispõe de um sistema de área livre e verde. Ainda que apresente algumas praças, o crescimento urbano não foi acompanhado por uma preocupação com áreas destinadas às praças, parques, arborização urbana. Frequentemente a gestão urbana tratou de modificar as praças existentes, e não expandir ou consolidar a rede. Além disso, por vezes o lazer, na ausência de parques, fica restrito a clubes particulares nas bordas da cidade, como é o caso do Campestre e UNIMED.

Sousa apresenta um clima tropical semiárido, com temperaturas elevadas que aceleram a evaporação das águas, mesmo havendo precipitação. No entanto, a vulnerabilidade deste espaço, com ocorrência de secas e enchentes, não está restrita à sua condição física. Esses desastres ocorrem também por ausência de planejamento voltado para a resiliência urbana e de infraestrutura capaz de mitigar e adaptar estes efeitos.



Imagem 58 e 59: Fábrica ISIS e curso do rio do Peixe. Fonte: Google Earth e fotografia acervo pessoal.





4.2. INSTRUMENTOS DE (CONTRA) PLANEJAMENTO URBANO

A legislação e os instrumentos de planejamento urbano do município de Sousa não são tão inexistentes quanto se poderia imaginar ao pensar no contexto histórico das cidades do sertão nordestino. Embora não sejam numerosos uma vez que a cidade conta essencialmente com Plano Diretor, Código de Obras, Código Tributário e a legislação que institui ZEIS na cidade, conforme os dados da base MUNIC do IBGE (Imagem 64) e dos documentos fornecidos pela Secretaria de Planejamento do município em visita e solicitação de transparência.

Estudar o histórico de planificação urbana em Sousa consiste em entender as ausências. Isto porque, ainda que os planos existam em teoria, estão perdidos em gavetas de administrações passadas, e sequer são de conhecimento da gestão atual ou do público em geral. Portanto, esta é uma análise que não olha realmente para o conteúdo desses planos, os quais sequer foi possível acessar. Mas sim, procura entender o que simbolizam.

A ideia de que planos possam ter servido mais a propósitos políticos do que a uma aplicação real não é nova, e já foi bastante trabalhada, em especial por Villaça e seu conceito de “planos de gaveta” (VILLAÇA, 2010). Essa dinâmica é parte do que Ferreira (2022) denomina de forma-urbana patrimonialista. Esse conjunto de instrumentos de planejamento, que são até expressivos, mas pouco efetivos, constituem uma lógica do “planejar para não mudar” o status quo da dominação patrimonialista, o que o autor define como um processo permanente de “contra

planejamento”.

Assim, não é possível analisar se estes planos olhavam para a realidade da cidade de Sousa ou importavam ideias de outras localidades. Porém a análise da realidade nos leva a afirmar que estes não guiaram com efetividade o planejamento da cidade. A expansão urbana, o déficit habitacional, a desigualdade na distribuição dos equipamentos e infraestruturas, e a ausência de um transporte público, são apenas algumas expressões da falta de planejamento, ou da não-efetivação de um planejamento “de gaveta” (o contra planejamento).

Hoje a secretaria de Planejamento de Sousa é composta por um quadro de 29 servidores públicos. Suas atribuições são: elaborar, planejar e executar as políticas de planejamento urbano; elaborar projetos para qualificação da infraestrutura urbana, qualidade de vida e desenvolvimento sustentável; elaborar e promover o acompanhamento técnico-gerencial dos projetos; coordenar o ordenamento urbanístico; implementar, coordenar, monitorar, gerenciar e executar o plano de regularização fundiária; desenvolver mecanismos para implantação do Plano de Habitação de Interesse Social; coordenar e prestar assistência técnica; promover a implementação das diretrizes e normas gerais relativas à política de habitação em conformidade com o Plano Diretor do Município. Porém é possível visualizar uma série de contradições entre sua atuação e suas atribuições.

Primeiro a inexistência de um plano de regularização fundiária ou um programa de

Imagem 60: Mapa de equipamentos públicos e comércios/serviços, usando dados Open Street View. Elaboração própria.

Imagem 61: Mapa de valor venal de m² (R\$). Dados de Gazeta de Sousa Nº. 122/2019. Elaboração com QGIS.

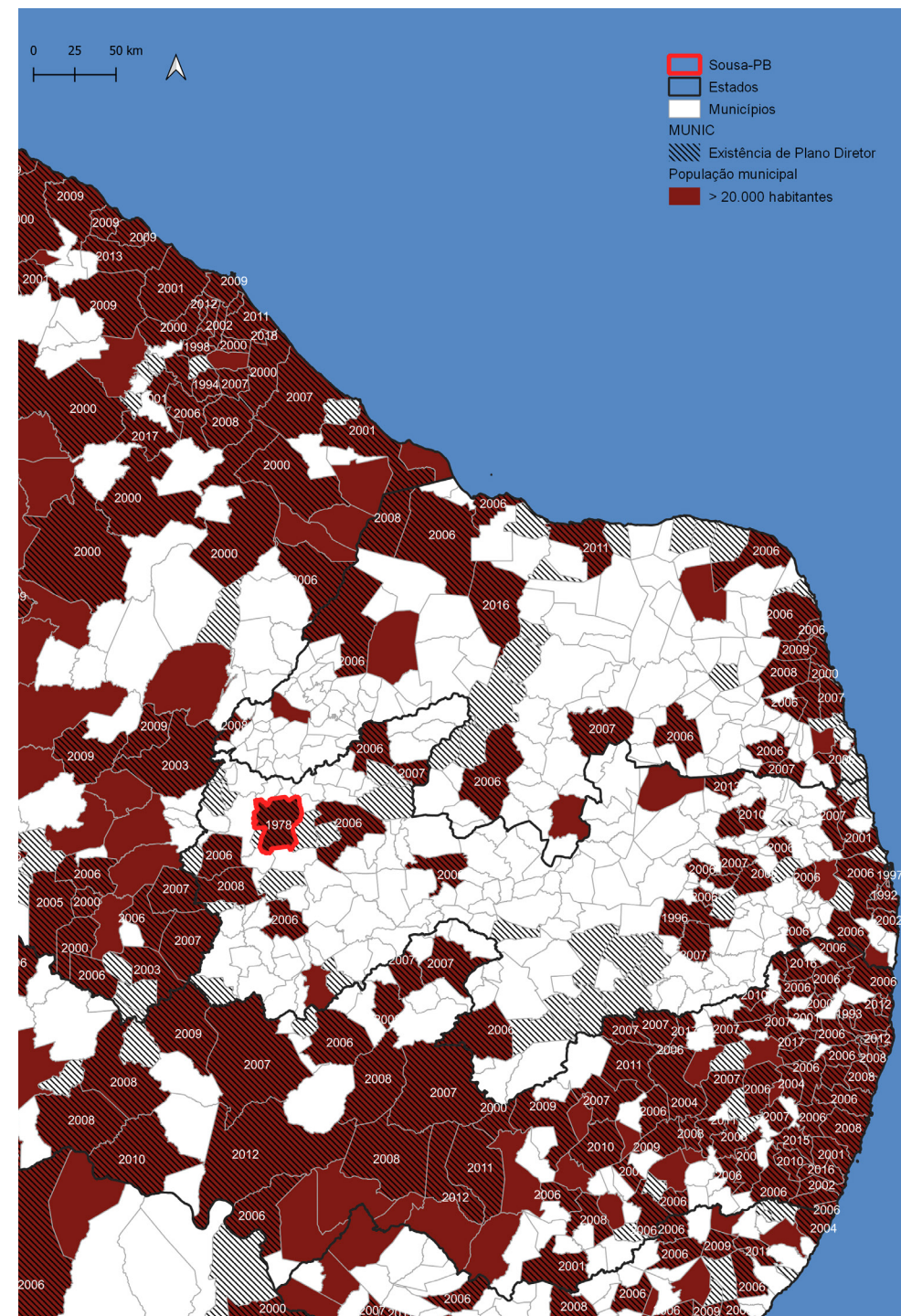
assistência técnica (exceto rural) no município. Estes dois eixos se mostram importantes, uma vez que o déficit habitacional na cidade é significativamente qualitativo. Um exemplo disto está no caso das 600 famílias ciganas da etnia Calón que moram no bairro Sorrilândia III desde a década de 1970. Neste ano, o estado em parceria com o Ministério Público Federal (MPF) lançou um plano voltado para a comunidade que inclui o acompanhamento do processo de regularização fundiária e projeto de melhoria habitacional, luta que a comunidade trava há anos e que não foi resolvida pela gestão municipal.

Além disso, de acordo com o IBGE (Pesquisa MUNIC) a cidade produziu o Plano Diretor em 1978, antes da obrigatoriedade imposta pelo Estatuto da Cidade (Lei 10.257/2001) e desde então não foi revisado. A mesma pesquisa nos indica que este é o Plano Diretor é um dos mais antigos do Nordeste não revisado, dos municípios que possuem um plano e souberam informar a data da lei de criação dele (Imagem 62).

Trabalhos desenvolvidos na UFCG confirmam sua existência e nos apresentam trechos deste documento. No entanto, não foi possível localizá-lo em órgãos públicos municipais, por solicitações de transparência ou na academia. A Secretaria de Planejamento, responsável por orientar o planejamento urbano e habitação da cidade “em conformidade com o Plano Diretor”, como está colocado em suas atribuições, pareceu desconhecer a existência dele. A desatualização, e pior, o desconhecimento deste por parte dos próprios órgãos públicos é um importante indicador da limitação do instrumento na cidade, que parece não ser utilizado para orientar o desenvolvimento urbano da cidade.

Para além do Plano Diretor, Sousa ainda desenvolveu na década de 1970 o Código de Obras (Lei 949/1980) e o Código de Postura (Lei 918/1979) neste período, com algumas leis complementares, que ainda norteiam o

Imagem 62: Mapa de municípios com mais de 20 mil habitantes e existência de Plano Diretor. Dados MUNIC, 2018. Elaboração com QGIS.



desenvolvimento urbano da cidade. Estes anos marcados por planificação não estavam acompanhados por gestões públicas progressistas, mas na realidade, alinhadas com o período vigente da ditadura.

Neste período a gestão urbana percebia o planeamento urbano como uma técnica em constante desenvolvimento. Assim os planos diretores desenvolvidos passam do modelo “tecnocrático” da ditadura para um plano simples, desenvolvido por próprios técnicos municipais, quase sem mapas ou diagnósticos técnicos. Segundo Villaça (2010, p 221) eram um plano para posterior detalhamento, e, portanto, um plano inconsequente, predestinado à prateleira e mecanismo utilizado pelos interesses da classe dominante. Foram fruto do desenvolvimento da ideia dominante de que os problemas urbanos derivam da falta de planeamento. Os planos passam a valer por si sós, e não pelo resultado na redução dos problemas urbanos. E por estarem inseridos na ideologia dominante sobre os problemas urbanos é que ele sobrevive.

Atualmente, a legislação de zoneamento na cidade se reduz a um conjunto de leis que dispõem unicamente sobre as Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS) (Imagem 63). Ao longo dos anos, quase a totalidade dos bairros foram incluídos nessa categoria. Não estão incluídos apenas os bairros centrais do Centro, Assis Garrido, Estreito, Bancários e Jardins. A lei 2382/2012 aponta somente diretrizes abrangente para estes perímetros que incluíam: servir como instrumento de recuperação urbanística, regularização fundiária de assentamento irregular já existente, produção de Habitação de Interesse Social (HIS), recuperação de imóveis degradados, implantação de equipamentos sociais e culturais, espaços públicos, serviços e comércio locais.

A inclusão de quase a totalidade do perímetro urbano dentro deste enquadramento provoca um questionamento sobre a real efetividade da

lei. Além disso, sua implantação começa logo após a elaboração do PLHIS em 2011. Mas se estava ligada à construção de habitação de interesse social, o que explica que os conjuntos habitacionais construídos pelo PMCMV para a Faixa 1 (Lagoa dos Patos, Sousa 1 e 2) estarão localizados na borda ou fora destes bairros?

O Plano de Governo do município (2021 - 2024) reduz as políticas de urbanismo em dois tópicos: infraestrutura e meio ambiente. Para isso, traz 14 diretrizes que oferecem uma ideia da agenda política para o espaço urbano: ampliação e manutenção de equipamentos; incentivar saneamento, coleta seletiva, cisternas e preservação de manancial; criação de ciclovia; manutenção da infraestrutura rural (viário); equipar o departamento de obras; cursos de qualificação; trabalho com microbacias hidrográficas; implantar mecanismos de licenciamento; mudança da cultura organizacional; ponte sobre o rio do Peixe e desassoreamento do mesmo; fazer Plano Municipal de Saneamento; verificação da qualidade da água. Portanto, estão reduzidos sobretudo à infraestrutura viária e saneamento.

A política habitacional está ligada essencialmente ao Plano Local Habitacional de Interesse Social (PLHIS), não como atribuição da Secretaria de Planeamento Urbano, mas do Departamento de Habitação dentro da Secretaria Municipal de Ação Social. O último Plano de Governo do município (2021 - 2024) reduz as metas para habitação em três tópicos: aquisição de terreno para implantação de loteamento residencial; construção de novas unidades habitacionais, a fim de reduzir o déficit; e promover regulamentação fundiária de áreas já ocupadas.

Portanto, a existência de um plano de habitação na cidade esteve condicionada à sua necessidade frente ao recebimento de financiamento nacional. A adesão dos municípios ao Sistema Nacional de Habitação de Interesse Social (SNHIS) (Lei



11.124/2005) era voluntária, porém condição necessária para acessar os fundos do Fundo Nacional de Habitação de Interesse Social (FNHIS). Sua adesão implica no desenvolvimento de um Fundo Local de Habitação de Interesse Social (FLHIS); criar um Conselho Gestor do Fundo Local e elaborar o Plano Local Habitacional de Interesse Social (PLHIS).

A adesão de Sousa ao SNHIS ocorreu em 2007, com a lei de criação do fundo no mesmo ano, do conselho no ano seguinte (2008) e do plano habitacional em 2014, segundo a Caixa Econômica Federal e o Ministério das Cidades. Ainda que a legislação apenas indique a criação do fundo e o conselho em 2010, sob a lei nº 2.230/2010. O fundo é confirmado na pesquisa MUNIC, mas não a existência do conselho. Indica, no entanto, a realização de uma conferência municipal de habitação nos últimos 4 anos, que não pode ser verificada.

A pesquisa MUNIC do IBGE indica ainda a existência de um Plano Municipal de Habitação, não articulado ao Plano Diretor. Ainda que sua existência seja confirmada também por trabalhos acadêmicos, não foi possível localizar o plano com o SNHIS e a Caixa Econômica Federal, através dos espaços de transparência. E em visita à Secretaria Municipal de Ação Social, a qual está vinculado o Departamento Municipal de Habitação Social de Sousa desde 2014, os membros desconheciam a existência do PLHIS. Informaram que assumiram esta gestão praticamente em branco, sem os documentos produzidos até a última gestão na cidade. Isto também se procedeu na Secretaria de Planejamento da cidade. O plano teria sido desenvolvido durante a gestão do prefeito André Avelino Gadelha (2013-2017). Esta situação explicita, mais uma vez, o contra planejamento na cidade.

Apresenta um programa de benefício de aluguel social, instituído pela lei 2.436/2013. Programas como a aquisição ou melhoria de unidades, oferta

de material de construção, lotes, regulação fundiária, urbanização de assentamentos não foram adotadas. Isto é um importante indicador de que a gestão urbana tem se voltado mais para a redução do déficit quantitativo do que qualitativo.

Verifica-se a partir do estudo da legislação da cidade, a existência de 22 conselhos, ainda que a Lei Orgânica do Município previsse a existência de apenas 10 Conselhos Gestores. No geral, os conselhos são insuficientes no quesito publicidade e conhecimento da população, exceto por aqueles mais atuantes que deliberam acerca de repasses de verba pública, como Saúde e Educação (MARQUES, 2020). Com isso falham em servir como instrumentos democráticos para gestão pública.

A análise deste histórico de planejamento, assim como as primeiras experiências de planejamento no país, nos dá insumo para entender como o Estado, ainda que se utilizando de alguns instrumentos, “desempenhou um controle às avessas” (FERREIRA, 2005). “A produção patrimonialista do espaço urbano se estrutura de tal forma a promover propositalmente a produção desigual e, ao mesmo tempo, garantir a manutenção permanente da cidade segregada”. (FERREIRA, 2021).

O conjunto de regulamentos aqui expostos expressam esta dinâmica. Compõem um conjunto regulatório que atua para confundir, não ordenar, em uma “dinâmica proposital de não planejar” que resulta em um modelo de cidade que mantém a dominação do espaço nas mãos de quem a sempre dominou. Assim, fica claro porque este conjunto não obtém resultados no sentido de promover o direito à cidade (FERREIRA, 2021).

Imagem 63: Mapa de Zoneamento em Sousa. Informações retiradas da Lei 2382/2012. Elaboração com QGIS.

LEGISLAÇÃO E INSTRUMENTO DE PLANEJAMENTO	Existe	Legislação	Localizado	Ano	Lei	Revisão
Plano diretor - existência	Sim	Sim	Não	1978	-	Não
Legislação sobre área e/ou zona especial de interesse social - existência	Sim	Sim	Sim	2013	2444/2013	Não
Legislação sobre zona e/ou área de interesse especial - existência	Sim	Sim	Sim	2013	2444/2013	Não
Legislação sobre zoneamento ou uso e ocupação do solo - existência	Sim	Sim	Sim	2012	2382/2012	Não
Lei de perímetro urbano - existência	Sim	Sim	Sim	1979	949/1980	2.911/2021
Legislação sobre solo criado ou outorga onerosa do direito de construir - existência	Sim	Sim	Sim	1979	949/1980	2.911/2021
Código de obras - existência	Sim	Sim	Sim	1979	949/1980	2.911/2021
Legislação sobre direito de superfície	Sim	Sim	Sim	1980	949/1980	2.911/2021
Legislação sobre contribuição de melhoria - existência	Sim	Sim	Não	2009	2210/2009	Não
Legislação sobre tombamento	Sim	Sim	Não	2004	2038/2004	Não
Legislação sobre operação urbana consorciada - existência	Sim	Sim	Não	2002	-	Não
Legislação sobre parcelamento do solo - existência	Sim	Sim	Não	1974	-	Não
Legislação sobre estudo de impacto de vizinhança - existência	Não	-	-	-	-	-
Legislação sobre zoneamento ambiental ou zoneamento ecológico-econômico	Não	-	-	-	-	-
Legislação sobre servidão administrativa	Não	-	-	-	-	-
Legislação sobre unidade de conservação	Não	-	-	-	-	-
Legislação sobre concessão de uso especial para fins de moradia	Não	-	-	-	-	-
Legislação sobre usucapião especial de imóvel urbano	Não	-	-	-	-	-
Legislação sobre regularização fundiária	Não	-	-	-	-	-
Legislação sobre a legitimação de posse	Não	-	-	-	-	-
Legislação sobre estudo prévio de impacto ambiental	Não	-	-	-	-	-

Imagem 64: Tabela de Planejamento Urbano.
Fonte: MUNIC, 2018.

5. DIAGNÓSTICO DA PROBLEMÁTICA DA MOBILIDADE

A partir deste panorama da conformação e evolução do espaço urbano sousense, me pareceu necessário aprofundar este trabalho no estudo da mobilidade urbana enquanto elemento estruturante dele. A ausência do transporte público e infraestrutura para mobilidade ativa foram elementos chaves para esta análise. A mobilidade é o componente de capilaridade e coesão do espaço intraurbano, fazendo não só ligação entre as localizações, mas configurando importante elemento do valor desta localização. Afinal, o interesse em um espaço se expressa através de dois fatores: localização e acessibilidade, revelando o “trabalho socialmente necessário despendido em sua produção” (VILLAÇA, 2001).

Por isso, o entendimento sobre “perto e longe”, “central e periférico”, “bem e mal localizado” são métricas produzidas. Isto porque é a oferta e distribuição de infraestrutura, meios de locomoção, equipamentos, comércios e serviços que determinam esta avaliação. Portanto, são construídas através da disponibilidade de sistemas de transporte, infraestrutura viária, centros comerciais, concentração de empregos etc. Quanto melhor conectado, mais valorizado é este espaço.

“(...) A otimização dos tempos gastos no deslocamento espacial (tempo) dos moradores das cidades é o mais importante fator explicativo da organização do espaço urbano e do papel deste na dominação social que se processa por meio dele. A classe dominante manipula a produção desse espaço, priorizando sempre a otimização dos seus tempos de deslocamento.” (VILLAÇA, 2012, p. 66-67)

É desta forma que o tempo de deslocamento estrutura a distribuição desigual de classes no espaço intraurbano. As classes dominantes asseguram os espaços conectados, enquanto ao restante da população lhe sobra ocupar áreas periféricas, onde os deslocamentos diários para o trabalho e o cuidado são maiores, impactando negativamente no tempo que lhe sobra ao fim do dia.

O planejamento da mobilidade frequentemente segue a lógica da planificação de gaveta, que termina por atender aos interesses privados e assegurar a permanência das estruturas de dominação. A agenda política prioriza o transporte motorizado particular e o conjunto de infraestruturas que demanda, em detrimentos da mobilidade ativa e dos modais de transporte público e coletivo, que atendem a população das camadas inferiores. Enquanto grandes recursos são despendidos em rodovias, os sistemas de ônibus, ciclovias e microacessibilidade das calçadas são esquecidos. A análise do espaço urbano de Sousa, e a condição dos seus meios de mobilidade, como observa-se nos próximos capítulos, oferece um exemplo sutil desse cenário.

5.1. PLANEJAMENTO DA MOBILIDADE URBANA

Em 2012 a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei 12.587/12) tornou obrigatória a elaboração do Plano de Mobilidade a todos municípios com mais de 20 mil habitantes e em todos os demais obrigados à elaboração do Plano Diretor, visto que deveriam ser integrados e compatíveis a este, com pena de não receberem subsídios financeiros da União. Até então, o Estatuto da Cidade (Lei 10.257/2001) o previa apenas para municípios com mais de 500 mil habitantes. Ficou também determinado que cabia ao Município o planejamento, execução e avaliação da mobilidade urbana, e regulamentação do transporte urbano; ao Estado, a gestão de mobilidade que ultrapassam as fronteiras municipais; à União, assistência técnica e financeira aos estados e municípios.

Nestas condições, seria obrigatório a elaboração de um Plano de Mobilidade Urbana na cidade de Sousa. Segundo a pesquisa MUNIC de 2020 (Imagem 65), em teoria, a cidade contava com um Plano Municipal de Transporte. Ambos não foram localizados na Câmara dos Vereadores ou em solicitações submetidas à prefeitura. Portanto, assim como o Plano Diretor e o PLHIS foram entendidos como exemplos da planificação de gaveta, o mesmo que se verifica para estes, uma vez que são de desconhecimento público e até mesmo dos gestores e funcionários públicos.

A pesquisa ainda aponta que o município não conta com Conselho e Fundo Municipal de Transporte e não realizou Conferência Municipal de Transporte nos últimos 4 anos. No entanto,

verifica-se a criação do Conselho de Municipal de Trânsito e Transportes Urbanos em Sousa (CONTTU-SS) com a lei 124/2014 atribuindo a este as seguintes funções: Elaboração do Plano Municipal de Mobilidade Urbana (PMMU); Diretrizes para políticas de transportes urbanos; Estudos tarifários; Projetos para financiamento de transportes urbanos; Normas para operação e aperfeiçoamento do sistema de transporte urbano.

Portanto, sua função estava estritamente ligada à municipalização do transporte público e elaboração do PMMU. Este conselho, em teoria, reuniria 24 membros do poder público, da sociedade civil e da própria concessionária de transporte público. No entanto, por conta da ausência de notícias e documentos oficiais não foi possível apurar sobre a existência e funcionamento deste conselho. A ausência de um conselho, de conferências e outras esferas de participação pública reflete o estado da democracia na construção das políticas públicas de mobilidade na cidade.

Atualmente Sousa conta com uma secretaria exclusiva como órgão gestor do transporte na cidade: Superintendência de Transporte e Trânsito de Sousa (STTRANS), vinculada à Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento, criada junto com a Municipalização do Trânsito e Transporte na cidade com a Lei 032/2004. Verifica-se a atuação do órgão nas redes de comunicação do município, no entanto, não se obteve resposta com os canais de contato.

Suas funções, segundo esta lei de criação, abrangiam um conjunto de ações relacionadas com a execução da Política Nacional de Transporte Público no município, que incluíam disciplina, concessão, operação e fiscalização dos serviços, e o planejamento alinhado ao planejamento urbano. Mas este conjunto não consta na descrição de suas atribuições atualmente. Da mesma forma, observa-se o desaparecimento do serviço de transporte público coletivo na cidade.

Na análise do Plano de Governo (TSE, 2020) do município para a gestão de 2021-2024 foram identificadas somente 4 metas no campo da mobilidade dentro do eixo de “Infraestrutura e meio ambiente”. São elas: Implantação de sinalização horizontal e vertical no perímetro urbano; Criação de ciclovia para incentivar o uso de bicicletas com segurança e apoio; Construção de ponte sobre o Rio do Peixe para descongestionar o trânsito da Rua Silva Mariz; Manutenção e melhoria da infraestrutura rural: estradas, bueiros etc. Ainda que seja possível identificar metas relacionadas com mobilidade ativa, como a implantação de ciclovia, é possível visualizar que não há um planejamento integrado voltado para promover a mobilidade urbana sustentável e justa.

Imagem 65: Tabela de Transporte. Fonte: MUNIC, 2018,

ÓRGÃO GESTOR E PLANO MUNICIPAL DE TRANSPORTE	
Caracterização do órgão gestor	Secretaria exclusiva
Sexo do(a) titular do órgão gestor	Masculino
Idade do(a) titular do órgão gestor	34
Cor/raça do(a) titular do órgão gestor	Parda
Escolaridade do(a) titular do órgão gestor	Ensino superior
Plano Municipal de Transporte - existência	Sim
O município realizou alguma Conferência Municipal de Transporte nos últimos 4 anos	Não
Conselho municipal de transporte - existência	Não
Fundo municipal de transporte - existência	Não
SERVIÇOS DE TRANSPORTE	
BARCO	Não
METRÔ	Não
MOTOTÁXI	Sim
TÁXI	Sim
TREM	Não
VAN	Sim
AVIÃO	Não
SERVIÇO POR APLICATIVO (UBER, CABIFY, 99TAXI E OUTROS)	Não
NENHUM DOS RELACIONADOS	Não
Transporte coletivo por ônibus intramunicipal	Sim
Transporte coletivo por ônibus intermunicipal	Sim
Ciclovia no município	Não
Bicicletário no município	Não

5.2. MODELO RODOVIARISTA E ESPRAIAMENTO

Entre 2001 e 2019 a frota brasileira de transporte coletivo (ônibus e microônibus) cresceu 153%, a de carros (automóvel, caminhonete, caminhonete e utilitário) cresceu 178% e a de motos (ciclomotor, motoneta e motocicletas) obteve um crescimento de 502%. O crescimento da “motocicletização” foi ainda maior nas cidades médias do nordeste, registrando uma evolução de 716%, um aumento quase duas vezes maior que o nacional (MELO, 2021).

O poder econômico impacta na determinação da mobilidade. A renda determina a quantidade, frequência e modo das viagens feitas por uma pessoa e o aumento do poder aquisitivo e propriedade de veículo particular são fatores que estão relacionados proporcionalmente. Além disso, a ineficiência dos sistemas de transporte público, ou mesmo sua inexistência, também teve como agravantes a crescente tendência do uso de veículos particulares nas cidades brasileiras de médio porte entre 50 e 100 mil habitantes (MELO, 2021).

Em Sousa, enquanto a população da cidade cresceu cerca de 12% entre 2000 e 2021 (de 62 mil habitantes para quase 70 mil), a frota de veículos triplicou entre 2006 e 2021 (de 10 mil para 34 mil). O crescimento de motocicletas (307%) superou o de automóveis (268%) e o de ônibus (230%), segundo dados do IBGE (2021) (Imagem 67).

A escolha pelo modal rodoviário e o crescimento excessivo da propriedade de veículos particulares resultam em externalidades negativas que

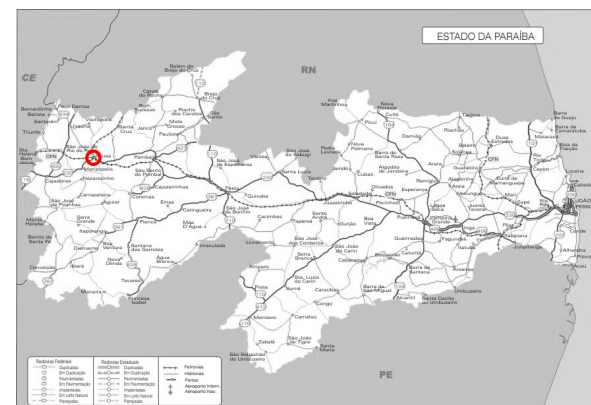


Imagem 66: Mapa rodoviário da Paraíba. Destaque (vermelho) para Sousa-PB.

onham a cidade: poluição atmosférica e sonora, investimento em produção de infraestrutura e no sistema de saúde, acidentes de trânsito, custo humano etc. O espaço urbano de Sousa reflete esta tendência.

A cidade está localizada no entroncamento da rodovia federal BR-230 e as rodovias estaduais PB-931 (Sousa-Uiraúna) e PB-388 (Sousa-Lastro). Além disso, cortam o município a PB-348 (São Gonçalo-Barro) e PB-384 (São Gonçalo-São José de Piranhas) (Imagem 66). O posicionamento no entroncamento de caminhos foi essencial para o desenvolvimento urbano de Sousa e ainda o é. No entanto, atualmente essa ligação é sobretudo realizada por transporte rodoviário privado. As ações para mobilidade foram ao longo de muitos anos voltadas para ampliação e requalificação da infraestrutura viária voltada para o rodoviarismo.

A BR-230 (Imagem 68), mais conhecida como Rodovia Transamazônica, é a terceira mais longa do país com 5 mil km de extensão, de leste a oeste, ligando o porto de Cabedelo na Paraíba à Lábrea no Amazonas. Como uma espinha dorsal do Estado, consiste em um importante eixo de circulação de pessoas e mercadorias entre os municípios da Paraíba, como João Pessoa, Campina Grande, Patos, Pombal, Sousa e Cajazeiras. Sua implantação parte do estímulo ao transporte motorizado do Plano de Metas na

População residente (pessoas)			Motocicleta (veículos)			Automóvel (veículos)			Ônibus (veículos)		
1º	João Pessoa	723515	1º	João Pessoa	116591	1º	João Pessoa	226454	1º	João Pessoa	2435
2º	Campina Grande	385213	2º	Campina Grande	62019	2º	Campina Grande	94228	2º	Campina Grande	889
3º	Santa Rita	120310	3º	Patos	22824	3º	Santa Rita	20159	3º	Santa Rita	296
4º	Patos	100674	4º	Santa Rita	17726	4º	Patos	16926	4º	Guarabira	274
5º	Bayeux	99716	5º	Sousa	15542	5º	Bayeux	14336	5º	Bayeux	213
6º	Sousa	65803	223º	R. de Santo Antônio	85	6º	Cabedelo	13599	9º	Queimadas	102
7º	Cajazeiras	58446				7º	Cajazeiras	11830	10º	Esperança	94
8º	Cabedelo	57944				8º	Sousa	9227	11º	Sousa	85
9º	Guarabira	55326				9º	Guarabira	8329	12º	Cajazeiras	79
10º	Sapé	50143				10º	Queimadas	6079	13º	Monteiro	74
						223º	Brejo do Cruz	50	223º	Catingueira	1

Imagem 67: População e relação de veículos. Fonte: IBGE Cidades, 2021.



Imagem 68: Imagem da BR-230 na entrada do município. Fonte: Google Earth.

década de 1950 e chega à Sousa na década de 1960.

O investimento na ampliação e melhoramento das infraestruturas relacionadas com as rodovias é latente na cidade. Exemplo disso é que um dos principais projetos em pauta atualmente consiste na via Perimetral Oeste, de responsabilidade do DER-PB, que conecta eixos rodoviários evitando o centro da cidade, e com isso tirando do centro o tráfego pesado e de longa distância.

Importantes para o desenvolvimento econômico, estes contornos rodoviários das cidades são também causas de conflitos urbanos, especialmente quando há proximidade entre a rodovia e o espaço urbano. O conflito mais comum surge da ocupação imediata do contorno, transformando a estrada em via urbana. Além disso, a rodovia consiste em uma barreira para a transposição de pedestres e ciclistas, consistindo em espaço potencial para ocorrências de acidentes de trânsito, especialmente se não contar com equipamentos para sua travessia.

Junto a este investimento em infraestruturas exclusivas para o transporte individual, a expansão contínua do perímetro urbano, reproduzindo a lógica do espraiamento que vemos nas metrópoles, reforça o ideal do automóvel como sonho de liberdade e riqueza (FERRAZ, 2004).

A expansão da cidade, fruto da produção do espaço na que reflete a forma urbana patrimonialista, valoriza os terrenos com melhores conexões e expulsa a população para as bordas. Assim, novas ocupações vão surgindo na periferia, incentivadas também pelo mercado imobiliário. Em Sousa, condomínios fechados e conjuntos residenciais populares começam a aparecer na BR-230, para onde posteriormente o perímetro urbano vai também se expandindo e onerando a cidade, que não consegue atender com infraestrutura, equipamentos etc (Imagens 69, 70 e 71).



Imagem 69 e 70:
Fotografias dos condomínios residenciais Portal do Valle Privê e Portal do Vale Verde, na BR-230. Fonte: Fotografia de acervo pessoal.

Imagem 71: Ciclista no acostamento na BR-230. Ocupações urbanas no entorno da rodovia. Fonte: Google Earth.



5.3. O MOTOTÁXI NO TRANSPORTE INTRAURBANO

A motocicleta domina o cenário urbano e rural de Sousa, assim como dos outros municípios nordestinos (PONTES, TAVARES, ROSSI, 2019). A opção por este meio sob o automóvel ocorre pelo reduzido custo de investimento inicial, de manutenção e combustível, grande mobilidade e facilidade de estacionar, quando comparado ao carro. No entanto, o uso deste também impõe ônus a cidade. Além de constituir um transporte individual, não coletivo, tem impactos sobre a poluição ambiental e sonora, na segurança viária e na saúde pública. Também é marcado por uma grande falta de formalização, com motoristas não habilitados e por expressarem sua eficiência na contravenção, uma vez que circulam por entre faixas de tráfego, em infração ao Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Fruto da precariedade e ausência do transporte público subsidiado pelo governo, o mototáxi é a alternativa mais econômica da população que não possui transporte particular. Como rapidez, disponibilidade e custo são as características que mais influenciam a escolha dos usuários para utilizar o transporte no Brasil, conforme o SIPS (IPEA, 2011), fica claro porque esta é uma alternativa expressiva nestas cidades.

No Brasil, o transporte alternativo se fortaleceu na década de 1990, ofertado por lotações, vans e automóveis, e a partir de 1994 pela figura mototáxi. O serviço de transporte individual remunerado de passageiros em motocicletas (mototáxi) só foi elencado no Código de Trânsito

Imagem 72: Mototaxistas com colete em ponto de parada na rua João Pessoa.
Fonte: Google Earth.



Brasileiro (CTB) com a promulgação da Lei nº 12.009/2010.

Em Sousa, o serviço foi disciplinado através da Lei 2249/2010. Com isso, o município assumiu que este sistema de transporte seria prestado por autorização do poder executivo, sob regime de permissão a pessoa física ou jurídica. O planejamento, gerenciamento e fiscalização das prestações seria exercido pela STTRANS.

Até 2012 a legislação previa um limite de 12 prestadores por praça e de 1 veículo para 1000 habitantes. Isso limitaria, considerando a população atual de 69723 habitantes, a um número de cerca de 70 veículos. Em 2012 este valor mudou para um limite de 400 profissionais mototaxistas. Ou seja, o número de prestadores registados mais que triplicou e este é um importante indicador do crescimento deste serviço (Imagem 72).

A atuação da gestão na regulamentação deste serviço, está na criação de praças para parada dos prestadores de mototáxi e embarque e desembarque de passageiros (Imagens 73 e 74), entrega de coletes e cursos de qualificação profissional oferecidos pelo município. No entanto, os mototaxistas denunciavam descaso da Superintendência de Transporte e Trânsito de Sousa (STTRANS) com a categoria, reivindicando a instalação de abrigos nos pontos de parada, a distribuição total de coletes e a fiscalização da atuação de mototaxistas clandestinos.



Imagem 73: Ponto de mototaxistas ao lado da ferrovia, próximo a praça da estação, em Sousa-PB. Fonte: Google Earth.



Imagem 74: Motos estacionadas na rua Cel. José Vicente, via com significativo fluxo de comércio. Fonte: Google Earth.

Um dos papéis do município seria assegurar uma tarifa justa e com revisão periódica, sempre que o interesse público e as partes exigissem. Atualmente verifica-se que o valor de uma corrida básica no município possui a tarifa de R\$7,00 por viagem. Este valor está acima de taxas praticadas pelo transporte público no município no passado e da média nacional de R\$4,60 (NUMBEO, 2022) e, portanto, dificultam a acessibilidade de faixas de renda baixa de o utilizarem e acessarem a cidade.

Além disso, ainda que regulamentada, a prática do mototaxista consiste em uma forma de trabalho flexibilizado, além da própria problemática da informalidade do serviço. Considerando a ampliação de vagas e os casos de clandestinidade, esta parece ser uma importante fonte de geração de empregos na cidade. No entanto, a opção por este modal como transporte na cidade reflete em questões sobre a flexibilização dos vínculos e das relações de trabalho, a desregulamentação, a minimização dos direitos trabalhistas, a terceirização etc.

Organizar e não somente autorizar esses serviços de transportes alternativos é o grande desafio das gestões. Mas mais importante, é repensar um modelo de mobilidade que faça sentido para esta população e para o desenvolvimento urbano justo e sustentável da cidade. Implantar técnicas e políticas de prioridade para o transporte público e ativo é essencial para melhorar a qualidade e eficiência dos deslocamentos na cidade e promover o direito à cidade.

Imagem 75: Fotografia da presença marcante das motos no centro de Sousa.
Fonte: Acervo pessoal.



5.4. MUNICIPALIZAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO

No Brasil apenas 27,31% de todos os municípios possuem trânsito municipalizado, e o Nordeste apresenta o menor percentual (13,78%) segundo o DENATRAN (2017). Na Paraíba há um número total de 33 municípios vinculados ao Sistema Nacional de Trânsito com trânsito municipalizado, representando 14,8% dos 223 municípios do estado. Parcela significativa destes municípios pertencem às regiões metropolitanas de João Pessoa e Campina Grande (Imagem 76).

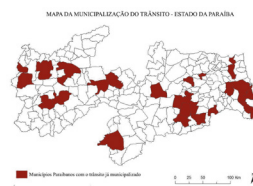


Imagem 76: Mapa da Municipalização do Trânsito na Paraíba. Fonte: BRITO, 2017.

Alguns fatores chaves dificultam a municipalização em outras cidades, como falta de empenho da gestão, treinamento, projetos qualificados, planejamento financeiro municipal etc. No entanto, 12 destes municípios na Paraíba apresentam menos de 20 mil habitantes, ou seja, mesmo não obrigados à municipalização, o fizeram. Isto pode ser um reflexo da influência de regiões metropolitanas e a observação de vantagens a partir das gestões municipais.

A municipalização do trânsito e transporte em Sousa, como citado anteriormente, ocorre com a Lei 032/2004. A legislação não detalhou a operação do transporte público na cidade, apenas a organização e funções da Superintendência (criada junto a esta lei) que incluíam a regulamentação da sua operação. Como visto, essas atribuições atualmente não aparecem na descrição do órgão.

Somente em 2012, justamente no ano da Lei 12.587/12, é feita a licitação para operação do

serviço de transporte coletivo no município e no mesmo ano inicia-se a operação dos ônibus com a empresa ganhadora da licitação: Fácil Viagem. Estabelece-se os bairros que seriam atendidos, com funcionamento diário e ininterrupto das 6h às 0h e tarifa no valor de R\$1,50, com meia tarifa para estudantes e idosos.

Ao analisar as publicações da empresa operadora nos canais de comunicação foi apenas possível mapear os principais pontos de parada e ligá-los para oferecer um panorama sobre as rotas na cidade (Imagem 77). A operação dos ônibus em 4 linhas abrangia diversas áreas e suas rotas foram sendo aprimoradas conforme as demandas da operação. Percebe-se sobreposição de trechos das linhas de ônibus, que poderiam ser otimizadas. Também se nota regiões menos favorecidas pela oferta. Inclusive o atendimento dos bairros Sousa 1 e dos distritos rurais Núcleo II e III ocorrem posteriormente, após reivindicações da população.

O programa Passe Livre, instituído pela lei 2515/2014 era financiado com recursos provenientes do FUNDEB (Fundo de Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica) para estudantes, e com recursos próprios da Prefeitura para a gratuidade de gestantes e idosos. O firmamento deste programa foi fundamental para o funcionamento da Transfácil, uma vez que 1500 pessoas usavam o transporte coletivo diariamente no período das aulas, dos quais 70% eram alunos.

Em 2019, com o aumento dos casos de COVID-19 e as medidas para quarentena, verifica-se que o transporte público coletivo deixou de funcionar na cidade e não teve retorno até então. Os ex-funcionários alegam que a empresa não teve condições de se manter durante o tempo fechado, e encerrou sua operação. Da mesma forma, não há informações sobre apoio do poder público neste sentido ou sobre novas licitações feitas.

Entre 2010 e 2018 a despesa dos municípios com transporte (sobretudo com sistema de transporte público) foi reduzida em todos os portes de municípios. Isto porque a redução de arrecadação total, e o peso de despesas fixas e obrigatórias aumenta neste período, deixando menos espaço para não obrigatórias como transporte e urbanismo (PERES, 2021). Durante a pandemia, no entanto, verifica-se que o investimento em transportes cresceu, influenciado por repasses federais para o enfrentamento ao coronavírus, a redução de passageiros e investimentos em infraestrutura. Mas em Sousa, o que se verifica é o oposto: o desaparecimento do transporte público.

Uma parcela dos estudantes é atendida pelos conhecidos “amarelinhos” (Imagem 78), os ônibus escolares municipais, atualmente única forma de transporte público na cidade, realidade de muitos dos municípios pequenos na Paraíba. Há uma série de problemáticas neste transporte, como rotas incoerentes, sobreposições de linhas, horários incompatíveis com as aulas, caronas e incapacidade de investimento próprio dos municípios no sistema, uma vez que não há financiamento federal para combustíveis e manutenção (PONTES, TAVARES, ROSSI, 2019).

Também os estudantes universitários, que eram antes atendidos pelo transporte público municipal, realizando importantes conexões com a UFCG e IFPB, encontram-se desamparados, dependendo de caronas e do transporte alternativo. A prefeitura oferece um auxílio a esses alunos (como o fazem com jovens que estudam

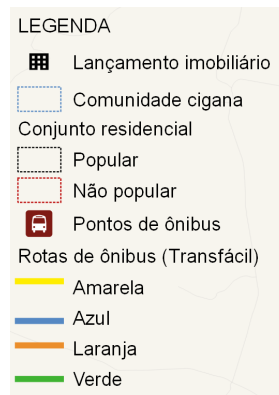


Imagem 77: Mapa dos pontos e linhas de ônibus operadas pela Transfácil no passado em Sousa. Dados dos canais da empresa. Elaboração com QGIS.





em outros municípios também), mas os valores não são suficientes para suprir a demanda. Por este motivo, recaiu ao Diretório Acadêmico da UFCG, recentemente, assumir a organização do transporte coletivo dos alunos, utilizando este subsídio da prefeitura e contribuições dos alunos.

O fim do transporte público coletivo na cidade, reflete uma política que não encara este como prioridade e parte do orçamento público municipal, mas sim como encargo privado. Portanto, a municipalização não foi capaz de garantir que este direito estivesse assegurado.

Há uma narrativa comum sobre a necessidade de municipalização do transporte e elaboração de planos nas cidades, como se estes fossem capazes de resolver os problemas de mobilidade destas. Ainda que a planificação seja um instrumento importante, o caso de Sousa é um bom exemplo de que não é suficiente por si só. Ao assumir para si a responsabilidade da mobilidade, as cidades têm a oportunidade de planejar a forma como vão se desenvolver e harmonizar os interesses entre motoristas, pedestres e usuários de bicicletas.

A Lei de Mobilidade foi inefetiva em garantir a municipalização do trânsito nas cidades brasileiras (BRITO, 2017). Das que o fizeram, muitas supõem que a criação da lei seria o suficiente, mas é preciso uma estrutura para executar essa política. O planejamento de políticas públicas deve estar coordenado com um conjunto de outros fatores para garantir o seu sucesso: participação popular, planejamento financeiro, avaliação de resultados, garantia de continuidade com troca de gestões políticas etc.

Imagem 78: Foto da garagem com “amarelinhos” em Sousa.
Fonte: Fotografia de acervo pessoal.

do Estado, e da atividade dos ‘carros de linha’, além da popularização de veículos próprios na última década são razões que levaram muitas das empresas, que operavam intermunicipalmente, à falência, segundo a Federação das Empresas de Transporte de Passageiros do Nordeste (Fetronor). Atualmente, há somente linhas intermunicipais públicas na Paraíba sob comando do DER-PB ligando João Pessoa a outros municípios (e isto não inclui Sousa-PB).

Sousa também conta com um Terminal Rodoviário no bairro do Gato Preto, na entrada do município, a 2 km do Centro. Possui um movimento diário médio de 280 passageiros com embarque e desembarque em 46 ônibus através de 7 empresas de transportes de passageiros, Guanabara, Gontijo e Viação Progresso. Estas viagens conectam a cidade com as principais capitais regionais (Fortaleza, João Pessoa, Campina Grande, Brasília, São Paulo etc.). No entanto, consiste em um transporte de longa distância e alto custo.

O transporte público coletivo que interliga municipalidades, como existem em outras RMs, poderia fazer a costura do espaço metropolitano, transportando contingentes populacionais diariamente. Isto poderia intensificar o acesso da população a ofertas de trabalho, serviços e equipamentos e possivelmente o desenvolvimento da região. O mapeamento dessas ligações ajudaria no entendimento dos fluxos e subsidiaria o planejamento da implantação de infraestruturas e equipamentos e

Imagem 81: Praça do Milagre Eucarístico, onde estacionam os “carros de linha”. Fonte: Google Earth.



5.5. O ESQUECIMENTO DA MOBILIDADE ATIVA

A priorização do transporte automobilístico está intimamente ligada ao esquecimento da mobilidade ativa na cidade. Alguns fatores já observados neste trabalho contribuem para esse cenário: espraiamento urbano, rodovias estaduais cruzando o núcleo urbano, prioridade de investimento na infraestrutura rodoviária, existência de transportes não regularizados, violência no trânsito, ausência do transporte público, etc.

Destaca-se também a precariedade e desigualdade da distribuição da infraestrutura viária na cidade expressa pelos índices de pavimentação, calçadas, arborização, sinalização etc. Nesses quesitos, Sousa ocupa baixas colocações quando comparado aos outros municípios do Estado. Os indicadores apontam que 88.5% de domicílios urbanos estão em vias públicas que possuem arborização (136º no Estado) e 3.2% estão em vias públicas com urbanização adequada (presença de bueiro, calçada, pavimentação e meio-fio) (115º no Estado).

Verifica-se disparidades entre os bairros ao sul e norte da ferrovia, quanto à pavimentação e calçadas, evidenciando a heterogeneidade do espaço urbano que caracteriza a forma-urbana patrimonialista, com bairros privilegiados e outros sem investimentos. Nota-se, por exemplo, que bairros como o Jardim Brasília e Iracema apresentam baixos índices em todos os itens de análise (pavimentação, calçada, arborização, iluminação pública) (Imagens 82, 83, 84 e 85).

Verifica-se na cidade, um índice de cobertura vegetal total (ICVT) per capita de 11,18 m²/hab. Este valor está abaixo do mínimo de 15 m²/hab., recomendado pela Associação Brasileira de Arborização Urbana para padrões de qualidade de vida urbana e ambiental (ANDRADE, 2010). Com índices abaixo do recomendado, é visível a ausência de arborização na cidade, o que contribui para a sensação de calor, junto às altas temperaturas na cidade. De fato, esta é a percepção ao se caminhar por Sousa.

Este mapeamento permite evidenciar a desigualdade na distribuição de infraestruturas. Nota-se a ausência destas até mesmo em áreas marcadas por maior valor de m². Assim a paisagem da cidade vai se modificando, com o aparecimento de edifícios e condomínios, onde não há sequer pavimentação. Ainda que se verifique um esforço de implantação de sinalização, rampas de acessibilidade e ciclovias no centro nas gestões recentes, a periferia permanece sem infraestruturas básicas.

Além de olhar para a presença de infraestruturas viárias, é necessário também compreender os caminhos e os modos como a população (com seus diferentes perfis) se apropria desse espaço público, que são únicos em cada localidade. São elas que andam a pé, de bicicleta, conversam na calçada, se alimentam na tabacaria, esperam o “carro de linha” nas praças e os mototaxistas sob as árvores, levam os filhos para a escola, etc (Imagens 86, 87, 88 e 89). Além disso, gênero, raça, classe, idade, deficiência etc, impactam de formas diferentes o modo como essa população experiencia a mobilidade. Por este motivo, deve participar da construção de políticas públicas.

Imagem 82, 83, 84 e 85
Mapas de arborização, iluminação, pavimentação e calçada em via pública. Dados .csv do Censo 2010, IBGE. Elaboração com QGIS.

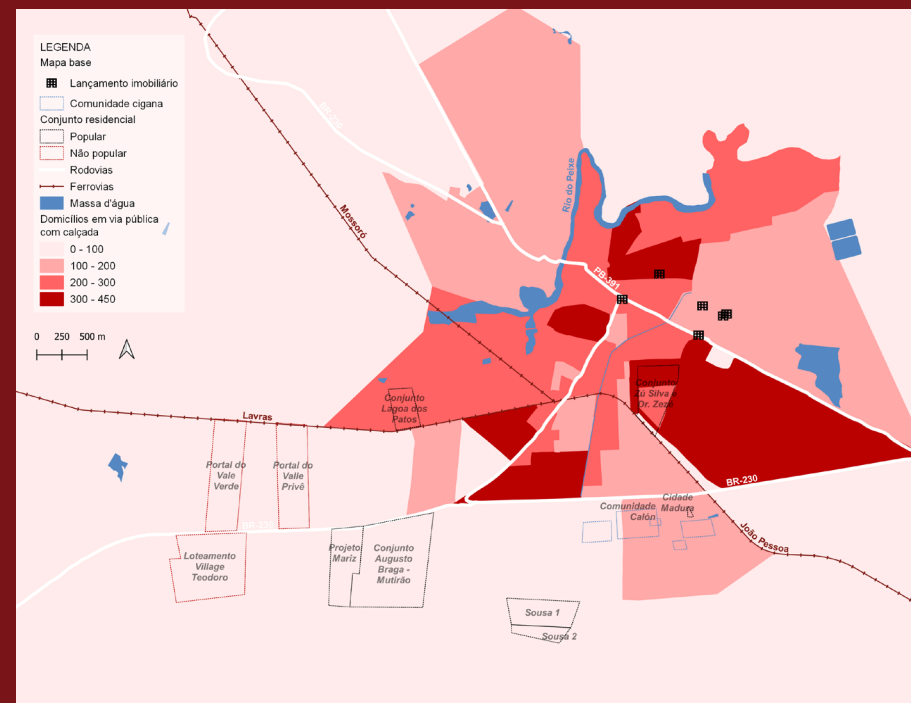
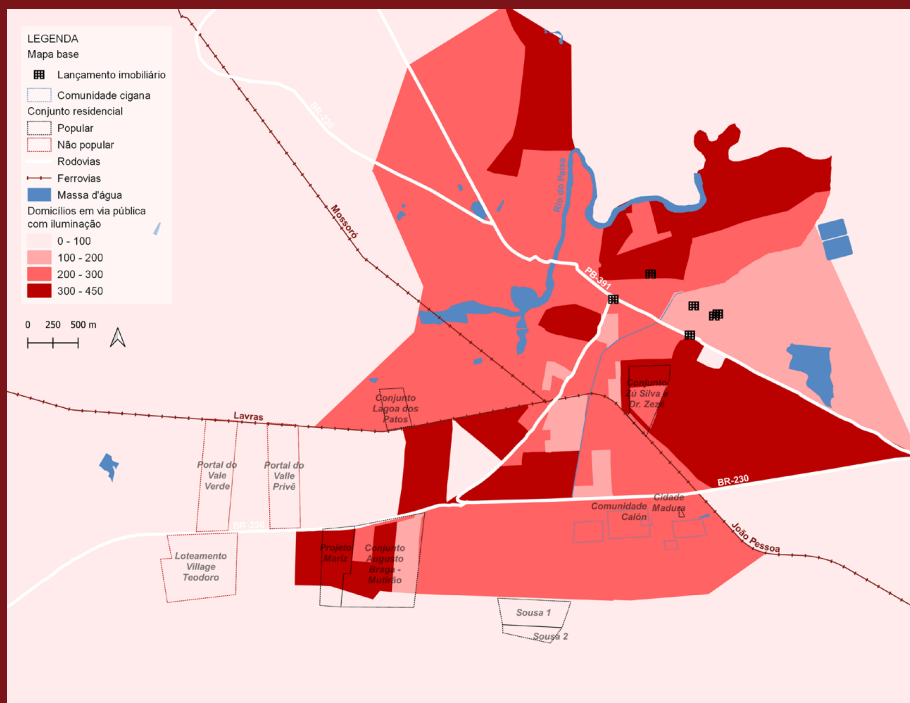
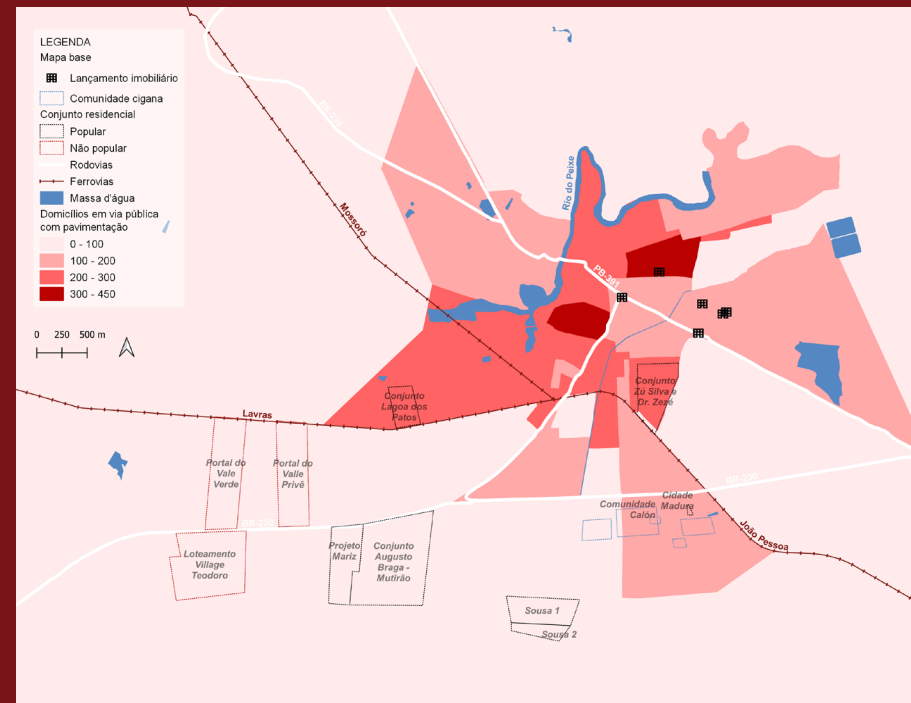
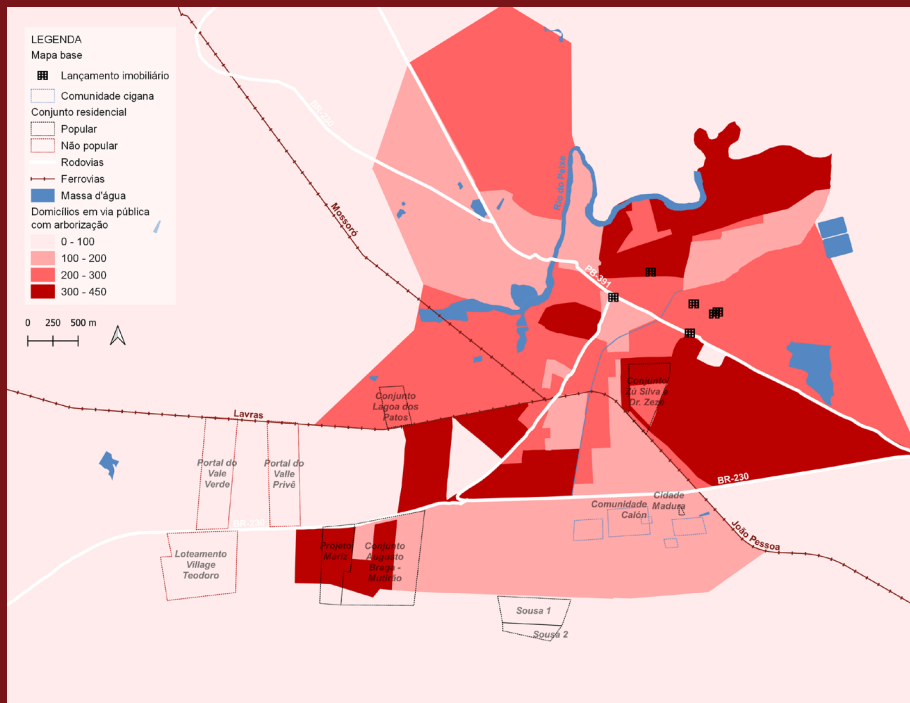




Imagem 86: Rua no bairro Jardins. Fonte: Google Earth.



Imagem 87: Rua no bairro Sorrilândia. Fonte: Google Earth.



Imagem 88 e 89: Comércio e movimentação nas calçadas na rua Cel. José Vicente. Fonte: Google Earth.



6. PERSPECTIVAS DO PAPEL DA GESTÃO URBANA

Este trabalho parte do entendimento de que o planejamento urbano, como instrumento isolado, não é capaz de oferecer resposta à todos os desafios de uma cidade intermediária no semiárido nordestino. O desenvolvimento do espaço urbano de Sousa é marcado por movimentos econômicos e políticos que vão da escala mundial à local. Além disso, o poder público, promotor deste planejamento, reflete a estrutura patrimonialista com a qual conformamos nossa sociedade.

Dito isso, uma etapa importante desse processo foi compreender de que modo outras cidades pequenas e médias nordestinas, em contextos minimamente semelhantes, obtiveram resultados positivos em termos de gestão urbana. O que é evidente é que essas cidades vivenciaram esses espaços em momentos de virada política, em que atores com posturas progressistas, que compreendiam o planejamento urbano como peça fundamental, assumiram posições de poder.

O caso recente da gestão em Conde, na Paraíba, é um importante exemplo deste panorama e a conversa com Flávio Tavares, ex Secretário Municipal de Planejamento da cidade no período, ofereceu um importante contexto dessa experiência e das inquietações que afligem um município neste cenário.

Primeiramente, o trabalho da Secretaria de Planejamento na cidade, parte da alteração do quadro político, com a entrada de uma

gestão não marcada pelos interesses privados, mas sim, propunha um modelo de gestão participativa, baseada em responsabilidade, transparência e democracia (VIALLE, 2020). Diferentemente deste cenário, observa-se em Sousa reminiscências dos grupos que sempre permearam o poder, disputando os espaços de liderança política. Portanto, está claro que a transformação só é possível se feita também no campo político.

Uma gestão que visa construir uma cidade sustentável deve permitir que sua população desenvolva atividades, evitando longos deslocamentos, permitindo a intermodalidade e incentivando os modos não poluentes. Assim, mobilidade e espaço urbano são temas que se entrelaçam e devem, portanto, estarem também conectados em sua gestão. A mobilidade, enquanto elemento estruturante do espaço urbano, não deve ser uma questão exclusiva de uma secretaria voltada ao trânsito, mas integrada ao planejamento urbano como um todo.

A linha tênue entre interesse público e privado que rege as gestões afeta também a continuidade das políticas públicas e a perda de informações. Para isso, destaca-se a importância da proteção oferecida por arcabouços jurídicos, mas essencialmente por fontes de resiliências que permitam sua persistência: atores interessados na sua preservação, criação de um processo de retroalimentação, publicidade dos dados etc.

Sobral, no Ceará, buscou fortalecer os canais de transparência, comunicação e participação social, além de se servir de instrumentos jurídicos, para evitar as lacunas e descontinuidades, que poderiam interferir no desenvolvimento de projetos, com as trocas de gestão política.

Além disso, para entender a capacidade de gestão do município no enfrentamento de uma questão é necessário entender também sua capacidade de financiamento de políticas

públicas. O investimento na mobilidade é vital para o funcionamento dos municípios, ainda mais no contexto de uma cidade intermediária, polo de uma região metropolitana.

No Brasil, quando nos referimos ao transporte público, ainda temos a tarifa como forma de financiamento integral em muitos municípios, e era o que se verificava em Sousa. O principal subsídio oferecido a este advinha dos fundos de educação. Portanto, fica evidente o subfinanciamento de um elemento fundamental e estruturante para o acesso à cidade.

Repensar o orçamento público para o financiamento da mobilidade urbana parte também de três níveis de mudanças: a reestruturação dos orçamentos, com aumento da equidade, baseada no diagnóstico do espaço e da população; reforma tributária a nível local, com a reestruturação do Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU) e outras taxas; reforma tributária a nível nacional, com aumento da progressividade tributária e eficiência econômica (PERES, 2021).

Destaca-se os municípios pequenos possuem uma importante dependência das transferências de receita como cota do Fundo de Participação dos Municípios (FPM). Ou seja, dependem mais da tributação indireta, que hoje é regressiva. Por isso, olhar somente para reformas tributárias locais no âmbito do município pequeno não é suficiente. A mobilidade precisa ser pensada como financiamento estruturado nacionalmente.

Planificação, orçamento, projeto, implantação e todas as etapas da implantação de políticas públicas deve ser construídas coletivamente e democraticamente. Por este motivo, é importante atentar que embora existam espaços de participação social em Sousa, como conselhos, conferências e audiências públicas, verifica-se que estes não são eficazes na construção democrática da sua gestão pública.

Isto porque, além de haver pouca publicização sobre a existência, muitos são desconhecidos pela própria gestão pública. Isto porque apenas existem no papel. Portanto, advoga-se pela necessidade de inserir a democracia participativa dentro das gestões.

O fortalecimento das instâncias de participação social é essencial para garantir os interesses coletivos na produção do espaço. A planificação que se mantém no papel, nas gavetas e paredes das instituições tendem a manutenção das estruturas de dominação.

É essencial haver espaços institucionais de participação social criados para permitir contribuições no monitoramento, fiscalização e proposição de políticas públicas. Para isso, o Estatuto da Cidade propõe: órgãos colegiados de política urbana; debates, audiências e consultas públicas; conferências de interesse urbano; iniciativa popular de projeto de lei, planos, programas e projetos.

No entanto, não basta a existência destes canais, uma vez que uma série de dilemas ainda os permeiam. A sua eficácia está ligada a capacidade que os representantes tenham de exercer representação e abarcar o conjunto da pluralidade social, de que as decisões passem efetivamente por estes espaços e sejam respeitadas e traduzidas em termos de orçamento público (MARANHÃO, TEIXEIRA, 2006).

A construção de parcerias é também um ponto constante nas conversas e pesquisas acerca das gestões públicas em outros municípios. A interiorização das universidades públicas, por exemplo, foi potencializador social em muitas delas. Sousa conta com duas importantes universidades públicas (UFCG e IFPB). O papel destas deve ser fortalecido na construção das políticas urbanas.

Pau dos Ferros-RN presenciou uma mudança

no seu planejamento urbano com a chegada de universidades públicas e a formação de núcleos de pesquisa como o Núcleo Avançado de Urbanismo (NAU), cursos de graduação e pós-graduações como de Planejamento e Dinâmicas Territoriais no Semiárido (Plandites) e uma rede de atores atentos ao desenvolvimento urbano da cidade.

Na Secretaria de Planejamento de Conde, a extensão universitária com o Trama - Escritório Modelo de Arquitetura e Urbanismo, foi um importante agente de transformação. Ermínia Maricato defende que através da extensão “é possível se defender das ideias fora do lugar” e trabalhar com a cidade real (MAIA, MOURA, ROSSI, 2019). Nesta gestão, estiveram presentes também organizações como o Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB), BR-Cidades, LabRua, Conselho de Arquitetura e Urbanismo (CAU), associações de moradores etc.

Por fim, está claro que temos um arcabouço jurídico amplo, que não é efetivo. A experiência de Sousa com a planificação urbana, além de ultrapassada, reproduz a lógica dos planos de gaveta que existem para cumprir requisitos de financiamentos e não para promover o direito à cidade. Assim, esses se tornam objetos da manutenção da hegemonia de grupos de poder local.

A existência destes planos é útil no momento em que abranjam os interesses coletivos e permitam a construção de uma agenda política, de planejamento e ordenamento do espaço urbano. Ademais, a mobilidade está intimamente ligada ao espaço público, e, portanto, aos seus instrumentos de planificação, como a Lei de Uso e Ocupação do Solo, Lei de Zoneamento etc.

Esta construção deve ocorrer a partir de um processo de planejamento que envolva as especificidades locais. É no âmbito local que as demandas reais se concretizam e, portanto, o

planejamento também trabalhar nesta escala. Os núcleos de bairro, associações, movimentos comunitários organizados e a população em geral, vivenciam e refletem a cidade.

O programa Mutirão da Vizinhança aplicado em Conde é um exemplo significativo de produção do espaço baseado não no planejamento vertical, mas sim na troca, no reconhecimento de potencialidades, recursos e práticas locais e dos agentes de transformação para atribuir novos valores aos espaços públicos, e portanto, um exemplo significativo de como olhar para as cidades pequenas.

Esta mudança de estrutura da gestão política e das escalas de trabalho consistem em perspectivas para repensar o papel da gestão na produção de um espaço urbano. Este trabalho não busca oferecer soluções para as problemáticas deste espaço urbano, uma vez que entende, que isto é projeto a se compor coletivamente. O que se gostaria é que o planejamento urbano, e especificamente da mobilidade, pudesse ser construído de forma atenta aos deslocamentos, vivências e interesses de sua população. Talvez dessa forma, poderíamos edificar políticas públicas mais justas, em oposição às estruturas de dominação.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANDRADE, A. S. de; SILVA, É. L. da; SILVA, M. do R. C.; MELO, E. M. de; SOUSA, M. C. M. B. da S.; CAVALCANTI, I. L. R. **As relações de poder que permeiam o Perímetro Irrigado Várzeas de Sousa-PB (PIVAS)**. Research, Society and Development, vol. 8, núm. 3, pp. 01-18, 2019.

ANDRADE, Débora Pires Xavier de. **Sistema de áreas verdes e percepção da qualidade de vida na cidade de Sousa**. João Pessoa, PB: Dissertação de Mestrado UFPB, 175 p., 2010.

CARVALHO, Wladimir. **O País de São Saruê: Um filme do Nordeste**. Brasília, DF: UNB, 1986.

CASTILHO, Alceu Luís. **Partido da Terra: como os políticos conquistam o território brasileiro**. São Paulo, SP: Editora Contexto, 2012.

COLOMBO, A. L.; GILENO, C. H. **A contribuição de Celso Furtado para o Nordeste Brasileiro: do nascimento da SUDENE às transformações atuais**. Rio de Janeiro, RJ: Revista Política e Planejamento Regional, v. 6, n. 2, p. 204-225, 2019.

BACELAR, Tânia. **Nordeste: desenvolvimento recente e perspectivas**. In: Um olhar territorial para o desenvolvimento: Nordeste. Rio de Janeiro, RJ: BNDES, 572 p., 2014.

BACELAR, Tânia. **Herança de diferenciação e futuro de fragmentação**. São Paulo, SP: Estudos Avançados, v. n. 29, pp. 7-36, 1997.

BARBOSA, Maria Raquel Conceição. **Microrregião de Sousa-PB: um estudo sobre as condições de geração de emprego e renda**. João Pessoa, PB: Monografia UFPB, 2017.

BRASIL, MINISTÉRIO DA CIDADANIA. **Relatório de Informações Sociais**. Brasília, DF: SAGI, MDS, 2019.

BOGNIOTTI, Gláucia Maria Côrtes. **Cidades médias brasileiras: que perfil é esse?** Brasília, DF: Dissertação de Mestrado UNB, 239 p., 2018.

BRITO, Magdha Leônia Alves de. **A efetividade da lei de mobilidade urbana frente a inércia da municipalização do trânsito: reflexões acerca dos avanços no Estado da Paraíba**. João Pessoa, PB: UFPB, 2017.

DANTAS, J. R. de Q.; CLEMENTINO, M. do L. M. **O papel das cidades (inter) médias para o desenvolvimento regional: um estudo a partir dos centros subregionais (Pau dos Ferros-RN, Cajazeiras-PB e Sousa-PB)**. Rio de Janeiro, RJ: Geo UERJ, v. 1, n. 24, p. 228-255, 2013.

DÁRIO, Rafaela Pereira. **Nos caminhos do progresso, nas veredas da modernização: representações da cidade de Sousa-PB**. João Pessoa, PB: Dissertação de Mestrado UFPB, 120 p., 2012.

FERRAZ, Augusto. **Além do Rio: uma fotografia da paisagem urbana de Sousa - Paraíba**. Sousa, PB: AGT Produções, 2ª ed., 2011.

FERRAZ, Antonio Clovis Coca Pinto; TORRES, Isaac Guillermo Espinoza. **Transporte Público Urbano**. São Carlos, SP: Rima Editora, 2ª ed., 2004.

FERREIRA, Geicy Kelle Lopes. **As redes de sociabilidade da família Gomes de Sá no Sertão do Piancó (capitania da Paraíba do Norte, século XVIII)**. Campina Grande, PB: Licenciatura em História, UFCG, 2019.

FERREIRA, João Sette Whitaker. **A forma urbana patrimonialista: limites da ação estatal na produção do espaço urbano no contexto do subdesenvolvimento**. RBEUR, 2022.

FERREIRA, João Sette Whitaker. **A cidade para poucos: breve história da propriedade urbana no Brasil**. In: Simpósio Interfaces das Representações

Urbanas em Tempos de Globalização. Bauru, SP: UNESP/SESC, p. 1-20, 2005.

FRANCO, Maria Sylvia De Carvalho. **Homens Livres Na Ordem Escravocrata**. São Paulo, SP: Ática, 1983.

HOLANDA, S. B. de. **Raízes do Brasil**. Rio de Janeiro, RJ: José Olímpio, 20. ed., 1988.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Ligações rodoviárias e hidroviárias: 2016**. Rio de Janeiro, RJ: IBGE, 79 p., 2017.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Regiões de Influência das Cidades (REGIC)**. Nota metodológica. Rio de Janeiro, RJ: IBGE, 2018.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Cidades Panorama**. Rio de Janeiro, RJ: IBGE, 2010.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Pesquisa de Informações Básicas Municipais (MUNIC)**. Rio de Janeiro, RJ: IBGE, 2018.

Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Sistema de Indicadores de Percepção Social**. Brasília, DF: IPEA, 2011.

LEWIN, Linda. **Política e Parentela na Paraíba: um estudo de caso da oligarquia de base familiar**. Rio de Janeiro, RJ: Record, 1993.

LISBOA, Claudia. **Perfis Parlamentares - Antonio Mariz**. Brasília, DF: Plenarium - Edições Câmara dos Deputados, 2006.

LUSTOSA, J. P. G.; MORAES, L. L.; PEREIRA, M. A. **O Crescimento Urbano da Cidade de Sousa-PB e sua Contribuição na Degradação Ambiental do Rio do Peixe**. Campina Grande, PB: Monografia UFCG, 2015.

MAIA, A. B. L.; MOURA, A. S. de; ROSSI, P. F. O. **O papel social da arquitetura. Entrevista com Ermínia Maricato**. Portal Vitruvius. Entrevista, v. 01, p. 01, 2019.

MARANHÃO, T. A.; TEIXEIRA, A. C. C. **Participação no Brasil: dilemas e desafios contemporâneos**. In: Participação popular em políticas públicas:

espaço de construção da democracia brasileira. São Paulo, SP: Instituto Pólis, 2006.

MARICATO, Ermínia. **Metrópole na periferia do capitalismo**. São Paulo, SP: Hucitec, 1996.

MARQUES, J. F. S.; FELIX, R. A. dos S. **Instrumentos de participação popular informais: uma análise dos conselhos de políticas públicas no município de Sousa-PB**. In: Comunicação, Política e Atores Coletivos. Ponta Grossa, PR: Atena Editora, 1 ed., p. 202-220, 2020.

MELO, Felipe Policarpo Coelho de. **Sistema de transporte nas cidades médias do Nordeste brasileiro: expectativas e percepções dos usuários**. Rio de Janeiro, RJ: OPPE UFRJ, 2021.

MITIDIERO, Marco Antonio Jr. **A ação territorial de uma igreja radical. Teologia da libertação, luta pela terra e atuação da Comissão Pastoral da Terra no estado da Paraíba**. São Paulo, SP: Tese de Doutorado, USP, 2008.

MONTEIRO, José Marciano. **A política como negócio de família: os herdeiros e a força dos capitais no jogo político das elites da Paraíba (1985-2015)**. Campina Grande, PB: PPGCS UFCG, 290 p. 2016.

NUMBEIO. **Indicador de custo de vida no Brasil**. Disponível em: <<https://pt.numbeo.com/custo-de-vida/>>. Acesso em junho de 2022.

OLIVEIRA, Francisca Maria de. **A economia algodoeira de Sousa - PB na segunda metade do século XX**. Cajazeiras, PB: Monografia UFCG, 62 p., 2014.

PEREIRA, W. E. N.; MORAIS, A. C. S.; OLIVEIRA, A. A. **Cidades médias do Nordeste: Breves considerações acerca dos dinamismos e desafios no pós-1990**. Gestão & Regionalidade, v. 33, n. 97, p. 5-22, 2017.

PERES, Ursula. **O Financiamento para uma cidade mais justa. Núcleo de Acompanhamento de Políticas Públicas (NAPP) de Cidades**. São Paulo, SP: Fundação Perseu Abramo, 2021.

ROSSI, P. F. O. ; AQUINO, A. P. de ; BRASILEIRO, F.

T. **Maioria no Brasil, cidades pequenas enfrentam muitos desafios na gestão da mobilidade.** João Pessoa, PB: Brasil de Fato, 2019.

QUEIROZ, S. N. et al. **Cidades médias do interior do Nordeste: rumos e relevância na atração de migrantes.** Natal, RN: ANPUR 18, 2019.

SANTOS, Márcia De Lacerda et al. **Estudo de caracterização e desenvolvimento e da urbanização do município de Sousa-PB no período de 1984 a 2016.** Anais III CONAPESC. Campina Grande, PB: Realize Editora, 2018.

SARMENTO, Christiane Finizola. **Povoações, freguesias e vilas na Paraíba Colonial: Pombal e Sousa, 1697-1800.** Natal, RN: Dissertação de Mestrado UFRN, 163 p., 2007.

SILVA, Cristiana Lopes da. **A atuação do Serviço Social na Secretaria de Ação Social - Departamento de Habitação do Município de Sousa - PB.** Sousa, PB: Monografia CCJS-UFCG, 67 p., 2016.

SILVA, Jéssica Naiara. **A Estação do Bairro: nos trilhos da memória contada viva, cotidiano e trabalho na ferrovia sousense (1960-2000).** Cajazeiras, PB: Monografia UFCG, 137 p., 2017.

SOARES, Maria Simone Morais. **Formação da Rede Urbana do Sertão de Piranhas e Piancó da Capitania da Paraíba Setecentista.** João Pessoa: Dissertação de Mestrado UFPB, 190 p., 2012.

SOUZA, A. S.; ALBUQUERQUE, F. M. de O.; VASCONCELOS, S. A. **Urbanização e qualitativo metropolitano na região metropolitana de Sousa (PB).** São Luís, MA: XVIII Encontro Nacional de Geógrafos, 2016.

SPOSITO, M. E. B. **Novas redes urbanas: cidades médias e pequenas no processo de globalização.** Rio Claro, SP: Revista Geografia, v. 35, n. 1, p. 51-61, 2010.

TARGINO, I.; CARVALHO, R. G.; FARIAS, W. **Desempenho da Economia Paraibana no Início do Século XXI.** In: BNB Conjuntura Econômica - Edição Especial 2019. Fortaleza, CE: Banco do

Nordeste do Brasil, 2019.

Tribunal Superior Eleitoral. **Plano de Governo Município de Sousa PB.** Gestão 2021- 2024. Divulgação de candidaturas e contas eleitorais. Disponível em: <<https://divulgacandcontas.tse.jus.br/>>. Acesso em junho de 2022.

VASCONCELOS, S. A.; SOUZA, A. S. **Institucionalização e validade do qualitativo socioespacial metropolitano da região metropolitana de Sousa, Paraíba, Brasil.** Geografia em Questão, v. 10, n. 2, 2017.

VIALLE, Clément Lucas Pierre. **Mobilidade urbana de uma cidade de pequeno porte. O caso de Conde na Paraíba.** In: **Dinâmica de cidades de pequeno porte: experiências aplicadas à cidade de Conde-PB.** João Pessoa, PB: Editora UFPB, 2020.

VIEIRA, Anderson Henrique. **Vazios urbanos: o abandono do imóvel no centro de Sousa/PB e a teoria do absentee ownership em direitos reais.** Sousa, PB: CCJS-UFCG, 2018.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil.** São Paulo, SP: Studio Nobel/FAPESP/Lincoln Institute, 2001.

VILLAÇA, Flavio Jose Magalhães. **Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil.** In: O processo de urbanização no Brasil. São Paulo: EDUSP, 2010.

VILLAÇA, Flávio. **Reflexões sobre as cidades brasileiras.** São Paulo, SP: Studio Nobel, 2012.

WEFFORT, Francisco. **O populismo na política brasileira.** 4. ed. Rio de Janeiro, RJ: Paz e Terra, 1989.

