



Considerações sobre espaço urbano e mobilidade intraurbana em Barreiras-BA

Considerations about urban space and intra-urban mobility in Barreiras-BA

Bruno Ongaratto¹

¹Arquiteto Urbanista; Mestre em Ciências Humanas e Sociais (PPGCHS) pela Universidade Federal do Oeste da Bahia (UFOP);
e-mail: bruno.ongaratto@ufob.edu.br; ORCID: <https://orcid.org/0009-0004-4993-0863>

Rubio José Ferreira²

²Doutor em Geografia; Professor da Universidade Federal do Oeste da Bahia (UFOP);
e-mail: rubio.ferreira@ufob.edu.br; ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3108-4177>

Resumo

A mobilidade urbana vem sendo tema de forte debate nas metrópoles e capitais no Brasil e no mundo, porém pouco tem se avançado em análises de pequenas e médias cidades brasileiras. O presente trabalho consiste no “recorte” de uma pesquisa em nível mestrado acadêmico. Como parte dos resultados obtidos na pesquisa, busca-se caracterizar o espaço urbano de Barreiras relacionando com aspectos da mobilidade intraurbana que aponta para a existência de entraves levando à (i)mobilidade nesta cidade. O estudo partiu de uma pesquisa exploratória a fim de compreender e tornar mais claro o problema de pesquisa. O referencial teórico sobre o urbano e a cidade é útil para elaborar reflexões acerca do espaço urbano de Barreiras mediante os dados coletados e analisados. Por sua vez, os dados coletados foram tratados para produção de mapas temáticos com a utilização de ferramentas computacionais. Resultados apontam que o tecido urbano de Barreiras impele a população para deslocamentos por distâncias cada vez maiores levando a motorização da cidade.

Palavras-chave: espaço urbano, mobilidade urbana, Barreiras-BA.

Abstract

The urban mobility has been the subject of strong discuss in metropolis and capitals in Brazil and in the world, however, little progress has been made in the analysis of small and medium-sized Brazilian cities. The present work consists of the “clipping” of a research that is being carried out at the academic master’s level. As part of the results obtained in the research, it seeks to characterize the urban space of Barreiras relating it to aspects of intra-urban mobility that point to the existence of obstacles leading to (im)mobility in this city. The study was based on exploratory research to understand and clarify the research problem. The theoretical framework on the urban and the city is useful to elaborate reflections on the urban space of Barreiras through the data collected and analyzed. In turn, the collected data were treated to produce thematic maps using computational tools. Results indicate that the urban fabric impels the population to travel longer and longer distances, leading to the motorization of the city.

Keywords: urban space, urban mobility, Barreiras-BA.

1 Introdução

A questão da mobilidade urbana se intensifica a cada dia em grandes, médias e pequenas cidades, por meio da motorização que é incentivada desde o século XX para os deslocamentos nos espaços urbanos. Por sua vez, as mudanças nas cidades abrangem os aspectos da vida urbana, desde impactos econômicos até impactos sociais e ambientais, ou seja, das dinâmicas espaciais urbanas. Nesse contexto, a cidade de Barreiras no interior do estado da Bahia, em relação ao trânsito e ao sistema viário, não é exceção. Pelo contrário, suas vias urbanas vêm apresentando saturação em horários e dias específicos, apontando para o futuro de problemas relacionados com a mobilidade intraurbana e, claro, para o espaço urbano como um todo, o que demanda planejamento e gestão urbanos que tratem da questão.

Com a obrigatoriedade de municípios acima de 20 mil habitantes em desenvolver planos de mobilidade urbana, Barreiras iniciou a tarefa por meio de uma consultoria que produziu um plano que não ataca a origem dos problemas de mobilidade. Pelo contrário, mesmo diante de transtornos de trânsito na cidade nos horários de pico, aliado a um cenário de diversos lançamentos imobiliários que vem repetindo a produção do espaço urbano excludente, o agravamento no quadro da mobilidade urbana em Barreiras parece certo ao ponto de ser possível questionar se não se está caminhando para uma real (i)mobilidade intraurbana nesta cidade.

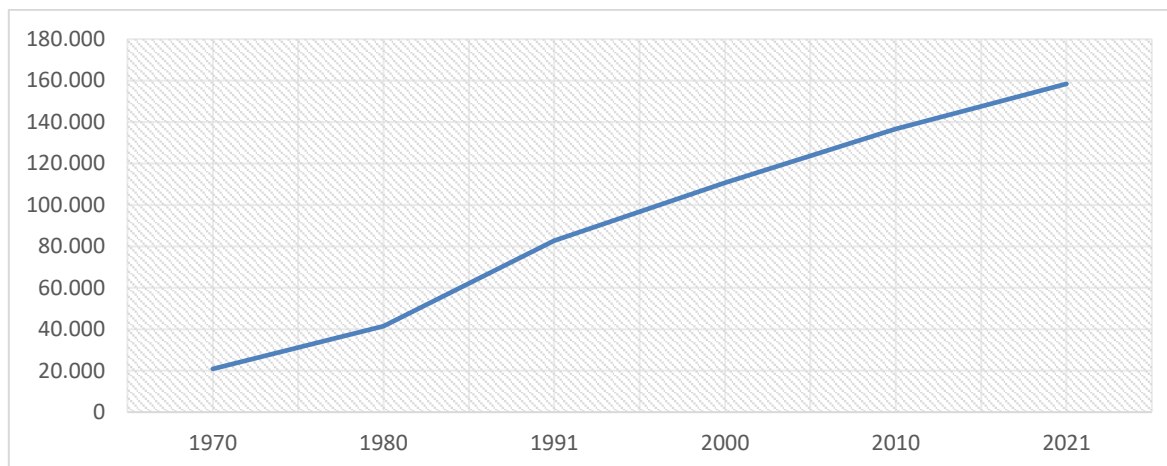
Diante disso, o presente trabalho consiste em um “recorte” de uma pesquisa que está sendo realizada em nível mestrado acadêmico. Com parte dos resultados obtidos na pesquisa, busca-se caracterizar o espaço urbano de Barreiras relacionando com aspectos da mobilidade intraurbana que aponta para a existência de entraves levando à (i)mobilidade nesta cidade.

Barreiras, situada no Oeste da Bahia, como uma cidade média com população de 159.743 habitantes, segundo Censo de 2022 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2022), destaca-se como sendo a maior cidade das Regiões Geográficas Intermediária e Imediata de Barreiras. No seu espaço urbano estão situados os principais comércios e serviços do Oeste da Bahia. A cidade surge na confluência do Rio de Ondas com o Rio Grande, ponto onde, este último passa a não permitir mais a navegabilidade. Essa situação gerou o crescimento da cidade através de um cais, onde as mercadorias vindas pelo Rio São Francisco eram transferidas para veículos de tração animal, para serem distribuídas nas regiões adjacentes.

No entanto, o crescimento urbano e o crescimento populacional ocorreram de forma mais acentuada somente a partir do início da década de 1970, quando da construção e pavimentação de rodovias federais com entroncamento na cidade – BR 242, BR 135 e BR 020 – visando ligar Salvador à nova capital recém-inaugurada - Brasília, sendo deslocado o 4º Batalhão de Engenharia de Construção –

4º BEC para a execução destas obras, com a chegada estimada de mil famílias cearenses (Santos, 2015). Eventos que ajudaram a produzir o crescimento demonstrado no gráfico 1.

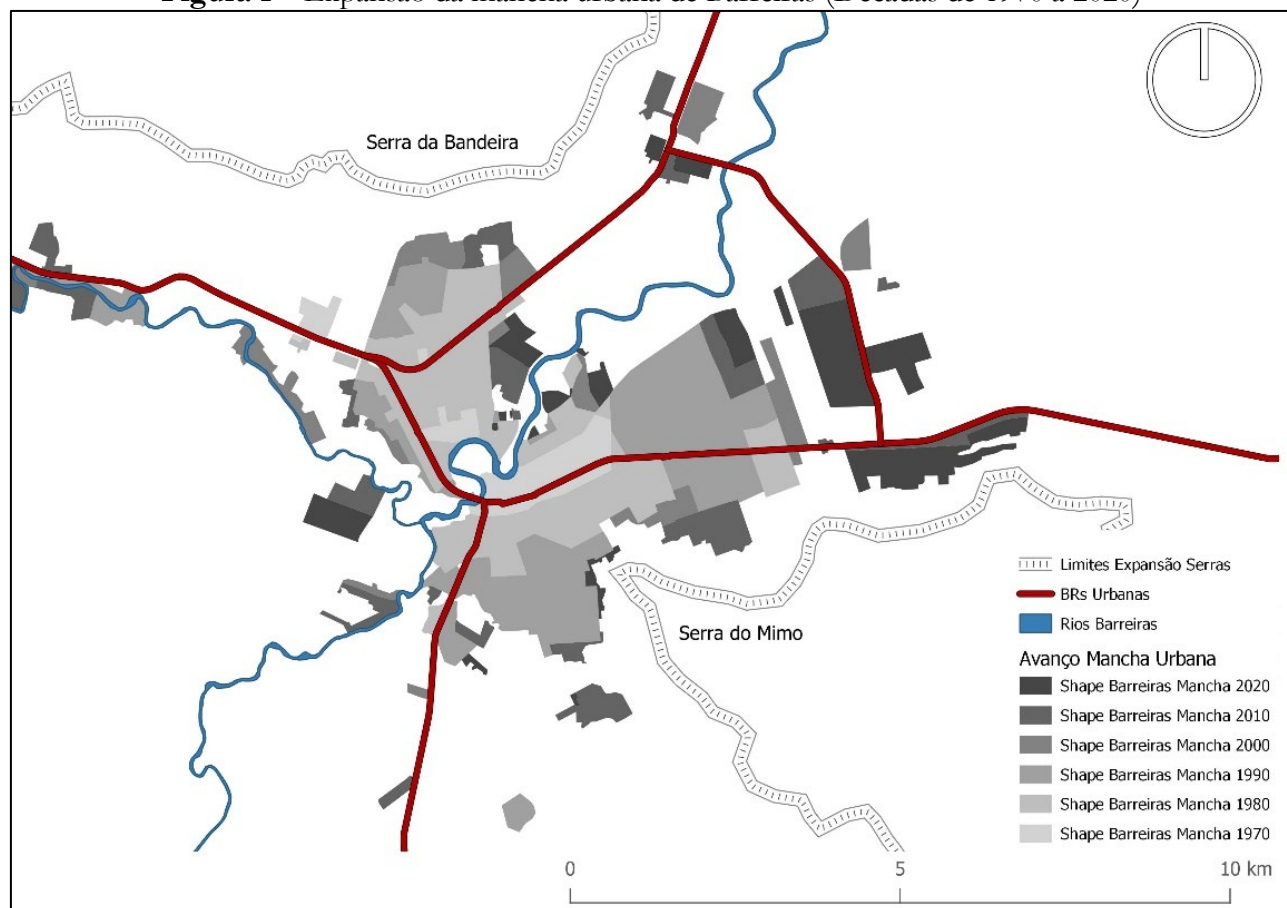
Gráfico 1 – Crescimento populacional do município de Barreiras



Fonte: Elaborado pelos autores com dados do IBGE.

Na década de 1980, a SUDENE (Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste) criou estímulos para a ocupação agrícola também na área ocupada pelo bioma Cerrado na Bahia, em especial de sulistas, trazendo uma inserção de capital e apropriação política e simbólica, formando latifúndios (Diniz, 1982 e Haesbaert, 1995 *apud*. Santos, 2015). A difusão do agronegócio provocou impactos na organização de um novo sistema urbano em que a modernização e a expansão destas atividades promoveram o processo de urbanização e crescimento de áreas urbanas da região (Elias, 2007 *apud*. Elias, 2016), dentre elas a cidade Barreiras conforme se pode ver na figura 1.

Figura 1 – Expansão da mancha urbana de Barreiras (Décadas de 1970 a 2020)



Fonte: Elaborado pelos autores com base em dados do Plano Diretor Barreiras 2030 (Barreiras, 2016).

Por outro lado, o modo de transporte inter-regional prioritário foi modificado do aquaviário, via Rio São Francisco – Rio Grande, para o rodoviário, fazendo com que a mancha urbana perca aderência ao Rio e se desenvolva ao redor das rodovias (Pinto, 1979). Isso, por sua vez, moldou, em certa medida, a forma da cidade, ao passo que a estrutura não foi pensada para comportar o aumento do fluxo de pessoas e veículos.

Para abordar a questão da (i)mobilidade intraurbana em Barreiras, o presente texto, após a introdução que aponta seu objetivo, descreve a metodologia utilizada na pesquisa. Por sua vez, a seção 3, que traz reflexões teóricas sobre a cidade e o urbano na perspectiva interdisciplinar, é seguida de reflexões pautadas na análise dos dados coletados sobre a mobilidade ou a (i)mobilidade intraurbana em Barreiras na seção 4.

2 Metodologia

O estudo que faz parte uma pesquisa de mestrado acadêmico, com a perspectiva interdisciplinar e foco na leitura do problema, parte de abordagens do Urbanismo e da Geografia sobre a cidade e o urbano. Diante disso, a o arcabouço teórico foi pensado como forma de não se utilizar cegamente de

uma única teoria para o entendimento do espaço urbano em questão, mesmo que tenha se utilizado como ponto de partida o materialismo histórico-dialético. As diferentes correntes são úteis para a compreensão do problema e sua explicação, ao mesmo tempo que evidencia que “a escolha de um tema de pesquisa, bem como a sua realização, necessariamente é um ato político. Também, neste âmbito, não existe neutralidade.” (Severino, 2016, p. 228).

O estudo parte de uma pesquisa exploratória a fim de compreender e tornar mais claro o problema de pesquisa. Gil (2012) explicita que esse tipo de pesquisa tem como objetivo “proporcionar maior familiaridade com o problema, com vistas a torná-lo mais explícito. A etapa explicativa da pesquisa, pauta-se no referencial teórico sobre o urbano e a cidade consultado, para trazer reflexões acerca do espaço urbano de Barreiras mediante os dados coletados e analisados. Por sua vez, os dados coletados foram tratados para produção de mapas temáticos com a utilização da ferramenta computacional QGis®, imagens de satélite disponibilizados pelo *Google Earth*, mapas do *Open Street Map*. A utilização direta de imagens de satélite do *Google Earth* de 2004 até 2023 para o entendimento do crescimento urbano neste período, para anos anteriores foram utilizados dados da Prefeitura Municipal de Barreiras e do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística). Também foram elaborados mapas de sintaxe espacial, utilizando-se o *DepthMapX* 0.30 e o *Space Syntax Toolkit* a partir da produção do mapa axial da cidade a partir das bases supracitadas, com a finalidade de entender a acessibilidade e a conectividade expressa pela malha urbana.

3. Perspectivas interdisciplinares sobre a cidade e o urbano

3.1 A Cidade

Quando falamos de cidade, estamos agregando diversas dimensões que compõem o urbano. Temos uma dimensão física, que está atrelada ao espaço construído, à geometria dos arruamentos, às construções, a organização espacial, com os espaços privados delimitando os espaços públicos, o construído conformando o não construído. Toda uma dimensão ‘material’. Porém, há uma dimensão indissociável a esta, que é uma dimensão política. Ocorre a fixação permanente no território vinculada a uma administração, sede do poder municipal.

Desta forma, a leitura social do espaço aplicada de forma especializada é fundamental para o entendimento da cidade como espaço de disputa e conflitos, onde a simples existência de um grupo social coloca um outro grupo em xeque, determinando locais de pertencimento e não pertencimento através da apropriação dos espaços urbanos. É na cidade que ocorrem as trocas entre indivíduos que podem não ter nada em comum além do fato de geograficamente estarem próximos. Ou seja, há um

compartilhamento de um espaço geográfico criando uma dimensão simbólica, que fortalece o pertencimento a um território. Sendo a cidade uma testemunha da passagem do tempo, ou, segundo Rolnik (1994), “[...] além de continente das experiências humanas, a cidade é também um registro, uma escrita, materialização de sua própria história.” (p. 04).

Uma das formas de analisar a cidade é como se ela tivesse uma atração gravitacional na rede urbana, ou a cidade com um imã. Cujo tamanho de uma cidade define o quão forte será a atração e a zona de influência. Há cidades que possuem influência e atraem pessoas e empresas em nível nacional, macrorregional, estadual, microrregional, ou até mesmo, local. Rolnik (1994) traz algumas reflexões que nos ajudam a entender essas diferentes dimensões que uma cidade possui e a complexidade presente nas interrelações (ou na falta delas) que a cidade propicia, já que as relações de poder são inerentes a sua natureza.

A origem da cidade se confunde com a origem do binômio diferenciação social / centralização do poder. (...) A relação morador da cidade / poder urbano pode variar infinitamente em cada caso, mas o certo é que desde sua origem, cidade significa, ao mesmo tempo, uma maneira de organizar o território e uma relação política. Assim, ser habitante de cidade significa participar de alguma forma de vida pública, mesmo que em muitos casos esta participação seja apenas a submissão a regras e regulamentos (Rolnik, 1994, p. 14).

Uma outra forma de ver a cidade comum a diversos autores como Rolnik (1994), Souza (2020), Corrêa (1989), dentre outros, é o da cidade como mercado, como local, primeiramente, de troca dos excedentes de produção e, posteriormente, comercialização de produtos e serviços. Rolnik (1994) afirma que o primeiro elemento de mudança entre a vila medieval e a cidade-capital de um Estado moderno é a mercantilização do espaço – terra urbana – que deixa de ser comunalmente ocupada e se transforma em uma mercadoria. Um outro elemento, segundo a autora, é a organização (divisão) da sociedade em classes, como pode ser observado na passagem abaixo.

[...] de um lado os proprietários dos meios de produção, os ricos detentores do dinheiro e bens; de outro, os vendedores de sua força de trabalho, os livres e despossuídos. Entre os dois estão os artesãos independentes, donos de seu próprio negócio, que oscilam entre identificar-se com os demais proprietários ou aliar-se com os que estão com eles, aliados do poder (Rolnik, 1994, p. 27).

A produção do espaço urbano é um campo teórico que estuda os agentes que transformam o espaço, bem como os interesses e as intencionalidades que impulsionam as ações nas cidades. Este tema é abordado por diversos autores que, em geral, apoiam-se em uma corrente marxista.

3.2 Produção do Espaço Urbano

Henri Lefebvre (1973 *apud*. Carlos, 2007) traz a importância que a produção do espaço apresenta no processo de reprodução da sociedade, ele diz que o espaço ocupado pelo “neocapitalismo”, setorizado e reduzido ao homogêneo, ao mesmo tempo que fragmentado e esmigalhado pelo mercado imobiliário

que vende fragmentos aos seus clientes, o espaço se torna sede de poder. Complementa dizendo que “[...] se de um lado o espaço reproduz ativamente as relações de produção, de outro, contribui para sua manutenção e consolidação” (Lefebvre, 1973, *apud*. Carlos, 2007, p. 24).

Os agentes podem, ativamente, atuarem na produção ou, até mesmo, grupos sociais que, ao produzir sua vida, produzem ou reproduzem o espaço através de práticas socioespaciais (Carlos, 2007). A autora traz que a leitura da produção do espaço urbano está orientada na articulação indissociável de três planos: o econômico, a cidade produzida como condição para a realização capitalista; o político, tendo a cidade como espaço de dominação pelo Estado por meio da produção de um espaço normatizado; e o social, na produção da cidade como prática socioespacial (Carlos, 2007, p. 21).

Por sua vez, Maricato (2015) aponta para a relação da produção do espaço urbano, a partir das políticas de uso e ocupação do solo e da especulação imobiliária, com a mobilidade urbana excludente, como pode ser compreendido na passagem a seguir:

[...] o impasse da política urbana persiste decorrente especialmente da manutenção persistente do padrão fundiário e da mobilidade excludente. Essas condições estão juntas: o uso e ocupação do solo e a mobilidade. É óbvio. Porque se você tiver um controle do uso e da ocupação do solo, se ele for menos mercadoria, é possível colocar as pessoas mais concentradas. É possível trabalhar com distância dos equipamentos, mas não no reino da especulação (Maricato, 2015, p. 19).

Corrêa (1989) trata da produção do espaço urbano, trazendo conceitos importantes que buscam explicar como a cidade acontece. Ele escreve sobre a complexidade das ações dos agentes sociais que acarretam um constante processo de reorganização espacial, dando destaque à incorporação de novas áreas, densificação do uso do solo, deterioração de certas áreas, renovação urbana, relocação / alocação diferenciada da infraestrutura e mudanças do conteúdo social e econômico de certas áreas urbanas.

Outra importante contribuição de Corrêa (1989) sobre produção do espaço urbano está na identificação e delimitação dos agentes sociais que criam e transformam a cidade, são eles: 1) Proprietários dos meios de produção; 2) Proprietários fundiários; 3) Promotores imobiliários; 4) O Estado; e 5) Grupos sociais excluídos. Os três primeiros grupos apresentam denominadores comuns já que buscam a apropriação da renda do solo urbano por meio da captura de mais valia da terra, beneficiando-se dela pelo seu valor de troca, caracterizando, na maioria dos casos, um cenário de especulação imobiliária. Situação, essa, que reforça a divisão de classes devido à continuidade dos processos de acúmulo de capital.

Montaner (2021) defende que o urbanismo deveria ser uma ferramenta de redistribuição, podendo, assim, no caso do Brasil, atender a função social da terra urbana. Porém, nas últimas décadas, segundo o autor, devido a pressão dos processos especulativos, “o planejamento perdeu o valor de defesa do público e tendeu a legitimar os direitos da propriedade privada dos investidores. Colocou-se a serviço das estratégias neoliberais, dos capitais globais e da financeirização da cidade, acima das necessidades da coletividade” (Montaner, 2021, p. 90). O autor complementa reforçando o cenário de disputa entre a

redistribuição dos valores do urbano para os cidadãos e o favorecimento do benefício privado. Nesse sentido, traz a seguinte reflexão para compreender a importância do setor imobiliário para a economia na formação do acúmulo de capital.

O âmago do capitalismo, portanto, é o setor imobiliário, e uma ferramenta essencial de domínio é o controle do solo e da moradia, nas mãos de poucos proprietários, bancos e fundos de investimentos. Por isso a intervenção pública é tão fundamental para abrigar todos os setores que o mercado exclui (Montaner, 2021, p. 204).

Em outra passagem ele ainda afirma que “a moradia se transforma[ou] em um ativo da contabilidade financeira, no qual se busca a máxima rentabilidade, sem se importar com os métodos nem seus efeitos sobre as pessoas e sobre os bairros” (Montaner, 2021, p. 217). A partir dessas passagens podemos compreender qual deveria ser o papel do Estado no mercado imobiliário, e em toda a economia urbana, bem como a razão de existir do Estado como interventor para a promoção da justiça social e da função social da terra.

Na cidade de Barreiras é possível constatar a atuação do Estado no sentido de incentivar o espraiamento quando delimita o perímetro urbano muito além da mancha urbana, permitindo que loteamentos sejam lançados descolados da área urbanizada, gerando, assim, vazios urbanos e valorização dos terrenos centrais. Essa valorização se dá devido a precificação de lotes nos novos loteamentos que gera valorização de lotes, já que o proprietário fundiário de terreno mais bem localizado não manterá o seu preço equivalente a um terreno periférico e com menor acessibilidade.

Como fator determinante para o espraiamento urbano em Barreiras está o alto nível de motorização, já que os loteamentos afastados só têm capacidade de vendas devido à presença massiva de veículos motorizados individuais, gerando, inclusive, uma questão: o espraiamento urbano é fruto da motorização ou a motorização é fruto do espraiamento? Provavelmente a resposta esteja em um híbrido entre as duas possibilidades.

Villaça (2001) apresenta duas formas de produção da segregação residencial. A primeira como a segregação voluntária, quando o indivíduo, por sua própria iniciativa, busca viver com outras pessoas de sua classe. Normalmente, ocorre na ocupação de condomínios com vigilância para se proteger dos ‘perigos’ da cidade. Já a segregação involuntária ocorre quando o “indivíduo ou uma família” se veem obrigados, pelas mais variadas forças, a morar num setor ou deixar de morar num setor ou bairro da cidade. Esta última caracterizada, em geral, pela gentrificação que o aumento dos custos acarreta zonas de melhor acessibilidade. Ele ainda acrescenta que a segregação é um processo dialético, em que a segregação de uns provoca, ao mesmo tempo e pelo mesmo processo, a segregação de outros (Villaça, 2001, p. 148). Nesta perspectiva, Elias & Pequeno (2007, p. 34) afirmam que: “Em Barreiras (BA), a segregação socioespacial também se dá nos bairros próximos ao centro, áreas mais bem providas de infraestrutura, que fazem emergir uma verticalização pontual, denotando, porém, a alta concentração de riqueza gerada pelo agronegócio”.

Por sua vez, Maricato (2015) lembra que o lote urbano ou um pedaço de cidade tem a condição de monopólio, não havendo outro terreno ou trecho de cidade em igualdade de condições. Isto faz com que a cidade seja um grande negócio e a renda imobiliária, seu motor central. Este monopólio acaba se diluindo em terrenos periféricos, já que um terreno não é igual, mas, pela proximidade e característica, tende à igualdade. Já lotes urbanos próximos às centralidades apresentam um monopólio baseado no espaço construído. É nesse contexto da produção do espaço urbano de Barreiras que se suscitam questões relacionadas à espacialidade e à temporalidade. Quantos anos e agentes envolvidos (camadas sobrepostas) serão necessários para criar um “ponto” com características significativas para a valorização da terra urbana?

Santos (2014, p. 75) afirma que a terra-localização só é monopólio e impacta diretamente no preço em casos raros, caso contrário tenderá ao caráter não monopolista. Por sua vez, Villaça acrescenta que “o valor de uso da força produtiva social do trabalho da aglomeração na cidade consiste no valor de uso das localizações” (Villaça, 2001, p. 77). Desta forma, podemos considerar a terra-localização produzida socialmente como uma amenidade que interfere no preço individualmente, tendendo a situações de monopólio, ou seja, a terra-localização tem valor expresso monetariamente.

Segundo Harvey, toda renda se baseia no poder monopolista de proprietários privados sobre certos ativos. Ele complementa que essa renda surge uma vez que agentes sociais podem conseguir maior fluxo de receitas por maior período, em virtude de seu controle exclusivo sobre determinado item direta ou indiretamente comercializável, que, em alguns aspectos cruciais, é único e irreproduzível (Harvey, 2014, p. 172).

Villaça (2001, p. 73) afirma que “[...] o espaço urbano é produto produzido, não é dom gratuito da natureza; é fruto de trabalho social.” Com essa citação, entende-se que sempre há a intencionalidade na produção do espaço urbano, ou seja, por mais precário que seja o produto, sempre ocorreu o planejamento para a aplicação do capital na transformação do solo. Por este mesmo motivo que autores como Glaeser (2016), dentre outros, criticam a expressão usual de bairros planejados já que não existe o oposto, não existem bairros “espontâneos”. Até mesmo ocupações e favelas partem do planejamento, mesmo que individual, de como construir as edificações e quais os espaços não construídos que permitem a circulação pública.

3.3 Fragmentação do Tecido Urbano

Corrêa (1989) traz a composição do espaço urbano como diferentes usos de terra justapostos, de forma fragmentada e articulada. O autor ainda dá destaque para a expressão espacial dos processos sociais, ou seja, as diferentes classes sociais ocupam de forma diferente o espaço, seja por vontade própria

imposta pela posição de poder (político ou econômico), seja contra a vontade, por não restar alternativa a não ser sucumbir a pressão exercida. No contexto capitalista, ao qual estamos todos submetidos, há um espaço fortemente dividido em áreas residenciais segregadas refletindo o poder aquisitivo e social no território, sendo de fácil leitura onde estão concentradas as moradias dos detentores do poder e onde estão as moradias da classe trabalhadora.

Podemos elencar dois fenômenos que fortalecem essa segregação descrita por Corrêa (1989), a primeira é o próprio mercado de terras, que em teoria, se autorregula, onde a presença de maior acessibilidade e de maior número de amenidades urbanas faz com que o valor da terra se eleve; já o segundo fenômeno está ligado à intencionalidade de projeto (*design*) dos loteamentos que formam uma cidade, podendo ser definido, a partir da precificação ou outras exigências, a qual classe se destina. Por exemplo, na construção de loteamento de alto padrão que vincula a venda do terreno à uma associação de moradores ou um condomínio que exija área construída mínima em seu regimento interno são questões que explicitamente mostram quem é bem-vindo e que não é bem-vindo. Da mesma forma, o inverso também pode ocorrer, uma região (no plano diretor) ou loteamento destinados à produção de edificações voltadas a programas sociais onde não há a presença de lotes urbanos para que outros interessados, que não se encaixam no público-alvo, possam acessar.

Montaner (2021) reflete que o espaço na política só tem sentido se estiver habitado, ou seja, o espaço só faz sentido quando propicia qualidade de vida, provoca o acesso às memórias e supre necessidades, estando os espaços entre fragmentos de cidade sem função social, sendo espaços de transição que nada tem a oferecer para a população. O autor traz, ainda, uma citação de Aldo Rossi (2001) que evidencia que a imagem da cidade é, também, fruto de sua atividade política.

De fato, a política constitui aqui o problema das opções. Quem, em última instância, escolhe a imagem de uma cidade? A própria cidade, mas sempre e somente através das suas instituições políticas. Pode-se afirmar que essa opção é indiferente, mas seria simplificar banalmente a questão. Ela não é indiferente: Atenas, Roma, Paris também são a forma de sua política, os signos de uma vontade (Rossi, 2001, *apud*. Montaner, 2021, p. 35).

Então, é possível concordar com a afirmação de Corrêa (1989) que diz que o espaço urbano é, ao mesmo tempo, reflexo e condicionante social. O espaço é determinado pelos processos sociais, assim como determina os processos sociais, influenciando de forma efetiva e não somente como pano de fundo. Carlos (2007, p. 21) aponta na mesma direção do referido autor, dizendo que “a cidade pode ser entendida, dialeticamente, enquanto produto, condição e meio para a reprodução das relações sociais.”

Villaça (2001, p. 80) traz a reflexão acerca do aumento da acessibilidade ao centro da cidade, com a criação e melhoramento de vias, que interferem na dinâmica das terras, especialmente, no limite do perímetro urbano da cidade. Proprietários fundiários tendem a especular essa terra rural adjacente ao perímetro urbano para que atinjam um estágio potencialmente urbano antes de sua efetiva ocupação por atividades urbanas. Essa ação, segundo Bertaud (2023), seria de *design* (projeto) tentando definir

direcionamentos para a expansão urbana, ignorando as ações naturais de mercado (que tendem ao equilíbrio) já que a modificação de perímetro urbano permite loteamentos que, muitas vezes, não estão associados à malha viária existente e, até mesmo, descolados da mancha urbana. Essa situação cria fragmentos de cidade desconexos a fim da retirada de mais valia do solo urbano e gera, inerentemente, um cenário de especulação imobiliária nos vazios urbanos criados.

Herce (2022, p. 73) afirma que as redes de trens ou rodovias geram uma espécie de ‘efeito túnel’ no território destacando alguns lugares como estações, terminais ou centralidades onde se abriam para o território, deixando quase abandonados os espaços intermediários, com poucas conexões ou dependentes de resíduos de conectividade por velhos caminhos e estradas. Ou seja, a cidade vai se desenvolvendo por meio de sua infraestrutura, deixando vazios urbanos de baixa conectividade por rodovias, porém com localizações atraentes. O autor destaca o processo de urbanização de novas terras, feitas a partir de um discurso desenvolvimentista, como forma de extensão da mais-valia da terra urbana.

A abordagem de demanda no planejamento das infraestruturas de transporte foi erigida em consonância com um planejamento urbano focado apenas na urbanização de novas terras para satisfazer, em teoria, às necessidades de desenvolvimento de uma cidade e sua economia. Por sua vez, a extensão da cidade esteve baseada na construção e ampliação de redes que marcaram uma espiral de crescimento, na qual o que aparentemente seria a causa (a demanda por crescimento), na realidade, era o produto obtido por um processo de que, a rigor, o que se buscava era a extensão da mais-valia urbana (Herce, 2022, p. 111).

Normalmente a situação de loteamentos urbanos desconectados da mancha urbana ocorre junto às vias intermunicipais e regionais. Como já se tem uma conexão ao centro da cidade por uma via com capacidade alta de tráfego e o modo de transporte individual super difundido na população (carro, moto e, até mesmo, bicicletas) são regiões onde os proprietários fundiários aguardam somente a alteração da legislação do perímetro urbano para efetuar o parcelamento do solo. Inclusive Villaça destaca esta situação: “As vias regionais de transportes constituem o mais poderoso elemento na atração da expansão urbana” (Villaça, 2001, p. 85).

3.4 Densidade Urbana

Villaça (2001) apresenta dois produtos do trabalho social que produzem os espaços urbanos, o primeiro é o produto do próprio trabalho dando origem a ruas, espaços públicos e infraestruturas. O segundo é o valor produzido pela aglomeração, onde o valor é atribuído a partir de uma localização específica em relação ao todo, se colocando, assim, como um valor de uso da terra, que no mercado é traduzido em preço da terra. “Tal como qualquer valor, o da localização também é dado pelo tempo de trabalho socialmente necessário para produzi-la, ou seja, para produzir a cidade inteira da qual a localização é parte” (Villaça, 2001, p. 72).

Neste aspecto supracitado que faz sentido a densificação de certos setores das cidades. Tomemos uma região da cidade que possui várias camadas de trabalho social para ser produzida, que possui uma precificação do solo que condiz com essa construção social, com amenidades urbanas e uma boa acessibilidade. A densificação permitirá a diluição do alto valor do solo urbano, permitindo que moradores com rendas menores possam viver em habitações da região em questão, renunciando a uma maior área construída para ter uma localização mais favorável. Da mesma forma, comércios podem se situar em pontos mais estratégicos com essa diluição do preço da terra. Lembrando que o solo é a matéria prima para a produção do espaço urbano.

Outro autor que defende explicitamente a densificação das cidades é Montaner (2021) quando a coloca como elemento atenuador de diversas questões, ou injustiças, sociais produzidas no ambiente urbano, como podemos identificar pela passagem a seguir.

As relações sociais, a igualdade de gênero, a qualidade de vida, o bem-estar e a felicidade: tudo isso é mais fácil de ser desenvolvido a partir dos princípios da centralidade e da proximidade, em uma cidade densa e equilibrada, aumentando o valor da ‘cultura urbana’. Em face de uma urbanização espraiada, a cidade compacta é a chave para enfrentar os problemas ecológicos. Isso implica o aproveitamento da cidade existente, sua remodelação e densificação, priorizando a reabilitação em detrimento da demolição ou da obra nova, reduzindo a dependência do automóvel e potencializando os sistemas de transporte público sustentáveis (Montaner, 2021, p. 233).

Glaeser (2016) traz uma abordagem consistente em defesa das cidades e, em especial, as maiores densidades urbanas. Ele argumenta que o desenvolvimento (econômico, humano e social) e o fluxo de conhecimento se beneficiam com a proximidade entre pessoas. Cidades densas propiciam um ambiente favorável para as interações humanas, gerando oportunidades de encontros e trocas de experiências entre pessoas instruídas. “Cidades significam falta de espaço físico entre pessoas e empresas. Elas representam proximidade, densidade, intimidade. Elas nos permitem trabalhar e jogar juntos, e seu sucesso depende da demanda por conexão física” (Glaeser, 2016, p. 6).

O autor reconhece que o custo para construir para cima (aumentar a densidade) costuma ser maior do que construir para fora (aumentar a mancha urbana), ocasionando crescimento acentuado das zonas urbanas, afetando de forma mais expressiva as cidades com mercados menores e, conseqüentemente, população com menor renda. Cidades menores (pequenas e médias) tendem a possuir menor densidade populacional já que os custos da terra são mais atraentes para novas moradias unifamiliares do que a verticalização, ocorrendo um fenômeno de construção de prédios como símbolo de progresso e não por fatores econômicos diretos. Esse tipo de situação ocorre com frequência nas “cidades do agronegócio”, assim definidas e explicitadas por Elias & Pequeno (2007). A reprodução do capital do agronegócio nas cidades tende a produzir edificações, condomínios e loteamentos que descolam da realidade social cotidiana, gerando, inclusive, uma inflação da precificação de lotes e produtos imobiliários.

Como todo defensor do adensamento, Glaeser (2016) defende que os subúrbios e a constante expansão da mancha urbana são agravantes da crise climática e do carregamento nas ruas e estradas. O gasto de energia para viver e para se deslocar aumentam exponencialmente quando a residência de uma família se afasta do centro da cidade. Deslocamentos que, no centro de uma cidade, poderiam ser feitos a pé ou por bicicletas, em um bairro mais afastado precisarão ser feitos de forma motorizada, seja em um modo particular ou transporte público. Sendo que, em geral, bairros afastados não possuem viabilidade financeira para operação de uma linha de ônibus, por terem uma densidade populacional baixa, resta, assim, somente o transporte motorizado individual como opção para esses deslocamentos.

Glaeser (2016, p. 85) afirma que todos os meios de locomoção envolvem dois tipos de custo – tempo e dinheiro. Sendo que o custo monetário é o mesmo para pobres e ricos, porém as pessoas com maiores salários deixam de ganhar mais renda quando gastam muito tempo nos deslocamentos, já que mais tempo de deslocamento significa menos tempo de trabalho. Desta forma os ricos estão dispostos a pagar mais por viagens mais rápidas até o trabalho, isso significa não somente se deslocar de forma mais rápida, mas também a escolha do local de moradia para que os deslocamentos sejam mais rápidos, mantendo a premissa que a população irá optar por morar no local com melhor acessibilidade e espaço disponível que a sua renda permitir.

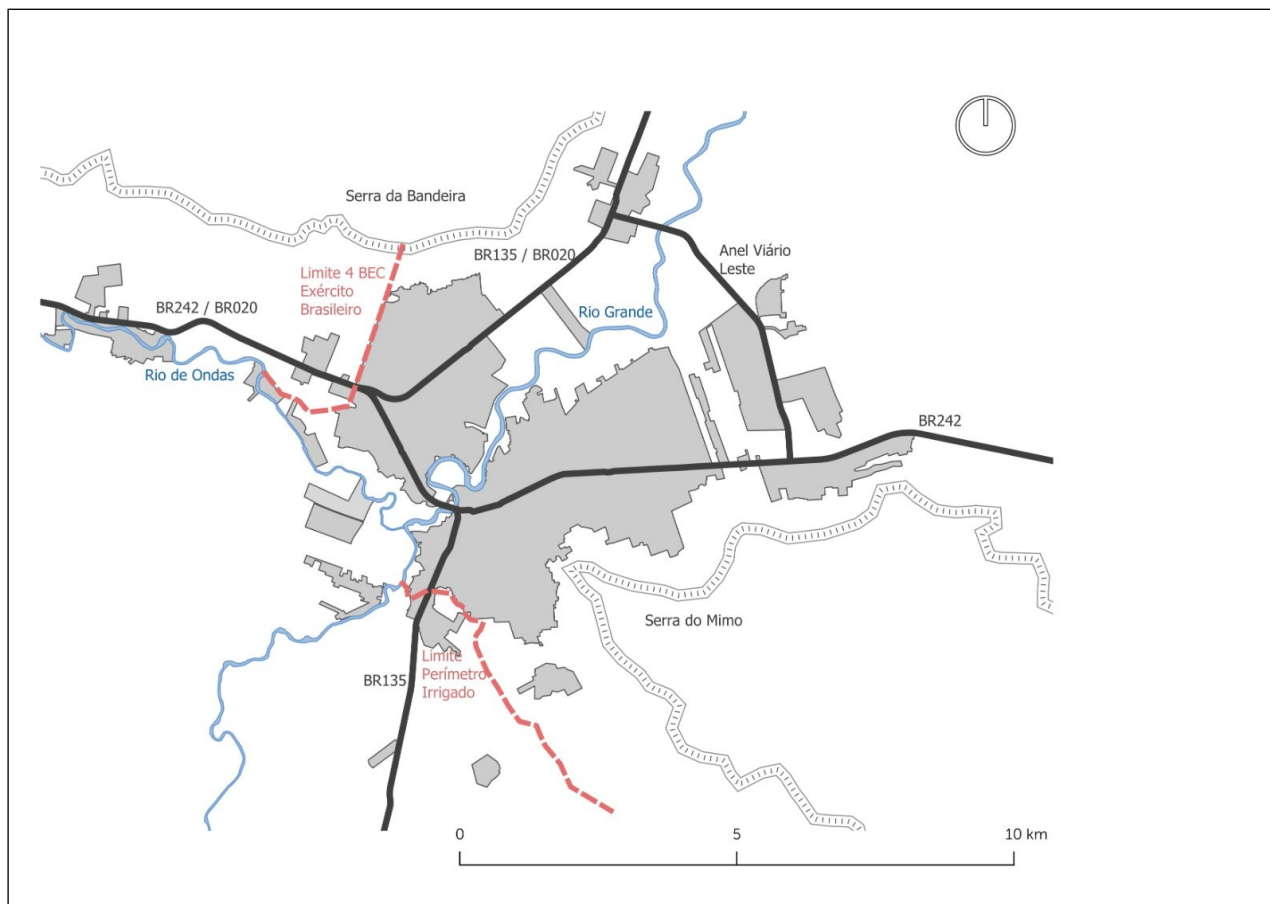
4 A (i) mobilidade em Barreiras

A cidade de Barreiras possui acidentes geográficos que definem limites ao crescimento da zona urbana. Ao Norte possui a Serra da Bandeira e ao sul a Serra do Mimo, aclives acentuados que impedem a urbanização. No vale, entre as serras, há o leito do Rio Grande e seu afluente, o Rio de Ondas, que configuram uma barreira entre as duas margens, limitando a circulação às poucas pontes – duas sobre o Rio Grande e uma sobre o Rio de Ondas na mancha urbana, todas destinadas ao tráfego de veículos motorizados, não havendo travessia própria para pedestres ou ciclistas.

Uma outra barreira significativa na cidade é o conjunto de estradas que cortam a zona urbana – BR-242, BR-020 e BR-135 – gerando problemas de travessia tanto para os modos ativos quanto aos modos motorizados, tendo, ainda, a problemática da circulação de veículos pesados, inclusive com cargas perigosas, na zona urbana, afetando diretamente a qualidade de vida da população.

Um outro aspecto relevante na conformação urbana são as barreiras impostas pelo zoneamento, onde cabe aqui destacar o limite a oeste definido pela área ocupada pelo 4º BEC do Exército e, a sul, o início do perímetro irrigado São Desidério – Barreiras Sul (zona de agricultura familiar com projeto de irrigação por canais de superfície construídos pela Codevasf a partir de 1978). Essas situações ficam evidenciadas na figura 2.

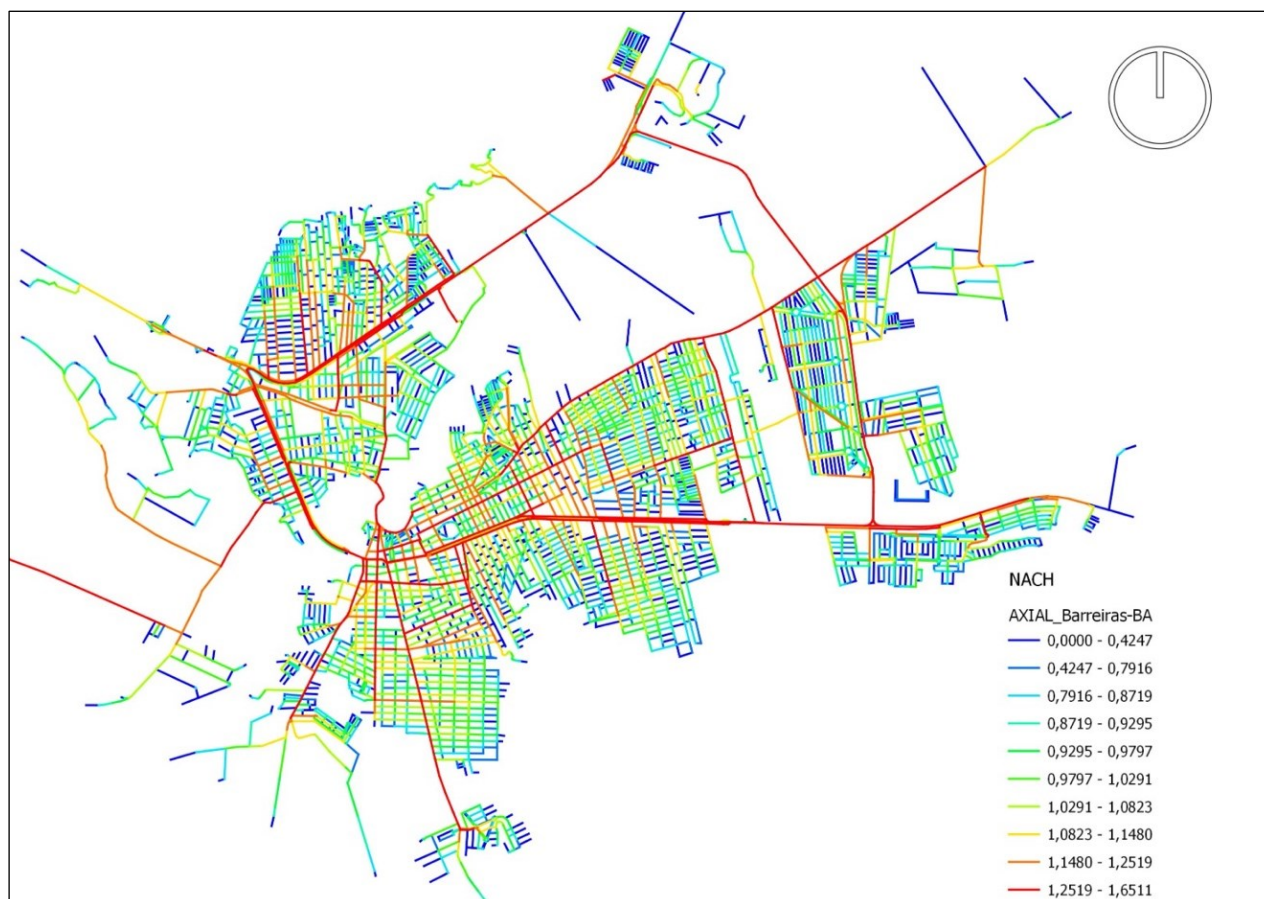
Figura 2 – Rodovias que cortam a mancha urbana de Barreiras e os limites impostos por zoneamentos



Fonte: Elaborado pelos autores sobre imagem de satélite do Google Earth, 2023.

Outros elementos para compreensão do impacto da morfologia urbana resultante destas barreiras naturais nos deslocamentos urbanos é a escolha de rotas, denominada NACH (*Normalised Angular Choice*) produzido por meio da Sintaxe Espacial com base na teoria de Hillier e apresentado na Figura 3. Neste mapa os tons mais quentes apontam para as vias que estão mais presentes na escolha de rotas origem – destino nos deslocamentos urbanos através da configuração de ruas da cidade de Barreiras. Percebe-se que as BRs são centralizadoras de tráfego e funcionam como avenidas urbanas e que as pontes são pontos óbvios de concentração por serem os únicos meios de conexão entre margens dos rios.

Figura 3 – Sintaxe Espacial de Escolha (Normalised Angular Choice – NACH) da cidade de Barreiras



Fonte: Elaborado pelos autores com dados de mapa axial das vias urbanas.

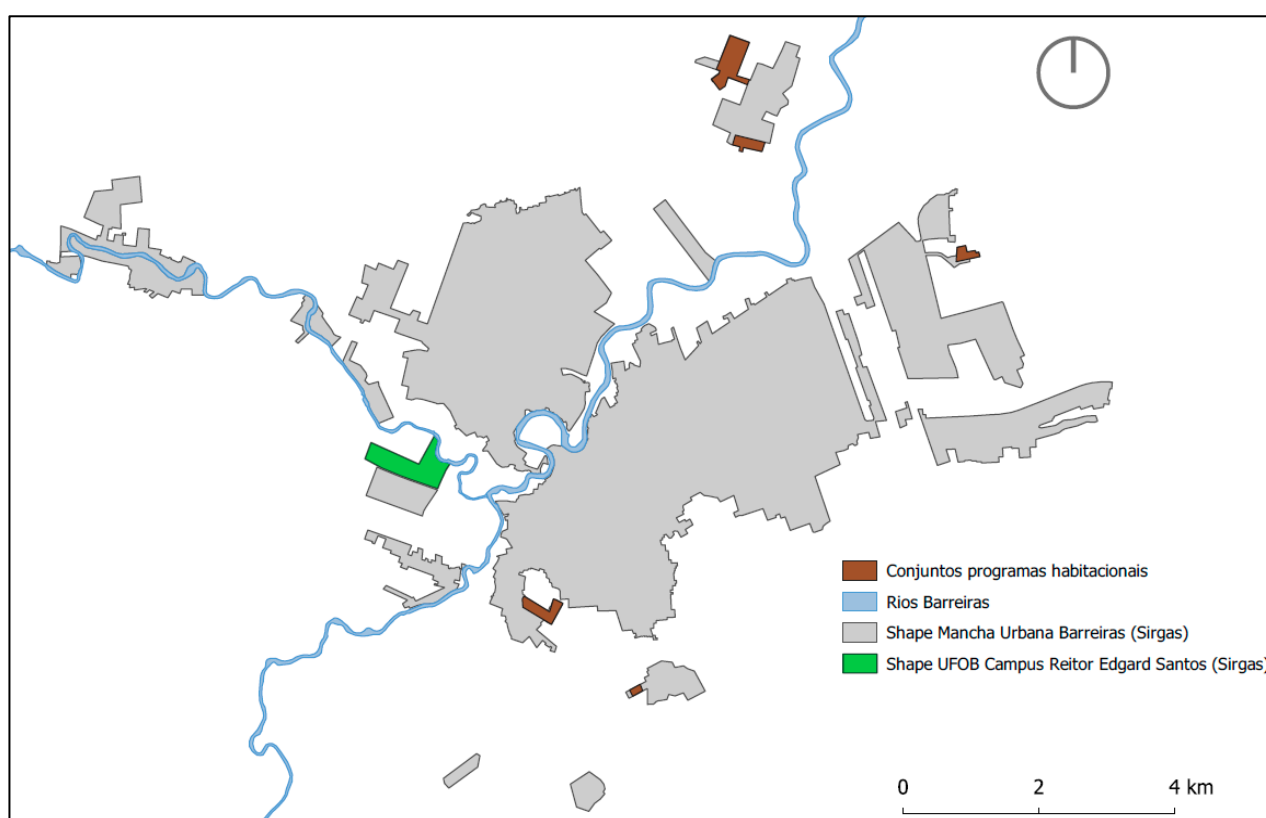
Quanto à urbanização de Barreiras, encontra-se atualmente em uma fase pujante na construção civil, com inúmeros lançamentos imobiliários e verticalização. Grande parte são novas edificações que passam dos vinte pavimentos e situam-se principalmente no bairro Renato Gonçalves e imediações. Em uma primeira vista, a verticalização pode se tornar uma grande aliada para diminuir as distâncias a serem percorridas e densificar a cidade. Porém, não é o que ocorre em Barreiras, pois os produtos imobiliários lançados são constituídos de apartamentos de grande metragem quadrada, ocupando terrenos de grandes dimensões para abrigar grandes áreas de lazer e estacionamentos ainda maiores (entre 2 e 4 vagas por apartamento), portanto, de altos valores monetários.

Este fenômeno acaba gerando o pior da verticalização: a verticalização de baixa densidade, onde grandes áreas de terreno são ocupadas por poucos apartamentos e muitas garagens; ocasiona a construção de muros e fachadas cegas ao nível da calçada; e, o principal, o esvaziamento da vizinhança e da vida no bairro. Se considerarmos a hipótese de que, por se tratar de uma região muito forte do agronegócio, boa parte destes imóveis, devido ao seu valor venal, são de proprietários de terras rurais (como imóvel urbano eventual), o cenário de esvaziamento é visto de forma mais acentuada. Situação que David Sim (2022)

contrapõe ao defender que edificações no perímetro das quadras com até cinco ou seis pavimentos e quadras com menores dimensões geram densidades e espaços de maior qualidade por aumentar a metragem linear de fachadas e o uso relativo do pavimento térreo, propiciando mais oportunidades de ocupação e usos e, tornando a vizinhança mais segura e atrativa para o pedestre.

Nascimento (2006) aponta para duas vertentes na apropriação de terrenos não construídos da cidade de Barreiras: a cidade legal, antecedida por um planejamento urbano e acompanhamento de seu desenvolvimento, em oposição à cidade real, produzida pela informalidade territorial, através da ocupação de áreas de risco (encostas e áreas inundáveis). A autora indica que o fator determinante para este processo de ocupação de áreas sem estrutura ou de risco pode ser associada ao alto valor da terra urbana oriundo da priorização do valor de troca vinculada ao mercado imobiliário. A mesma autora já destacava o crescimento horizontal da mancha urbana nos vetores de expansão mais acentuado para a porção leste, em consonância com a priorização para expansão e adensamento urbano estabelecida pelo Plano Diretor Urbano de Barreiras de 2004. Porém essa expansão aliada ao perímetro urbano muito além da mancha urbana permitiu que ocorresse a criação de loteamentos e condomínios populares desconectados à mancha urbana, como pode ser visto na figura 4.

Figura 4 – Localização de conjuntos habitacionais oriundos de programas sociais



Fonte: Elaborado pelos autores por meio de imagens do Google Earth.

O município possui PIB per capita de R\$ 30.842,20. Porém, a distribuição de renda é desigual, com 38,2% da população barreirense com rendimento nominal de até $\frac{1}{2}$ salário-mínimo (IBGE, 2012), comprovada através do índice Gini de 0,5704 (dado de 2010), acima das médias nacional e estadual. Consequentemente, o acesso à cidade também se dá de forma desigual, a produção do espaço urbano capitalista aliada à busca da captura do valor de troca vem empurrando a população de menor renda para distâncias cada vez maiores em relação ao centro histórico e centro expandido, como pode ser verificado pelo mapa apresentado na figura 5, no qual são destacadas as densidades populacionais por setor censitário.

A expansão urbana pode ocorrer de duas formas, segundo Bertaud (2023), uma é através da ocupação de mais solo, avançando por áreas ainda não povoadas, normalmente transformando terras rurais em terras urbanas, assim aumentando consideravelmente o valor de troca do solo. A outra forma de expansão ocorre de forma “vertical”, onde há uma densificação das áreas já ocupadas devido à elevação do preço do solo urbano em localizações privilegiadas.

Figura 5 – Densidade populacional por setor censitário em Barreiras



Fonte: Elaborado pelos autores com dados do IBGE.

Um dos atrativos do automóvel para uma comunidade rarefeita e relativamente subequipada, segundo Banham (2013), está no fato de ele exigir, em essência, poucas instalações especializadas - sendo

capaz de transitar relativamente bem em qualquer superfície mais ou menos plana e dura. Ao buscar dados da motorização da cidade, detectou-se que Barreiras é a segunda cidade com mais veículos por habitantes dentre as vinte maiores cidades da Bahia (IBGE, 2021).

Para compreender o porquê desta ocorrência foi-se buscar na experiência do autor como ciclista urbano e observador da vida na cidade as dificuldades de se locomover por estes meios ativos. O mais evidente é a condição das calçadas, que inviabilizam a caminhada (seja pela largura ou seja pelo estado de conservação, quando elas existem de fato), sendo necessária a circulação de pedestres pelo leito carroçável em diversas ocasiões, sem contar as pessoas com mobilidade reduzida que são impedidas de se locomoverem dadas condições. As ciclovias e ciclofaixas são em pequena quantidade e desconexas, não permitindo que se atinja um destino urbano as utilizando. Isso faz com que o ciclista tenha que compartilhar o leito carroçável com os veículos de maior porte, gerando insegurança para o usuário. Ao se analisar, também, o transporte coletivo urbano de Barreiras foi detectado um baixo nível de serviço, onde os usuários, segundo Santos (2015), não têm a confiabilidade no sistema e o sistema não evolui devido à baixa ocupação das linhas que acaba por inviabilizar financeiramente a operação, situação que ocorre, dentre outros fatores, pela baixa densidade populacional e falta de financiamento público.

Dadas essas condições, acaba que a população da cidade se vê obrigada a adquirir um veículo motorizado individual – carro ou moto – para que possa ter uma real mobilidade. Ou seja, a alta taxa de motorização está diretamente ligada à imobilidade e a falta de políticas públicas de outros meios de transporte. E a imobilidade de outros meios de transporte ocorre devido à morfologia urbana, que por sua vez é resultado de um processo de produção do espaço urbano com fortes influências neoliberais cujo objetivo é o máximo lucro sobre o solo urbano, acrescido da falta de investimentos no transporte coletivo e meios ativos. Situação essa que gera o questionamento de Ermínia Maricato ao se referir que, na última década, apesar de 50% das viagens serem feitas por transporte coletivo, quem recebe maior investimento público é o setor automobilístico de transporte individual, por meio de subsídios e desoneração fiscal (Maricato, 2017 *apud*. Oliveira & Fontgalland, 2021, p. 44).

Segundo dados apresentados durante audiência pública do Plano de Mobilidade Municipal de Barreiras, ocorreu entre os anos de 2010 e 2020 um crescimento populacional de 17,04%, indo de aproximadamente 135.000 habitantes para 158.000 habitantes, enquanto o crescimento da frota de veículos foi de 121,08%, passando de aproximadamente 38.900 para 86.000 veículos. Este dado foi apresentado como um item de desenvolvimento, porém cabe uma ponderação aqui: pode até ser que a população tenha aumentado o seu poder de compra e isso possa caracterizar um elemento de desenvolvimento econômico. Entretanto, este dado não apresenta sustentação enquanto desenvolvimento urbano ou social. Inclusive, pode ser a caracterização do florescer do entrave à mobilidade intraurbana, visto que o desejo e as necessidades individuais de acessibilidade impactam

diretamente na acessibilidade de todos, através da formação de congestionamento, além de atingir toda a população através de externalidades, tais como a poluição atmosféricas e sonora.

A mitificação do carro tem origem na propriedade privada, ênfase na autonomia e na liberdade individual para consumir, todos mitos sedutores do capitalismo (Montaner, 2021). Qualquer restrição de domínio do veículo privado é interpretada como uma mutilação da liberdade individual. Planka.nu (2020) se refere à ‘automobilidade’ como um discurso de que o automóvel seria o motor central dos tempos atuais, associando-o a liberdade, progresso, movimento, individualidade e independência. Montaner (2021) conclui que se o domínio do automóvel é reduzido na cidade, considera-se que estão sendo atacados dois argumentos básicos do capitalismo: o desejo de dar visibilidade ao status social e a prioridade da liberdade individual. Desta forma, a crítica direta vai de encontro à opinião pública, que sente que seus direitos de circulação são ‘castrados’ quando há políticas de redução do uso do automóvel.

Podemos acrescentar, como incentivadores à motorização dos deslocamentos, o baixo nível de serviço ofertado nos diferentes modos de transporte. Na escala da microacessibilidade, há uma verdadeira ‘pista de obstáculos’ nas calçadas da cidade, não tendo uma padronização de acabamento, largura ou nível. Tendo, somente, uma exigência em relação as novas edificações para receber o habite-se, porém onde a cidade já está consolidada a atuação do poder público no sentido de adequação e padronização à normas urbanísticas necessárias à microacessibilidade é ineficaz. Quanto ao modo bicicleta, a cidade é ainda extremamente hostil, onde as poucas ciclovias e ciclofaixas (aproximadamente 5,5 km) não estão conectadas e acabam servindo mais para o lazer do que para a mobilidade urbana, e transitar junto aos demais veículos apresenta riscos elevados, já que a presença de agentes de trânsito é recente e rarefeita, propiciando aos condutores realizarem as mais diversas irregularidades que desrespeitam normas de trânsito, o que gera insegurança para os ciclistas. Ademais, o transporte público é tão negligenciado na cidade que não entrou nem nas discussões para a elaboração do plano municipal de mobilidade urbana. A operacionalização de recursos adotada é o controle direto pelo operador, trazendo um incentivo perverso, onde a máxima capitalista é buscada, já que as empresas, em geral, buscam a redução de custos (através de menores frequências, maiores intervalos e não renovação de frota) com a maximização de passageiros (altos níveis de ocupação e falta de serviço em locais de menor demanda).

5 Considerações finais

Podemos verificar que a produção do espaço urbano adotada ao longo do crescimento da cidade de Barreiras buscou gerar renda para parte da população em detrimento de um real desenvolvimento. Houve decisões por parte do Estado em expansões desenfreadas com intenção de abrir novos loteamentos ao invés de modernizar e densificar os bairros já existentes. Os interesses sobre o valor de

troca, que geram um cenário de ampla especulação imobiliária, espraiamento e segregação, ainda não são combatidos, como é recomendado pelo Estatuto das Cidades. Pelo contrário, são práticas incentivadas, direta ou indiretamente, pela administração municipal. É fato preocupante, uma vez que a função social da terra não é buscada, e, obviamente, neste cenário jamais será atingida.

Por meio desta atuação do Estado, podemos concluir que a segregação urbana e a especulação imobiliária da terra urbana são projetos para produção e reprodução do capital e não meras consequências. Há um foco significativo no desenvolvimento econômico, porém uma negligência no desenvolvimento social e humano, que poderia diminuir as desigualdades e permitir o pleno acesso à cidade por todos os moradores, condição necessária à cidadania efetiva. A super motorização da população (segunda maior taxa dentre as vinte maiores cidades baianas) é resultante deste espraiamento aliado aos baixos níveis de serviço dos modos de transporte. Situação que acaba por excluir uma parcela considerável da população da vida urbana, privando-lhes o ‘Direito à Cidade’. Até porque ‘uma cidade só existe para quem pode se movimentar por ela’ (frase difundida pelo Movimento Passe Livre).

6 REFERÊNCIAS

BANHAM, R. Los Angeles: a arquitetura de quatro ecologias. São Paulo: Editora Wmf Martins Fontes, 2013.

BARREIRAS. Revisão e atualização do Plano Diretor Urbano de Barreiras 2004: Relatório plano diretor planejamento participativo Barreiras. Prefeitura de Barreiras, 2016.

BARREIRAS; Fundação Universidade Empresa de Tecnologia e Ciências – FUNDATEC. Plano de mobilidade urbana de Barreiras – BA: Audiência pública realizada em setembro de 2021. Prefeitura de Barreiras, 2021 Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=bcgcbD66l_8. Acesso em novembro de 2021.

BRASIL. MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA. Frota de veículos – 2021. Portal eletrônico. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/conteudo-denatran/frota-de-veiculos-2021>. Acesso em outubro de 2021.

BERTAUD, A. Ordem sem Design: como os mercados moldam as cidades. Porto Alegre: Bookman, 2023.

CARLOS, A. F. A. O Espaço Urbano: Novos Escritos sobre a Cidade. São Paulo: FFLCH, 2007.

CORRÊA, R. L. O Espaço Urbano. Série Princípios. São Paulo: Ática, 1989.

ELIAS, D.; PEQUENO, R. Desigualdades socioespaciais nas cidades do agronegócio. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, v (9), n.1 25-39, 2007. DOI: <https://doi.org/10.22296/2317-1529.2007v9n1p25>

GLAESER, E. L. O Triunfo da Cidade. Tradução: Leonardo Abramovicz. 2ª Ed. São Paulo: BEI Comunicação, 2016.

- HARVEY, D. A Produção Capitalista do Espaço. São Paulo: Annablume, 2005.
- HARVEY, D. Cidades rebeldes. São Paulo: Martins Fontes, 2014.
- HERCE, M. Práticas de mobilidade urbana contemporânea: política e projeto. São Paulo: Editora Escola da Cidade, 2022.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. IBGE CIDADES. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ba/barreiras/pesquisa/22/28120> Acesso em: novembro de 2022
- MARICATO, E. Para Entender a Crise Urbana. São Paulo: Expressão Popular, 2015.
- MONTANER, J. M.; MUXI, Z. Política e arquitetura: por um urbanismo do comum e ecofeminista. Tradução: Júlia Urrutia. São Paulo: Editora Olhares, 2021.
- NASCIMENTO, P. S. O Atual Movimento de Expansão Urbana na Cidade de Barreiras (BA). Revista de Geografia – PPGEO - UFJF. Juiz de Fora, v (6), n.2, 209-217, 2016.
- OLIVEIRA, C. G. S.; FONTGALLAND, I. L. Análise da Mobilidade Urbana em Cidades de Porte Médio por Meio da Sintaxe Espacial. Curitiba: Appris, 2021.
- PLANKA.NU. A Estrutura do Poder do Trânsito. Tradução: Tarifa Zero BH. São Paulo: Fundação Rosa Luxemburgo, 2020.
- PINTO, S. Simplesmente Barreiras. Barreiras: Editora independente, 1979.
- ROLNIK, R. O que é cidade? Coleção Primeiros Passos 3. ed. São Paulo: Editora Brasiliense, 1994.
- SANTOS, I. D. S. A relação rede-território para compreender a organização socioespacial do transporte coletivo urbano de Barreiras (BA). Revista Formação, v (2), n.22. 59-78, 2015.
- SANTOS, M. O Espaço do Cidadão. 7. ed. São Paulo: EDUSP, 2014.
- SIM, D. Cidade Suave: densidade, diversidade e proximidade na vida cotidiana. Brasília: Editora Vicinitas, 2022.
- SOUZA, M. L. ABC do Desenvolvimento Urbano. 10. ed. Rio de Janeiro: Bertrand, 2020
- VILLAÇA, F. O Espaço Intra-Urbano no Brasil. São Paulo: Studio Nobel, FAPESP - Lincoln Institute, 2001.