



PADRÃO DE INVESTIMENTO PÚBLICO EM INFRA-ESTRUTURA VIÁRIA: O caso de Teresina – Piauí

Antônia Jesuíta de Lima¹

RESUMO

É consenso que as grandes e médias cidades brasileiras se caracterizam por um forte processo de segregação socioespacial em que as diferentes periferias sofrem com os efeitos distorsivos dos investimentos públicos. O atendimento desigual prestado pelo Estado resulta em baixo provimento de serviços públicos por parte expressiva da população, o que é atestado pelos negativos indicadores sociais encontrados nas áreas habitadas pelas populações pobres. O presente artigo analisa os investimentos da ação pública municipal de Teresina, a partir de uma política setorial, infra-estrutura viária, com vistas à construção de um perfil das inversões públicas no espaço urbano, observando o padrão de investimentos, as tendências e a espacialização dos gastos.

Palavras-Chave: Gestão urbana, gasto público, espaço urbano, segregação socioespacial

ABSTRACT

It is widely accepted that medium and large Brazilian cities are characterized by a robust sociospatial segregation process, in which distinct peripheries are affected by different levels of public investment. Unequal offer of public services by the state result in low access to public services by a significant part of the cities population, as shown by the low social indicators typical of urban areas inhabited by the poor. This article analyses the municipal public actions in the city of Teresina, in the northern state of Piauí, Brazil, by examining a sectorial policy: road infrastructure. Our goal is to outline the most important characteristics of public investment in urban areas by analyzing the patterns of spatial distribution of investment.

Keywords: urban administration, public investment, urban space, sociospatial segregation

1.INTRODUÇÃO

O presente trabalho expõe resultados de uma pesquisa que explora os padrões de investimento público em Teresina, entre 1997 a 2004, período em que governou a Capital, o prefeito Firmino Filho (PSDB). Com recorte na infra-estrutura viária, buscou-se construir um perfil das inversões públicas municipais no espaço urbano², perscrutando tendências redistributivas, a partir da regionalização dos gastos. Recaiu a escolha empírica sobre a infra-estrutura viária por duas razões: primeiro, pelo fato de que, em geral as administrações locais investem mais em infra-estrutura urbana; em segundo, pela

¹ Mestra em Políticas Públicas. Docente da Universidade Federal do Piauí - UFPI.

² A pesquisa integrou as atividades de um estágio de pós-doutorado, realizada no período de setembro de 2005 a agosto de 2006 no CEBRAP/SP.

constatação de que, na execução de um grande projeto de urbanização de favelas, a prioridade tenha sido essa forma de intervenção, o que explica também o recorte temporal.

Como se tratava de pesquisa focada na infra-estrutura viária, área que envolve contratos e empreiteiras, exigindo maior nível de detalhamento na publicação das licitações, partiu-se para uma pesquisa direta no Diário Oficial do Município (DOM), que envolveu desde o valor dos contratos, tipo de obra e/ou serviço, localização e fonte de recursos às empresas contratadas para executar as obras. O banco de dados resultante traz informações sobre os valores contratados, data de assinatura dos contratos e de publicação, o objeto, os locais de realização das obras e serviços e as empresas envolvidas.

A pesquisa contemplou diferentes obras e serviços de pequeno porte, como pavimentação drenagem, e obras de grande porte, como galerias pluviais, avenidas, pontes e viadutos. Essas iniciativas foram implementadas por dois órgãos da administração indireta da prefeitura: a ETURB (até o ano de 2000) e as Superintendências regionais (SDU's), que a partir de 2000 se responsabilizaram pelas obras e serviços de infra-estrutura urbana.

2.TERESINA: Aspectos históricos, sócio-espaciais e demográficos

Teresina, Capital do Piauí, registra uma população de 715.360 habitantes, distribuída em uma área de 1.755,7 Km². Conforme tendência verificada no país, desde os anos de 1950 com respeito ao crescimento urbano, 94,7% da população teresinense (677.470 hab.) está concentrada na zona urbana, enquanto apenas 5,3% (37.890 hab.) permanece no meio rural (IBGE, 2000). Constitui um centro político e de serviços importante, porque situada na confluência dos eixos de circulação que ligam as metrópoles do Nordeste - Salvador, Recife e Fortaleza - a Belém, porta de entrada para a Amazônia (TERESINA, PMT, 2002).

A origem da Capital data da segunda metade do século XIX, a qual teve como motivação política um movimento das elites piauienses em defesa da transferência da sede da Província - Oeiras, situada na região central do território - para Teresina, localizada ao Norte, às margens do rio Parnaíba, área considerada apropriada para a expansão da economia, que ingressara num novo ciclo, o do extrativismo vegetal, elemento que ganhava expressividade desde o princípio daquele século. Assim, foi edificada, em 1852, para assumir as funções político-administrativas de Capital e desenvolver a Província.

Somente nos anos de 1950 a urbanização ganha impulso, sob influência da estratégia política de modernização do país, quando o Piauí é integrado às demais regiões através das intervenções públicas federais voltadas ao incremento do processo produtivo, à diversificação da economia e ao desenvolvimento regional. Com efeito, Teresina

experimentará, na década de 1960, forte expansão urbana, estreitamente articulada ao crescimento do setor de serviços e ao aumento do fluxo migratório campo-cidade.

Cumprir destacar que, na divisão regional do trabalho, Teresina se inscreverá como centro em que a economia é movida pelo setor de serviços, com predomínio das atividades de comércio e das vinculadas à burocracia estatal. Essa economia, baseada no setor terciário, gerará alterações significativas no espaço urbano, redefinindo os contornos da cidade, a partir dos anos de 1970, tendo a Capital, nos decênios seguintes, experimentado acelerado processo de urbanização e crescimento demográfico, provocados, sobretudo, pelos fortes fluxos migratórios provenientes do interior do estado, do Maranhão e do Ceará. Com efeito, entre 1970 e 1980 registrou a maior taxa de crescimento populacional de sua história (5,4%), determinando a elevação da população total de 220.487 habitantes, em 1970, para 377.774, em 1980, e da urbana, de 181.062, para 339.042 (IBGE, 1970, 1980), constatando-se, nesse período, uma taxa de urbanização da ordem de 89,7%.

Nessa dinâmica de crescimento, a população do município cresceu de 377.774 habitantes, em 1980, para 599.272, em 1991, verificando-se também a elevação da taxa de urbanização para o patamar de 92,9%, o que definiu a evolução da população urbana de 339.042 habitantes, em 1980, para 556.911, em 1991. No período de 1991 a 2000, conforme dados do Censo Demográfico (IBGE, 2000), Teresina acumulou uma taxa média geométrica de crescimento de 2,0%, a menor registrada pelos Censos desde 1950. Essa inflexão para baixo na espiral de crescimento também ocorreu no estado (1,1%), no Nordeste (1,3%) e no Brasil (1,6%) (IBGE, 2000), os quais, como se nota, registraram números bastante inferiores aos atingidos pelas capitais referidas.

3. DINÂMICA URBANA E SOCIOECONÔMICA

Conforme o exposto, nos anos de 1980 a tendência de crescimento se consolidou e a cidade se expandiu em todas as direções, com a construção de grandes avenidas e novas pontes sobre os rios Poti e Parnaíba, que completam a interligação de todas as regiões da cidade, e a edificação de extensos conjuntos habitacionais para além da malha urbana, o que ampliou os espaços de localização das populações pobres e constituiu novas periferias.

A nova estrutura urbana traz, nas marcas físico-espaciais, a imagem de uma cidade em expansão, porém clivada de intensas contradições e fortes traços segregadores e excludentes. Desse modo, a já complexa questão urbana se potencializa, tendo como os principais determinantes a problemática habitacional e os conflitos em torno do uso e a ocupação do solo urbano.

Conforme dados oficiais (TERESINA, PMT, 1994), foram identificados, em 1993, 141 assentamentos de baixa renda, com 67.503 pessoas (11,3% da população do município). Em 1996, esses números se elevaram a 149 assentamentos e 94.617 pessoas (14,4 % da população do município). Dados do III Censo das Vilas e Favelas (Teresina, PMT, 2000), constataram uma redução do ritmo de crescimento dessas formas de moradia, embora tenha se elevado o número de habitantes para 133.857 (20,4% da população do município). Numa comparação entre 1993 e 1999, observou-se que a população desses assentamentos teve, em 1999, o incremento de 97,9% em relação à de 1993, o que denota uma intensificação da vulnerabilidade da vida urbana para determinado segmento social.

Ressalte-se que os índices que mensuram o grau de desenvolvimento humano, baseado na metodologia do PNUD, destacam um crescimento de 7,43% do IDH-M de Teresina, que se elevou de 0,713, em 1991, para 0,766, em 2000, um aumento de 41,42% na renda *per capita* média, que passou de R\$177,27 em 1991, para R\$250,69, em 2000, e a redução em 22,20% das pessoas consideradas pobres, que baixou de 50,75% para 39,5% (IPEA/PNUD, 2003). Embora esses números, a realidade local revela um quadro mais profundo de desigualdades sociais, que segmenta a sociedade, e é atestado pelas próprias estatísticas. Teresina é o município de melhor IDH-M, no âmbito do estado, mas, no contexto nacional, encontra-se na 1420ª posição e, no regional, na penúltima.

O quadro exposto revela, pois, uma Teresina que, nas últimas décadas do século XX, cresceu celeremente e teve elevada a dimensão espacial e demográfica, mas vem acumulando problemas sociais profundos, gerados ao longo desse processo, que expõem a “tragédia urbana” (Maricato, 2001) das grandes cidades brasileiras.

4. PADRÃO DE INVESTIMENTO EM INFRA-ESTRUTURA VIÁRIA EM TERESINA

A pesquisa identificou 853 extratos de contratos (e aditivos) firmados entre o município e 169 empreiteiras, no período de 1997 a 2004, num valor de R\$125.563.623,12.

Na distribuição desses contratos, por gestão, observou-se que o prefeito Firmino Filho realizou mais obras no primeiro mandato (69,52%), porém, a esse maior número de contratações não correspondeu o maior volume de gastos, cujas razões podem estar na opção por pequenas obras ou na falta de recursos para as de grande porte. Ressalte-se que os recursos externos (BNDES/CEF) adquiridos, nesse período, foram voltados, majoritariamente, para o Vila-Bairro, centrado em pequenas obras.

Numa análise temporal, observa-se que os anos que concentraram o maior volume de investimentos foram, 2003, com 45,11%, 2000, com 15,98% e 1998, com 11,36%. Os elevados valores, nesses anos, devem-se a obras de alto custo, como a

contratação da construção de uma nova ponte sobre o rio Poti (em 2003), a que, isoladamente, contraiu R\$45.946.493,07 do total gasto no referido ano. Em relação a 1998 e 2000, os valores elevados coincidem com a contratação de recursos do Projeto Vila-Bairro, que apresentou os maiores investimentos nos respectivos anos (47,6% dos gastos desse projeto).

Esse perfil de gastos enseja algumas ponderações importantes. Em primeiro lugar, não se constata uma relação direta entre o volume de contratos e o volume dos gastos, uma vez que, embora o ano de 1998 apresente o maior volume de contratos, não exibiu o volume mais alto de investimentos, o que foi reservado a 2000 e 2003. Esses anos, por sua vez, estamparam números baixos de contratações, permitindo a inferência de que aos números elevados de contratos e aditamentos corresponderam baixos valores nas contratações. Em segundo lugar, não se verifica uma relação direta entre os gastos efetuados e o período eleitoral, apesar da forte coincidência entre os mais elevados valores e o ano eleitoral de 2000 e pré-eleitoral de 2003, mesmo considerando que se tratava de obras que dependiam de financiamento externo, como o Projeto Vila-Bairro e a construção da nova ponte sobre o rio Poti, cujos repasses coincidiram com os ciclos eleitorais de 2000 e 2004. Como ressaltam Marques e Bichir (2001, p. 64),

a hipótese de associação entre essas duas dimensões parte do suposto da predominância do imperativo, em regimes democráticos, da tentativa de reeleição dos governantes ou, quando esta não estiver prevista institucionalmente, da tentativa de influenciar o processo de escolha de seu sucessor, mantendo força política sobre a administração.

Haveria, assim, coincidência entre os ciclos eleitorais e os investimentos, sobretudo das políticas de grande visibilidade pública, como é o caso da infra-estrutura viária. Admite-se, como Marques e Bichir (2001), que os investimentos públicos municipais nessa área não dependeram dos ciclos eleitorais, mas estiveram em consonância com os recursos disponíveis na prefeitura. Entretanto, não se pode deixar de registrar que a grande visibilidade das obras de infra-estrutura urbana em toda a periferia da cidade se constituiu fator favorável à reeleição de Firmino Filho e à eleição de seu sucessor.

Com esse padrão de gastos, no período, já se configura a tendência de sua maior concentração em uma gestão. Com efeito, na segunda gestão do prefeito Firmino Filho (2001 a 2004), houve o maior volume de gastos, R\$76.127.142,65, sendo que só 2003 contraiu 74,20% do valor total aplicado, vindo em segundo lugar 2004, com 14,13%.

Já na primeira gestão, com menor volume de gastos, destaca-se o ano de 2000, que acumulou 40,77%, seguido de 1998, com 28,99%. Nota-se ainda que não são grandes as diferenças entre os gastos anuais na primeira gestão, ao contrário da segunda, em que

2003 se distancia dos demais por acumular o maior valor gasto durante essa gestão e o período pesquisado. De modo geral, na segunda gestão os investimentos foram baixos, com exceção do ano de 2003, o que coincide com uma redução dos gastos do Projeto Vila-Bairro.

O valor médio investido no período pesquisado foi de R\$146.785,98, com menor valor de R\$1.882,22 e o maior de R\$45.946.493,07.

Conforme se observa no cálculo do valor médio anual por gestão a maior média de gasto está na segunda, com R\$292.796,70, devendo-se ao menor número de casos e ao maior volume investido no período. Concorreu também para esse resultado, o volume de gasto relativo a 2003 que, isoladamente, apresentou uma média de R\$973.869,43. Em contrapartida, com uma média de R\$82.767,78, a primeira gestão exibiu a menor média de todos os anos do período pesquisado, R\$54.228,82 concernente a 1997, dado esse que reforça a constatação de que, embora haja uma grande concentração de contratos e aditivos em um determinado ano, a isso não corresponde um grande volume de investimentos.

4.1. Padrão de investimentos segundo o porte das obras

Examinar o tamanho dos investimentos indica as prioridades do gestor para aquela política. Por isso, tornou-se pertinente analisar a distribuição dos investimentos tendo como referência valores previamente definidos e tipo de ação, como base para qualificar pequenas, médias e grandes obras. Considerando-se a tendência, já observada, de que o governo priorizou pequenas obras, esse foi o ponto de partida para atribuir o tamanho da obra e seus valores correspondentes. Foram tomadas, então, como pequenas obras àquelas com valores abaixo de R\$ 50 mil (pavimentação poliédrica), grandes obras as com valores acima de R\$100 mil (terraplenagem e recapeamento asfáltico, construção de passarela, ponte, de grandes galerias) e obras médias, as com valores entre R\$50 mil e R\$100 mil (recuperação de galerias e construção de meio-fio).

Confirmando a tendência, os dados indicam que houve no período de 1997 a 2004 uma grande concentração de pequenas obras, isto é, com contratos abaixo de 50 mil reais, apresentando 440 casos (51,58% do total geral) para um total gasto de apenas R\$11.815.007,67 (9,43% do total investido), sugerindo que o governo municipal combinou pequenas obras e baixo investimento, o que pode estar associado tanto ao perfil político-ideológico do gestor quanto à ausência de recursos para a realização de grandes contratos.

Destacaram-se, com o maior número de casos os anos de 1997 e 1998, que coincidem com a implantação do Projeto Vila-Bairro, quando a prefeitura, num primeiro

momento, teve de realizar pequenos investimentos enquanto aguardava a liberação de recursos externos e, num segundo, começou a execução definitiva do referido projeto, com financiamento do BNDES. Por outro lado, a análise mostra que houve reduzidas realizações em grandes obras (acima de 100 mil reais), totalizando apenas 137 casos ou 16,06% do total, embora apresentassem um valor elevadíssimo de investimento, R\$94.012.646,11 (75,08% do total investido), destacando-se na distribuição anual os anos de 2003 e 2000.

Com esse perfil, pode-se inferir que as pequenas e médias obras se concentram na primeira gestão e as grandes na segunda. A análise temporal das pequenas, médias e grandes obras, segundo as gestões de Firmino Filho, mostra que o maior volume das com valores acima de R\$100 mil localiza-se na segunda, com 54,01% dos casos e valor real gasto de R\$67.300.830. Já nas obras com valores abaixo de R\$50 mil o número de casos se concentra na primeira gestão (1997-2000), com 77,73% e valor de R\$9.347.737,62, delineando-se o padrão já mencionado de construir muitas obras de pequeno porte e de custo baixo. São igualmente significativos os dados referentes às obras médias, com valores entre R\$ 50 e R\$ 100 mil, com relevância para a primeira gestão, com 68,12% dos casos e valor de R\$13.021.742,31.

Esse mesmo desempenho é verificado com os casos de acima de R\$100 mil em que se destaca também o ano de 2003, quando é licitada a nova ponte sobre o rio Poti, que absorveu sozinha, R\$45 milhões. Observam-se baixos investimentos em grandes obras em 1997, 1998 e 1999, uma pequena elevação em 2000 e queda em 2001 e 2002. Perfil inverso se constata com os gastos abaixo de R\$50 mil, cujo pico se deu em 1997 e 1998, com cerca de 31% e redução drástica nos anos posteriores, excetuando-se 2004, que apresentou cerca de 12% dos valores aplicados.

Esse padrão para os valores abaixo de R\$50 mil pode ser explicado pela coincidência com a implantação do Projeto Vila-Bairro que, num primeiro momento, teve a participação da prefeitura na realização de pequenas obras e, em 1998, contou com recursos do BNDES (primeira etapa de financiamento do PVB). Já com as obras de médio porte, com valores entre R\$50 mil e R\$ 100 mil, não houve considerável registro em 1997, primeiro ano de governo, com apenas 5%, porém atingiu o pico em 1998, caindo nos anos subseqüentes, o que permite inferir que 1998 caracterizou-se pela maior concentração de pequenas e médias obras.

4.2. Regionalização dos investimentos públicos municipais em infra-estrutura viária

Para desenvolver esse eixo de análise, foram separados os casos de obras e serviços regionalizáveis e não-regionalizáveis. Consideraram-se regionalizáveis os que, nos

extratos de contrato, indicavam o local de execução, já que se contava com a base cartográfica de bairros fornecida pela empresa de processamento de dados da prefeitura. Dados não-regionalizáveis foram considerados as obras e serviços sem grau de desagregação por bairro, cujo raio de ação envolvia a cidade como um todo. Assim, dos 853 contratos e aditivos foram regionalizados 726 ou 85% dos casos analisados, com R\$ 95.832.323,16 do gasto total (125.208.438,21).

Na visualização da quantidade de obras por bairro, no período de 1997 a 2004, observa-se uma maior concentração de obras (17 a 51) em áreas de estratos de renda baixa, com reduzida presença em regiões de classes média e alta, como na zona Centro, especialmente na região central e nos bairros Lourival Parente e Bela Vista, na Zona Sul. Nas regiões de renda baixa, destacam-se, com essa quantidade elevada de obras, particularmente os bairros Angelim e Santo Antonio, situados no extremo da Zona Sul, o bairro Santa Maria da Codipe, no extremo da Norte, e os bairros de renda baixa da Zona Leste, como Pedra Mole, Porto do Centro e Cidade Satélite.

Os bairros com 7 a 16 obras estão mais dispersos pela cidade, não havendo uma grande concentração numa só região, embora se lhes note a presença naqueles mais antigos da Zona Leste, como Ininga e Jóquei Clube, área nobre, assim como em alguns novos, como Porto do Centro e Campestre. No entanto, a maior quantidade de bairros recebeu uma média de 2 a 3 obras, sobressaindo-se o Esplanada, na Zona Sul, a Vermelha, no Centro, o Horto, na Leste e o Novo Horizonte, na Sudeste.

Destarte, apesar de uma grande quantidade de bairros da periferia de Teresina ter recebido um volume considerável de obras, o número dos contemplados com poucas delas é igualmente considerável, revelando um padrão de distribuição diversificado tanto na periferia quanto nas regiões de alta renda, como a Leste e o Centro.

No tocante à espacialização dos gastos, a análise indica que o governo municipal investiu somas altas em bairros do extremo Sul da cidade, como Angelim e Santo Antônio, do extremo Norte, como Santa Maria da Codipe, e em alguns antigos, como o Mocambinho. Na Zona Leste, investe alto também em antigas áreas, como Fátima, Jóquei Clube e Ininga, bairros tradicionais de renda alta, assim como em certos novos, como Porto do Centro, Verde Lar e Vale Quem Tem, bairros de renda baixa no extremo dessa região, na qual se observa um investimento massivo seja em obras de valores elevados, seja nas de valores mais baixos, estas em Socopo, Planalto, Horto e Noivos. A Zona Sudeste, região majoritariamente de renda baixa, esteve também bastante contemplada, embora com investimentos mais baixos, destacando-se, com inversões elevadas os bairros Itararé, Gurupi, Colorado e Todos os Santos e Parque Ideal. Destacam-se os bairros Centro, que recebeu uma soma elevada de investimento, e o Porenquanto, marco original de construção da ponte sobre o rio Poti.

Nota-se pelo perfil da espacialização dos gastos, um padrão redistributivo na alocação dos recursos, já que se investe tanto em áreas de renda baixa, como na zona Sul, assim como em áreas nobres da cidade, como nos bairros Centro e setores da Zona Leste. Esta, por exemplo, uma tradicional região de moradores de renda alta, foi alvo também de investimentos nos bairros de renda baixa que ficam nas suas franjas, como Pedra Mole, Morros, Verde Lar e Vale Quem Tem.

5.CONCLUSÃO

O estudo constatou que no período de 1997 a 2004 os investimentos em infraestrutura viária se caracterizaram por pequenas obras, de baixo investimento, e com concentração no extremo das zonas periféricas, com nuances em bairros antigos da cidade. Outro dado importante é que nem sempre ao maior número de casos corresponde o maior volume de gastos. Isso significa dizer que, embora o prefeito tenha executado um maior volume de obras na primeira gestão, não foi nesta que se concentraram os mais vultosos investimentos, seja pela priorização de pequenas obras, seja pela ausência de recursos para as grandes, que ocorreram no segundo mandato.

Como se sublinhou na análise, não se verifica uma relação direta entre os gastos efetuados e o período eleitoral, porém, embora se note forte coincidência entre os mais elevados valores e o ano eleitoral de 2000 e o pré-eleitoral de 2003, mesmo se considerando tratar-se de obras que dependiam de financiamento externo, como o Projeto Vila-Bairro e a construção da ponte sobre o rio Poti, cujos repasses ocorreram com os ciclos eleitorais de 2000 e 2004. Não se pode deixar de considerar, no entanto, que a grande visibilidade das obras de infra-estrutura urbana nas diferentes periferias da cidade, através do Projeto Vila-Bairro favoreceram a reeleição de Firmino Filho e a eleição de seu sucessor.

Embora tenha investido fortemente nas regiões de estratos de renda alta (Centro e Leste), Firmino Filho direcionou investimentos também para a periferia, sobretudo para os bairros novos, como Santa Maria da Codipi (Norte), Santo Antônio e Angelim (Sul), Porto do Centro (Leste) e Gurupi e Colorado (Sudeste). Esses dados indicam um padrão espacial redistributivo da política, segundo o qual se destinaram significativos recursos para as populações de renda baixa tanto que em algumas áreas pontuais da periferia, como nos bairros Santa Maria da Codipi (Norte) e Angelim (Sul), áreas de estratos de renda baixa, houve a combinação de pequenas, médias e grandes obras, embora tenha sido regra a realização de pequenas e médias obras em número pequeno. O governo de Firmino Filho se caracterizou, portanto, por ação nas regiões pobres da cidade, mas com acento nas

áreas menos consolidadas, o que coincide com o padrão de investimento do Projeto Vila-Bairro, que focalizou as favelas localizadas no extremo das periferias.

REFERÊNCIAS

IBGE. Censos Demográficos 1940-2000.

IPEA/PROGRAMA DAS NAÇÕES UNIDAS PARA O DESENVOLVIMENTO (PNUD). Atlas de Desenvolvimento Humano no Brasil. Software 1.0.0: ESM consultoria, 2003.

LIMA, Antônia J. O impacto de iniciativas locais de políticas urbanas sobre as condições de vida de populações pobres: análise da experiência do Projeto Vila-Bairro em Teresina – Piauí. Teresina, relatório de pesquisa. 2006.

MARICATO, Ermínia. *Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana*. Rio de Janeiro: Vozes, 2001.

MARQUES, Eduardo C. e BICHR, Renata M. Padrões de investimentos estatais em infraestrutura viária. *Revista São Paulo em Perspectiva*, v. 15 (1), jan/mar, 2001.

MARQUES, Eduardo C. Elementos conceituais da segregação da pobreza urbana e da ação do Estado. In: MARQUES, Eduardo C. e TORRES, Haroldo. *São Paulo: segregação, pobreza e desigualdades sociais*. São Paulo: Editora SENAC, 2005.

TERESINA. Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal do Trabalho e de Assistência Social. *Censo das vilas e favelas de Teresina*. Teresina: PMT, 1994.

_____. _____. Secretaria Municipal do Trabalho e de Assistência Social. *Censo das vilas e favelas de Teresina*. Teresina: PMT, 1996.

_____. _____. Secretaria Municipal de Habitação e Urbanismo. *Censo das vilas e favelas de Teresina 1999*. Teresina: PMT, 2000.