



TRANSFORMAÇÕES E PERMANÊNCIAS NAS CIDADES NORDESTINAS DEVIDO À ATIVIDADE PETROLÍFERA: OS EXEMPLOS DE SALVADOR, ARACAJU E NATAL

RESUMO

As atividades litorâneas foram as propulsoras do surgimento das cidades ao redor do mundo, principalmente como portos, e no Brasil não foi diferente, como pode ser constatado pelas inúmeras cidades ao longo da costa. A atividade petrolífera traz consigo um grande potencial econômico para qualquer área produtiva, e no litoral nordestino provocou um 'boom' econômico nas três capitais aqui estudadas, Salvador, Aracaju e Natal, promovendo crescimento/desenvolvimento urbano, de maneira peculiar para cada uma delas, pois essa atividade trouxe desdobramentos que fizeram a diferença na condução dessa expansão.

PALAVRAS-CHAVE: Transformações; Permanências; Cidades; Atividade Petrolífera.

CHANGES AND CONTINUITIES IN THE NORTHEASTERN CITIES DUE TO OIL ACTIVITY: EXAMPLES FROM SALVADOR, ARACAJU AND NATAL

ABSTRACT

The coastal activities were driving the rise of cities around the world, especially as ports, and Brazil was no different, as can be seen by the numerous towns along the coast. Oil activity brings with it great economic potential for any production area, and the northeastern coast caused an economic boom in the three capitals studied here, Salvador, Natal and Aracaju, promoting growth / urban development, so peculiar to each, since this activity has brought developments that made a difference in driving this expansion.

KEYWORDS: Transformations; Stays; Cities; Oil Activity.

Revista Nordestina de Ecoturismo, Aquidabã, v.5, n.1, Nov, Dez 2011, Jan, Fev, Mar, Abr, 2012.

Anais do 1º Seminário Nacional de Geoecologia e Planejamento Territorial e do 4º Seminário do GEOPLAN

ISSN 1983-8344

SEÇÃO: *Ponto de Vista*



DOI: 10.6008/ESS1983-8344.2012.001.0002

Dante Severo Giudice

Universidade Católica do Salvador, Brasil
<http://lattes.cnpq.br/2651988276476922>
dasequ@gmail.com

Recebido: 11/04/2012

Aprovado: 30/04/2012

Avaliado anonimamente em processo de pares cegas.

Referenciar assim:

GIUDICE, D. S.. Transformações e permanências nas cidades nordestinas devido à atividade petrolífera: os exemplos de Salvador, Aracaju e Natal. Revista Nordestina de Ecoturismo, Aquidabã, v.5, n.1, p.17-29, 2012.

INTRODUÇÃO

Historicamente a ocupação territorial brasileira se deu ao longo da costa, onde se concentravam todas as atividades econômicas e administrativas, e conseqüentemente levou ao surgimento das cidades.

Estas cidades tiveram grau de crescimento diversificado relacionados a essas atividades econômicas e/ou a sua importância administrativa.

No nordeste brasileiro, se destacaram inicialmente Recife e Salvador, devido ao ciclo econômico da cana de açúcar. As demais capitais, a exceção de Fortaleza que teve grande impulso na segunda metade do século XX, se mantiveram num patamar equivalente.

Entretanto, Salvador, Aracaju e Natal, tiveram um impulso importante com a descoberta do petróleo, sobretudo no litoral de seus respectivos estados, o que veio dinamizar a economia, promovendo uma corrente migratória para estas cidades.

Neste trabalho fazemos uma avaliação da evolução urbana dessas três capitais nordestinas, procurando demonstrar o quanto importante foi essa atividade no crescimento e desenvolvimento das mesmas.

CONSIDERAÇÕES METODOLÓGICAS

O crescimento destas cidades se deu de forma diferenciada, mas todas demonstram uma visível segregação espacial, na qual áreas da cidade predominam população de baixa renda e outras predominam a população de renda mais elevada.

Segundo Corrêa (1989) espaço urbano é sinônimo de cidade, mas algumas vezes ele ultrapassa a dimensão da cidade, englobando o campo, e isso torna mais complexa essa relação espaço urbano e espaço rural.

Esses elementos são segundo Lefebvre (2006), muito complexos, mas indissociáveis e juntos constituem um todo.

Para Carlos (2007) o espaço urbano é um condicionante, meio e produto da sociedade que o utiliza ao longo do tempo, sendo o urbano a generalização da urbanização, o abstrato, enquanto a cidade é o foco da materialização do urbano, onde se tornam mais complexas as relações sociais.

Ainda conforme Corrêa (2005) há cinco agentes sociais responsáveis pela produção do espaço urbano, os proprietários de terra, os donos dos meios de produção, os promotores imobiliários, o estado, e os grupos sociais excluídos. No nosso caso o estado foi responsável não só pela produção, mas também pela sua transformação, no momento em que incentivou a pesquisa e exploração do petróleo, nas áreas litorâneas onde se situam as cidades em questão.

DISCUSSÕES

Salvador

Salvador foi fundada por Tomé de Souza já com o *status* de cidade, pois o governo português pretendia construir uma capital para colônia que seria a sede de um governo unificado, já que o sistema de capitanias hereditárias não se desenvolvera a contento. A localização escolhida não foi por acaso, mas sim por estar protegido numa baía, no centro da longa faixa costeira, o que facilitaria a sua função administrativa e serviria de apoio a navegação que se destinasse às Índias.

A cidade foi edificada em 12 meses. Fora dos muros, grandes concessões de terra foram dadas às ordens religiosas que juntamente com o estado e alguns membros da nobreza, tinham a posse de todas as terras, o que viria a ser a base territorial dos futuros crescimentos urbanos (GORDILHO, 1978).

No século XVI a expansão da cultura da cana gerou uma classe privilegiada - os senhores de engenho - que como força econômica, começaram a controlar o governo sediado em Salvador, o que viria a caracterizar a nossa história política (VASCONCELOS, 1995).

Com o desenvolvimento do comércio, na segunda metade do século XVII, os pequenos proprietários assumiram as funções básicas da vida municipal e ocuparam maior parte do espaço urbano, passando a serem os responsáveis pela sua expansão. Por outro lado, a doação de terra, recurso comum nos primeiros tempos, como medida de expansão, gerou cinturões de contenção a essa expansão, que aliados às dificuldades topográficas, fez com que o crescimento acompanhasse os caminhos de saída da cidade.

O Século XVIII se caracteriza pela ampliação da zona de influência de Salvador, com a incorporação do sertão, graças à interiorização da ocupação, com a descoberta do ouro na Chapada Diamantina. Até meados desse século a população dobrava a cada 50 anos.

Ainda no século XVIII a transferência da capital para o Rio de Janeiro, fez com que Salvador perdesse, pouco a pouco, o posto de primeira cidade da colônia, graças à transferência de importantes serviços e grande número de funcionários, o que provocou quase uma estagnação demográfica na segunda metade do século, ficando a população em torno de 40.000 habitantes.

O século XIX se inicia com a chegada da Corte Portuguesa, fugindo das tropas napoleônicas, e que se dirigia ao Rio de Janeiro. Nesse começo de século a cidade cresceu pouco, devido à convulsão política que imprimiu uma nova ordem administrativa, apesar de ter começado a sofrer modificações visando a melhoria do seu desenvolvimento. A importância portuária foi preservada por algum tempo, o que fez Salvador manter certa vantagem, frente ao Rio de Janeiro. Este fato promoveu um crescimento demográfico que se refletiu na estrutura urbana, com a expansão da malha urbana. Segundo Simas Filho et. al.(1978) disso resultou que o período que vai de 1841 a 1860 foi o mais importante da evolução física da cidade.

A abolição da escravatura e o declínio da cultura/indústria açucareira são os principais responsáveis pela decadência de Salvador. É nesse contexto que Salvador chega ao Século XX integrada, mas começando a sofrer transformações baseadas na ideia de modernização urbana, vinda da Europa, o chamado “urbanismo demolidor” por Simas Filho et. al. (op. cit.).



Figura 01: Evolução urbana de Salvador: área ocupada em 1940. **Fonte:** COPI/SEDHAM, 2009.

A intervenção do Estado no urbano, até então pouco abrangente, tornou-se mais efetiva a partir dos anos 50, com as rápidas transformações ocorridas na estrutura produtiva de Salvador, que esboçavam um novo ciclo de dinamização econômica.

Ainda na década de 50, inicia-se o período de inserção de Salvador, no modelo econômico nacional, baseado no desenvolvimento das relações capitalistas de produção, com a chegada da CHESF e PETROBRÁS, que produziram impacto sobre o espaço consolidado da cidade, segundo Souza (1988). É neste período que são iniciadas a abertura de importantes vias e obras do sistema viário idealizado pelo EPUCS - Escritório de Planejamento e Urbanização da Cidade do Salvador, que vieram a possibilitar também a expansão da cidade.

Na década de 60 se instala o CIA, cujas indústrias foram atraídas pelos incentivos fiscais. Este fato, associado à legislação trabalhista eminentemente urbana, que reconhece alguns direitos e incorpora algumas conquistas do operariado industrial, segundo Neves (1985), incentiva o êxodo, e faz crescer o exército de reservas necessário à industrialização, muito embora essas

novas oportunidades de trabalho, tenham sido incapazes, por si só, de absorver produtivamente esse contingente, por não terem qualificação profissional necessária. Ainda nesta década, a reforma urbana de 1968, traz desdobramentos de enorme importância sobre a estrutura fundiária e expansão urbana.



Figura 02: Evolução urbana de Salvador: área ocupada em 1976. **Fonte:** COPI/SEDHAM, 2009.

Na década de 70, a área ocupada pela cidade é expandida pela continuação da modernização do sistema viário, novas vias periféricas, e pela implantação do Complexo Petroquímico de Camaçari (COPEC). Inicia-se então, segundo Souza (op. cit.) uma transformação na qual os diferentes agentes produtores do espaço passam a interagir sob a lógica primordial da valorização do capital e do solo urbano.

As figuras 01 e 02 mostram a grande expansão ocorrida entre as décadas de 1940 e 1970, decorrente das citadas atividades.

A chegada da Petrobrás, consolidando o estado como produtor de petróleo trouxe com ela grande contingente de pessoas que viriam compor o quadro técnico-administrativo, gerando novas demandas, e provendo um fluxo migratório para atuar em atividades de suporte. A implantação do COPEC posteriormente ampliou esse leque (GIUDICE, 1999).

A década de 80 se caracteriza pela aceleração do processo de urbanização que passa a ocorrer sob condições diferenciadas, consolidando áreas consideradas nobres, e abrindo novas

áreas para atender essa população de maior poder aquisitivo, mas por outro lado ampliando e/ou consolidando áreas de extrema carência para grande parte das populações empobrecidas devido ao ciclo de crises que atingiram a população brasileira.

As novas ocupações coletivas na década de 90 representam, entre outros fatores, um claro reflexo da crise econômica da chamada 'década perdida', camuflada com a falsa melhora do Plano Real, acarretando principalmente um rebaixamento do valor da força de trabalho, o que é agravado pelo aumento das necessidades de consumo, seja decorrente do processo de metropolização, seja do próprio processo de modernização e avanço tecnológico (GIUDICE, op.cit.).

O século XXI chega com a consolidação do processo de metropolização e a expansão e valorização de áreas até então consideradas periféricas. Entretanto outras atividades como a indústria, o turismo, e o comércio passam ter uma contribuição significativa, minimizando a importância da atividade petrolífera.

Aracaju

Aracaju foi criada segunda as normas vigentes na época de sua fundação em 1855, à margem do principal rio do estado e próximo ao mar, atendendo interesses econômicos e políticos, sendo uma das primeiras cidades brasileiras planejadas.

Segundo Ribeiro (1985) embora as instalações portuárias tenham sido um fator fundamental para a fundação de Aracaju, esta função teve pouca importância para a expansão da zona de influência da capital. Foi com a expansão do sistema de transportes, a ferrovia no início do século XX, e as rodovias, sobretudo a partir de 1950 – que ampliou o raio de ação comercial de Aracaju – integrando vastas áreas de Sergipe.

Diferentemente de outras cidades, Aracaju tem bem delimitado as fases de sua evolução que conforme Loureiro (1983) divide-se em três, 1855 a 1900; de 1900 a 1930; e outra de 1930 a 1964, iniciando aí uma quarta fase, como representado na figura 03, onde se inclui a expansão causada pelas atividades petrolíferas. A primeira fase é caracterizada pelas medidas que visam a fixação do aparelho político-administrativo e pela ocupação da área do porto. A segunda acontece quando o estado atravessa períodos de crescimento econômico relacionados tanto aos altos preços das suas culturas básicas (açúcar e algodão) como a expansão do setor industrial. Por fim a terceira fase é marcada pela grande diversidade socioeconômica da cidade, quando as migrações para a capital já vinham se processando, e foi acelerada devido à crise agrária que expulsa as massas humanas do campo.

Até o final da década de 1960, a expansão da cidade se caracteriza mais pelo adensamento das áreas já ocupadas que pela incorporação de novas áreas. Nesse período a área mais dinâmica em termos de construções corresponde ao centro e suas adjacências sul e oeste.

Ainda segundo Ribeiro:

O ano de 1963 marca a descoberta do petróleo no Estado de Sergipe, com grande impacto para a economia estadual e conseqüentemente para a capital que ganhou um novo impulso com a fixação dos empregados da Petrobrás e dos setores diretamente estimulados pela sua presença, como o setor bancário, os serviços de transporte e de reparação, o comércio de gêneros alimentícios e o próprio setor imobiliário. Entretanto o mais significativo crescimento de Aracaju vai acontecer a partir dos anos 70, quando ocorre a chegada da sede da Região de Produção do Nordeste da Petrobrás, vinda de Maceió. Isso aumenta, em grande número, o contingente de empregados da empresa na cidade, cujos salários superam a média estadual. Podemos facilmente imaginar o que significou para a pequena cidade estes novos contingentes populacionais inclusive de outros Estados e países, além de inusitada agitação que tomou conta do aglomerado urbano. (RIBEIRO, 1985)

Isso é corroborado por Barreto, quando afirma:

Com o desenvolvimento das atividades da Petrobrás no Estado, em 1963, o setor industrial passou a ganhar dinamismo, induzindo diversos outros setores econômicos através da expansão do movimento comercial, da contratação de serviços técnicos especializados, do estímulo à instalação de diversas empresas prestadoras de serviços e, principalmente, induzindo o crescimento do setor imobiliário. (BARRETO, 2003)

Ainda na década de 1970 outros fatos contribuíram para as transformações na capital, assim em 1971 é instalado o Distrito Industrial de Aracaju que juntamente com a concessão de incentivos fiscais, subsídios e investimentos diretos em infraestrutura e sistema viário, possibilitaram a implantação de novos empreendimentos industriais que repercutiram conseqüentemente na expansão do setor terciário. Também a Universidade Federal de Sergipe que apesar de fundada em 1968, só apresentou resultados nesta década, consequência de sua expansão. Nesta década intensifica-se o crescimento da cidade não só através da incorporação de novas áreas, sobretudo na zona sul em direção ao mar, mas também com o aumento do número de edificações, inclusive em áreas ocupadas anteriormente (Figura 03).

Conforme Dantas,

Diante da magnitude das reservas de petróleo do Estado, além da transferência do seu escritório de Alagoas para Sergipe, a Petrobrás construiu o Terminal Marítimo de Carmópolis (Tecarmo), em Aracaju, realizando investimentos que tiveram grande impacto na economia estadual. Ademais, o governo federal autorizou a implantação de duas grandes plantas industriais em Sergipe: a Petrobrás Mineração S/A (Petromisa), em 1976, e a Fertilizantes Nitrogenados do Nordeste (Nitrofertil), em 1978, repercutindo diretamente no aumento da geração do emprego e renda local, o que levou o poder público a promover uma reestruturação da rede urbana, visando dar suporte a essas novas atividades econômicas. (DANTAS, 2004)

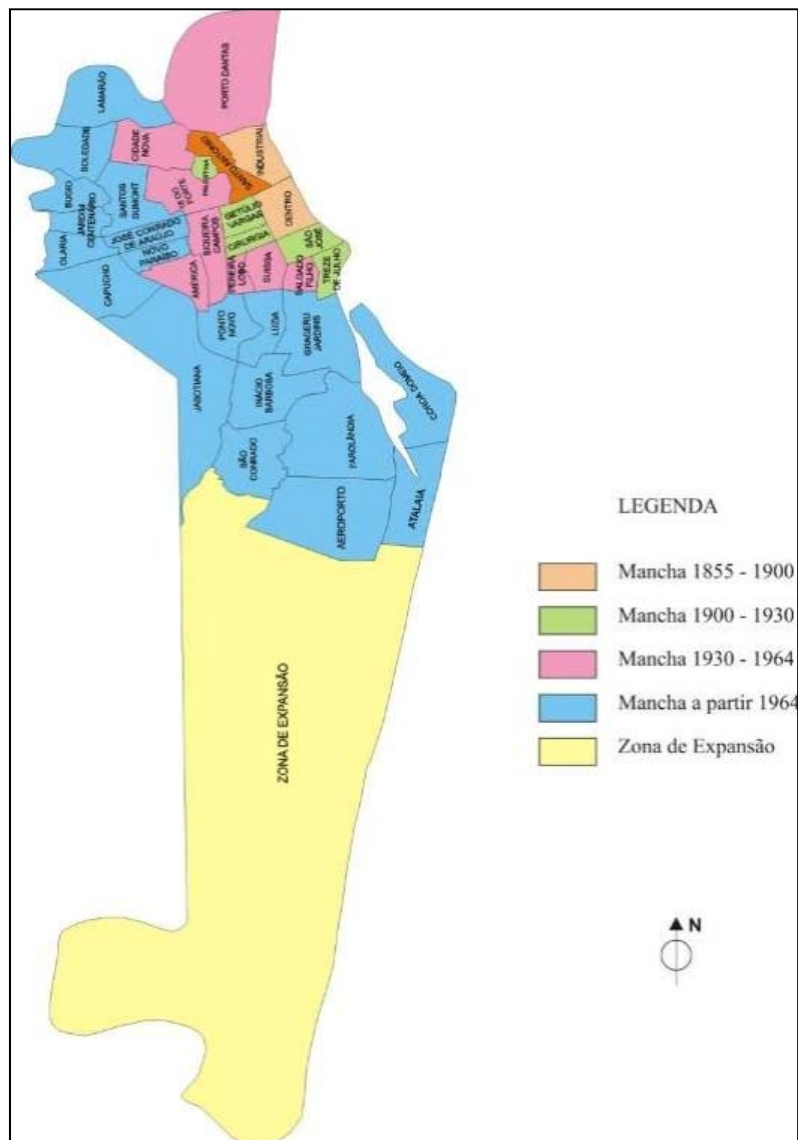


Figura 03: Evolução da mancha urbana de Aracaju.

Nas duas últimas décadas do século XX, o crescimento da participação do setor industrial e do setor de serviços que passaram a representar 60% do Produto Interno Bruto - PIB estadual, levou a uma especialização na estrutura produtiva, com grande peso das atividades urbanas que se refletiu também nas feições da cidade (FEITOSA, 2006). Fica evidente pela dinâmica recente da expansão de Aracaju, tem como principais agentes as empresas imobiliárias e de construção civil, embora exista íntima ligação entre estes agentes privados e o poder público.

Natal

A Cidade de Natal foi fundada em 1599 pelos conquistadores europeus. Seu crescimento urbano ocorreu em volta do forte dos Reis Magos, com a formação de um pequeno povoamento que mais tarde se tornaria a Vila de Natal (SEMURB, 2007).

A cidade passou quase dois séculos encerrada nos seus limites originais, pois os condicionantes físicos assim delimitavam. O 'despertar' da cidade dá-se a partir de meados do

século 19, após mais de dois séculos de isolamento. A ocupação em cidade alta e baixa, comum a tantos assentamentos de herança colonial portuguesa, correspondia então ao núcleo original fundado em 1599 no topo de colina debruçada sobre o Potengi, atual bairro de Cidade Alta, e ao núcleo surgido à margem do rio, depois bairro da Ribeira, ligado à Cidade Alta, desde o início do século 18, por aterro sobre área alagadiça.

Natal começa a ter seus limites pensados nessa época de transição entre o final do século XIX e início do século XX, com o então governador, Pedro Velho. Este período é caracterizado por uma grande euforia paisagística de cultura e modernização, a qual já havia atingido grande maioria das capitais brasileiras, como São Paulo e Rio de Janeiro. Este planejamento também ficou conhecido como Plano Polidelli.

Um dos principais instrumentos aplicados para o bom desenvolvimento da obra de Polidelli foi o planejamento diretor da obra, o qual ficou conhecido com *Master Plan* (ou plano mestre, em português). Tal plano foi o responsável pelo planejamento de avenidas largas no município de Natal (MIRANDA, 1999), bem como a formação de avenidas paralelas, entre as quais se destaca a Avenida Prudente de Moraes e a Floriano Peixoto, as quais são entrecortadas por várias ruas, formando, já em 1904, cerca de 60 quarteirões (TRIBUNA DO NORTE, 2008).

Conforme Trigueiro et. al. (2007), se assinala com frequência na historiografia do Rio Grande do Norte, dentre as várias evidências do impulso de desenvolvimento que marcaria a entrada da cidade no século 20, está o surgimento de novos bairros, o Alecrim, a sudoeste da Cidade Alta, ponto de chegada das rotas terrestres para o interior, e a Cidade Nova, primeiro bairro planejado, a partir de 1901, que expandiu o traçado a sudeste da Cidade Alta, através da abertura de sete avenidas e dez ruas, dispostas em malha ortogonal, compreendendo a área delimitada entre as avenidas Deodoro da Fonseca e Hermes da Fonseca, e entre as ruas Seridó e Ceará-Mirim. A demarcação deste traçado, concluída em 1904, definiu grande parte dos atuais bairros de Petrópolis e Tirol, direcionando, também, a malha das áreas de expansão ao sul do Tirol e bairros adjacentes.

Entretanto, segundo Fagundes (2010), não foram apenas essas as contribuições do Plano Polidelli à Natal. Ele transcendeu a mudanças físicas, afetando até mesmo a distribuição geográfica das várias camadas sociais, pois na área denominada de Cidade Nova surgia uma elite, ansiosa a ver as novas aparelhagens urbanas do local, enquanto, às margens do oceano atlântico se montava um conjunto de favelas de pessoas expulsas de suas terras pelo estado. Vale Salientar que até este dado momento histórico a população de Natal se organizava com características rudimentares da colônia, onde ricos e pobres conviviam nas mesmas ruas e bairros. Estava formada, aí, a divisão de classes que se faz perceptível até os dias atuais, em Natal.

Na primeira metade do século XX alguns planos visavam dotar a cidade de melhor infraestrutura urbana, como o Plano de Expansão Urbana de Natal e o plano Geral de Obras. No entanto estes planos são intervenções urbanísticas e não ações que indiquem planejamento

urbano. O que se verifica, desde Polidrelli, é uma evolução rumo a uma ação urbana planejada, ou seja, uma intervenção que projetasse a cidade para as futuras gerações.

Ainda na primeira metade do século XX, segundo Queiroz (citado por COSTA, 2010) ocorreu um crescimento acelerado, principalmente durante a Segunda Guerra Mundial, quando na capital potiguar foi instalada a base aérea dos Estados Unidos, na então comunidade de Parnamirim, tornando Natal ponto estratégico da vitória norte-americana na Guerra. Em 1940 foi construída a Base Aérea, em 1941 a Base Naval e a Policlínica do Alecrim. Em 1942 foi construída uma estrada asfaltada ligando Natal a comunidade de Parnamirim, que hoje corresponde as vias Av. Hermes da Fonseca, Senador Salgado Filho e BR-101. A cidade sofre um crescimento urbano significativo no período da Segunda Guerra.

Do pós-guerra a 1969 ocorre o esgotamento dos terrenos situados na área central, ou seja, Cidade Alta e Ribeira, e não existe uma definição acerca do perímetro urbano. Tem início como consequência, o processo de loteamento na cidade, seguido posteriormente pela implantação das tipologias dos conjuntos habitacionais através de investimento estatal, fato que bem caracteriza o fim dos anos 60 e as décadas de 70 e 80, com inclusive, a ocupação da outra margem do Rio Potengi, a Zona Norte (MEDEIROS, TRIGUEIRO, 2009).

Neste período foi descoberto o petróleo em terras potiguares, primeiro em terra na década de 1950 e depois no mar na década de 1970. A produção não parava de crescer, sobretudo com novos poços terrestres, fazendo com que cada vez a presença da Petrobrás se consolidasse no estado, o que refletia nas cidades em constante transformação urbana, sobretudo Natal, onde se concentrava as instalações da região de produção e todo o seu aparato técnico administrativo. Essa crescente importância econômica da exploração fez com que fosse criada a em 1987 a Região de Produção do Nordeste Setentrional (RPNS). Em 1994, o Rio Grande do Norte atingiu a marca de 2º maior produtor de petróleo do Brasil, o primeiro em produção terrestre. Entre as décadas de 1970 e 1980, como mostra a figura 04, a mancha urbana se expandiu na direção sul e oeste principalmente.

Todo esse processo promoveu rápida expansão urbana, evidenciando um claro processo de periferização (com bairros luxuosos e nobres nas melhores áreas da cidade, como Lagoa Nova, Candelária, Ponta Negra, e Tirol, em detrimento de áreas de menor valor imobiliário, toda a zona norte da cidade, com a incorporação da Redinha à área urbana) e suburbanização (com a incorporação de áreas dos municípios vizinhos, como Parnamirim e São Gonçalo do Amarante, a malha urbana da capital – formando a Região Metropolitana de Natal). Entre meados da década de 1960 até meados da década de 1980, a malha viária duplica de tamanho.

As duas últimas décadas do século XX e a primeira deste século se caracterizam pela consolidação da expansão, no eixo sul o núcleo de integração vai se expandindo acompanhando o grande eixo viário que se prolonga a partir da Avenida Hermes da Fonseca que se conecta à BR-101, incorporando a cidade de Parnamirim. No eixo norte, sobretudo depois da nova ponte na barra do rio Potengi, ocorre e consolida a ocupação quase total do eixo Norte, com a incorporação

de parte do município de São Gonçalo do Amarante. Ao longo da orla, acontece o adensamento de Ponta Negra, primeiro com condomínios e depois com a verticalização, e todo o litoral sul (principalmente Cotovelo e Pirangi), até Barra de Tabatinga.

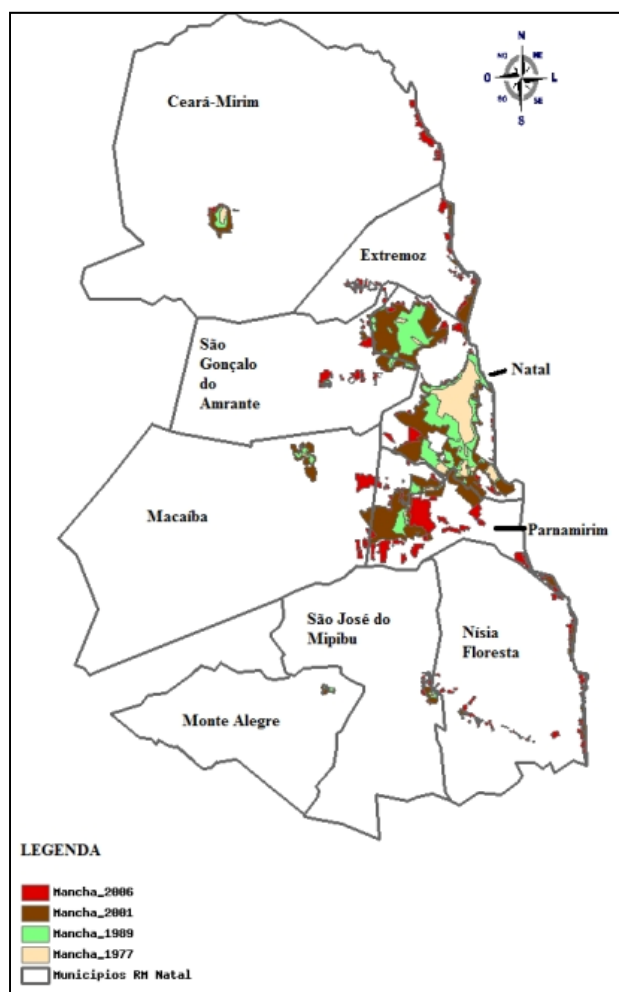


Figura 04: Evolução da mancha urbana de Natal e região metropolitana. **Fonte:** Observatório das Metrópoles – Núcleo RMNatal (2006).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A ocupação de todo o ecúmeno se deu a partir e principalmente, das áreas litorâneas. Nelas se constituíram as aglomerações urbanas. Assim sendo as atividades econômicas passaram estar muito ligadas a estas áreas, sobretudo pelas facilidades de acesso aos mercados consumidores.

No nosso caso específico, a atividade petrolífera na região nordeste do Brasil, está associada a bacias sedimentares que se estendem do continente às plataformas continentais submersas.

Coincidentemente as cidades em foco, situam-se nestas áreas e sofreram influências dessa atividade, que promoveu substanciais mudanças econômicas. Isso refletiu na dinâmica

de evolução urbana, promovendo grande crescimento, mas não um desenvolvimento equivalente, sobretudo em Salvador.

Aracaju é no nosso ponto de vista, a que mais se beneficiou com esse incremento do petróleo. Teve sua expansão mais estruturada e sem grande afluxo de 'aventureiros', resultando hoje numa cidade grande, mas sem muitos dos problemas comuns a cidades do seu porte. Tem hoje boa infraestrutura e é considerada a de melhor qualidade de vida do nordeste.

Natal teve também um bom aproveitamento desse aporte na economia da produção de petróleo que se estendeu a outras cidades como Mossoró. Entretanto o incremento do turismo também muito contribuiu com o crescimento do setor terciário que promoveu a migração de outros estados e até do exterior, atraídos por esta atividade. Apesar de ser uma cidade de beleza cênica ímpar, demonstra nítido processo de periferização onde se instala a população de excluídos que vieram a procura de oportunidades de trabalho e não foram bem sucedidos.

Salvador, infelizmente, talvez pelo seu porte, foi a que pior se beneficiou dessa atividade do petróleo. A princípio essa atividade promoveu a vinda da Petrobrás e todos os benefícios advindos deste fato, mas o fluxo migratório a procura de emprego, foi muito superior ao que a atividade oferecia, e isso levou a degradação da cidade, que foi aos poucos sendo tomada de assalto pelas invasões. Nem com o incremento de outras atividades, como o turismo, conseguiu contornar essa situação, pois a centralização de praticamente 85% da atividade econômica do estado cria a falsa perspectiva de melhor emprego e renda.

Enfim, as atividades em áreas litorâneas podem realmente trazer muitos benefícios e desenvolvimentos, mas sem planejamento podem se tornar danosas as cidades.

REFERÊNCIAS

BARRETO, D. M.. **A construção do desenvolvimento de Sergipe e o papel do Condese (1964-1982)**. Dissertação (Mestrado em Sociologia) – Universidade Federal de Sergipe, São Cristóvão, 2003.

CARLOS, A. F. A.. **O espaço urbano**: novos escritos sobre a cidade. São Paulo: Labur, 2007.

CORRÊA, R. L.. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 1989.

CORRÊA, R. L.. Processos espaciais e a cidade. In: CORRÊA, R. L.. **Trajetórias geográficas**. 3 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.

DANTAS, I.. **História de Sergipe**: república (1889-2000). Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 2004.

FAGUNDES, P. S.. **Planejamento urbano e as modificações histórico-estruturais no município de Natal**. Disponível: [HTTP://www.webartigos.com/artigos/...urbano-e-as...no...natal.../42112/06.07.2010](http://www.webartigos.com/artigos/...urbano-e-as...no...natal.../42112/06.07.2010). Acesso: 15 Fev 2012.

FEITOSA, C. O.. Reflexões acerca do urbano em Sergipe. **Revista Econômica do Nordeste**, Fortaleza, v.37, n.3, 2006.

GIUDICE, D. S.. **Impactos ambientais em área de ocupação espontânea**: o exemplo do Calabar – Salvador (BA). Dissertação (Mestrado) – Instituto de Geociências, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1999.

GORDILHO, W.. O sítio urbano: seu desenvolvimento. In: **Centro Estadual de Desenvolvimento Urbano (BA): a grande Salvador**. Salvador: 1978.

LEFEBVRE, H.. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2006.

LOUREIRO, K. A. S.. **A trajetória urbana de Aracaju, em tempo de interferir**. Aracaju: INEP, 1983.

MEDEIROS, V. A. S.; TRIGUEIRO, E. B. F.. Fluvius Grandis Urbis Cartographica: buscando preencher ausências. In: SIMPÓSIO LUSO-BRASILEIRO DE CARTOGRAFIA HISTÓRICA, 3. **Anais**. Ouro Preto, 2009.

MIRANDA, J. M.. **Evolução urbana de Natal em 400 anos: 1599-1999**. Natal: Governo do Rio Grande do Norte, Prefeitura de Natal, 1999. Coleção Natal 400 anos.

NEVES, E. F.. **Invasões em Salvador: um movimento de conquista do espaço para morar (1946-1950)**. Dissertação (Mestrado) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 1985.

QUEIROZ, T. A. N.. A produção do espaço urbano de Natal: algumas considerações sobre políticas públicas. **Observatorium**, v.2, n.4, p.2-16, 2010.

RIBEIRO, N. M. G.. Transformações recentes do espaço urbano de Aracaju. **Geonordeste**, v.2, n.1, 1985.

SALVADOR. **Cadernos da cidade**. Salvador: SEDHAM/COPI, v.1, n.1, 2009.

SEMURB. Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Urbanismo. **Ordenamento urbano: do Plano Polidreli ao Plano Diretor 2007**. Natal: Departamento de Informação, Pesquisa e Estatística, 2007.

SIMAS FILHO, A.; et al.. Evolução urbana da cidade de Salvador. In: **Centro Estadual de Desenvolvimento Urbano (BA): a grande Salvador**. Salvador: 1978.

SOUZA, G. A. A.. Construção do espaço metropolitano, efeitos sobre as condições de trabalho e habitação. **Revista Força de Trabalho e Emprego**, Salvador, v.5, n.2, p.3-10, 1988.

TRIBUNA DO NORTE. **Hipermercado Extra inaugura loja em novembro**. Natal: Tribuna do Norte, 2007. Disponível: <http://tribunadonorte.com.br/noticia.php?id=33507>. Acesso: 14 Fev 2012.

TRIGUEIRO, E.; ELALI, G.; VELOSO, M.. Urbanismo modernizador, consolidação modernista, reuso pós-moderno: a dinâmica de transformação urbana de Natal e a dilapidação de seu acervo arquitetônico. In: SEMINÁRIO DOCOMOMO BRASIL, 7. **Anais**. Porto Alegre, 2007.

VASCONCELOS, P. A.. Salvador: transformações e permanências (1549-1990). In: CHRISTOFOLETTI, A.; et al.. **Geografia e meio ambiente no Brasil**. São Paulo: Hucitec, 1995. p.97-117.