

Centralidade urbana no Estado da Bahia: Um estudo comparativo

SYLVIO C. BANDEIRA DE MELLO E SILVA*

1. INTRODUÇÃO

Em muitas áreas subdesenvolvidas, a organização do espaço, medida através da estrutura urbano-regional, caracteriza-se pela predominância de uma só cidade, *locus* privilegiado de concentração das formas modernas do crescimento econômico-social. A dominação das economias regionais chega a ser, em muitos casos, tão grande que dificulta, quando não impede, o desenvolvimento de cidades intermediárias, de centros pequenos, de centros locais e de zonas rurais.

Este trabalho dá destaque a um modelo, o das localidades centrais, que propõe uma outra organização espacial, com uma estrutura urbana hierarquizada e bem distribuída sobre o espaço, considerada fundamental para assegurar o desenvolvimento econômico-social, através de uma eficiente e equitativa difusão dos bens e serviços para o conjunto da sociedade.

Evidentemente, não estamos postulando a transposição integral do modelo original mas unicamente destacando a importância de seus princípios já que os mesmos tentam possibilitar, de forma eficaz e justa, a acessibilidade (vista espacialmente e integrada aos aspectos sócio-econômicos) aos componentes do bem estar público, ampliando a interação social, fundamental no processo de mudança social.

Assim, os trabalhos sobre localidades centrais são importantes na medida em que esclarecem a organização espacial, possibilitando uma contribuição à formulação de diretrizes e estratégias de planejamento urbano-regional. O Estado da Bahia, neste particular, deverá avaliar profundamente esta questão caso deseje alterar o desequilíbrio entre sua região metropolitana e o restante do Estado. Deveria ser buscado um novo padrão de distribuição de centros, segundo o tamanho e funções, que pudesse ser, ao mesmo tempo,

*Departamento de Geografia da Universidade Federal da Bahia.

eficiente para o funcionamento da economia e equitativo na distribuição de bens e serviços para o conjunto da sociedade.

Nesta linha de raciocínio, este trabalho pretende abordar as seguintes questões:

a) revisão crítica da teoria da centralidade e de sua relevância para os problemas de organização espacial nas regiões subdesenvolvidas;

b) aplicação e análise de uma medida da centralidade urbana para o Estado da Bahia, comparando a situação de 1970 com a de 1980.

2. LOCALIDADES CENTRAIS, ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO E DESENVOLVIMENTO

É extremamente importante, diante do variado quadro conceitual disponível, esclarecer o embasamento teórico deste trabalho e sua adequação aos propósitos deste estudo.

2.1. — Eficiência e Equidade Espaciais

Na moderna análise espacial, uma questão teórico-aplicada tem emergido, nos últimos anos, como um problema fundamental: o da adequação das estruturas espaciais às necessidades do desenvolvimento econômico-social. Esta preocupação tem implicado na análise dos conceitos de eficiência e equidade espaciais o que, em termos mais específicos e concretos, tem colocado a problemática da concentração versus distribuição. À primeira vista, a concentração espacial refletiria (via metropolização, por exemplo) a busca da maximização da eficiência, sobretudo econômica, com o objetivo de se obter maiores índices de crescimento mas comprometendo os aspectos distributivos, de equidade social. A idéia da dominação metropolitana exagerada, ganha grande expressão neste caso. Com relação a este problema, Rondinelli¹ mostra que, significativamente muitas organizações internacionais de desenvolvimento mudaram recentemente suas abordagens no Terceiro Mundo. Até meados da década de 70, houve muita atenção para a maximização do crescimento econômico nacional, basicamente através do desenvolvimento industrial nos grandes centros urbanos, assumindo que os benefícios iriam se difundir sobre todo o território. Pouco a pouco, ainda segundo este autor, cresceu a interpretação de que o crescimento do produto nacional bruto sozinho não seria suficiente para promover uma distribuição geograficamente equitativa do desenvolvimento econômico. Para tanto seria fundamental, teoricamente e dentre outros aspectos, a existência de uma estrutura urbana hierarquizada, integrada e bem distribuída sobre o espaço assegurando, desta forma, uma distribuição das formas de produção e a difusão de bens e serviços para o conjunto da sociedade.

Mas, finalmente, o que se entende por eficiência e equidade espaciais? Com base em Morrill e Symons² e em Rondinelli³, entendemos por eficiência

espacial, teoricamente, quando os retornos de todas as atividades serão maximizadas em um sistema competitivo, a partir de seus padrões locais e das interações espaciais decorrentes. Trata-se, portanto, de um critério basicamente econômico, bastante analisado, por exemplo, a nível micro, na lógica do capital, visto agora do ponto de vista espacial, na perspectiva do social. Para serviços públicos fundamentais (escolas, hospitais, instituições culturais, etc.) onde, em muitas situações, não se espera a obtenção de lucros, um eficiente padrão espacial deveria ser, em termos ideais, pré-determinado pela sociedade em relação aos custos mínimos e ao nível e área de atendimento. Se estes serviços objetivam o lucro, seus critérios deverão ser os de eficiência econômica, já referidos anteriormente. Em todos os casos, devem ser assumidas as restrições impostas pela escassez de recursos, a busca de redução dos custos de operação e o esforço do consumidor em também tentar minimizar seus custos na procura de bens e serviços. Em todos estes casos, a medida dos custos de transporte, por exemplo, tem se revelado extremamente importante e bastante eficaz para a compreensão da questão.

É preciso observar que a noção de equidade espacial não foi claramente destacada pelas teorias locais e da interação espacial quando estas tomaram o pressuposto da racionalidade econômica como básico para o entendimento da organização espacial, de grande relevância para a formulação de políticas. Assim, Christaller⁴ e Lösch⁵ construíram significativamente, modelos de localidades centrais buscando atingir a maximização da distribuição espacial dos bens e serviços por um mínimo de localidades centrais, isto é, a custos mínimos. E isto seria válido tanto para o sistema capitalista como para o socialista: "Se o preço, como um regulador da economia (da produção e do consumo), é eliminado e outro regulador, digamos as regras e a razão organizada de um corpo econômico, o substitui, é claro que não haverá mudança fundamental no padrão dos tamanhos e distribuição dos lugares centrais porque o assim chamado princípio econômico — o de obter-se a maior satisfação das necessidades com os menores gastos (menores custos) — é efetivo e decisivo tanto no sistema econômico capitalista como no socialista. A única diferença é que um regulador que é deficiente — o preço — é substituído por outro regulador, o qual provavelmente também tem deficiências, tais como o raciocínio da liderança científica e político-econômica. O objetivo de ambos os sistemas é o mesmo: trazer as necessidades ilimitadas em harmonia com a escassez de bens" (Christaller⁶).

Desta forma, admite-se, implicitamente, que a idéia de justiça a nível espacial seria atingida, por definição, com o eficiente funcionamento da economia a nível espacial. Como este embasamento teórico nem sempre tem sido constatado, no mundo real, sobretudo nos países subdesenvolvidos com grandes desequilíbrios, como demonstrou Rondinelli em seu exemplo já mencionado e, como não tem sido possível imaginar que a eficiência por si só produza, em uma determinada e razoável escala de tempo, resultados espacialmente equi-

tativos, esta questão tem sido intensamente discutida sobretudo na formulação de políticas de planejamento dentro de uma perspectiva democrática.

A noção de equidade, portanto, ganha destaque quando se admite que os benefícios do processo de crescimento econômico não estão sendo distribuídos de forma justa (ou equilibrada) sobre todo o espaço geográfico. Isto é extremamente agravado quando combinado com as grandes diferenças de renda *per capita* em uma determinada sociedade, diferenças estas que são acentuadas pelos desequilíbrios espaciais. Neste sentido, a sociedade deveria definir quais seriam os padrões mínimos a ser atingidos no processo de distribuição de bens e serviços a nível social e espacial. Estas questões relacionam-se também com os padrões e eficiência espacial, repercutindo nos seus critérios de avaliação. Assim, em termos de conceito, entendemos por equidade espacial, teoricamente, quando é maximizado o acesso a todos os componentes do bem estar social por parte de uma determinada população, a partir de seus padrões espaciais. O papel do planejamento é fundamental nestas questões de eficiência e de equidade.

E preciso, igualmente, caracterizar como os dois conceitos podem ser subdivididos, em termos analíticos, visando uma melhor compreensão destas questões antes de se atingir o nível de aplicação. Desta forma, a esfera da eficiência espacial poderia, com base nas contribuições de Morrill e Symons⁷ e na de Rondinelli⁸, com alterações nossas, ser trabalhada através de dois sub-conjuntos expressos pela eficiência setorial especializada ou pelo equilíbrio no sistema econômico. O primeiro sub-conjunto destacaria determinados setores dinâmicos, com maior repercussão espacial, que passariam a ser prioritários. O segundo sub-conjunto tentaria se basear na busca de um sistema produtivo bem integrado setorialmente e sem desequilíbrios a nível espacial. Já a equidade espacial também poderia ser trabalhada em dois sub-conjuntos principais, o da equidade temporal do arranjo espacial e o da equidade temporal no sistema de transporte. O primeiro sub-conjunto tentaria incorporar ao arranjo espacial, em um dado momento, as características abrangentes da justiça social, projetando temporalmente sua consecução e o segundo destacaria setorialmente o papel dos transportes na promoção da equidade espacial através da maximização da acessibilidade e da interação sócio-espacial.

A esta altura, deve ser destacada a necessária preocupação em integrar os conceitos de eficiência espacial e de equidade espacial no esforço analítico e na formulação de estratégias urbano-regionais, procurando evitar o comprometimento do processo de desenvolvimento econômico-social através da maximização de um aspecto em detrimento de outro. A extrema valorização da eficiência espacial, por exemplo, perpetuaria e agravaria os desequilíbrios e uma ênfase exagerada da equidade espacial poderia, através de uma pulverização dos recursos, por exemplo, comprometer as condições produtivas da economia anulando seus benefícios almejados.

É importante, portanto, que a análise espacial procure criticar e definir, em termos amplos, o melhor (mais eficiente) e o mais justo (mais equitativo)

uso do espaço pela sociedade, colaborando na formulação de medidas estratégicas a nível espacial.

2.2 — Localidades Centrais e Desenvolvimento Urbano-Regional

O embasamento teórico-conceitual deste estudo reside na associação das Teorias Locacionais com as proposições abrangentes sobre a Organização Espacial e o Desenvolvimento Regional, ou seja, um amplo conjunto de idéias que destaca a localização dos fenômenos e as interações decorrentes, em termos de eficiência e equidade, como aspectos básicos na dinâmica dos processos espaciais. Nestes, o papel integrador e dirigente das cidades é o mais importante de todos porque estas organizam as atividades setoriais da economia e da sociedade a nível espacial. São fundamentais as proposições da Teoria das Localidades Centrais (Christaller, 1933⁹ e Lösch, 1940¹⁰) e as contribuições decorrentes sobre o processo de distribuição de bens e serviços a nível espacial. A integração teórica acima proposta permite uma eficiente base para a análise da hierarquia urbana, das relações entre centros urbanos e regiões, dos mecanismos de difusão de inovações com elevada abrangência social e espacial e dos problemas e perspectivas de desenvolvimento regional em um contexto nacional e internacional. Assim, como já foi ressaltado, Christaller procurou demonstrar que seu modelo buscava um abrangente quadro explicativo para a estrutura e funcionamento de um sistema urbano tendo como objetivo a maximização da distribuição espacial dos bens e serviços a custos mínimos, isto é, o atendimento de um número máximo de consumidores por um número mínimo de localidades centrais, tentando integrar, em outras palavras, os princípios de eficiência com os de equidade sobre uma determinada base espacial em que a interação é fundamental. Para isso, Christaller construiu um modelo dedutivo em que estava presente a hierarquia dos centros, o seu número pelos diferentes níveis hierárquicos, o número de áreas de influência e o seu tamanho, inclusive com a distância calculada entre os centros pertencentes aos mesmos níveis hierárquicos. Já Lösch imaginou um esquema em que a hierarquia urbana, bastante dependente de sua base econômica, não é tão rígida como na proposta de Christaller, ou seja, sem um número regular de centros subsidiários de centros maiores. De qualquer maneira, é possível agrupar os centros subsidiários em níveis distintos.

Para a realidade do subdesenvolvimento é importante ressaltar, dentre outras, as contribuições de Skinner¹¹, Johnson¹² e Rondinelli¹³, dada a relevância destes estudos para a compreensão tempo-espacial do estabelecimento de relações entre centros urbanos de tamanhos diferentes e suas repercussões econômicas e sociais nos países subdesenvolvidos, em diferentes formas organizacionais e sócio-políticas.

Entre nós, deve ser destacada a contribuição dialética de Corrêa¹⁴. Este autor afirma que a recuperação da Teoria das Localidades Centrais é impor-

tante porque ela trata de um tema relevante, que é o da organização espacial da distribuição de bens e serviços. Definindo a questão das localidades centrais como um fenômeno historicamente determinado e submetido a transformações por que passa a sociedade capitalista, Corrêa apresenta cinco importantes proposições: (a) a emergência ao capitalismo; (b) a articulação entre a produção e o consumo por meio de uma rede hierarquizada de localidades centrais; (c) os diferentes arranjos estruturais e espaciais da rede de localidades centrais mais ou menos próximos do modelo teórico; (d) a análise das localidades centrais, em áreas não-industrializadas, como análise de todo o sistema urbano e de suas diferentes articulações, e (e) a conexão entre a rede de localidades centrais e o capitalismo monopolístico.

Também com uma perspectiva abrangente, Harvey¹⁵ destaca que a continuidade da circulação do capital só pode ser assegurada pela criação de um eficiente e integrado sistema de transporte, organizado com base em uma hierarquia dos centros urbanos como a representada na Teoria Locacional de Lösch e na de Christaller.

No Brasil, em função dos concentrados modelos econômico-social e político-administrativo, torna-se difícil imaginar uma mudança fácil, sem que vários aspectos institucionais com repercussão espacial sejam alterados. Um sistema urbano mais equilibrado insere-se, portanto, no quadro das necessárias transformações da economia e da sociedade brasileira nestes dias com o objetivo de se atingir um pleno desenvolvimento. Por este sistema de cidades, os bens e serviços são oferecidos aos consumidores sobre todo o espaço atingido até as populações que se localizam perto de ou em pequenas localidades distantes, e não somente às dos grandes centros. Os habitantes das zonas rurais ou de pequenas localidades serão atendidos em bens e serviços adequados às suas necessidades, com baixos níveis mínimos de mercado, recorrendo progressivamente ao centro intermediário e ao grande centro mais próximo para os bens e serviços de níveis de mercado mais elevados. Se faltam os centros locais, pequenos e médios, o consumo certamente será afetado, comprometendo também a eficiência do sistema produtivo. Rondinelli¹⁶ afirma a este respeito: "Um desconcentrado, articulado e integrado sistema de cidades fornece, por causa disto, um acesso potencial aos mercados para as pessoas vivendo em qualquer parte da região ou do País e constitui um padrão equilibrado de urbanização". A maximização da interação espacial mediante o papel da acessibilidade coloca-se, nesta perspectiva, como uma questão fundamental.

Por sistema, estamos entendendo um complexo conjunto de elementos em processos de interação. Assim, um sistema urbano seria um conjunto de cidades que guarda uma importante interdependência, como bem ressaltou Pred¹⁷. Desta forma, este sistema representa a coordenação de uma rede hierarquicamente integrada de atividades econômicas e sociais desenvolvidas nos centros urbanos distribuídos em um determinado território. O espaço organizado por um determinado sistema de cidades, sobretudo a partir de seu

centro mais importante, a metrópole, é a região, ou seja, um espaço funcionalmente integrado e delimitado pelo conjunto de suas relações. A cidade é entendida, portanto, como uma localidade centro de região e, neste sentido, pode-se defini-la como um sistema dentro de um sistema de cidades, como o fez Berry¹⁸. E, a partir daí, é fácil entender também o quadro urbano-regional como um sistema dentro de um sistema de regiões. Esta visão coincide com as proposições da Teoria Geral dos Sistemas segundo as quais um sistema é um conjunto de partes interrelacionadas mas cada parte pode ser considerada como um sistema em si mesmo e todo sistema pode ser considerado como um sistema de uma parte maior (v. a respeito McLoughlin¹⁹).

Isto é importante na medida em que um sistema urbano-regional deixa de ser visto isoladamente, o que comprometeria, portanto, a eficácia de sua análise. E, por outro lado, o sistema nacional deixa de ser analisado somente de forma geral, causando uma ênfase na setorialização, sem levar em conta as características e as relações espaciais entre os diferentes sistemas urbano-regionais. Se isto não for feito, a análise também seria comprometida.

Esta perspectiva de sistemas urbano-regionais econômica e socialmente complexos, abertos e interdependentes, é extremamente importante para a compreensão dos processos de mudança. Assim, em termos de planejamento para o desenvolvimento, torna-se relevante para um determinado país (ou região) o encontro de um padrão de organização espacial que assegure os princípios de eficiência e equidade para o conjunto do espaço e da sociedade. E com esta visão que entendemos os problemas regionais do Nordeste no contexto nacional. Ou seja, se os objetivos, metas e diretrizes nacionais não levarem em conta as perspectivas regionais, em suas diferentes dimensões, poder-se-á agravar ainda mais os graves desequilíbrios existentes pelo inevitável favorecimento de áreas privilegiadas, sobretudo metropolitanas. Por outro lado, a supervalorização das questões regionais, sem uma preocupação de adequação a um quadro espacial mais amplo, tornará ineficientes as ações previstas.

Assim, é importante uma integração dos aspectos nacionais e regionais em matéria de planejamento, em diferentes níveis e setores. Com isto, será possível, aos diversos sistemas e subsistemas urbano-regionais, a busca de arranjos espaciais eficientes e equitativos que poderão variar entre si, consideradas suas características, forma de integração e os objetivos social e estrategicamente definidos. A aspiração da sociedade brasileira por uma maior equidade social deve passar necessariamente pela busca de uma sensível redução dos desequilíbrios regionais. Considerando as dimensões e as diferenciações do espaço brasileiro, um sistema urbano disperso mas com integração e com uma certa hierarquização, liderado por importantes e dinâmicas regiões metropolitanas, aparece como sendo de grande relevância. Neste conjunto, destacam-se também as funções das demais cidades (centros intermediários de diversos níveis e centros locais) na prestação de bens e serviços e na dinamização de economias regionais.

3. MEDIDAS DA CENTRALIDADE URBANA

Como vimos anteriormente, a análise das localidades centrais é um aspecto de grande importância nas questões referentes à organização do espaço no sentido da constituição de um sistema urbano o que, por sua vez, é fundamental para o desenvolvimento regional. Nos estudos sobre localidades centrais destaca-se a abordagem da centralidade urbana. W. Christaller (1933), o pioneiro nestes trabalhos, preocupou-se, além das questões teóricas sobre o papel das localidades centrais, com a formulação de uma metodologia para a determinação da centralidade, por ele definida da seguinte forma: "A centralidade de um lugar é igual ao seu excedente de importância, isto é, à relativa importância deste lugar em relação a uma região a ele pertencente"²⁰. Isto ocorre, segundo o mesmo autor, porque "o fato mais decisivo no desenvolvimento dos lugares centrais não é o consumo dos bens centrais, mas a receita da venda dos bens centrais, isto é, a renda líquida (igual à renda bruta menos a produção e outros custos) que os habitantes dos lugares centrais ganham"²¹.

Como indicador da centralidade, o pesquisador alemão tomou a quantidade de telefones e a população de uma localidade com relação à da região a que pertencem. Assim, a fórmula para calcular a centralidade seria:

$$C = T_c - P_c \left(\frac{T_r}{P_r} \right)$$

onde C é a centralidade de um lugar que se quer medir, T_c o número de telefones da localidade central, P_c a população da localidade central, T_r o número de telefones da localidade regional, P_r a população da localidade regional, o número de telefones da região e P_r a população da região. A aplicação deste método à Alemanha do Sul revelou-se bastante favorável mas, na Bahia, devido à ainda baixa densidade de telefones os resultados, por nós testados, não foram válidos.

Uma adaptação foi por nós desenvolvida e publicada em 1977²². Considerando que a função básica de uma cidade é a de distribuir bens e serviços em um determinado espaço e que isto é exercido pela população empregada no setor terciário substituiu-se o número de telefones da fórmula pelo número correspondente à população terciária, conservando-se o mesmo símbolo T.

3.1 — Resultados obtidos em 1970 e 1980

Com os dados dos Censos Demográficos de 1970 e 1980, esses cálculos foram feitos na Tabela 1, as 50 maiores cidades do Estado da Bahia nos dois anos de se considerar que a população terciária dos municípios estivesse localizada nas sedes municipais. Isto ocorreu em decorrência da inexistência de informações à nível das localidades sedes dos municípios. Assim, T não é a popu-

Tabela 1

CENTRALIDADE URBANA NO ESTADO DA BAHIA — 1970 E 1980

Ordem	Cidades	Centralidade 1970	Ordem	Cidades	Centralidade 1980
1.	Salvador	153.401,15	1.	Salvador	220.159,96
2.	Feira de Santana	22.397,88	2.	Feira de Santana	31.450,88
3.	Itabuna	13.177,00	3.	Itabuna	18.407,03
4.	Vitória da Conquista	10.427,09	4.	Vitória da Conquista	16.996,78
5.	Ilhéus	9.139,90	5.	Ilhéus	10.477,76
6.	Jequié	7.755,32	6.	Jequié	9.996,90
7.	Alagoinhas	4.693,54	7.	Juazeiro	7.196,57
8.	Juazeiro	4.202,29	8.	Alagoinhas	6.141,94
9.	Jacobina	3.753,79	9.	Jacobina	6.121,24
10.	Itapetinga	3.540,78	10.	Itapetinga	4.546,18
11.	Santo Amaro	2.943,52	11.	Stº Antônio de Jesus	4.450,56
12.	Stº Antônio de Jesus	2.176,23	12.	Camaçari	4.289,75
13.	Itamaraju	2.035,20	13.	Senhor do Bonfim	4.117,00
14.	Stª Cruz Cabralia	2.018,05	14.	Lauro de Freitas	3.910,31
15.	Camaçari	2.014,24	15.	Irecê	3.634,65
16.	Senhor do Bonfim	2.007,98	16.	Santo Amaro	3.542,28
17.	Paulo Afonso	1.805,92	17.	Teixeira de Freitas	3.372,18
18.	Irecê	1.754,22	18.	Itamaraju	3.353,32
19.	Serrinha	1.742,00	19.	Barreiras	3.201,27
20.	Guanambi	1.700,76	20.	Riachão do Jacuípe	3.019,90
21.	Cachoeira	1.603,01	21.	Serrinha	2.746,55
22.	Ipiaú	1.575,20	22.	Ipiaú	2.687,28
23.	Valença	1.533,47	23.	Valença	2.686,20
24.	Canavieiras	1.498,47	24.	Brumado	2.631,25
25.	Candeias	1.478,72	25.	Ipirá	2.564,80
26.	Bom Jesus da Lapa	1.434,19	26.	Itaberaba	2.496,90
27.	Medeiros Neto	1.414,20	27.	Camacan	2.380,66
28.	Castro Alves	1.390,92	28.	Guanambi	2.342,32
29.	Ibicaraí	1.384,79	29.	Eunápolis	2.326,16
30.	Simões Filho	1.358,85	30.	Bom Jesus da Lapa	2.055,47
31.	Itaberaba	1.356,40	31.	Cruz das Almas	2.053,82
32.	Maragogipe	1.339,03	32.	Tucano	2.029,30
33.	Nazaré	1.321,50	33.	Canavieiras	1.833,29
34.	Itororó	1.301,27	34.	Conceição do Coité	1.799,97
35.	Mundo Novo	1.241,33	36.	Ribeira do Pombal	1.695,70

37. S. Sebastião do Passé	1.221,29	37. Entre Rios	1.647,00
38. Brumado	1.219,07	38. Cachoeira	1.553,16
39. Caravelas	1.217,58	39. Euclides da Cunha	1.548,10
40. Riachão do Jacuipe	1.214,88	40. Itabela	1.495,76
41. Amargosa	1.209,04	41. Santo Estevão	1.441,24
42. Ipirá	1.207,05	42. Simões Filho	1.371,87
43. Amália Rodrigues	1.002,18	43. Mairi	1.366,06
44. Poções	1.196,38	44. Jaguaquara	1.364,73
45. Jaguaquara	1.192,75	45. Medeiros Neto	1.310,03
46. Alcobaça	1.156,71	46. Ibicarai	1.304,09
47. Ribeira do Pombal	1.150,06	47. Gandu	1.274,68
48. Vera Cruz	1.076,10	48. Poções	1.217,71
49. Xique-Xique	1.067,06	49. Nazaré	1.217,31
50. Conceição do Coité	1.035,86	50. Santaluz	1.206,19

Fonte: Calculado com base nos dados dos Censos Demográficos de 1970 e 1980.

lação terciária da localidade, mas a municipal, supondo-se que a mesma estivesse somente localizada nas cidades-sedes. Esta solução não compromete o método já que, com poucas exceções, as sedes municipais concentram a grande maioria dos terciários.

Com a obtenção dos índices de centralidade para 1970 e 1980, selecionamos na Tabela 1, as 50 maiores cidades do Estado da Bahia nos dois anos para efeito de comparação.

Nos dois anos, as seis primeiras posições ficam inalteradas mas aumenta um pouco a distância (proporções) entre Salvador e as demais cidades, à exceção do que aconteceu com Vitória da Conquista.

Em 1970, algumas cidades foram beneficiadas por pertencerem a municípios com grandes povoados o que certamente elevou o número de terciários computados para a sede municipal. Como não estavam disponíveis as informações sobre a população destes povoados não foi possível desagregar o cálculo da centralidade. Desta forma, as cidades beneficiadas foram: Santa Cruz da Cabrália (povoado de Eunápolis), Caravelas e Alcobaça (povoado de Teixeira de Freitas com área em cada um destes municípios) e ainda Porto Seguro (povoado de Itabela), embora esta última não faça parte da relação das 50 maiores cidades em 1970. Já para 1980, com a obtenção da população dos povoados foi possível desagregar a centralidade para as sedes municipais e para os povoados²³. Com isto, as três primeiras cidades sedes dos municípios citados saem da lista de 1980 e entram os povoados de Eunápolis e Teixeira de Freitas. Também entra nesta lista o povoado de Itabela pertencente ao município de Porto Seguro que não fez parte, como vimos, da relação de 1970. Todos estes povoados, que hoje já estão sendo transformados em municípios, tiveram um grande crescimento a partir de 1960 com a constituição de uma

verdadeira frente pioneira apoiada na exploração vegetal, pecuária e, mais recentemente, com manchas de agricultura (policultura alimentar com destaque para a fruticultura). A pavimentação completa da BR-101 (Rio-Bahia), em meados da década de 70; causou também um grande impacto. Hoje estes núcleos possuem população muito superior à das antigas sedes municipais. Para 1980, foi possível, portanto, estimar, através de uma regra de três, a centralidade destes povoados, os mais importantes da Bahia e de suas sedes municipais em 1980. Tomamos para tanto a proporção entre a população do núcleo sede e a do povoado, achamos a proporção do terciário para os mesmos centros e, com base nesta informação, determinamos os valores do terciário. Na Tabela 2 estão computadas as estimativas para os povoados. Provavelmente, a centralidade de Teixeira de Freitas está super-estimada por ter sido computado em conjunto o total de terciários e da população de Alcobaça e Caravelas já que não foi considerado lógico separar o povoado em duas partes considerando a unidade da aglomeração. Assim, relacionamos Teixeira de Freitas com o que seria um só município formado por Alcobaça e Caravelas. Provavelmente, a centralidade de Teixeira de Freitas deveria estar bem próxima de que foi obtida para Eunápolis²⁴.

A Tabela 2 mostra uma comparação entre a população e a centralidade dos povoados e de suas sedes municipais em 1980:

Tabela 2

COMPARAÇÃO ENTRE POPULAÇÃO E CENTRALIDADE PARA
SEDES MUNICIPAIS E POVOADOS SELECIONADOS
1980

<i>Sedes municipais</i>	<i>População</i>	<i>Centralidade</i>	<i>Povoados</i>	<i>População</i>	<i>Centralidade</i>
Stª Cruz de Cabrália	1.138	65,98	Eunápolis	40.119	2.326,16
Porto Seguro	5.000	876,77	Itabela	8.530	1.495,76
Caravelas	3.695	320,66	Teixeira de Freitas*	38.858	3.372,18
Alcobaça	3.533	306,66			

* Considerado um só núcleo embora ocupando áreas dos municípios de Alcobaça e Caravelas (povoado de Teixeira de Freitas, em Alcobaça, somado ao de Vila Vargas, em Caravelas, formando uma área contígua).

Estes, são, portanto, exemplos bem raros de exceção à regra de que a maioria do terciário concentra-se majoritariamente nas sedes municipais.

Com estes necessários esclarecimentos, podemos, a seguir, observar várias mudanças de posição hierárquica a partir da 7ª posição. Assim, Jua-

zeiro ultrapassa Alagoinhas, Santo Antônio de Jesus e Camaçari sobem de posição enquanto que Santo Amaro e Itamaraju caem expressivamente, dentre outros exemplos.

É importante, por outro lado, mencionar as cidades que saíram da relação das 50 mais importantes localidades centrais do Estado e as que entraram nesta lista. Quatorze cidades saíram desta lista indicando que no período 1970-80 foram suplantadas por outras cidades com crescimento relativamente mais rápido. São as seguintes as cidades que saíram da relação: Sta. Cruz da Cabrália, Paulo Afonso, Castro Alves, Maragogipe, Itororó, Prado, Mundo Novo, S. Sebastião do Passé, Caravelas, Amargosa, Amélia Rodrigues, Alcobaca, Vera Cruz e Xique-Xique. Com relação a Sta. Cruz da Cabrália, Caravelas e Alcobaca os motivos já foram explicados anteriormente. Paulo Afonso teve no período um grande desenvolvimento do setor secundário e um bem menor no terciário.

Outras quatorze cidades entraram nesta relação expressando um grande dinamismo de suas economias urbanas e/ou regionais, como Lauro de Freitas, na área urbana de Salvador, Teixeira de Freitas, Camacan, Eunápolis e Itabela, no litoral sul da Bahia, várias cidades da zona sisaleira (Euclides da Cunha e Santaluz) e Barreiras, na frente pioneira do Oeste do Estado. Assim, duas áreas bem distantes, o Extremo Sul e o Oeste do Estado possuem agora núcleos urbanos com expressiva centralidade no conjunto das cidades do Estado.

3.2 — Mapeamento por Isolinhas

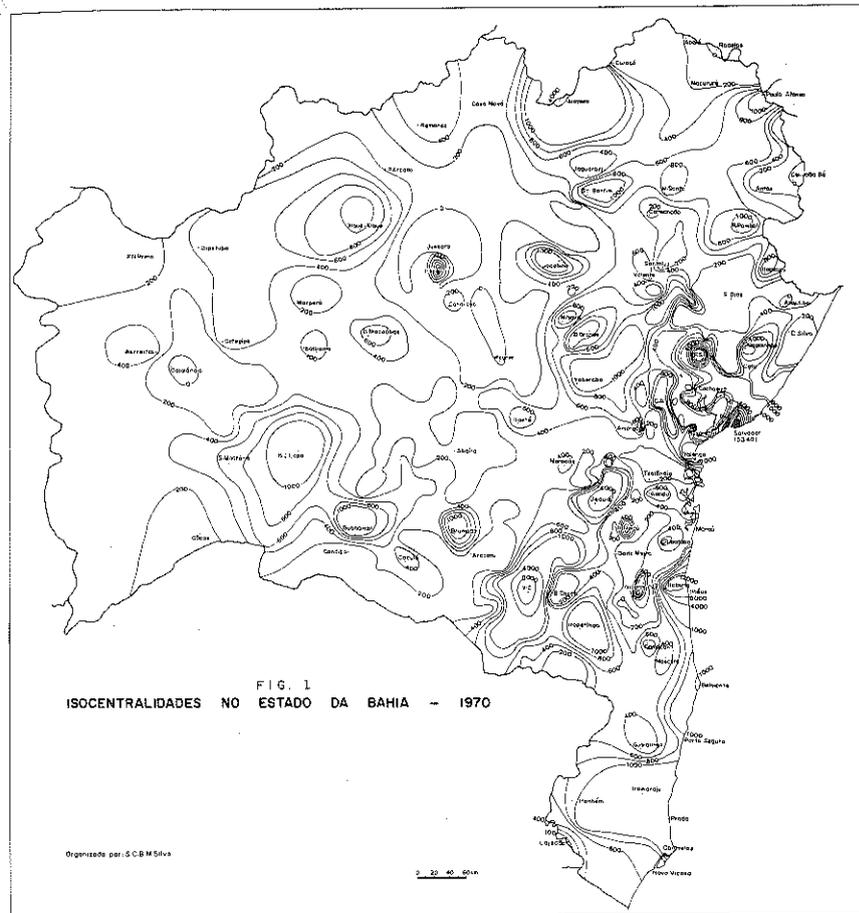
Os resultados obtidos em 1970 e 1980 foram igualmente mapeados usando a técnica de isolinhas visando uma melhor visualização da distribuição espacial das centralidades já que o mapa assim produzindo fornece uma informação quantitativa sobre uma determinada superfície.

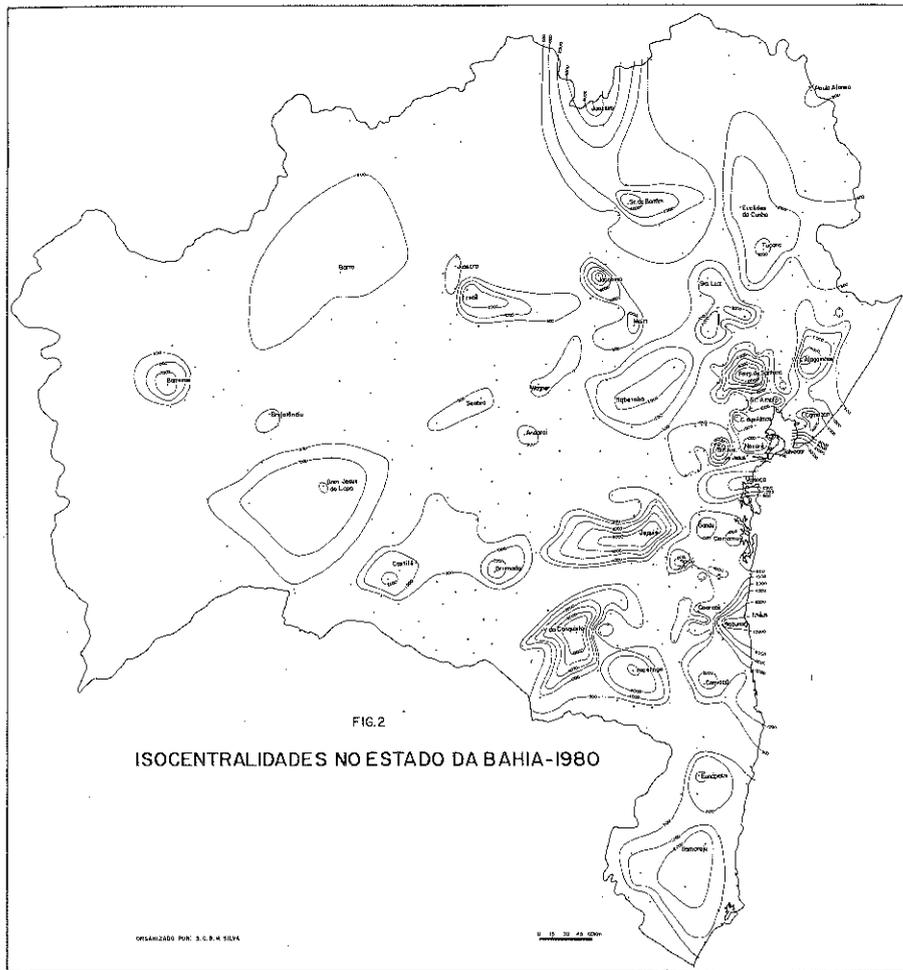
O mapa de 1970 (Fig. 1) mostra, como já tivemos a oportunidade de divulgar, a localização dos centros mais importantes no Recôncavo, na zona cacauieira e em suas adjacências. "Outros centros bem distanciados aparecem ao norte-nordeste do Estado e no vale do S. Francisco. Um importante vazio é notado nas áreas central e oeste, indicando a fraqueza das funções urbanas em uma vasta região. Evidentemente, a distribuição das isocentralidades deve ser comparada com as das densidades demográficas e econômicas; estas, quando mais altas, resultarão em uma mais acentuada densidade das isocentralidades de maior valor, como ocorre na metade leste do Estado"²⁵.

Nota-se, portanto, uma distribuição dos mais importantes subsistemas urbanos, liderados por centros com maior centralidade, na parte leste do Estado. Assim, destacam-se os importantes subsistemas de Ilhéus-Itabuna, Vitória da Conquista e Feira de Santana, além evidentemente, da elevada posição de Salvador, a nível de todo o Estado. Com índices de centralidade mais baixos, aparecem outros centros como Jequié e Alagoinhas. Nas áreas

centrais e oeste destacam-se Juazeiro, Jacobina, Senhor do Bonfim, Paulo Afonso, Irecê e Guanambi.

O mapa das isocentralidades de 1980 (Fig. 2) mostra, de forma bem nítida, a constituição dos subsistemas urbano-regionais, novamente com destaque para Ilhéus-Itabuna, Vitória da Conquista-Itapetinga, Jequié, Feira de Santana, Alagoinhas, Juazeiro, Senhor do Bonfim, Jacobina, Irecê e Guanambi-Brumado. Observa-se expressivamente a formação do subsistema urbano do Extremo Sul e a do Extremo Oeste (Barreiras). No médio São Francisco destaca-se Bom Jesus da Lapa.





No Recôncavo, é preciso também ressaltar a importante posição de Santo Antônio de Jesus, Camaçari e Lauro de Freitas.

Comparando os dois mapas, pode-se dizer que fica mais nítida a distribuição espacial dos mais importantes subsistemas urbanos do Estado com o acréscimo, para 1980, dos subsistemas do Extremo Sul e do Extremo Oeste. Por outro lado, Paulo Afonso perde expressão no Nordeste do Estado.

4.0 — CONCLUSÃO

A análise da evolução recente dos índices de centralidade urbana no Estado da Bahia mostra dois momentos da dinâmica dos elementos econômicos,

sociais, culturais e políticos, expressos em configurações espaciais com certa especificidade. Com efeito, o sistema urbano do Estado, tal como pode ser visto pelas isocentralidades de 1970, corresponde à fase inicial das grandes transformações da região representadas pelo crescimento industrial, beneficiando sobretudo a metrópole, pela expansão de determinadas áreas agrícolas e pelo incremento das relações interregionais com a implantação de grandes eixos e ramais rodoviários, beneficiando núcleos no interior. A situação de 1980 mostra uma evolução desta realidade em termos de uma maior consolidação dos subsistemas urbanos do interior e de uma implantação de novos e expressivos subsistemas no Extremo Sul e no Extremo Oeste. Continua, entretanto, bastante expressiva a posição primaz de Salvador, agora acompanhada de núcleos de sua periferia imediata, constituindo sua região metropolitana.

Neste sentido, seria importante que os subsistemas urbano-regionais do interior crescessem significativamente de forma mais rápida, em termos quantitativos e qualitativos, visando um melhor equilíbrio no sistema urbano do Estado da Bahia, combinando os critérios de eficiência e equidade espaciais.

É importante avaliar, finalmente, a validade do modelo das localidades centrais medida através dos indicadores de centralidade, utilizados, de forma abrangente, neste trabalho. Apesar das naturais limitações de um teste com tamanha amplitude, o modelo revelou-se válido na medida em que estabeleceu, com um único critério analítico, a posição central de cada cidade com relação às demais e assim sucessivamente. Por outro lado, seu embasamento teórico, adaptado às condições reais de uma determinada organização sócio-espacial, é bastante importante por permitir a adoção de medidas de desconcentração em um sistema urbano combinando elementos de eficiência e de equidade, básicos no processo de desenvolvimento econômico-social rebatido sobre o espaço²⁶.

NOTAS E REFERÊNCIAS

- ¹ RONDINELLI, D. A. Equity, growth, and development. Regional analysis in developing countries. *Journal of the American Planning Association*, 51(4): 434, 1985.
- ² MORRILL, R. L. & SYMONS, J. Efficiency and equity aspects of optimum location. *Geographical Analysis*, Columbus, 9: 215-225, jul, 1977.
- ³ RONDINELLI, D. A. *Applied methods of regional analysis*. Boulder, Westview Press, 1985, p. 233-236.
- ⁴ CHRISTALLER, W. *Central places in southern Germany*. Translated by C. W. Baskin. Englewood Cliffs, N. Y., Prentice-Hall, 1966.
- ⁵ LOSCH, A. *The economics of location*. Translated by W. H. Woglom. New Haven, Conn., Yale University Press, 1954.
- ⁶ CHRISTALLER, W. Op. cit. p. 134-135.
- ⁷ MORRILL, R. L. & SYMONS, J. Op. cit.
- ⁸ RONDINELLI, D. A., nota 3, p. 233-236.
- ⁹ CHRISTALLER, W. *Die sentralen Orte in Süddeutschland*, Jena, 1933.
- ¹⁰ LOSCH, A. *Die räumliche Ordnung der Wirtschaft*. Jena, G. Fischer, 1940.

- 11 SKINNER, G. W. Marketing and social structure in rural China. *The Journal of Asian Studies*, 24 (1-3): 3-43, 195-228, 363-399, 1964/65.
- 12 JOHNSON, E. A. J. *The organization of space in developing countries*. Cambridge. Harvard University Press, 1970.
- 13 RONDINELLI, D. A. *Secondary cities in developing countries*. Beverly Hills, Sage Publications, 1983.
- 14 CORRÊA, R. L. Repensando a Teoria das Localidades Centrais. In: MOREIRA, R. (org.) *Geografia: Teoria e crítica*. Petrópolis, Vozes, 1982, p. 167-184.
- 15 HARVEY, D. *The limits to capital*. Chicago, The University of Chicago Press and Basil Blackwell, 1982, p. 377.
- 16 RONDINELLI, D. A. Nota 13, p. 19.
- 17 PRED, A. *Sistemas de cidades em economias adiantadas*. Rio de Janeiro, Zahar Editores, 1979.
- 18 BERRY, B. J. L. City as systems within systems of cities. *Papers of the Regional Science Association*, (13): 147-163, 1964.
- 19 McLOUGHLIN, J. B. *Planificación urbana y regional: Un enfoque de sistemas*. Madrid, Instituto de Estudios de Administración Local, 1971.
- 20 CHRISTALLER, W. Op. cit. p. 147.
- 21 CHRISTALLER, W. Op. cit. p. 28.
- 22 SILVA, S. C. B. de M. e. A propósito de uma medida da centralidade urbana no Estado da Bahia. *Geografia*, Rio Claro, 2 (4): 39-46, out. 1977.
- 23 BAHIA. Secretaria do Planejamento, Ciência e Tecnologia. Centro de Estatística e Informações. Estado da Bahia. *Povoados com mais de 50 domicílios*. Salvador, 1983.
- 24 O tamanho atingido por Eunápolis foi tão grande que cunhou a expressão "Eunápolis, o maior povoado do mundo", largamento citado na imprensa baiana nos últimos anos.
- 25 SILVA, S. C. B. de M. e. Op. cit. p. 42-43.
- 26 Este trabalho foi efetuado com o apoio do CNPq e com a colaboração da estudante Rosali Braga Fernandes, Bolsista de Iniciação Científica — Convênio UFBA-CNPq.

ABSTRACT — *Urban Centrality in the State of Bahia: A Comparative Study*

This paper presents initially a critical review of the central place theory related to the problems of spatial organization in underdeveloped regions. The main perspective is the integration of the spatial efficiency and the spatial equity concepts. In a second part this study proposes an analysis of the urban centrality in the State of Bahia, comparing the situation of 1970 with that of 1980 based on the distribution of the tertiary sector. In 1980 the urban centrality in Bahia is more complex as a result of important changes in the socio-economic structure of the State and in its relationships with the national economy.