



**UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**

MAYARA MYCHELLA SENA ARAÚJO

**A CIDADE DE ALAGOINHAS NA DINÂMICA DA ESPACIALIDADE
FUNCIONAL URBANA DA REGIÃO LITORAL NORTE DA BAHIA.**

Salvador
2009

MAYARA MYCHELLA SENA ARAÚJO

**A CIDADE DE ALAGOINHAS NA DINÂMICA DA ESPACIALIDADE
FUNCIONAL URBANA DA REGIÃO LITORAL NORTE DA BAHIA.**

Dissertação apresentada ao Curso de Pós-Graduação em Geografia, Departamento de Geografia, Instituto de Geociências, Universidade Federal da Bahia, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Pedro de Almeida Vasconcelos

Salvador
2009

MAYARA MYCHELLA SENA ARAÚJO

**A CIDADE DE ALAGOINHAS NA DINÂMICA DA ESPACIALIDADE
FUNCIONAL URBANA DA REGIÃO LITORAL NORTE DA BAHIA**

Dissertação apresentada como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Geografia, Câmara de Ensino de Pós-Graduação e Pesquisa da Universidade Federal da Bahia

Salvador, 23 de Novembro de 2009.

Banca Examinadora

Prof. Dr. Pedro de Almeida Vasconcelos – Orientador _____
Universidade Federal da Bahia – UFBA

Prof. Dr. Cristovão Cassio da Trindade Brito _____
Universidade Federal da Bahia – UFBA

Prof^a. Dra. Rosali Braga Fernandes _____
Universidade do Estado da Bahia – UNEB

AGRADECIMENTOS

Agrader às inúmeras pessoas que contribuíram na elaboração deste trabalho é algo que se resume em especial prazer, afinal sem estas com certeza não teria chegado até aqui, dizer um a um, o nome de todas elas seria uma enorme satisfação, para não dizer realização, no entanto, a relação de nomes é imensa e sem dúvida todos têm sua importância. Logo, sem a observância de hierarquização quanto à importância na contribuição dessas para a realização do trabalho, faço citar:

- meus pais, Pedro e Enilce, que mesmo com todas adversidades sempre estiveram ao meu lado e de alguma forma me deram força e apoio para que conseguisse chegar até aqui.

- a minha irmã Myrella, que me deu um bem precioso, minha sobrinha Mayla.

- aos meus avós Nilson e Almira, que como tais sempre me acolheram com carinho, atenção e conforto, compreendendo minha ausência.

- a meus avós Pedro e Honorina (*in memoriam*) que no início da minha vida auxiliaram aos meus pais, permitindo que eu pudesse ter chegado até aqui, especialmente, a minha avó que no início da minha caminhada, recebeu-me de coração aberto, tendo sido a porta de entrada para o começo da minha formação.

- ao amigo e pessoa muitíssimo especial, Lucas, que de uma maneira inexplicável, por vezes, me deu apoio, o meu mais sincero muito obrigada.

- a meu orientador Prof. Pedro, pelo comprometimento, cumplicidade, paciência e competência na condução dos trabalhos e na sua pessoa aos professores que ao longo do Mestrado ofereceram não só a teoria, mas o carinho e atenção.

- aos membros da banca examinadora, Prof. Cristóvão Brito e a Profa. Rosali Fernandes, que dedicaram parte do seu tempo e se dispuseram a criticar e opinar, dando contribuições indispensáveis ao trabalho, o meu muito obrigada.

- a minha amiga, Geógrafa, Luciene Almeida que de forma incansável me auxiliou em todas as fases de elaboração do trabalho, dando sempre contribuições de grande relevância.

- as amigas, Cândida Ribeiro e Simone Pinho, pelo apoio, companheirismo e, essencialmente, pela grande contribuição na revisão do texto, dos gráficos e tabelas.

Ao amigo Manoel Francisco que me acompanhou no levantamento fotográfico na cidade de Alagoinhas.

- a Thaiz Braga (Diretora de Pesquisas) e Laumar Neves (Coordenador de Pesquisas Sociais) e, em nome deles, a Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia (SEI), que disponibilizou o tempo necessário para que realizasse a correção da dissertação após a pré-banca, possibilitando que conseguisse defendê-la no prazo estipulado pela Coordenação do Mestrado.

- a amiga Juliana Gabriela e em seu nome aos colegas de Mestrado, os quais não poderia deixar de citar.

- a todos os meus amigos, desde aqueles de convivência cotidiana até os mais distantes, que de alguma forma partilharam comigo para que este sonho se realizasse e compreenderam minhas ausências. Não irei citá-los, pois esquecer o nome de um representaria uma enorme falha.

Muitas seriam, ainda, as pessoas que poderiam ser citadas, mas em folhas de papel não caberia o nome de todas elas, afinal a caminhada foi longa e cada uma teve sua importância ao longo da minha vida e do processo de formação acadêmica, no entanto, existe ainda um longo caminho a ser percorrido.

Enfim, agradeço a todos pelo incentivo, força e compreensão: MUITO OBRIGADA!!!

RESUMO

Esta dissertação analisou as inter-relações historicamente estabelecidas entre a cidade de Alagoinhas e as cidades da Região Econômica Litoral Norte da Bahia. Ao versar sobre o tema cidades, buscou-se entender o que é o espaço urbano e, em seguida, o que é a rede urbana. Nessa busca, apresentou-se a rede urbana da Bahia, a fim de que fossem oferecidos os subsídios teóricos para o desenvolvimento do estudo. Nesse sentido, apontou-se como estão estabelecidas as relações socioespaciais na Região Litoral Norte, a partir da compreensão dos contextos econômicos nela presentes. Ao tratar, especificamente, de Alagoinhas, foi realizada uma revisão quanto à formação, ocupação e expansão histórica da cidade. Em conjunto, as informações possibilitaram o entendimento da cidade de Alagoinhas enquanto um centro urbano regional, uma vez que se discutiu de que maneira e até que ponto a cidade coloca-se como centro redistribuidor de bens e serviços para a área sob sua influência. Na medida em que foram apresentados dados sobre a população, educação (ensino superior), saúde e transportes, foram analisadas as variáveis que possibilitam a inserção desta cidade como um centro urbano cuja funcionalidade na região relaciona-se à sua centralidade, enquanto elo entre as pequenas cidades e os grandes centros urbanos. Assegurando a produção, a circulação e o consumo do processo de acumulação capitalista. O estudo revelou que Alagoinhas é mais um espaço cuja especialização funcional da produção e distribuição de bens e serviços a coloca ora como um centro intermediário (cidade média) na hierarquia urbana do estado da Bahia, ora como centro regional na Região Econômica Litoral Norte da Bahia.

Palavras-chave: Alagoinhas, cidade, região, rede urbana, inter-relações espaciais.

ABSTRACT

This research examines the historical relationship between Alagoinhas and cities of the North Coast of the Economic Region of Bahia. Talking about the history of the cities, we try to understand what the urban space is, then what the urban network is. In this search, we show the urban network of Bahia, to offer subsidies for the development of this theoretical work. From the understanding of economic situation in the North region, it indicates itself how the things are working. Analyzing, specifically, Alagoinhas, we tried to find information about historical occupation and expansion of the city. Putting all these information together, we can be able to understand what is the deal of Alagoinhas as a regional urban center, we have discussed how and what for the city serves as a center of distribution of goods or services to the area under its influence. There is information about the population, education (higher education), health and transport, and also considered the variables that allow the inclusion of this as an urban center which feature in the region, related to its centrality as a link between small towns and large urban centers, ensuring the production, circulation and consumption of the process of capitalist accumulation. The study revealed that Alagoinhas is an area where functional specialization of production and distribution of goods and services places the city either as a central intermediary in the urban hierarchy of the state of Bahia, sometimes as the main center, in the North Coast of the Economic Region of Bahia.

Key words: Alagoinhas, city, region, urban network, spacial relationship

LISTA DE FIGURAS

Figura 1	Localização da Região Econômica Litoral Norte – Bahia, 2009.....	19
Figura 2	Localização de Alagoinhas na Região Econômica Litoral Norte da Bahia – 2009.....	21
Figura 3	Localização de Alagoinhas em relação às demais Regiões Econômicas limítrofes, 2009.....	23
Figura 4	Região Econômica Litoral Norte e Sub-regiões – 2009.....	77
Figura 5	Ruínas da Igreja de Alagoinhas Velha – 2009.....	96
Figura 6	Igreja Matriz de Alagoinhas (antiga) – 2005.....	97
Figura 7	Igreja Matriz de Alagoinhas (atual) – 2005.....	97
Figura 8	Vista da entrada da Estação de Alagoinhas – 2005.....	98
Figura 9	Vista frontal da Estação de Alagoinhas – 2005.....	98
Figura 10	Vista lateral da Estação de Alagoinhas – 2005.....	98
Figura 11	Evolução urbana de Alagoinhas – 2005.....	100
Figura 12	Estação de São Francisco ou Estação do Prolongamento – 2004..	101
Figura 13	Estado de Conservação da Estação de São Francisco – 2006.....	111
Figura 14	Estado de Conservação da Estação de São Francisco – 2006.....	111
Figura 15	Fluxo de imigrantes interestaduais com cinco anos e mais para Alagoinhas – Brasil, 2000.....	130
Figura 16	Fluxo de imigrantes interestaduais com cinco anos e mais para Alagoinhas – Brasil, 2007.....	131
Figura 17	Fluxo de imigrantes intraestaduais com cinco anos e mais para Alagoinhas, por Regiões Econômicas – Bahia, 2000.....	135
Figura 18	Zonas de influência comercial no estado da Bahia – 1959.....	137
Figura 19	Faculdade Santo Antônio – 2009.....	139
Figura 20	Faculdade Regional de Alagoinhas – 2009.....	139
Figura 21	Antiga Faculdade de Formação de Professores – 2009.....	139
Figura 22	Faculdade de Tecnologia e Ciências – 2009.....	139
Figura 23	Universidade Luterana do Brasil – 2009.....	139
Figura 24	Universidade Norte do Paraná – 2009.....	140
Figura 25	Entrada da UNEB, Campus II – 2009.....	140
Figura 26	Atual prédio da UNEB, Campus II – 2009.....	140
Figura 27	Faculdade Santíssimo Sacramento – 2009.....	146
Figura 28	Transporte de estudantes – 2009.....	151
Figura 29	Transporte de estudantes – 2009.....	151
Figura 30	Hospital das Clínicas de Alagoinhas – 2009.....	152
Figura 31	Hospital Dantas Bião – 1970.....	153

Figura 32	Hospital Regional Dantas Bião – 2009.....	153
Figura 34	Atendimentos do Hospital Regional Dantas Bião na Região Econômica Litoral Norte da Bahia – Alagoinhas, 2008.....	154
Figura 35	Cervejaria Schincariol – 2005.....	157
Figura 36	Linhas que fazem seção em Alagoinhas – Bahia, 2008.....	166
Figura 37	Ponto da CTTA – 2009.....	169
Figura 38	Ponto dos Autônomos de Araçás – 2009.....	169

LISTA DE TABELAS

Tabela 1	Local de residência dos funcionários da Petrobras em serviço na Região de Produção da Bahia (RPBA) e outras áreas – 1999.....	113
Tabela 2	População residente total, segundo os municípios – Região Econômica Litoral Norte, 2000 e 2007.....	122
Tabela 3	População residente total, por situação do domicílio, segundo os municípios – Região Econômica Litoral Norte, 2000.....	123
Tabela 4	População residente total, por situação do domicílio, segundo os municípios – Região Econômica Litoral Norte, 2007.....	124
Tabela 5	População urbana residente no município, por situação do domicílio – Alagoinhas, 2000 e 2007.....	125
Tabela 6	Imigrantes interestaduais com cinco anos e mais, segundo Unidades da Federação e grandes regiões de origem – Alagoinhas, 2000 e 2007.....	129
Tabela 7	Imigrantes intraestaduais de Alagoinhas com cinco anos e mais, por municípios de origem – Alagoinhas, 2000.....	133
Tabela 8	Alunos matriculados na Universidade do Estado da Bahia, segundo o município de Alagoinhas e os demais municípios de origem da RE Litoral Norte – Campus Alagoinhas, 2004-2007.....	142
Tabela 9	Alunos matriculados na Universidade do Estado da Bahia, segundo os municípios de origem da RE Litoral Norte – Campus Alagoinhas, 2004-2007.....	142
Tabela 10	Participação dos alunos matriculados na Universidade do Estado da Bahia, segundo os municípios de origem da RE Litoral Norte – Campus Alagoinhas, 2004-2007.....	143
Tabela 11	Alunos matriculados na Universidade do Estado da Bahia, segundo grandes núcleos urbanos de origem – Campus Alagoinhas, 2004-2007.....	145
Tabela 12	Alunos matriculados na Universidade do Estado da Bahia, segundo os municípios baianos de origem – Campus Alagoinhas, 2004-2007.....	145
Tabela 13	Participação dos alunos matriculados na Universidade do Estado da Bahia, segundo os municípios baianos de origem – Campus Alagoinhas, 2004-2007.....	146
Tabela 14	Alunos matriculados na Faculdade Santíssimo Sacramento, segundo o município de Alagoinhas e os demais municípios de origem da RE Litoral Norte – Alagoinhas, 2004-2007.....	148
Tabela 15	Alunos matriculados na Faculdade Santíssimo Sacramento, segundo os municípios de origem da RE Litoral Norte – Alagoinhas, 2004-2007.....	149
Tabela 16	Participação dos alunos matriculados na Faculdade Santíssimo	

	Sacramento, segundo os municípios de origem da RE Litoral Norte – Alagoinhas, 2004-2007.....	149
Tabela 17	Alunos matriculados na Faculdade Santíssimo Sacramento, segundo os grandes núcleos urbanos de origem – Alagoinhas, 2004-2007.....	150
Tabela 18	Alunos matriculados na Faculdade Santíssimo Sacramento, segundo os municípios baianos de origem – Alagoinhas, 2004-2007.....	151
Tabela 19	Número de atendimentos do Hospital Regional Dantas Bião, segundo os municípios de origem do paciente da RE Litoral Norte – Alagoinhas, 2008.....	155
Tabela 20	Número de atendimentos do Hospital Regional Dantas Bião, segundo Unidades da Federação e grandes regiões de origem do paciente – Alagoinhas, 2008.....	157
Tabela 21	Número de funcionários da Cervejaria Schincariol, segundo os municípios, Região Econômica, Unidades da Federação de origem – Alagoinhas, 2008 e 2009.....	159
Tabela 22	Distritos e aglomerados urbanos de origem, número de veículos e viagens, quantitativo de passageiros do sistema de transporte alternativo regular – Alagoinhas, 2008.....	163
Tabela 23	Número de veículos e viagens, fluxo e média de passageiros por viagens, tipo de prestador do serviço, segundo os municípios de origem – Alagoinhas, 2008.....	168

LISTA DE QUADROS

Quadro 1	Classificação das principais cidades baianas na rede urbana brasileira, segundo o IPEA, IBGE e UNICAMP.....	57
Quadro 2	Rede urbana da Bahia, segundo o estudo “Regiões de influência das cidades 2007”.....	59
Quadro 3	Sistematização dos estudos de regionalização que definiram os centros de influência na Bahia.....	61
Quadro 4	Sistematização de alguns conceitos geográficos.....	66
Quadro 5	Primeira divisão regional do Brasil de 1938.....	68
Quadro 6	Ocorrências industriais na Região Econômica Litoral Norte – 2005	92
Quadro 7	Fatos de destaque da Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco....	109
Quadro 8	Ocorrências industriais no município de Alagoinhas – 2005.....	115
Quadro 9	Linhas que fazem seção em Alagoinhas, por municípios de	

origem e destino – Bahia, 2008.....	165
-------------------------------------	-----

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1	Percentual da população dos municípios da RE Litoral Norte por faixa de população – Região Econômica Litoral Norte, 2000.....	122
Gráfico 2	Percentual da população dos municípios da RE Litoral Norte por faixa de população – Região Econômica Litoral Norte, 2007.....	123
Gráfico 3	Percentual de imigrantes interestaduais com cinco anos e mais, por grandes regiões de origem – Alagoinhas, 2000 e 2007.....	128
Gráfico 4	Participação dos imigrantes intraestaduais e interestaduais com cinco anos e mais – Alagoinhas, 2000.....	132
Gráfico 5	Participação dos imigrantes intraestaduais e interestaduais com cinco anos e mais – Alagoinhas, 2007.....	132
Gráfico 6	Participação de alunos matriculados na Universidade do Estado da Bahia, segundo o município de Alagoinhas e os demais municípios de origem da RE Litoral Norte – Campus Alagoinhas, 2004-2007.....	141
Gráfico 7	Participação de alunos matriculados na Universidade do Estado da Bahia, segundo os grandes núcleos urbanos de origem – Campus Alagoinhas, 2004-2007.....	144
Gráfico 8	Participação de alunos matriculados na Faculdade Santíssimo Sacramento, segundo o município de Alagoinhas e os demais municípios de origem da RE Litoral Norte – Alagoinhas, 2004-2007.....	147
Gráfico 9	Origem dos funcionários da Cervejaria Schincariol – Alagoinhas, 2008.....	161
Gráfico 10	Origem dos funcionários da Cervejaria Schincariol – Alagoinhas, 2009.....	161
Gráfico 11	Média de passageiros por viagem, segundo o tipo de prestador do serviço – Alagoinhas, 2008.....	169

LISTA DE SIGLAS

AGERBA	Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transporte e Comunicação
ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres
APA	Área de Proteção Ambiental
ASCAVIN	Associação de Condutores Autônomos de Veículos de Inhambupe
BRESPEL	Cia. Industrial Brasil Espanha
CEDEPLAR	Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional de Minas Gerais
CEPLAB	Centro de Planejamento da Bahia
CERAL	Cerâmica Alagoinhas
CERMIVEL	Cerâmica Miguel Velho
CGEE	Centro de Gestão e Estudos Estratégicos
CIA	Centro Industrial de Aratu
CNDU	Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano
COOPSAT	Cooperativa de Transporte de Sátiro Dias
COOTARER	Cooperativa de Transporte Alternativo Rodoviário de Entre Rios
COPEC	Complexo Petroquímico de Camaçari
CTTA	Cooperativa de Transporte e Turismo de Alagoinhas
CVRD	Companhia Vale do Rio Doce
DFLN	Distrito Florestal do Litoral Norte
DISAI	Distrito Industrial de Alagoinhas
EaD	Educação a Distância
FASE	Federação dos Órgãos para a Assistência Social e Educacional
FIEB	Federação das Indústrias do Estado da Bahia
FCA	Ferrovias Centro Atlântica S. A.
FSSS	Faculdade Santíssimo Sacramento
FSA	Faculdade Santo Antônio
FTC	Faculdade de Tecnologia e Ciências
HCA	Hospital das Clínicas de Alagoinhas
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IES	Instituições de Ensino Superior
IHGBA	Instituto Geográfico e Histórico da Bahia
IPAC	Instituto do Patrimônio Artístico e Cultural
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
LEA	Laboratório de Estudo das Abelhas

MDA	Ministério do Desenvolvimento Agrário
MPOG	Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão
NESUR	Núcleo de Economia Social, Urbana e Regional
PMA	Prefeitura Municipal de Alagoinhas
PNDR	Política Nacional de Desenvolvimento Regional
PNUD	Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento
PPA	Plano Plurianual
PRODETUR	Programa de Desenvolvimento Turístico do Estado da Bahia
RE	Região Econômica
REGIC	Regiões de Influência das Cidades
RFFSA	Rede Ferroviária Federal S. A.
RLAM	Refinaria Landulfo Alves
RPBA	Região de Produção da Bahia
SDT	Secretária de Desenvolvimento Territorial
SECEL	Secretaria de Cultura, Esporte e Lazer
SEI	Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia
SEP	Série Estudos e Pesquisas
SEPLANTEC	Secretaria do Planejamento, Ciência e Tecnologia
SMTT	Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito de Alagoinhas
SR	Superintendência Regional
UF	Unidade da Federação
UFMG	Universidade Federal de Minas Gerais
ULBRA	Universidade Luterana do Brasil
UNEB	Universidade do Estado da Bahia
UNICAMP	Universidade de Campinas
UNIFACS	Universidade Salvador
UNIRB	Faculdade Regional de Alagoinhas
UNOPAR	Universidade Norte do Paraná
VFFLB	Viação Férrea Federal Leste Brasileiro

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	16
1.1	QUESTÕES DE PESQUISA.....	24
1.2	PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS.....	26
2	ESPAÇO URBANO, CIDADE, CIDADES MÉDIAS E REDE URBANA.....	31
2.1	COMO ENTENDER O ESPAÇO URBANO.....	31
2.2	ENTENDER AS CIDADES.....	33
2.2.1	Um breve balanço da trajetória dos estudos sobre cidades médias....	34
2.3	ALGUMAS CONSIDERAÇÕES SOBRE REDE URBANA.....	40
2.3.1	A contribuição de Milton Santos para análise das redes urbanas e das regiões.....	43
2.3.2	As considerações de Roberto Lobato Corrêa.....	44
2.3.3	A cidade local e a rede urbana atual.....	46
2.4	FORMAÇÃO DE NÚCLEOS URBANOS NA BAHIA E DA CONSOLIDAÇÃO DA REDE DE CIDADES BAIANAS.....	48
2.4.1	A hierarquia da rede urbana baiana.....	51
3	FORMAÇÃO E ORGANIZAÇÃO SOCIOESPACIAL DO LITORAL NORTE-BA: REGISTROS HISTÓRICOS.....	62
3.1	COMO SE ENTENDER A REGIÃO.....	63
3.2	O PROCESSO DE REGIONALIZAÇÃO NO BRASIL: BREVES COMENTÁRIOS.....	67
3.2.1	A regionalização na Bahia.....	72
3.3	A OCUPAÇÃO DA REGIÃO ECONÔMICA LITORAL NORTE DA BAHIA..	74
3.3.1	A organização econômica: aspectos gerais.....	78
3.3.2	Registros recentes do Litoral Norte da Bahia.....	84
4	A MATERIALIZAÇÃO E EVOLUÇÃO DO ESPAÇO URBANO DE ALAGOINHAS.....	95
4.1	A CIDADE DE ALAGOINHAS: ANTECEDENTES HISTÓRICOS.....	95
4.1.1	A instalação da ferrovia.....	102
4.1.2	Fases da ferrovia.....	105
4.1.3	A ferrovia na atualidade da cidade de Alagoinhas.....	109
4.1.4	Registros recentes da cidade de Alagoinhas.....	111
5	O PAPEL DA CIDADE DE ALAGOINHAS NA ARTICULAÇÃO ESPACIAL DO LITORAL NORTE DA BAHIA.....	118
5.1	CARACTERIZAÇÃO DA ESTRUTURA DA CIDADE DE ALAGOINHAS COMO CENTRO URBANO REGIONAL.....	119
5.1.1	O porte da cidade.....	120

a) Aspectos Demográficos.....	120
5.1.2 A função da cidade.....	136
a) Educação.....	137
b) Saúde.....	152
c) Indústria.....	157
5.1.3 A centralidade da cidade.....	162
a) Transporte.....	163
6 CONCLUSÃO.....	171
REFERÊNCIAS.....	178
APÊNDICES.....	186
Formulário (A): Cooperativa de Vans.....	187
Formulário (B): Instituições de Ensino Superior.....	188
Formulário (C): Estabelecimentos de Saúde.....	189

1 INTRODUÇÃO

O trabalho ora apresentado é a continuidade de um estudo anterior, uma monografia de conclusão de curso¹, do ano de 2005, intitulada “*A ferrovia e a configuração urbana da cidade de Alagoinhas-Bahia*”. Na época do desenvolvimento da referida pesquisa, o objetivo inicial era buscar entender o papel da cidade como centro articulador e difusor de bens e serviços na região Litoral Norte da Bahia, porém, dispunha-se de pouco tempo para dar conta de tal tarefa.

No entanto, durante o desenvolvimento da monografia, as leituras empreendidas permitiram um aprendizado mais aprofundado sobre o processo histórico de ocupação e expansão da cidade de Alagoinhas, o que contribuiu com as reflexões e delineamento do objeto de estudo da presente pesquisa. Assim, por meio deste estudo, retomam-se as indagações e questionamentos feitos em trabalho iniciado em 2005.

Primeiramente, considerou-se fundamental apresentar a formação histórica da área de estudo da pesquisa. Para isso, conhecer este processo desde a ocupação e povoamento do Brasil até a configuração espacial da cidade de Alagoinhas.

Marcada pela descontinuidade espacial e temporal, a formação histórica do Brasil foi profundamente influenciada pelas diferenças regionais, além das próprias especificidades naturais. Tais diferenças resultam, também, do processo de ocupação e povoamento pelos portugueses na época da expansão comercial européia.

Conforme a literatura disponível sobre o tema, o Brasil sempre esteve diretamente vinculado, e mais, subordinado aos interesses externos. A descoberta e a conquista das terras que se constituíram em capítulos da epopéia dos grandes descobrimentos marítimos realizados pelos portugueses na busca por mercado de especiarias iniciaram esse processo.

A origem do país está, portanto, inegavelmente, ligada a um episódio da expansão do capitalismo comercial, ocorrida a partir do final século XV, que foi

¹ Bacharelado em Urbanismo, pela Universidade do Estado da Bahia (UNEB).

iniciada por portugueses e espanhóis, seguida pelos franceses, ingleses e holandeses, dentre outros.

A colonização portuguesa se inicia, nos séculos XVI, ocupando inicialmente a costa do Nordeste brasileiro com a exploração da madeira, seguida do cultivo da cana-de-açúcar. Mais tarde, ocorre a interiorização da colonização, com a mudança de prioridade para Minas Gerais, devido a atividade mineradora, e para o Rio de Janeiro, devido a transferência da capital do país. No século XIX, chega a vez de São Paulo ser ocupado para a prática do cultivo e exportação do café, sobretudo após a Independência.

No final do século XIX, a abolição da escravatura, a intensa urbanização e o rápido desenvolvimento industrial foram fatores que colaboraram com a transformação do país rural, escravocrata e primário-exportador num Brasil que caminhava para uma realidade urbano-industrial. Estas mudanças acentuaram as desigualdades regionais já observadas no território nacional desde o período da colonização.

Desde a fase colonial (1500-1822) até a atualidade, as estruturas econômica, social, política e espacial estiveram sempre orientadas para responder, adequadamente, à expansão do capitalismo e das demandas externas. Dentro desta perspectiva, entende-se que a configuração do espaço brasileiro segue fazendo parte de uma lógica mais ampla, a lógica mundial.

Os países de formação colonial, como o Brasil, tendem a apresentar maior concentração de população e de atividades produtivas nas áreas litorâneas. Ao longo dessas regiões costeiras, normalmente, se encontra um maior aglomerado de áreas urbanas, que agregam atividades de diferentes esferas de reprodução e infraestruturas de apoio.

Acompanhando a lógica do processo histórico de ocupação e expansão observada no país, nota-se que na Bahia, parte integrante da ocupação e expansão no estado deram-se, inicialmente, nas áreas costeiras. Ainda no século XVIII, a ocupação do litoral baiano tinha como princípio a ocupação e exploração da colônia e também a defesa contra os ataques dos concorrentes.

A configuração espacial da Bahia, em princípio, destacou-se pelas poucas relações, do ponto de vista funcional, entre os núcleos urbanos em formação. Cada um desses desempenhava um papel de acordo a sua localização e situação político-administrativa, assim como a relação com outros núcleos (internos e externos).

No início do século XIX, a expansão das atividades agrícolas e a organização dos serviços religiosos e jurídicos favoreceram as interações espaciais entre os núcleos urbanos dispersos. Essa situação permitiu a consolidação de uma rede de cidades, inicialmente, constituída por Salvador, algumas cidades do Recôncavo, outras do litoral e algumas pertencentes às regiões mais interioranas.

A implantação e expansão da malha ferroviária, que se processou a partir da década de 1850, atendiam a necessidade de escoamento da produção agropastoril do interior do estado. Além disso, integravam os centros produtores aos portos e ao centro metropolitano.

Segundo Leão (1989) com o aumento na produção agropastoril e a inserção de novos produtos, como o algodão e o fumo, houve a necessidade de conectividade entre as ferrovias, que interligavam as áreas produtivas ao porto e aos centros urbanos, tanto no interior como no litoral. Neste período, a faixa litorânea da região Litoral Norte do estado tinha ocupação rarefeita. O seu interior, devido às atividades econômicas² do período, tinha uma ocupação mais adensada, que acompanhava as rotas das boiadas e os leitos dos principais rios.

Ao relacionar a forma de ocupação e expansão da população da Bahia e a da região Litoral Norte, observa-se uma contradição: no conjunto do estado havia uma maior concentração de população no litoral e relativo vazio à medida que se seguia rumo ao interior. Ao contrário, a ocupação do interior da região Litoral Norte, apesar de lenta, deu-se de forma mais adensada que nas áreas litorâneas, caracterizadas pelas vilas de pescadores pulverizadas ao longo da costa.

Ressalta-se que, pela complexidade que envolve a questão regional, se reconhece o estudo³ de regionalização do estado da Bahia, da década de 1980, que identificou 15 Regiões Econômicas (RE's)⁴, em 415⁵ municípios, como norteador do recorte espacial adotado neste trabalho (Figura 1).

² Nesta época as atividades econômicas de destaque na região eram o cultivo da cana-de-açúcar e a prática da pecuária.

³ Estudo proposto pela Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia / Secretaria do Planejamento, Ciência e Tecnologia (SEI / SEPLANTEC) - órgão central do sistema de planejamento social e econômico do Estado da Bahia.

⁴ As regiões econômicas são unidades espaciais, estabelecidas pela Secretaria de Planejamento do Estado da Bahia, comumente utilizadas para a divulgação de estatísticas agregadas. Além disso, expressam atividades econômicas predominantes no estado. Comportam, entretanto, de forma geral, grande heterogeneidade interna – entre os municípios integrantes – em termos econômicos, sociais e demográficos.

⁵ Na época da realização do estudo eram 415 municípios porque Luiz Eduardo Magalhães (Mimoso do Oeste) era distrito de Barreiras, e Barrocas ainda não tinha sido desmembrado do município de Serrinha.

Figura 1
LOCALIZAÇÃO DA REGIÃO ECONÔMICA LITORAL NORTE
BAHIA, 2009



FONTE: Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia (SEI).
Sistematização das informações: Autora. Maio / 2009
Elaboração Cartográfica: Emerson Borges. Maio / 2009.

Acrescente-se que a utilização dos Territórios de Identidade⁶ como unidades de planejamento pelo governo do estado não altera a perspectiva de análise desse

⁶ Podem ser considerados como arranjos espaciais ou uma nova forma de configuração espacial para implementação de políticas públicas. Adotados, inicialmente, pela Secretária de Desenvolvimento Territorial (SDT) do Ministério do Desenvolvimento Agrário (MDA). Na Bahia existem 26 Territórios de Identidade que são

trabalho, uma vez que não há grandes diferenças no agrupamento de municípios das duas citadas regionalizações.

Na regionalização que considera as Regiões Econômicas, adotada nesta pesquisa, a RE Litoral Norte conta com o conjunto de 20 municípios. No caso dos Territórios de Identidade, o Agreste de Alagoinhas/ Litoral Norte, que corresponde a mesma área, possui 22⁷ municípios.

Ao longo deste trabalho, a Região Econômica Litoral Norte da Bahia poderá ser identificada sob a forma de RE Litoral Norte e Litoral Norte da Bahia, de modo a simplificar a leitura e evitar repetições desnecessárias.

Considera-se como região Litoral Norte o conjunto dos seguintes municípios: Acajutiba, Alagoinhas, Aporá, Araçás, Aramari, Cardeal da Silva, Catu, Conde, Entre Rios, Esplanada, Inhambupe, Itanagra, Jandaíra, Mata de São João, Ouriçangas, Pedrão, Pojuca, Rio Real, São Sebastião do Passé e Sátiro Dias (Figura 2).

O termo região será empregado aqui segundo Silva; Souza (1989), que consideram a existência de um conjunto de relações de integração e funcionalidade espacializadas em um limite geográfico.

Nesta perspectiva, a cidade de Alagoinhas teve sua origem semelhante à de grande número de cidades baianas. Inicialmente ligada à construção de uma capela, erguida às margens das estradas e caminhos de passagem de boiadas, consolidou-se como povoado. Na segunda metade do século XIX, teve a sua história marcada, pela chegada da ferrovia, que, em virtude da localização da estação final, situada a três quilômetros da cidade, contribuiu para alterar profundamente a realidade local.

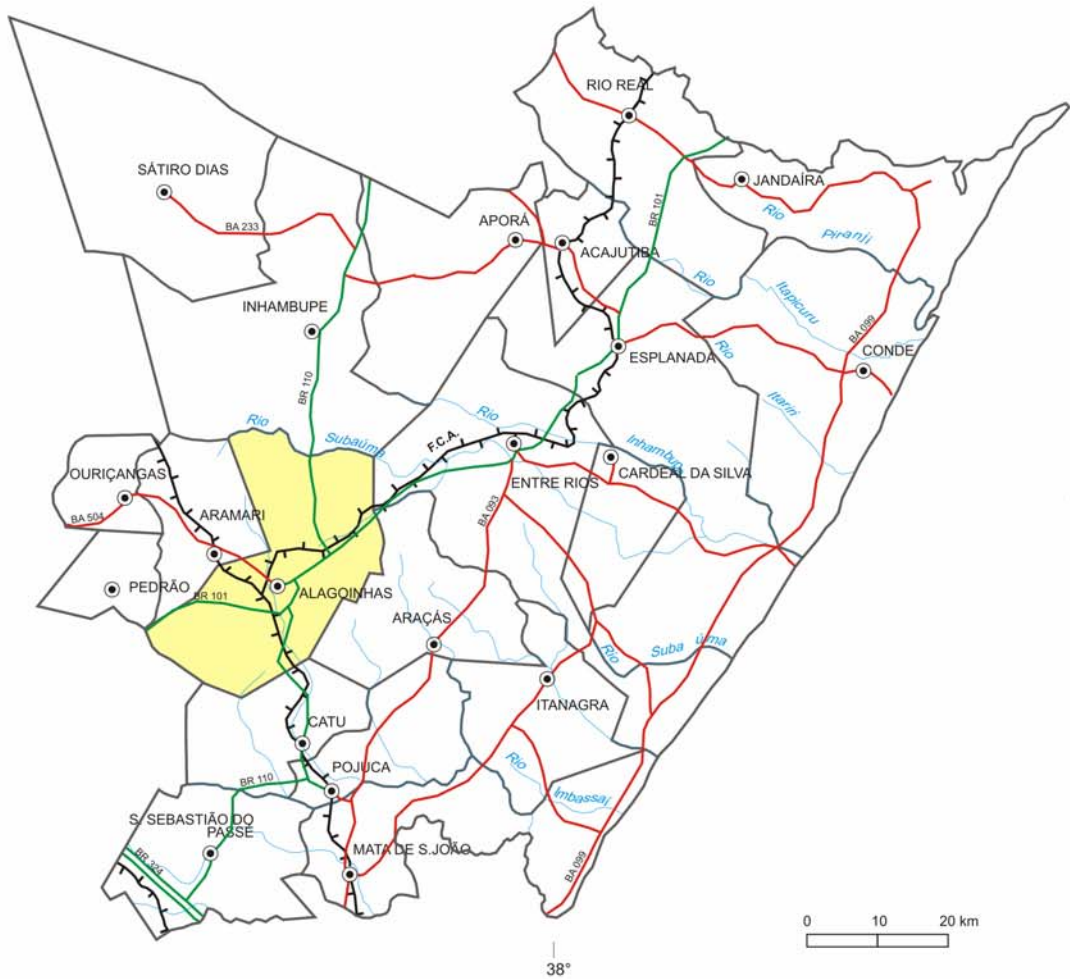
Em outros termos, o antigo centro foi deslocado para onde florescia a nova área urbana, como resultado da expansão dessa cidade. O novo núcleo central consolidou-se assumindo a função de supridor de bens e serviços.

A cidade de Alagoinhas, então, dotada de infraestrutura urbana básica firmou-se como núcleo articulador, fornecedor dos fluxos de bens e serviços para a sua região de influência. Pode-se dizer, portanto, que a necessidade de acesso ao centro de negócios de Alagoinhas, pela população regional, atraída pelas atividades econômicas e sociais que eram oferecidas, facilitou a sua ocupação e expansão.

considerados unidades de planejamento, no âmbito dos quais são discutidas as formas de elaborar e implementar políticas públicas que atendam as suas perspectivas.

⁷ Nos Territórios de Identidade há, na área da pesquisa, se comparado a mesma área, na perspectiva das Regiões Econômicas, a inserção dos municípios de Crisópolis, Itapicuru e Olindina, e a saída do município de São Sebastião do Passé.

Figura 2
LOCALIZAÇÃO DE ALAGOINHAS
REGIÃO ECONÔMICA LITORAL NORTE DA BAHIA - 2009




 Município de Alagoinhas


 Limite Municipal

REDE VIÁRIA

 Ferrovia

 Rodovia Federal

 Rodovia Estadual

 REDE HIDROGRÁFICA

 CIDADE

LOCALIZAÇÃO NO ESTADO



Fonte: Derba, escala 1:1.500.000, 2000.

Com a implantação das rodovias, na década de 1950, que compreendia o novo modal de transporte como fator para a integração e modernização da economia nacional, o município de Alagoinhas passou a contar com o entroncamento de duas importantes rodovias federais⁸, a BR-101 e a BR-110. Com isso, a cidade de Alagoinhas assumiu uma posição estratégica, estando próxima à atual Região Metropolitana de Salvador, à região de Feira de Santana e a de Serrinha, exercendo, assim, influência sobre um dos locais de comercialização de produtos mais privilegiados da região a qual faz parte (Figura 3).

Acompanhando a lógica de que as cidades devem estar espacialmente articuladas, aponta-se a necessidade de compreensão das interações espaciais multifacetadas e multilocalizadas das cidades no sistema capitalista. Nessas interações, as cidades exercem importantes funções,

[...] como espaço de sociabilidade e *lócus* de aglomeração de atividades fundamentais para rebaixar custos de produção e de circulação de mercadorias. Como espaço concentrado de pessoas, as cidades permitem grande intensidade de relações sociais, que difundem mais intensamente as experiências individuais ou de grupamentos [...]. Do ponto de vista eminentemente econômico, é nas cidades onde se concentra a maior aglomeração de demandas por mercadorias, a maior intensidade de mercado consumidor, a maior densidade em elementos de infra-estrutura, equipamentos econômicos e de rede física, onde circulam capitais, mercadorias e pessoas (PORTO, 2003, p. 11).

Sendo essencial na estruturação, organização e articulação de determinado espaço geográfico, as cidades são, ao mesmo tempo, parte integrante e formadora de um sistema ou de uma rede de cidades. Logo:

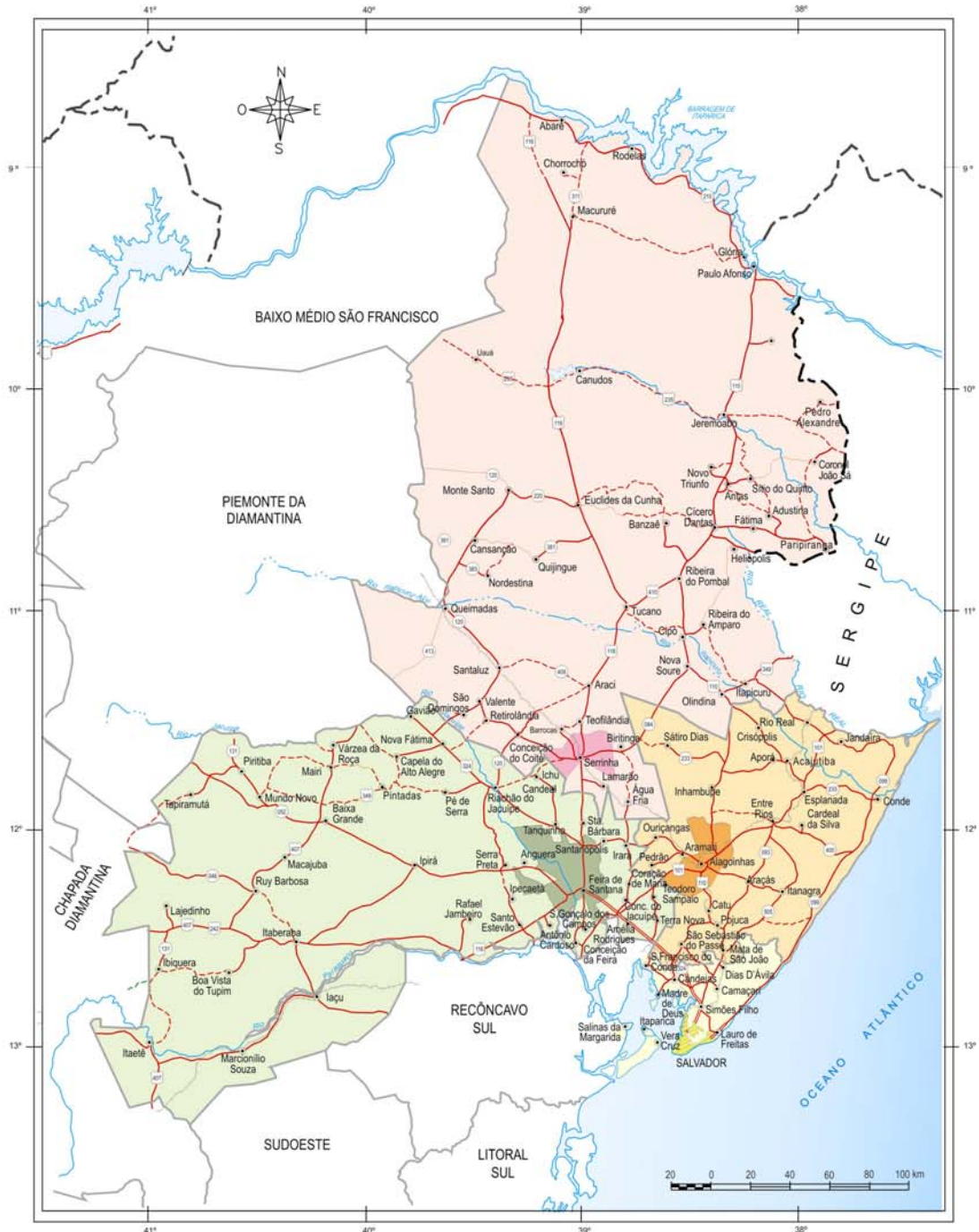
[...] os centros urbanos da rede diferenciam-se entre si tanto como lugares centrais, como também, e em muitos casos de modo predominante, enquanto centros especializados, revelando uma forte divisão territorial do trabalho entre eles (CORRÊA, 1997b, p. 313).

Nessa perspectiva, a organização do espaço da cidade de Alagoinhas é resultado de uma multiplicidade de ações de agentes sociais, afinal, alterações na configuração da sua estrutura física significaram, também, profundas transformações nas formas de convívio social. A cidade de Alagoinhas é um ponto

⁸ Além das rodovias federais, existem as estaduais que ligam o município de Alagoinhas à BR-116 e também à Linha Verde, BA-099.

de convergência da ferrovia e recebeu, durante toda a primeira metade do século XX, os impactos positivos dessa dinamização.

Figura 3
LOCALIZAÇÃO DE ALAGOINHAS EM RELAÇÃO ÀS DEMAIS
REGIÕES ECONÔMICAS LÍMITROFES, 2009



FONTE: Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia (SEI), 2008
Sistematização das Informação: Autora. Novembro/2009
Elaboração Cartográfica: Emerson Borges. Novembro/2009.

LEGENDA

- Reg. Econômica Nordeste
- Reg. Econômica Paraguaçu
- Reg. Econômica Litoral Norte
- Reg. Econômica Metropolitana de Salvador
- Rodovia Federal
- Rodovia Federal

Esse processo reforçou o papel funcional assumido pela cidade, de redistribuidora de bens e serviços para a região sob sua influência imediata, o Litoral Norte da Bahia.

Apesar de existirem vários estudos a respeito da hierarquia urbana baiana, e mesmo, sobre à área de influência das cidades, esta pesquisa busca explicar a organização do espaço da cidade de Alagoinhas e sua articulação espacial com a região Litoral Norte. Tal abordagem foi tratada a partir do entendimento do espaço de forma relacional – formação, ocupação e expansão de Alagoinhas, analisando-a, a princípio, a partir dos contextos históricos, o que permitiu subsidiar a compreensão do espaço na sua totalidade – articulação da cidade com a região.

Assim, a realização da pesquisa justifica-se, uma vez que a análise espacial da cidade de Alagoinhas ultrapassou um momento no qual a vida cotidiana da sociedade esteve marcada por um processo de transformação, que modificou tanto o espaço urbano como as formas de apropriação desse espaço. Nesse sentido, foi alterada a dinâmica da cidade que assumiu a condição de um centro estruturante da distribuição de bens e serviços para a região sob sua influência.

Pretende-se que o estudo contribua para preencher uma lacuna no entendimento dos processos socioespaciais na escala regional, haja vista saber que estes devem ser apreendidos, se pensados de maneira articulada e como componentes de uma totalidade em constante transformação. Mais especificamente, colaborar com a ampliação do conhecimento da função socioespacial de Alagoinhas na região Litoral Norte.

1.1 QUESTÕES DE PESQUISA

Qual é o papel da cidade de Alagoinhas na dinâmica da organização socioespacial da região Litoral Norte? Quais as principais interações espaciais da cidade de Alagoinhas com a região Litoral Norte? Qual a importância da funcionalidade da cidade de Alagoinhas na região Litoral Norte?

Todas essas questões devem ser tratadas como uma problemática cuja resposta está no entendimento das inter-relações existentes entre cidade e rede urbana. Nessas inter-relações, a cidade pode desempenhar um papel central e

estruturante na formação, consolidação e/ou expansão de determinada parte do espaço geográfico, bem como o seu oposto, pela estagnação e decadência.

Portanto, o complexo quadro que a temática abrange e a diversidade de relações decorrentes, ressaltam a problemática da pesquisa que é centrada na preocupação de buscar entender de que maneira e até que ponto Alagoinhas possui um papel importante na articulação espacial na região Litoral Norte.

Assim, faz-se necessário compreender as singularidades de Alagoinhas como um espaço articulador, que atrai e irradia fluxos comerciais de bens e serviços⁹, resultantes das transações realizadas na cidade e em sua região de influência urbana.

Os condicionantes necessários para essa tentativa de compreensão estão na apreensão da dinâmica das interações espaciais da cidade de Alagoinhas na região Litoral Norte, a partir da sua caracterização e especialização funcional, historicamente determinada. Outro aspecto a ser observado é a da estruturação e articulação socioespacial da cidade de Alagoinhas no âmbito da região sob sua influência.

Assim, tem-se como objetivo geral analisar a dinâmica da organização socioespacial da cidade de Alagoinhas no contexto da região Litoral Norte, considerando qual é a importância de Alagoinhas como um espaço articulador e centralizador da especialização funcional na região. A abrangência deste objetivo direcionou, especificamente, a outros, tais como:

O primeiro relacionado à discussão conceitual dos termos espaço urbano, cidade, cidades médias e rede urbana. O objetivo seguinte dialogou na perspectiva de avaliar a organização socioespacial da região Litoral Norte, a partir dos aspectos econômicos relevantes para a organização e formação desse espaço. O terceiro se referiu à análise do processo de formação, ocupação e expansão da cidade de Alagoinhas. Por fim, o quarto objetivo tentou elucidar questões relacionadas à função e a centralidade da cidade de Alagoinhas. Nesse momento, pretendeu-se analisar essa cidade no contexto da região Litoral Norte, a partir da compreensão das variáveis: demografia, educação, saúde e transporte.

Diante do exposto, o tema “A cidade de Alagoinhas na dinâmica da espacialidade funcional urbana da região Litoral Norte da Bahia”, traz à tona uma

⁹ No estudo são tratados os fluxos de serviços relacionados a educação (ensino superior) e saúde.

questão plausível e pertinente que é o entendimento do papel estruturante, da acessibilidade e do grau de coesão, assumidos por uma cidade em uma hierarquização da rede urbana. Ou seja, a cidade de Alagoinhas vista como um centro regional, cujas transformações econômicas possibilitaram identificar potencialidades e restrições de seu desempenho como centro desse nível.

1.2 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Ao procurar-se entender o processo de formação, ocupação e expansão da cidade de Alagoinhas, e, por conseguinte, o papel centralizador assumido pela cidade nas interações espaciais com a região Litoral Norte, torna-se imprescindível determinar os meios pelos quais o objeto de estudo foi analisado cientificamente, como bem define Lakatos:

Método e métodos situam-se em níveis claramente distintos, no que se refere à sua inspiração filosófica, ao seu grau de abstração, à sua finalidade mais ou menos explicativa, à sua ação nas etapas mais ou menos concretas da investigação e ao momento em que se situam (LAKATOS, 2003, p.106).

Pierre George (1986 apud LAGE, 2002) ao explicitar a metodologia da pesquisa em Geografia afirmou que esta é uma “[...] ciência de relações, implica um processo de pensamento específico, que parte da descrição para chegar à explicação em três termos principais: observação analítica, detecção de correlações, busca das relações de causalidade” (GEORGE, P., 1986 apud LAGE, 2002).

Observa-se com isso que, desde sua concepção, este estudo caracterizou-se como estudo de caso, pois partiu de uma observação específica – as interações espaciais de Alagoinhas na região sob sua influência –, para chegar à compreensão da realidade observada, ou seja, a detecção das interações espaciais.

Lakatos se refere, ainda, aos métodos de procedimentos que “[...] seriam as etapas mais concretas da investigação [...]. Dir-se-ia até serem técnicas que, pelo uso mais abrangente, se erigiram em métodos [...], em que geralmente são utilizados vários, concomitantemente” (LAKATOS, 2003, p. 106).

Cada etapa da pesquisa correspondeu a um conjunto articulado de operações que formou um quadro técnico e operacional. A importância do planejamento sistemático-metodológico esteve relacionada ao fato de que permitiu o desenvolvimento do trabalho com menores riscos e problemas, otimizando tempo e custo. Portanto, a sistematização metodológica possibilitou a execução do trabalho obedecendo aos critérios pré-definidos, garantindo a clareza e a fidedignidade dos resultados.

Fundamentando-se em um corpo teórico para a apreensão de uma realidade em um contexto espaço-temporal, o trabalho está organizado em cinco capítulos e a conclusão. Em cada um, foram aplicadas diferentes técnicas e fontes de pesquisa diversas para que os objetivos fossem alcançados.

O segundo capítulo, que tem como título “Espaço urbano, cidade, cidades médias e rede urbana”, tem a finalidade de esclarecer o leitor, dando-lhe maior compreensão do caso em estudo, através de uma revisão conceitual sobre os temas espaço urbano, cidade, cidades médias e rede urbana, além de discutir sobre o tema da hierarquia urbana na rede baiana.

Esse capítulo trata também da formação dos núcleos urbanos na Bahia, uma vez que, entende-se que as relações sociais desencadeadas historicamente são de fundamental importância para a compreensão das interações espaciais delineadas, no presente. Para dar conta deste capítulo, foi realizada, também, uma revisão histórica bibliográfica sobre as temáticas.

Em seguida, o terceiro capítulo intitulado “Formação e organização socioespacial do Litoral Norte-Ba: registros históricos” trata da formação da região Litoral Norte, procurando caracterizá-la através das relações econômicas que estiveram presentes nesse espaço, e, conseqüentemente, refletiram na sua situação mais recente. Antes, porém, foram realizadas algumas considerações quanto ao uso e entendimento dos termos região e regionalização, apesar de não se ter pretendido esgotar os temas, devido as suas complexidades e abrangências.

No quarto capítulo intitulado “A materialização e evolução do espaço urbano de Alagoinhas” busca-se compreender a história de consolidação da dinâmica urbana da cidade de Alagoinhas, a partir da explicitação dos fatores e de como a chegada da ferrovia influenciou e determinou um importante momento histórico da cidade.

Para a realização do terceiro e quarto capítulos foram feitas pesquisas bibliográficas, onde foram procuradas informações a respeito das relações históricas e econômicas da região e da cidade em livros, artigos de periódicos, dissertações e teses. Ainda para o desenvolvimento das análises, foram realizadas pesquisas bibliográfica e documental em fontes institucionais e relatórios, como a Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia (SEI) e o Instituto Geográfico e Histórico da Bahia (IHGBA), onde foram encontrados dados históricos, culturais e estatísticos.

O quinto capítulo “O papel de Alagoinhas na articulação espacial do Litoral Norte da Bahia” traz uma contribuição quanto ao porte, a função e a centralidade da cidade de Alagoinhas. Este capítulo se fundamentou no trabalho de campo¹⁰, quando foram aplicados formulários (em apêndice) aos representantes dos segmentos de transporte (cooperativas de vans e autônomos), saúde (hospitais) e educação (ensino superior).

No que se refere, especificamente, à questão da educação, a escolha das universidades nas quais foram buscadas as informações¹¹ necessárias ao seguimento da pesquisa, englobou a rede de ensino superior, público e privado. A Universidade do Estado da Bahia (UNEB) – pública, e três da rede privada – a Faculdade Santíssimo Sacramento (FSSS), a Faculdade Santo Antônio (FSA) e a Faculdade Regional de Alagoinhas (UNIRB).

Todavia, é importante mencionar que tanto a FSA quanto a UNIRB foram fundadas em 2005 e 2006, respectivamente, e, por isso, não dispunham de apoio logístico ou mesmo de pessoal para disponibilizar as informações das quais necessitávamos - a origem e o quantitativo dos seus alunos. Ao mesmo tempo, não permitiram que me dispusesse a buscar as informações em seus acervos.

Dessa forma, apesar da presteza com a qual fui recebida nas duas faculdades, os seus dados disponibilizados apresentaram inconsistências, o que inviabilizou a utilização dos mesmos. No caso da FSA foram disponibilizados, apenas, os lugares de origem dos estudantes, sem a informação dos quantitativos. A UNIRB, por sua vez, forneceu os quantitativos, sem que fossem identificados todos os municípios de origem. A forte evidência da ausência de alguns municípios

¹⁰ Realizado na cidade de Alagoinhas, no mês de Julho de 2008.

¹¹ As informações buscadas relacionavam-se ao quantitativo e a origem dos estudantes.

ocorreu, devido ao fato de não terem sido identificados os quantitativos de alunos de Alagoinhas.

Na análise da saúde, as informações foram obtidas nos hospitais das redes pública e privada, referentes aos quantitativos e origem dos seus pacientes atendidos. Para tanto, selecionou-se um hospital privado, o Hospital das Clínicas de Alagoinhas (HCA), e um público, o Hospital Regional Dantas Bião.

Os dados obtidos nos hospitais foram sistematizados para que pudessem ser realizadas as análises. Porém, no momento da compilação dos dados estatísticos obtidos do HCA, notou-se certa inconsistência, pois, as informações cruzadas foram locais de nascimento e de atendimento, e não, endereço e local de atendimento, tal como solicitado.

Certamente, esse equívoco no cruzamento das variáveis inviabilizou o seguimento da pesquisa no que tange aos atendimentos do hospital da rede privada. Nesse sentido, foram trabalhadas apenas as informações fornecidas pelo Hospital Regional Dantas Bião da rede pública.

No que tange aos dados relacionados ao segmento de transporte, foram buscadas informações na Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito de Alagoinhas (SMTT). Os dados sobre as linhas de ônibus intermunicipal foram coletados na Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transporte e Comunicação (AGERBA), em Salvador.

No caso da SMTT, ao conversar informalmente com o superintendente, quando me apresentei e explanei acerca do trabalho que vinha desenvolvendo, o mesmo se mostrou acessível e disponibilizou um de seus funcionários para que fornecesse as informações requeridas. Contudo, antecipou-se em alertar da dificuldade que teria para obter as informações relacionadas ao transporte alternativo.

O superintendente explicou que a função da Superintendência, dentre outras, era a fiscalização e o controle do transporte regulamentado dentro dos limites do município de Alagoinhas. Saliendo que cabia a AGERBA a fiscalização e o controle do transporte, para além desses limites. Acrescentou, ainda, que muitos dos motoristas do transporte alternativo tinham os alvarás concedidos pelas suas respectivas Prefeituras Municipais. A SMTT, enquanto órgão fiscalizador, não dispunha de pessoal, nem mesmo tinham como impedir essa prática que é histórica e, em certa medida, já consolidada.

Foi verificado que, três meses antes, do trabalho de campo, a AGERBA havia realizado na cidade de Alagoinhas uma campanha educativa em parceria com a Prefeitura Municipal. Nessa campanha foram realizados seminários e palestras com o intuito de conscientizar a sociedade quanto aos riscos e perigos da utilização do transporte alternativo. Na oportunidade foram, também, realizados levantamentos da quantidade de autônomos e cooperativas que trabalham na cidade, para que fossem pensadas e elaboradas estratégias para a regularização do serviço.

Por conta de desconfianças ocasionadas pelo receio da condição de ilegalidade do serviço, tive muitas dificuldades para aplicação dos formulários, uma vez que fui confundida ora como fiscal da AGERBA, ora como fiscal da Prefeitura Municipal de Alagoinhas (PMA). Apesar das negativas, consegui que alguns motoristas respondessem aos formulários, embora, tenha observado que não respondiam com fidedignidade as perguntas feitas, mesmo com todas as explicações oferecidas de como aqueles dados seriam utilizados.

Vale salientar que, inicialmente, foram feitos contatos por telefone e, posteriormente, aplicado o formulário com data e hora marcada, de acordo a disponibilidade dos presidentes e/ou representantes das Cooperativas. Ressaltando que, quando o transporte era feito por autônomo, o formulário era aplicado diretamente com os motoristas.

Ainda para as análises empreendidas no quinto capítulo, foram buscados dados estatísticos na Cervejaria Schincariol Ltda e os relativos aos aspectos demográficos (população, migração) obtidos na SEI. A compilação dessas informações forneceu as bases quantitativas que foram tratadas através do procedimento estatístico-cartográfico, resultando em mapas, gráficos e tabelas, que tiveram o papel fundamental de contribuir para facilitar as análises realizadas.

Foi realizado, também, levantamento fotográfico, como mais um elemento que contribuiu para evidenciar a realidade observada, bem como para ilustrar e mostrar um pouco mais a cidade de Alagoinhas.

Por fim, o estudo traz uma síntese conclusiva acerca do tema, considerando, evidentemente, que esta não é uma resposta definitiva. Na verdade, apontam-se algumas considerações que podem contribuir para as discussões geográficas, além de acrescentar a necessidade de estudos complementares.

2 ESPAÇO URBANO, CIDADE, CIDADES MÉDIAS E REDE URBANA

Neste capítulo busca-se uma contextualização do tema em apreço, sem, no entanto, pretender esgotar as temáticas, pois, sabe-se que as discussões que as envolvem remontam ao período de surgimento da cidade. Nesse sentido, são destacados conceitos “chave” como espaço urbano e rede urbana, imprescindíveis para a compreensão da inter-relação, historicamente determinada, entre as cidades da região Litoral Norte e Alagoinhas.

2.1 COMO ENTENDER O ESPAÇO URBANO

Num processo cumulativo de surgimento da cidade, sabe-se que ela própria e sua história são produtos histórico-culturais, políticos e econômicas, acumulados, ao longo do tempo, a partir da relação: sociedade e natureza.

[...] a história da cidade revela-a como obra e produto que se realiza como realidade espacial concreta, cujo movimento é produto de um processo histórico cumulativo, revelando ações passadas ao mesmo tempo que o futuro se tece no presente e, nesta condição, revela possibilidades presentes a vida cotidiana (CARLOS, 2004, p.14).

Nesse sentido, a reflexão sobre as dinâmicas urbanas nos leva a avaliar a história como possibilidade da construção real e continuada da cidade. Do ponto de vista da análise geográfica, podemos dizer que a cidade é uma constituição social e histórica. Na medida em que a cidade se amplia, tornam-se mais complexas as relações entre sociedade e espaço:

[...] a cidade se reafirma enquanto espaço social, na medida em que se trata da realização do ser social ao longo do processo histórico. Deste modo, a análise da cidade, em sua dimensão espacial, se abre para a análise da vida humana em sua multiplicidade (CARLOS, 2004, p. 15).

Esse caminho nos indica como horizonte a articulação entre teoria – em que se mostram os processos constitutivos da urbanização, ou seja, de seu conteúdo num determinado momento da história – e a prática real urbana – como os homens

vivem no movimento real de produção da cidade enquanto espaço-tempo da reprodução da sociedade em sua totalidade.

Como afirma Sampaio “[...] a forma urbana em qualquer cidade pode ser vista de vários ângulos e perspectivas [...]” (1999, p. 15) e é considerando esses ângulos e perspectivas, sugeridos por sua análise, que se tem o que o autor afirma ser “ponto de chegada”, que é a cidade como espaço concreto, resultado de processos dinâmicos compreendidos a partir da análise histórica e crítica, o que nos permite relacionar: a forma urbana ao espaço-tempo. Nesse sentido, Sampaio afirma ser “produto coletivo”, isto é, “[...] as formas urbanas¹² resultam em configurações que se articulam ao sistema geral de produção e circulação” (SAMPAIO, 1999, p. 17).

As reflexões que surgem da tentativa de entendimento do que é o espaço urbano, nos levam a considerar a concepção de Corrêa (2002), onde este é visto como:

[...] simultaneamente fragmentado e articulado, e que esta divisão articulada é a expressão espacial de processos sociais, [...] reflexo tanto de ações que se realizam no presente como também daquelas que se realizaram no passado e que deixaram suas marcas impressas nas formas espaciais presentes (CORRÊA, 2002, p. 8).

A noção de espaço urbano é indispensável para entender o conceito de cidade, pois essa compreensão exige a articulação do conceito de espaço urbano ao de tempo com o qual este se relaciona, como bem diz Santos¹³ “[...] a configuração territorial, apresentada ou não em forma de paisagem, é a soma de pedaços de realizações atuais e do passado, nos conjuntos que o presente nos oferece” (SANTOS, 1992, p. 242). Dessa forma, a compreensão do que é espaço urbano, nos leva ao entendimento de que a rigor a cidade:

[...] nunca está pronta, acabada, e sua transformação é permanente, portanto é uma obra de arte peculiar: mutante, dinâmica, processual. Conseqüentemente, implica em várias formas urbanas, sobrepostas num mesmo espaço território, contemplando temporalidade diversas (SAMPAIO, 1999, p.19).

¹² “Formas urbanas, no plural, significa que o estudo não se fixa na imagem sincrética da cidade historicamente constituída, pois a rigor tenta analisar as várias configurações espaciais (GENEISTER, 1988 apud SAMPAIO, 1999, p. 15), sejam elas da cidade-real ou das cidades-ideais imaginadas sobre a primeira”. (SAMPAIO, 1999, p.15).

¹³ SANTOS, Milton. A Cidade e o Urbano como Espaço-Tempo. In: FERNANDES, Ana. GOMES, Marcos Aurélio A. de Filgueiras (organizadores). *Cidade & História: Modernização das Cidades Brasileiras nos séculos XIX e XX*. Salvador: MAU/UFBa, 1992.

2.2 ENTENDER AS CIDADES

Existe uma tradição nos estudos voltados ao tema cidade onde muitos estudiosos remontam ao período de sua origem. Sabe-se que as cidades existem desde a Antiguidade e, embora haja variações quanto à data precisa de seu aparecimento, alguns autores consideram o período – 8.000 ou 3.500 AC – como sendo a época na qual surgiram as primeiras cidades.

Pela longa trajetória que o tema cidade compreende, visto as múltiplas abordagens propostas pelos autores das mais distintas ciências que estudam a temática, não pretendemos nos aprofundar nessa discussão¹⁴.

Assim, temos que, no Brasil, o sistema urbano é resultado de uma organização econômica colonial que concentrou a urbanização ao longo do litoral, expressando sua ligação com a metrópole colonial. Sendo que, são nestas áreas que se concentram a população, os investimentos, as inovações tecnológicas e onde predominam as ‘forças’ que agem no sentido de aprofundar as diferenças.

A existência dessa tendência à concentração da urbanização é notada com maior nitidez em países subdesenvolvidos. Essa característica se relaciona a urbanização periférica nesses países, frequentemente associada à diferenças e desequilíbrios regionais de grande magnitude.

Nessa perspectiva, no nosso estudo analisa o papel que as cidades assumem na produção e difusão de mercadorias e serviços para o conjunto da economia e da sociedade de uma determinada região. A cidade deve ser compreendida pela sua importância para o desenvolvimento regional, entendimento que resulta da retomada da concepção de Harvey (1973). Para este autor, a cidade é uma concentração geográfica de excedente social; e é concentração geográfica porque o investimento ganha eficiência ao ser implementado de forma concentrada, em função da operação de economias de escala e aglomeração.

Nesse sentido, as cidades acabam representando ou mesmo sendo os lugares responsáveis pela concentração do excedente social – produto da articulação entre o comércio de longa distância e as funções de mercado regional.

¹⁴ Cabe o destaque à dissertação intitulada “O conceito de urbano e as cidades de pequeno porte no semi-árido baiano: Novo Triunfo, Santa Brígida e Sítio do Quinto”, de autoria de Diva Maria Ferlin Lopes (2005). A autora traz, nos capítulos iniciais, uma revisão teórica abrangente quanto ao advento das cidades e do processo de urbanização (cidade, urbano e urbanização). A dissertação foi apresentada no Mestrado de Geografia da Universidade Federal da Bahia.

As cidades funcionam, ainda, como centros de interação, descoberta e/ou inovação, sobretudo nos países avançados, que se beneficiam das condições propiciadas por economias de escala e/ou aglomeração.

A noção de lugar central, expressa o significado que se deseja realçar para as cidades neste estudo: “sem cidade para oferecer as bases materiais, essenciais ao processamento de atividades produtivas e de reprodução do trabalho, são erigidos bloqueios consideráveis ao desenvolvimento regional” (OBSERVATÓRIO..., 2005, p. 9). Assim, as cidades podem ser entendidas como um modo de organização social que promove equidade e atividade econômica, ao desempenhar seu papel na prestação de serviços e distribuição de bens para a sociedade de um determinado espaço geográfico.

2.2.1 Um breve balanço da trajetória dos estudos sobre cidades médias

A preocupação com o tema “cidades médias” iniciou-se na Europa Ocidental, especialmente na França, nos anos de 1950 e 1960. Nesse período, duas tendências emergem entre os pesquisadores e planejadores franceses: planejamento urbano e regional e estudos de redes urbanas.

No estudo originado do Congresso da União Geográfica Internacional, realizado em Lisboa, sobre planejamento urbano e regional, ficam evidentes os fortes desequilíbrios inter-regionais e intraredes urbanas na Europa e, em particular, na França.

Ao longo das décadas de 1950 e 1960 vários estudos deram continuidade às discussões iniciadas em Lisboa, em que pesquisadores e planejadores, especialmente os franceses, centraram suas preocupações em entender a rede urbana, a organização espacial e o papel da “cidade média” nesse contexto. Michel Rochefort define, em 1960, níveis hierárquicos e funcionais para a rede urbana francesa, que seguiam aos seguintes critérios: limiares demográficos, organização interna das cidades e relações externas.

Na década de 1970, o tema “cidades médias” se multiplica nas pesquisas acadêmicas e aplicadas na França e passa a ser objeto privilegiado das políticas. Vários estudos, acadêmicos ou não, mostraram que as cidades médias em geral

desempenhavam um papel fundamental no equilíbrio e no funcionamento das redes urbanas nacionais e, sobretudo, regionais.

Em 1977, tem-se na França a publicação, nos Anais de Geografia, de uma das reflexões mais completa e crítica sobre as principais características das cidades médias francesas: “[...] De acordo com os autores, a categoria cidades médias começa a partir de 20.000, 30.000 ou 50.000 habitantes. Ela acaba a 100.000 ou 200.000 habitantes” (MICHEL, 1977 apud AMORIM FILHO, 2007, p. 70).

Posteriormente, outros estudos demonstraram que aspectos ligados às funções de intermediação dentro da rede urbana, assim como à posição geográfica da aglomeração, são tão ou mais importantes do que o tamanho demográfico na caracterização das cidades médias.

Segundo Amorim Filho, ao citar Michel (1977), não há como existir uma classificação das cidades médias exclusivamente fundamentada no tamanho demográfico:

A posição de uma cidade na hierarquia urbana e, por conseqüência, seu pertencimento a tal ou qual categoria estatística variam com a época. Uma cidade não nasce média. Ela não permanece média *ad aeternam* (MICHEL, 1977 apud AMORIM FILHO, 2007, p. 71).

Ainda na década de 1970, o critério demográfico passa por outra relativização: a do espaço geográfico. Ainda segundo Michel (1977 apud AMORIM FILHO, 2007) não há funções que sejam próprias das cidades médias, ao contrário, a maior parte delas apresenta uma grande heterogeneidade funcional. Tanto em termos quantitativos (estatísticos) quanto do ponto de vista da existência e valores, é possível identificar que a noção de cidades médias esteja carregada de subjetividades.

Primeiramente, deixa claro que essa categoria de cidades desenvolve uma tarefa considerável de intermediação entre, de um lado, as cidades maiores e o mundo extra-regional e, de outro, nos espaços regionais de suas relações mais imediatas e intensas (AMORIM FILHO, 2007, p. 72).

No Brasil iniciam-se, em meados da década de 1960, estudos voltados à temática “cidade média”. Foram iniciados em Minas Gerais, a partir de um estudo proposto pelo francês Yves Leloup acerca de Belo Horizonte, quanto às cidades médias e os seus núcleos urbanos elementares. O trabalho analisou aspectos

ligados às funções de intermediação dentro das redes urbanas, bem como a posição geográfica das cidades médias.

[...] Finalmente, a noção de 'cidade média' não deve ser confundida necessariamente com a noção de 'centro de polarização regional ou microregional'. A coincidência não ocorre sempre. Além disso, as relações da 'cidade média' com seu 'environnement' nem sempre são relações de 'dominação', podendo ser também relações de estímulo e de dinamização (e é nesse sentido que a política das cidades médias deve ser encaminhada) e, em certos casos, até de dependência (AMORIM FILHO, 1976 apud AMORIM FILHO, 2007, p.74).

Excluindo Belo Horizonte e a sua região metropolitana, os estudos sobre cidades médias em Minas Gerais agregam um grupo de 102 cidades que, apesar de compartilharem algumas características, não formam um grupo hierárquico e tipologicamente homogêneo. Formam-se quatro subgrupos: Grandes centros regionais (na transição para o nível das grandes cidades); Cidades médias de nível superior; Cidades médias propriamente ditas e Centros urbanos emergentes (na transição entre as pequenas e as médias cidades).

Na década de 1970 são criados órgãos governamentais do planejamento urbano e são desenvolvidos os primeiros planos nacionais ou estaduais para a promoção das cidades médias no Brasil. Em 1980, estudiosos de outras ciências, que não a geografia, começam a publicar os resultados de seus estudos sobre as cidades médias. Na maior parte dos anos 1980, porém, essas políticas foram esvaziadas e o próprio princípio do planejamento urbano-regional foi bastante enfraquecido em favor de políticas públicas mais pontuais e voltadas para temas mais sociais e menos estratégicos regionalmente.

No final da década de 1980, Amorim Filho começou a estudar o papel desempenhado por duas cidades médias de Minas Gerais - Teófilo Otoni e Nanuque. No estudo essas cidades foram analisadas em seu papel regional e em suas posições dentro de uma rede urbana.

Com base nesses estudos Amorim Filho; Serra (2001) afirmam que:

[...] três grandes problemas geográficos e socioeconômicos, entre outros, estiveram na raiz da preocupação com o tema das médias e pequenas cidades:
 - a exacerbação de problemas de desequilíbrios urbano-regionais, cujo tipo clássico foi amplamente descrito na obra de GRAVIER (1958) sobre 'Paris e o deserto francês';

- o agravamento das condições de qualidade de vida nas grandes aglomerações urbanas, bem como um aumento acelerado dos problemas sociais aí verificados;
- a frágil organização hierárquica das cidades e o fluxo insuficiente das informações e das relações socioeconômicas nas redes urbanas da maior parte dos países do mundo, com reflexos negativos sobre o funcionamento dos sistemas político econômicos (AMORIM FILHO; SERRA, 2001, p. 5).

Renasce, na década de 1990, o interesse pelo tema “cidades médias”. Todavia, nestes últimos anos, o interesse dos estudos sobre cidades médias não é mais apenas em função de seu papel na região ou na rede urbana de que fazem parte. Amorim Filho; Serra (2001, p. 30) identificam três outros grupos de razões para o renascimento atual do interesse pelas cidades médias:

- a boa qualidade de vida, quase sempre mais presente nesse grupo de cidades do que em outros níveis da hierarquia urbana;
- a maior facilidade de conservação dos patrimônios ambientais e arquitetônicos nesse grupo de cidades, favorecendo a manutenção da memória e da identidade coletivas, neste mundo marcado pelos nivelamentos da globalização, cujos principais emissores e difusores se encontram nas grandes metrópoles e nas megalópoles;
- o fato das cidades médias representarem um foco privilegiado das “percepções, valores, motivações e preferências sociais e individuais, aspectos correlacionados com a intensidade e o direcionamento dos fluxos turísticos de massas humanas cada vez maiores”.

Daí vem o questionamento: “Por que precisamos de uma proposta metodológica para estudar cidades médias brasileiras?” (SPOSITO, 2007, p. 35).

A consistência conceitual que a indagação busca está na tentativa de entender, e mesmo, superar as novas noções usadas para designar “cidade média”, cujo desempenho em papéis intermediários em redes urbanas, tem se tornado progressivamente mais complexo.

Sposito (2007) afirma que é preciso ter cuidado com o uso de expressões como “cidade média” e “cidade de porte médio”. Segundo a autora, é comum o uso dos termos como sendo sinônimos, todavia, o primeiro faz referência aos espaços de intermediação entre as cidades maiores e as menores, em diferentes redes urbanas, enquanto o segundo relaciona-se aos tamanhos demográficos das cidades. Portanto, a adoção do termo “cidade média” se apresenta como pouco apropriado,

visto que induz ao tamanho populacional, pressupondo hierarquia e classificação. Nessa perspectiva, autores que trabalham com a escala da análise urbana têm um esforço redobrado para “[...] dar maior precisão teórica a essa noção, elevando-a, se possível, à condição de conceito científico” (SPOSITO, 2007, p. 9).

Consciente das limitações na adoção e utilização do termo, a autora afirma que se faz necessário um embasamento teórico-metodológico mais aprofundado, e quem sabe, do uso de outra nomenclatura. Entretanto, fazê-lo no atual contexto representaria riscos dada a ausência da fundamentação teórico-metodológica necessária, o que, de acordo com a Sposito (2007), certamente implicaria a criação de um novo neologismo.

Desse modo é pertinente reconhecer a utilização do termo “cidade média” como “espaços em transição”, afinal objetiva alertar que as cidades consideradas médias referem-se a espaços que têm passado por constantes transformações, mudando intensa e rapidamente de papéis e de posição em diferentes sistemas urbanos. Lembra-se, ainda, que essa concepção adotada por Sposito (2007) origina-se das ideias de Pierre George e Nicole Commerçon, e, também, de Roberto Lobato Corrêa.

As mudanças na organização econômica e política do sistema capitalista de produção que caracterizam o processo de globalização da economia imprimiram transformações também na hierarquia urbana.

No contexto da globalização da economia, apesar da hierarquia urbana, ainda permanecer com uma estrutura rígida, que prioriza os centros urbanos de maiores e melhor equipados, existe uma tendência à simplificação dos níveis de funções urbanas. Tal tendência aumenta a possibilidade de os médios e pequenos centros urbanos se inserirem na rede urbana com o desempenho de funções nacionais e regionais, até então amplamente dedicadas às grandes cidades.

Para Santos; Silveira (2001),

[...] os sistemas de cidades constituem uma espécie de geometria variável, levando em conta a maneira como as diferentes aglomerações participam do jogo entre o local e o global. É dessa forma que as cidades pequenas e médias acabam beneficiadas ou, ao contrário, são feridas ou mortas em virtude da resistência desigual dos seus produtos e de suas empresas face ao movimento de globalização (SANTOS; SILVEIRA, 2001, p. 280).

Conforme as palavras de Santos; Silveira (2001), o contexto da globalização econômica tem feito com que as cidades, sobretudo, as médias, constituam “[...] cada vez mais, uma ponte entre o global e o local, em vista das necessidades de intermediação e da demanda também crescente de relações” (SANTOS; SILVEIRA, 2001, p. 281).

Dessa maneira, nessa ‘nova’ estrutura urbana global:

[...] as cidades médias comandam o essencial dos aspectos técnicos da produção regional, deixando o essencial dos aspectos políticos para aglomerações maiores, no país ou no estrangeiro, em virtude do papel dessas metrópoles na condução direta e indireta do chamado mercado global (SANTOS; SILVEIRA, 2001, p. 283).

Na concepção dos referidos autores:

[...] as cidades médias têm como papel o suprimento imediato e próximo de informação requerida pelas atividades agrícolas e desse modo se constituem em intérpretes da técnica e do mundo. Em muitos casos, a atividade urbana acaba sendo claramente especializada, graças às suas relações próximas e necessárias com a produção regional (SANTOS; SILVEIRA, 2001, p. 284).

Atualmente, as cidades médias têm suas funções definidas, em grande parte, pela posição ou situação geográfica que ocupam, bem como, pelos papéis político administrativos que desempenham. A sua importância está relacionada à área sobre a qual ela é capaz de exercer influência: “[...] a cidade média é parte de um espaço de relações marcado pela continuidade, ou seja, um espaço que se estrutura como área ou região” (SPOSITO, 2007, p. 37).

No processo de estabelecimento dos novos papéis das cidades na rede urbana brasileira, as dinâmicas estiveram orientadas para um mercado consumidor nacional. A formação de mercado fortaleceu as relações entre as cidades brasileiras possibilitando que se conformasse de fato uma rede urbana.

Tanto os estudos acadêmicos como os projetos de aplicação das políticas de governo para as cidades médias têm enfrentado grandes dificuldades na caracterização do grupo que compõe esse nível de cidades. Pode-se considerar que,

Em resumo, pode-se dizer que, no caso do Brasil, pesquisadores de Minas Gerais tiveram um papel pioneiro no aparecimento e no desenvolvimento das pesquisas sobre as cidades médias, sobretudo quando se consideram os estudos acadêmicos. Durante a década de

1990 e nestes primeiros anos do novo século, vários projetos de pesquisa, dissertações, teses e uma série de publicações sobre o tema vêm sendo realizados, dando continuidade aos esforços que tiveram início na Fundação Universitária do Oeste de Minas (na cidade de Formiga), na segunda metade da década de 1960, e no Instituto de Geociências da Universidade Federal de Minas Gerais, durante toda a década de 1970 e no início dos anos 1990 (AMORIM FILHO, 2007, p. 80).

Segundo Soares; Melo (2005), no Brasil já existem alguns pesquisadores estudando as cidades médias, entre eles Amorim Filho (1976;1984), Andrade; Lodder (1979), Santos (1993), Soares (1999), Pontes (2000), Sposito (2001), Andrade; Serra (2001), Santos; Silveira (2001), Silveira (2002).

Amorim Filho (2007) destaca que na escala do país há, atualmente, também, muitos geógrafos para os quais as cidades médias representam tema privilegiado, de maneira intermitente ou continuada. Destaque para alguns pesquisadores: Sylvio B. de Mello (Bahia), Rodrigo V. Serra (Rio de Janeiro), Cicília Luiza L. Sahr (Paraná), entre outros.

2.3 ALGUMAS CONSIDERAÇÕES SOBRE REDE URBANA

A globalização que promove a integração mundial transformando o mundo em uma grande rede mudou totalmente o padrão de desenvolvimento global. Segundo Granet (apud Rocha, 2005), não é mais possível a concepção do espaço sem o tempo e nem do tempo sem o espaço, uma vez que o espaço não pode ser atemporal e o tempo necessita do espaço para que seja registrado com significado. Há, nesse processo, a promoção da historicização do tempo pela Geografia e a espacialização do tempo pela História sem, no entanto, permitir que uma anule a outra.

Harvey (1992) reafirma o caráter indissociável do tempo e do espaço, na medida em que estes são vistos como frutos das “[...] práticas e processos materiais que servem à reprodução da vida social” (HARVEY, 1992, p. 189). Em outras palavras, o tempo e o espaço são considerados a partir das relações sociais que se manifestam no espaço em um determinado tempo e, como estas variam tanto

histórica como geograficamente, acabam resultando em formas distintas no tempo e no espaço.

A relatividade das formas, fenômenos, fluxos, tempo e espaço está, cada vez mais, presente nas relações sociais materializando-se por meio dos avanços técnico-científico-informacional que otimizam o tempo. Dessa forma, a organização regional e sua unidade refletem diretamente, de acordo com Rochefort (1998), no atual sistema econômico e social constituído para atender a demanda populacional e, internamente, a organização e hierarquização dos centros urbanos com suas respectivas áreas de influência.

As redes urbanas – síntese das redes geográficas – se complementam e, ao mesmo tempo, se diferenciam de acordo com os tipos de produtos e/ou serviços que oferecem às sub-redes, seja pela natureza ou pela estrutura das mesmas, sempre voltadas à organização do seu espaço interno.

Na Geografia são importantes os estudos sobre redes urbanas, notadamente a partir das contribuições de Christaller, Losch e Berry. Privilegiou-se então a utilização dos métodos lógico-matemáticos, através dos quais procurava-se identificar características dominantes, passíveis de mensuração, enfatizando aspectos funcionais, níveis de hierarquia e graus de influência entre as localidades.

Christaller, autor clássico nessa discussão, contribuiu muito sobre os estudos de redes urbanas, a partir da “Teoria dos Lugares Centrais”, elaborada em 1933. Apesar de caracterizar-se como uma teoria assentada numa visão economicista, constituiu-se em embasamento teórico para diversos estudos sobre a rede urbana. Segundo a teoria christalleriana, o conjunto de centros de uma região ou país, tais como cidades, vilas, povoados, por exemplo, têm o papel de distribuidor e/ou de prestador de serviços para a população local e exterior. Na teoria, esses locais são chamados de “localidades centrais” e a centralidade de que dispõem origina-se de seu papel como centro distribuidor de bens e/ou serviços, segundo as funções centrais que historicamente desempenham.

Christaller e Losch notaram que existem aglomerações urbanas de todos os tamanhos, dotadas de funções centrais, que consistem na produção e na distribuição de bens e serviços a um *hinterland*, em relação ao qual o centro urbano ocupa posição central. Segundo a ótica dos autores, a localização das atividades básicas induz à organização de um sistema hierárquico de cidades (LOPES, 2005).

De acordo com a teoria christalleriana, uma polarização espacial da aglomeração urbana é representada por quaisquer tipos de estabelecimentos comerciais ou de prestação de serviços, que abastece de bens e/ou serviços a região sob influência de uma localidade central importante.

A influência de Rochefort (1998) também foi fundamental nos estudos sobre a área de abrangência das cidades e da dinâmica regional. O autor fornece um embasamento teórico significativo de como as cidades são núcleos dependentes uns dos outros, formando uma rede na qual se complementam, na medida em que se especializam. Em outros termos, os centros urbanos se organizam em redes e compõem um amplo sistema.

Seguindo essa lógica, para compreender uma rede urbana faz-se necessário considerar uma dada região e as cidades que aí se distribuem, segundo o seu papel econômico e funcional e a sua inserção geográfica na região da qual faz parte, ao longo da história. Juntas, essas características e as respectivas interações espaciais vão repercutir na maneira como as cidades cumprem seus papéis em relação à região e à rede urbana.

Caracteriza uma rede urbana: a determinação dos tipos de cidades que compõem a região e a diferenciação das zonas de influência de cada uma das cidades.

Assim sendo, existe a formação de uma hierarquia de cidades, na qual o nível mais elementar estaria representado pelas cidades fornecedoras de bens e serviços, que se constituem naqueles mais buscados pela população para a reprodução social cotidiana. No outro extremo, estariam os centros urbanos maiores e mais dinâmicos geradores de produtos e/ou serviços mais especializados, destinados à população localizada numa porção espacial mais ampla.

Diante da contextualização teórica, tem-se a questão da rede urbana como assunto polêmico nos debates geográficos, nas últimas décadas do século XX. No caso do Brasil, dois autores, Roberto Lobato Corrêa e Milton Santos fizeram contribuições de grande importância para essa discussão, uma vez que analisaram a rede urbana brasileira e suas mudanças a partir das transformações estruturais que ocorreram no país, em meados do século XX.

2.3.1 A contribuição de Milton Santos para análise das redes urbanas e das regiões

Na década de 1970, Milton Santos já analisava as transformações nos sistemas de produção brasileira e das redes, através do que ele definiu como sendo os circuitos superior e inferior da economia. Para Santos (1989), a rede urbana é resultado do equilíbrio instável de massas e de fluxos, “[...] cujas tendências à concentração e à dispersão, variando no tempo, proporcionam as diferentes formas de organização e de domínio do espaço pelas aglomerações” (SANTOS, 1989, p. 165).

Na concepção do autor, os circuitos superior e inferior da economia interferem diretamente na rede urbana, estruturando-a de maneira que cada centro age, simultaneamente, nos dois circuitos e estabeleça suas áreas de influência. Essa ação se faria, em realidade, mediante a estruturação da hierarquia urbana em três níveis de centros - a metrópole, a cidade intermediária e a cidade local, segundo o alcance espacial mínimo e máximo atingindo por cada um deles.

Santos (1989) explica, ainda, que as redes urbanas se constituem segundo três elementos: as massas, os fluxos e o tempo, que constituem a própria substância da organização das redes. As massas se caracterizam pela população, densidade e distribuição, além da produção, a distribuição e o valor; os fluxos devem conter as massas, que são a expressão dos fluxos populacionais, produções agrícolas, fluxos monetários e informações. O fator tempo pondera os dois elementos anteriores, massas e fluxos, ao explicar os fenômenos de desigualdade e/ou diferenciação, principalmente os temporais, como a infraestrutura rural, industrial, dos transportes e dos serviços, dependendo da região.

A crescente especialização de algumas regiões, com os seus inúmeros fluxos com intensidades e direções distintas, possibilitou à Santos (1996) apreender o mundo em uma outra escala: a organização dos sub-espacos passa a ser articuladas a partir de uma lógica global. Desse modo, tem-se os circuitos espaciais de produção e, não mais, os circuitos regionais.

Ao levar em conta todas essas transformações, no âmbito dos meios técnico-científico-informacional, torna-se imprescindível analisar e compreender como funcionam os centros e qual a sua configuração na rede. Destaca-se que, as redes

também podem passar por modificações, ao considerar o dinamismo das massas e dos fluxos.

As transformações espaciais, por meio das facilidades de fluxos e fixos¹⁵, ainda propiciaram Santos (1996) a questionar a hierarquia urbana que, num primeiro momento, se submeteu a uma organização onde os fluxos se processavam das cidades menores para as maiores e vice-versa. Nesse sentido, uma multiplicidade de relações entre os diferentes tipos de cidades se iniciou, e, posteriormente, foi aprofundado.

Os núcleos urbanos não mais estabeleceriam fluxos que pudessem caracterizar um padrão rígido de hierarquia, em que os fluxos obedecem aos níveis sequenciadamente. Tal fato é decorrente da interferência das redes técnicas, que favorecem a ruptura da continuação hierárquica dos níveis de centros urbanos.

As mudanças de função na rede urbana, frente às transformações no espaço geográfico, foram também analisadas por Corrêa. Suas contribuições buscaram contextualizar a teoria christalleriana, nos países subdesenvolvidos, diante das modificações ocorridas durante o período técnico-científico-informacional.

2.3.2 As considerações de Roberto Lobato Corrêa

Desde antes da década de 1980, Roberto Lobato Corrêa tem tido uma preocupação especial voltada à temática da rede urbana, e, especificamente, a brasileira. Suas contribuições neste âmbito são de grande relevância para a compreensão da dinâmica das redes urbanas, na atualidade.

Corrêa (1989) procura identificar, em seus estudos, a natureza e o significado da rede urbana, ao considerar fatores como: a divisão territorial do trabalho, as

¹⁵ Segundo Santos (2007, p. 142) "O espaço [...] pode ser tratado como um conjunto inseparável de fixos e fluxos. Se a definição dos fixos vem da qualidade e quantidade (ou densidade) técnicas que encerram, a definição dos fluxos deriva de sua qualidade e do seu peso políticos. Tal oposição é necessária. Ela é, mesmo, indispensável para distinguir entre o processo imediato de produção, cuja definição é técnica, e as outras instâncias: circulação, distribuição, consumo, cuja definição é cada vez mais do domínio político. Os fixos são econômicos, sociais, culturais, religiosos etc. Eles são, entre outros, pontos de serviço, pontos produtivos, casas de negócio, hospitais, casas de saúde, ambulatórios, escolas, estádios, piscinas e outros lugares de lazer. Mas se queremos entender a cidade não apenas como um grande objeto, mas como um modo de vida, há que distinguir entre fixos públicos e os fixos privados. Estes são localizados segundo a lei da oferta e da procura, que regula também os preços a cobrar. Já os fixos públicos se instalam segundo princípios sociais, e funcionam independentemente das exigências do lucro".

relações entre a rede urbana e os ciclos de exploração econômica e a forma espacial da rede.

No que se refere à materialização da rede urbana, o autor argumenta que “[...] os processos sociais que definem e redefinem uma rede urbana não atuam por igual em toda a sua extensão” (CORRÊA, 1989, p. 79). Em outros termos, existem segmentos da rede urbana que incorporam vários momentos do passado e/ou do presente, o que demonstra que a periodização ocorre de modo espacialmente desigual.

Em razão da desigualdade espaço-temporal dos processos sociais, Corrêa (1997b) considera a rede urbana um reflexo e uma condição. Nesse sentido, é possível observar a existência de distintos tipos de redes, de acordo com o seu padrão espacial, a complexidade funcional dos seus centros e o seu grau de articulação interna e externa.

Para Corrêa (1989), pode existir rede urbana nos países subdesenvolvidos, desde que três condições sejam satisfeitas: primeira, exista uma economia de mercado com uma produção que seja negociada por outra e que não tenha sido produzida local ou regionalmente. A segunda, caracterizada pela existência de pontos fixos em determinadas porções do espaço, em que a troca é realizada. Esses pontos tendem a concentrar outras atividades, tais como aquelas de controle político-administrativo e ideológico, transformando-se em núcleos de povoamento composto de diferentes atividades. A terceira condição refere-se à existência de um mínimo de articulação entre os núcleos anteriormente citados, o que originaria e reforçaria a diferenciação entre os núcleos urbanos, no que tange ao volume e tipo de produtos comercializados às atividades político-administrativas. Tal realidade se traduz em uma hierarquia entre núcleos urbanos e em especializações funcionais.

Nesse contexto, Corrêa discute que existe uma correlação entre as redes de localidades centrais presentes nos países subdesenvolvidos e o que foi descrito no esquema christalleriano. Contudo, para o autor, diferenciam-se três modos de organização, que podem coexistir numa mesma rede e numa mesma cidade: uma rede dendrítica de localidades centrais, mercados periódicos e desdobramento da rede em dois circuitos da economia.

Outra contribuição importante que Corrêa (1997b) discute é a existência das dimensões organizacional, temporal e espacial, que não se dissociam nas redes.

Vale destacar a importância de considerar essas dimensões quando da realização de estudos sobre o urbano, também.

As três referidas dimensões podem ser observadas no Brasil, principalmente, pelas transformações ocorridas nos últimos anos, tais como: a industrialização, a melhoria da circulação e dos transportes e o desenvolvimento de uma estratificação social mais complexa, além da modernização do campo.

Diante do exposto, nota-se que existe uma complexidade funcional, na qual Corrêa (1997b) entende que cada centro passa a situar-se em, pelo menos, duas redes, “[...] uma é constituída por lugares centrais e na qual cada centro tem uma posição (metrópole, capital regional, centro sub-regional, centro de zona, centro local) e outra menos sistemática e mais irregular” (CORRÊA, 1997b, p. 100), em que cada um desempenha um papel singular e/ou complementar aos outros.

Portanto, a rede urbana brasileira não deve ser mais tratada, exclusivamente, por interações do tipo ‘rígida’, como descrita na teoria christalleriana. É necessário incluir, também, as interações de complementariedade no âmbito da rede urbana, com numerosas especializações funcionais, que definem diversos centros urbanos. Tal perspectiva foi utilizada para dar conta da complexidade da divisão territorial apresentada no objeto deste trabalho.

2.3.3 A cidade local e a rede urbana atual

O conceito de cidade local foi utilizado por Milton Santos, na década de 1970, e, desde então, vem sendo discutido e repensado por inúmeros autores.

Santos (1979a) discutiu a rede urbana brasileira, propondo uma hierarquização: cidades locais, cidades regionais, metrópoles incompletas e metrópoles completas. Segundo o autor, deveria existir uma formação com tendência piramidal, em que todas as cidades de mesmo nível recorreriam às cidades de níveis superiores, em busca de bens e/ou serviços que não tivessem condições de produzir. Em outras palavras, o autor considerou que a capacidade de organização do espaço dependeria de seu nível funcional.

Contudo, com a influência do período tecnológico, essa hierarquia classificatória para a rede urbana teve de ser repensada, visto que o significado da

mesma variável altera-se ao longo do tempo. Nesta perspectiva, a rede urbana sofre o impacto da globalização e, cada centro, por menor que seja, passa a participar, ainda que não exclusivamente, de um ou mais circuitos espaciais de produção. Tal como aponta Corrêa (1999), os centros urbanos produzem, distribuem bens, serviços e informações que, continuamente, circulam por meio da efetiva ação de corporações globais e, também, mediante a rede financeira articulada globalmente.

Atualmente, o que se observa é que cada centro urbano, independente de seu tamanho populacional, consegue manter relações econômicas, políticas e sociais com outros centros, sem ter que, necessariamente, seguir uma ordem piramidal.

A refuncionalização dos pequenos centros está intimamente relacionada à sua influência com seu entorno. Para esse tipo de centro, Santos (1979b) escolheu o termo “cidades locais”, pois, segundo ele, quando se fala em cidades pequenas, a noção de quantidade da população vem logo à mente. Desse modo, aceitar um número mínimo de pessoas, como fizeram diversos autores, para caracterizar diferentes tipos de cidades no mundo inteiro, seria criar uma generalização perigosa.

Santos (1979a) preferiu chamar a pequena cidade de cidade local, pela sua influência estritamente local. Ela possuía um nível urbano elementar, fundamental para seu entorno imediato, isto é, para as vilas e a zona rural.

Com os avanços nos meios técnico-científico-informacional, tem ocorrido, progressivamente, o crescimento da atividade agrícola. Observa-se, cada vez mais, a existência de uma interdependência funcional entre campo e cidade.

Santos reforçou a idéia supracitada, a partir da concepção de que a modernização agrícola supõe um aparelhamento comercial, administrativo e bancário, que as cidades, mesmo as menores, necessitam, o que representa o estreitamento das relações entre as cidades médias e grandes, bem equipadas, com as cidades locais e o campo.

Todavia, não é necessária uma hierarquia urbana de tamanho populacional e funcional para que relações comerciais, administrativas, serviços, informação, entre outros, cheguem ao ponto mais alto ou mais baixo da antiga “pirâmide-urbana”. Na contemporaneidade, as trocas ocorrem sem, necessariamente, seguir a sequência dos níveis hierárquicos, como é o caso das relações cidades locais e metrópoles, e cidades médias (intermediárias) e campo e cidades globais.

Nesse sentido, é que a cidade local destaca-se, pois passa a representar estoques de meios de consumo, de sementes e implementos direcionados ao campo, além de estoques de capital de giro, de mão-de-obra em diversos níveis e centros de transporte. As cidades locais desempenham um importante papel junto às zonas de produção primária. Como afirma Santos (1979a), verifica-se que estas zonas “[...] permitem um consumo mais próximo daquele do resto da população do país, provocando, como feedback, a expansão da economia” (SANTOS, 1979a, p. 74).

Desta leitura, o mais relevante é ter claro o conceito de rede urbana e do papel assumido pela cidade nesta relação. Explicar o que é uma rede urbana com cidades articuladas e hierarquizadas, seu processo de formação e transformação, depende da materialidade das ações humanas historicamente construídas. Portanto, ao considerar os atributos temporais, organizacionais e espaciais, pode-se concluir que a:

[...] associação de cidades depende da relação entre cada cidade e as características de sua base hegemônica de produção [...]. E mais: depende do porte, da densidade dos fluxos, que serão o resultado dos fluxos demandados pela produção de sua região mais próxima e dos fluxos demandados pela teia internacional que opera em redes mundiais de cidades (PORTO, 2003, p. 12).

Dessa maneira, faz-se necessário a compreensão da ideia de articulação porque as cidades estão fortemente articuladas buscando a fluidez, o que implica a redução do tempo utilizado. Nas palavras de Corrêa (2002), articulação é entendida como, “[...] as relações espaciais integram ainda que diferentemente, as diversas partes da cidade, unido-as em um conjunto articulado cujo núcleo de articulação tem sido, tradicionalmente, o centro da cidade” (CORRÊA, 2002, p. 8).

2.4 FORMAÇÃO DE NÚCLEOS URBANOS NA BAHIA E DA CONSOLIDAÇÃO DA REDE DE CIDADES BAIANAS

O termo povoamento, normalmente, designa “habitar local desabitado”. Neste estudo, povoamento é empregado considerando a existência anterior da presença humana na Bahia. Isso porque, sabe-se que, na época do descobrimento do Brasil,

o espaço geográfico, atualmente delimitado pelos limites políticos-administrativos que formam o estado da Bahia, não era desabitado, mesmo nas áreas mais inóspitas. Vários povos com línguas e costumes diversos, já habitavam este espaço. A colonização portuguesa alterou, decisivamente, aquela realidade.

A dificuldade de ocupação da extensa costa brasileira nos permite dizer que ocorreu, devido ao fato de que estava subordinada a interesses políticos externos. No rastro do processo de ampliação das rotas comerciais – época das intensas atividades de expansão marítima da “era dos descobrimentos” –, a chegada dos portugueses ao Brasil foi, essencialmente, marcada pela busca por especiarias e metais preciosos, a fim de aumentar suas riquezas.

Durante os primeiros anos após o descobrimento, a ação dos portugueses restringia-se à organização de expedições para o reconhecimento da área, defesa de terras e extração de produtos com maior valor comercial. Ainda no século XVI, o interesse da Coroa portuguesa estava centrado em ocupar, inicialmente, o litoral, como forma de resistir às expedições estrangeiras, especialmente francesas e holandesas.

Em determinados pontos do litoral, [os portugueses] instalaram, de saída, núcleos provisórios de ocupação do território, nos quais construíram capelas, centros de administração, postos para armazenamento de madeira e fortificações para a proteção dos portugueses contra o ataque de índios e de outros europeus, especialmente franceses e holandeses (SUPERINTENDÊNCIA DE ESTUDOS ECONÔMICOS E SOCIAIS DA BAHIA, 1998 apud SUPERINTENDÊNCIA DE ESTUDOS ECONÔMICOS E SOCIAIS DA BAHIA, 2003, p. 70).

Dessa forma, a emergência dos primeiros “embriões urbanos” ocorreu apenas nos 30 anos após o descobrimento, com a criação de feitorias ao longo do litoral:

Estes pequenos núcleos serviam de pontos de escala das expedições exploradoras enviadas pelo governo português, mas operavam também como entrepostos de pau-brasil e outros produtos oriundos do extrativismo animal e vegetal, além de servirem de base para a defesa da costa (LEÃO, 1989, p. 36).

São poucas as informações na história sobre os primeiros núcleos urbanos fundados no Brasil e, mais especificamente, na Bahia. Pode-se considerar a instituição do sistema de Capitânicas Hereditárias, em 1534, como marco inicial da urbanização brasileira. Nesse sistema, a Coroa oferecia vantagens políticas para a

implantação das capitâneas, concedendo poderes quase de soberanos aos donatários. Mesmo nessas condições políticas favoráveis, das capitâneas criadas, apenas duas foram bem sucedidas: a de Pernambuco e a de São Vicente.

A história confusa da colonização intentada através do sistema das capitâneas hereditárias retrata bem os grandes e sérios problemas enfrentados pelos adventícios, [...], colocados frente a frente com as paisagens tropicais do imenso território ainda dominado pelo gentio nem sempre passivo perante a usurpação de seus antigos e desmesurados domínios (HOLANDA, 1963 apud SUPERINTENDÊNCIA DE ESTUDOS ECONÔMICOS E SOCIAIS DA BAHIA, 2003, p. 70).

Na Capitania Hereditária da Bahia, Vila Velha¹⁶ foi o primeiro núcleo urbano. Esse núcleo se ligava às aldeias indígenas através de trilhas, que mais tarde se tornariam uma rede de caminhos e/ou estradas, fruto do processo de ocupação, expansão e povoamento do estado. Tendo em vista a destruição de Vila Velha pelos índios, Salvador foi fundada pela Coroa em 1549.

A configuração espacial baiana foi facilitada pelo estabelecimento de núcleos urbanos no litoral e um relativo vazio no interior, o que se refletiu nas grandes diversidades socioespaciais existentes. Salienta-se que, a origem dos núcleos urbanos baianos, deu-se de forma diferenciada de outras regiões brasileiras porque “[...] o povoamento da Bahia se fez através de uma colonização [...] orientada para a exploração econômica do território [...]” (LEÃO, 1989, p. 79). Essa localização costeira resultou numa vida econômica, inicialmente, voltada para o oceano para a metrópole colonizadora.

Nesta perspectiva, observa-se que as primeiras tentativas de colonização da Bahia limitaram-se a pontuar a extensa costa marítima com pequenos núcleos de povoamento. Nas palavras de Leão “[...] os núcleos localizados no interior [regiões do agreste e do sertão] cresceram mais lentamente e eram mais dispersos” (1989, p. 105).

No processo histórico de expansão do povoamento, a atividade missionária desempenhou seu papel na formação dos núcleos urbanos no interior da Bahia. Na medida em que se seguia rumo às áreas mais interioranas, notava-se que o serviço

¹⁶ Vila Velha localizava-se nos atuais bairros da Barra - Graça, em Salvador, seu fundador foi Diogo Álvares Correia, o Caramuru, e a data de fundação está no período de 1525-1530 (sabe-se pouco sobre a data precisa).

catequético¹⁷ não apenas tornava-se mais intenso como também difuso, “[...] a administração dos serviços religiosos à população rural bastante dispersa, levou a arquidiocese a fundar capelas, [...] como marcos da conquista de territórios [...]” (LEÃO, 1989, p. 83).

A prática das atividades pecuária e canavieira também tiveram sua importância no processo de povoamento do estado. Mesmo que alguns autores considerem que a pecuária seja responsável pelo atraso das áreas onde predomina, o papel povoador, resultante dessa atividade no interior da Bahia, foi de suma importância. A extensão da atividade da pecuária, rumo às áreas do sertão e agreste baiano, propiciou a abertura de caminhos, muitos deles abertos ao longo dos vales dos principais rios, que se transformaram, posteriormente, em estradas de ferro e de rodagem.

Muito em função da localização, as sedes das fazendas tornavam-se núcleos de apoio com pousadas para comerciantes, boiadeiros e/ou tropeiros. Algumas sedes de fazendas originaram, ainda, as feiras de gado e serviram de ponto de encontro semanal para troca de produtos. Em ambos os casos deram origem a muitas vilas e cidades.

As sedes das fazendas pecuárias [...] localizadas ao longo das rotas das boiadas e das tropas, nos entroncamentos de estradas, nos transbordos dos rios ou justapostos a uma capela construída pelos proprietários. Estes sítios por apresentarem vantagens locais costumam atrair populações inicialmente para troca de produtos (feiras semanais). Ao longo do tempo, entretanto, as populações começam a se assentar pela força de núcleos com tendências a evoluir para vilas e cidades (LEÃO, 1989, p. 84).

Finalmente, a pecuária, na sua marcha pelo sertão, difundiu a agricultura de subsistência, bem como as lavouras do algodão e do fumo, além dos pastos cultivados.

2.4.1 A hierarquia da rede urbana baiana

¹⁷ Segundo Leão, os serviços catequéticos ocorriam quando os jesuítas e padres se reuniam em aldeias, fundadas por eles, para ministrar os ensinamentos cristãos e a língua portuguesa aos índios, além de discipliná-los nos trabalhos domésticos e agrícolas (LEÃO, 1989, p. 83).

A complexidade que envolve a área da Bahia vai, desde a sua vasta extensão¹⁸, superior a alguns países europeus (sendo um pouco maior que a França e 25 vezes maior que o estado vizinho, Sergipe), até a grande diversidade de regiões naturais. Vale destacar, também, as expressivas diferenças históricas, culturais, políticas, socioeconômicas e demográficas encontradas no seu processo de ocupação e formação.

O esforço em explicar como está caracterizada a rede urbana baiana visa fornecer as bases teóricas para o trabalho. Ressalta-se que a proposta não é esgotar a literatura sobre a temática, o que, evidentemente, resultaria em um levantamento multidisciplinar abrangente e escaparia aos propósitos desse estudo.

O tema rede urbana, além de complexo, mostra-se inesgotável pelas inúmeras discussões que, ao longo do tempo, autores das mais distintas ciências têm partilhado. Por não ser um tema novo, o conceito de rede urbana, tem se redesenhado pela sua relevância na organização espacial, como se depreende das palavras de Corrêa (1989), ao afirmar que:

[...] passou a ser o meio através do qual a produção, circulação e consumo se realizam efetivamente. Via rede urbana e a crescente rede de comunicações a ela vinculada, distantes regiões puderam ser articuladas, estabelecendo-se uma economia mundial (CÔRREA, 1989, p. 5).

A organização do espaço global está estruturada em redes e o entendimento do processo de formação da rede urbana do estado da Bahia, ainda que sumariamente, torna-se fundamental, visto que as novas dinâmicas estão associadas às demandas nos níveis nacional e internacional. Em outros termos, não se pode compreender a rede de cidades da Bahia como um sistema fechado em si, e sim, articulado a processos que ocorrem em outras escalas.

Na Bahia, o perfil de muitas cidades, ainda no século XIX, seguia a lógica de núcleos urbanos em formação: uma “ilha” sem grandes conexões com outras regiões. Os caminhos abertos e existentes resumiam-se às estradas das boiadas e aos destinados às passagens de tropas de comerciantes, que iam de um lugar a outro levando e trazendo informações e materiais destinados ao vestuário, calçado, alimentação e trabalho.

¹⁸ Com 564.693 km², a Bahia é o quinto estado brasileiro em termos de área, estando subdividido em 417 municípios, sendo que dois deles, Luiz Eduardo Magalhães (antigo distrito Mimoso do Oeste), desmembrado de Barreiras, e Barrocas, desmembrado de Serrinha, foram emancipados em 2000.

As estradas de ferro “[...] instaladas sobre os caminhos mais rentáveis e articuladores dos pontos mais ativos da rede urbana [...]” (ZORZO, 2001, p. 5) tiveram, então, o papel de articular as cidades, modernizando a economia, aumentando os fluxos produtivos. Tal papel tinha como função principal reduzir as diferenças de desenvolvimento e descontinuidades locais.

O desejo do governo brasileiro (ainda na época do Império) era o de formar uma rede de cidades “e a expansão dos transportes [...], é um fator de relevância para o crescimento econômico [...] e a melhoria da acessibilidade interna” (LEÃO, 1989, p. 24). É assim que, com investimentos inicialmente estrangeiros, as primeiras estradas de ferro foram implantadas no país, ligando o interior ao litoral. O objetivo era o de estruturar o espaço de maneira que se pudesse realizar uma articulação sócio-funcional, propiciando a acessibilidade e facilitando os deslocamentos de pessoas e mercadorias entre as regiões do país.

Dessa maneira, não sendo o espaço geográfico algo imutável, os homens vão se apropriar dos meios disponíveis para redefini-lo. Esta apropriação é realizada como uma forma de transformar o espaço, em determinados períodos históricos, segundo a sua divisão do trabalho, seu consumo e sua organização social.

Na época da delimitação espacial da Bahia, segundo Tavares (2001), a população era pequena, com pouco mais de 1.900.000 habitantes, quando relacionada à vasta porção espacial. A economia era basicamente agrário-mercantil, voltada para o mercado externo.

Vale mencionar que, a mudança estrutural mais acentuada, observada do Império para República, foi a substituição do trabalho escravo pelas diversas formas de trabalho semi-escravo. Os principais produtos exportados pelo estado baiano eram: cacau, fumo, açúcar, café, couro curtido e em salmoura (couro cru), peles, piaçava, pedras preciosas, cera de carnaúba, borracha e madeiras.

Assim como o estudo das redes de cidades não é um tema recente, também o estudo da organização do espaço urbano da Bahia não o é. Desde a década de 1940, sobretudo após 1950, o dinamismo da urbanização (entendida como crescimento da população e da dinâmica social e econômica urbana), o crescimento demográfico, as migrações do tipo campo-cidade, a industrialização e as mudanças no mercado de trabalho impulsionaram o ritmo e a necessidade de aprofundamento deste tema.

Nas palavras de Corrêa (1997b), o que caracteriza uma rede urbana é a “[...] complexidade das interações espaciais, resultante do fato de cada centro desempenhar múltiplas funções, cada uma originando um específico padrão de interações espaciais” (CORRÊA, 1997b, p. 313). Neste sentido, a interpretação das alterações no dinamismo espacial na Bahia nos permite conhecer a sua organização espacial, que engloba um longo período histórico, que coincide e se confunde com o seu próprio processo de ocupação espacial.

Entre 1940 e 1960, a interiorização da população e a ocupação de novas áreas levaram ao aumento no número de centros urbanos pequenos e médios e, conseqüentemente, da população da Bahia – período que coincide com a consolidação da rede de cidades baianas.

A intensificação do processo migratório na Bahia se deu em paralelo com o estabelecimento da indústria de bens intermediários, no período de 1950 a 1970. Com a descoberta e exploração do petróleo nos anos 1940 foi instalada a Refinaria Landulpho Alves nas proximidades da capital, nos anos de 1950. Nas décadas seguintes, a consolidação da industrialização no estado da Bahia foi marcada pela implantação do Centro Industrial de Aratu (CIA) e do Complexo Petroquímico de Camaçari (COPEC), em 1978.

Nesse contexto, as transferências de população deixaram de ser, predominantemente, do tipo campo-cidade, que marcaram o período anterior, intensificando-se a ocorrência do tipo cidade-cidade.

Tal fato propiciou uma reconfiguração da rede urbana do estado da Bahia, a qual, até a década de 1950, possuía núcleos urbanos com funções definidas por um perfil econômico, associado aos ciclos agrícolas tradicionais, em função da distribuição regional de suas atividades (originados no século XVIII). Com destaque para as culturas de cana-de-açúcar, fumo, mandioca, cacau e criação de gado, conforme Leão (1989, p. 87-90), as cidades estavam:

- Na área canavieira: Salvador, São Francisco do Conde, Santo Amaro, Cachoeira e, no final do período colonial, em Nazaré.
- Na área fumageira: Cachoeira, Santo Amaro, Maragogipe, Muritiba, Cruz das Almas, Santo Estevão, Feira de Santana, Ipirá e Inhambupe.
- Na área da pecuária: os vales dos principais rios da capitania, sobretudo pelo vale do Rio São Francisco.

- Na área da mineração: Chapada Diamantina, destaque para Jacobina e Rio de Contas.

Brito (2008, p. 195) afirma que, “as transformações sociais, políticas, econômicas, infraestruturais, ocorridas no estado da Bahia, [...], contribuíram sobremaneira para a descentralização funcional e econômica na Bahia”.

Disso resultou o surgimento de núcleos urbanos que, pela natureza da base econômica municipal (seja industrial, comercial/serviços e/ou agropecuária/extrativa), desenvolvem interações espaciais mais ou menos intensas com vários outros centros próximos e distantes, além de Salvador, que na condição de metrópole regional, ocupa primeira posição (BRITO, 2008, p. 196).

Nessa perspectiva, a constituição da rede urbana baiana, segundo Porto (2003), foi, a princípio, caracterizada por uma polarização entre Salvador, que exercia a função de entreposto comercial de mercadorias, e, as cidades do interior, que exerciam o papel de mercado consumidor, centro produtor ou entreposto secundário dos fluxos sociais e econômicos no estado.

Com as transformações observadas na organização e distribuição espacial das atividades econômicas da Bahia, sobretudo a partir da década de 1970 os centros urbanos passaram a acompanhar uma nova lógica de funcionalidade no sistema capitalista, visando ações estratégicas que viabilizassem o desenvolvimento local e regional. Essa mudança foi ocasionada pelo reflexo inicial da industrialização e, mais tarde, pela difusão e das novas formas de articulação entre os espaços, que se fizeram necessárias por meio dos sistemas técnicos: telefone, rodovias, ferrovias, Internet etc.

Os processos de urbanização e industrialização, além da globalização, impuseram a expansão e reformulação da rede de cidades na Bahia, na qual a articulação espacial se consolidou como requisito essencial na elaboração de medidas e planos estratégicos. Esses planos objetivavam otimizar a dinâmica dos fluxos socioeconômicos dos centros urbanos, possibilitando, por exemplo, a ampliação e a qualificação da oferta de equipamentos e serviços..

Nesse contexto, trabalhos voltados à classificação hierárquica das áreas de influência e crescimento dos centros urbanos no estado da Bahia tornaram-se fundamentais. Como bem afirma Leão, “[...] a análise de uma rede urbana implica não apenas na estrutura dos núcleos componentes, mas na função de cada núcleo da rede e nas relações entre os núcleos” (LEÃO, 1989, p. 22).

Nessa perspectiva, observou-se que, recentemente, alguns estudos revisaram e/ou analisaram a estrutura da rede urbana, em âmbito nacional. Estes foram patrocinados e/ou executados por órgãos do governo federal ou seus representantes. Merecem destaque quatro trabalhos, dadas sua dimensão e repercussão.

O primeiro foi o trabalho produzido pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), em parceria com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e a Universidade de Campinas (UNICAMP)¹⁹, denominado “Caracterização e Tendências da Rede Urbana do Brasil”, de 2001. Esse estudo tem sido utilizado como base para uma série de outros trabalhos e para o planejamento de políticas públicas. O seu conteúdo estabelece uma hierarquização das cidades brasileiras, assentada em forte base teórica, apresentando, também, inúmeros indicadores sociais, econômicos, políticos e regionais, apoiado por considerável e sofisticado aparato estatístico.

No que diz respeito, especificamente, à Bahia, se observou – no volume “*Redes Urbanas Regionais: Norte, Nordeste e Centro-Oeste*”, (IPEA; IBGE; UNICAMP, 2001) – que o porte demográfico foi o principal parâmetro para o estabelecimento da estruturação de sua rede. Na classificação realizada, esse indicador só não foi preponderante no caso de cidades integrantes da sua Região Metropolitana de Salvador (RMS) – a exemplo de Madre de Deus –, ou quando se identificou grande proximidade e forte ligação funcional com uma cidade com características de importante centro urbano regional (pertencentes ao Grupo 2, conforma a hierarquia proposta), ou ainda, quando tem uma “vocação” específica, por exemplo, o turismo (Grupo 4).

Pelos critérios classificatórios estabelecidos na publica o, todas as cidades mais importantes do Nordeste brasileiro estão relacionadas. Todavia, pela especificidade deste trabalho, optou-se por mostrar, no Quadro 1, apenas o enquadramento das cidades baianas.

O segundo estudo refere-se ao relatório sobre o Sistema Nacional de Informa es das Cidades – “Proposta de Tipologia das cidades brasileiras I – Aspectos Metodológicos”, do ano de 2005. Esse trabalho foi elaborado a partir do

¹⁹ A UNICAMP está aqui representada pelo Núcleo de Economia Social, Urbana e Regional (NESUR).

convênio firmado entre o Ministério das Cidades e a Federação dos Órgãos para a Assistência Social e Educacional (FASE)²⁰.

Quadro 1
CLASSIFICAÇÃO DAS PRINCIPAIS CIDADES BAIANAS NA REDE URBANA
BRASILEIRA, SEGUNDO O IPEA, IBGE E UNICAMP - 2001

Grupo 1	Metrópoles Nacionais	Salvador	
	Aglomerados urbanos metropolitanos	Ordem 2	Salvador, Camaçari, Simões Filho, Lauro de Freitas, Candeias, São Sebastião do Passé, Dias d'Ávila, Cachoeira, Vera Cruz, São Francisco do Conde, Itaparica, Madre de Deus
Grupo 2	Aglomerados urbanos não metropolitanos	Ordem 1	Conjunto de cidades, com ligações socioeconômicas-administrativas, associadas às demais capitais nordestinas não classificadas como Metrôpoles. A Bahia não tem cidades listadas nessa categoria porque Salvador constitui uma metrópole.
		Ordem 2	Feira de Santana; São Gonçalo dos Campos. Conceição do Jacuípe; Amélia Rodrigues e Conceição da Feira. Ilhéus e Itabuna.
		Ordem 3	Teixeira de Freitas, Eunápolis e Porto Seguro. Santo Antonio de Jesus, Santo Amaro, Cruz das Almas e Nazaré.
Grupo 3	Centros Urbanos Regionais	Ordem 1	Vitória da Conquista, Jequié, Alagoinhas , Barreiras, Jacobina e Guanambi.
		Ordem 2	Paulo Afonso, Senhor do Bonfim, Serrinha, Valença, Itamaraju, Brumado, Itaberaba, Itapetinga, Conceição do Coité e Irecê.
		Ordem 3	Ipirá, Campo Formoso, Euclides da Cunha e Monte Santo.
Grupo 4	Novas territorialidades	Lençóis, Andaraí, Nova Viçosa, Caravelas, Prado, Conde e Santa Cruz Cabralia.	

Fonte: IPEA; IBGE; UNICAMP, 2001. Elaboração: Autora, Julho / 2009.

A elaboração do relatório, "Tipologia das cidades brasileiras" (2005) contou com a coordenação do Programa de Pós-graduação em Geografia, da Universidade Federal de Pernambuco; além da colaboração da Fundação Joaquim Nabuco nas análises multivariadas e o apoio do projeto Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD). A execução dos mapas foi coordenada pela Prefeitura do Recife.

O relatório está dividido em três partes, além da introdução, que apresenta uma discussão do entendimento do conceito de cidade, sem esgotar as múltiplas visões propostas pelos autores das mais distintas ciências que estudam o tema.

O estudo para tipologia das cidades está fundamentado em duas abordagens, que constituem as duas partes seguintes do relatório. A primeira delas trata do território, cuja proposta é norteadada pela discussão da Política Nacional de Desenvolvimento Regional (PNDR), elaborada pelo Ministério da Integração Nacional e divulgada após a Conferência Nacional das Cidades. A outra abordagem

²⁰ A referida Federação apresenta-se como representante legal do conjunto de instituições integrantes da rede Observatório das Metrôpoles e do Observatório de Pernambuco de Políticas Públicas e Práticas Sócio-ambientais.

se refere à rede de cidades, onde são considerados os estudos²¹ elaborados pelo IPEA; IBGE; UNICAMP (2001) e o Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional de Minas Gerais (CEDEPLAR) da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG) (2000).

A última parte do relatório fundamenta-se na metodologia elaborada para a classificação de todos os municípios brasileiros. Ressalta-se que, pelo grande número de informações para dita classificação, foram criadas diversas categorias que, mesmo para efeito de análise, dificulta a compreensão dos processos e da importância de qual o papel assumido pelas cidades nas relações estabelecidas entre elas.

O terceiro estudo, de 2008, produzido pelo IBGE, chama-se “Regiões de Influência das Cidades 2007” (REGIC)²². Este trabalho, que abrangeu municípios de todo o país, considerando as relações, o papel e os fluxos entre as cidades, trouxe importante subsídio para o levantamento de indagações e material que ajudou a compreender os processos locais.

A proposta metodológica utilizada considerou como premissa a questão de comando e controle, entendidos a partir da relação estabelecida entre a presença de órgãos da gestão pública federal e da gestão empresarial, nos centros urbanos. Conforme a intensidade de tal presença inferiu-se que a maior ou menor capacidade de cada um desses centros de propagar decisões, destinar investimentos e definir outras relações – supõem-se, assim, uma relação vertical, hierárquica, entre as cidades. Além disso, considerou-se a noção da complementaridade, que determina que as cidades também mantenham relações horizontais entre si e que são efetivadas pela especialização produtiva, pela divisão funcional de atividades e pela oferta de serviços diversos em locais distintos. Nessa lógica, coexistiriam, portanto, redes hierárquicas de cidades e redes não-hierárquicas.

Empregando um consolidado aporte teórico-metodológico (fundamentado essencialmente na teoria das localidades centrais) e definindo os conceitos básicos usados pelo estudo, foram classificados os centros urbanos brasileiros de maior

²¹ Além dos estudos sobre rede de cidades, utilizados como base na elaboração da metodologia do Tipologia das cidades brasileiras, existem alguns destaques mais antigos: 1967, o estudo realizado por Pedro Geiger; em 1972, o de Speridião Faissol; em 1985, o Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano (CNDU) desenvolveu o estudo intitulado Evolução da Rede Urbana do Brasil 1970 – 1980.

²² O mesmo conta com estudos anteriores de 1966, 1978 e 1993 que definiram os níveis da hierarquia urbana e estabeleceram a delimitação das regiões de influência das cidades brasileiras a partir de questionários que investigaram a intensidade dos fluxos de consumidores em busca de bens e serviços.

importância, de acordo com a função de gestão do território, tendo sido avaliadas três dimensões: níveis de centralidade da gestão pública federal, níveis de centralidade da gestão empresarial e a presença de alguns tipos de equipamentos e serviços. Para identificar as áreas de influência dos centros de gestão do território consideraram-se as relações entre os centros urbanos, a partir, mais uma vez, da análise de três eixos – a gestão pública federal, a gestão empresarial e a prestação de serviços de saúde.

O estado da Bahia apresentou, segundo a metodologia do *REGIC 2007*, além do nível de Metrópole, centros urbanos ocupando sete níveis hierárquicos (exceto Capital regional A), conforme o Quadro 2.

Quadro 2
REDE URBANA DA BAHIA, SEGUNDO O ESTUDO “REGIÕES DE INFLUÊNCIA DAS CIDADES 2007”

Hierarquização		Municípios
1 – Metrópole		Salvador
2 – Capitais Regionais	Capitais Regionais A	
	Capitais Regionais B	Feira de Santana, Ilhéus-Itabuna e Vitória da Conquista
	Capitais Regionais C	Juazeiro e Barreiras
3 – Centros Subregionais	Centros Subregionais A	Guanambi, Irecê, Jacobina, Jequié, Paulo Afonso, Santo Antônio de Jesus e Teixeira de Freitas
	Centros Subregionais B	Alagoinhas , Bom Jesus da Lapa, Brumado, Cruz das Almas, Eunápolis, Itaberaba, Ribeira do Pombal, Senhor do Bonfim e Valença
4 – Centros de Zona	Centros de Zona A	Caetité, Camacan, Conceição do Coité, Ipiaú, Itapetinga, Macaúbas, Porto Seguro, Santa Maria da Vitória, Seabra, Serrinha e Xique-Xique
	Centros de Zona B	Amargosa, Barra, Boquira, Caculé, Capim Grosso, Cícero Dantas, Euclides da Cunha, Gandu, Ibicaraí, Ibotirama, Jaguaquara, Livramento de Nossa Senhora, Nazaré, Paramirim, Poções, Riachão do Jacuípe, Rio Real, Santana, Serra Dourada e Valente
5 – Centros locais		São 167 cidades os centros locais baianos

Fonte: IBGE, 2008.

O quarto estudo intitulado “Dimensão Territorial para o Planejamento”²³, também de 2008, utilizou-se de uma abordagem que privilegiava o território, buscando identificar uma regionalização que expressasse mais apropriadamente a dinâmica regional recente do país. Para tanto, partiu-se da noção de região de polarização, isto é, da delimitação dos polos econômicos e suas respectivas áreas de influência.

²³ Estudo elaborado, em 2000, pelo CEDEPLAR / UFMG intitulado “A nova geografia econômica do Brasil: uma proposta de regionalização com base nos polos econômicos e suas áreas de influência” e publicado, em 2008, pelo Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Secretaria de Planejamento e Investimentos Estratégicos, sob a coordenação de Clélio Campolina Diniz.

Do ponto de vista da classificação hierárquica e das áreas de influência e crescimento dos centros urbanos temos estudos anteriores ao “Caracterização e Tendências da Rede Urbana do Brasil”, “Região de Influência das Cidades 2007” e “Dimensão Territorial para o Planejamento”, e estes, também, possuíam uma abordagem que visava compreender a rede de cidades do Brasil e sua capacidade de estruturar o espaço geográfico em regiões polarizadas. Desse modo o Quadro 3 (a seguir) traz uma síntese dos estudos de regionalização elaborados pelo governo federal e/ou estadual quanto a definição dos centros da hierarquia urbana baiana.

Ao considerar os estudos que têm sido desenvolvidos pelo próprio estado e, a par de alguns estudos (dissertações e teses) que, de forma geral, abordam processos de urbanização ocorridos em determinados municípios e/ou regiões da Bahia, destacamos os últimos trabalhos da SEI, que versavam sobre a temática urbana – as Séries de Estudos e Pesquisas (SEP’s) – “Irecê: um subsistema urbano em formação” (1993), “Cidades da Bahia” (1997) e a Bahia Análise & Dados (A&D) “Questão urbana” (1993). Destaque também para as SEP’s: “Migração e Migrantes da Bahia nos anos 1980 e 1990: tendências e perfis sociodemográficos” (2006) e “Panorama da migração dos municípios baianos em 1995-2000” (2007), que trazem uma abordagem sobre a migração inter e intraestudual na Bahia, abrangendo uma discussão sobre o tema cidades.

3 FORMAÇÃO E ORGANIZAÇÃO SOCIOESPACIAL DA REGIÃO LITORAL NORTE-BA: REGISTROS HISTÓRICOS

Existe uma longa tradição no estudo da organização espacial, e, para entendê-la, é necessário o conhecimento do uso dos termos região e regionalização. Para alguns autores, regionalização é um instrumento de análise que permite a compreensão das diferenciações espaciais, enquanto que região envolve no seu conceito um rigor teórico que, ao mesmo tempo, restringe e aprofunda seus elementos explicativos.

Num contexto em que a Geografia retoma a análise das especificidades dos lugares, torna-se imprescindível trazer o conceito de região. É importante lembrar que região não deve ser compreendida apenas como uma unidade isolada, mas como parte integrante num conjunto maior.

Nesse sentido, a fim de sistematizar e organizar as questões que compõem o capítulo se tornou necessária uma reflexão quanto ao uso dos termos região e regionalização, visto a crescente evolução de sua abordagem, principalmente, no âmbito da ciência geográfica. Acrescenta-se que esta reflexão não deverá ser aprofundada, haja vista sabermos que já conta com levantamento abrangente e discussões importantes tanto no marco teórico como no conceitual.

Ademais, o capítulo versa sobre a formação e organização socioespacial da região Litoral Norte, que, neste estudo, é entendida como organização espacial que funciona como um processo de produção e reprodução do espaço, reflexo e condição de um grupo social.

Silva; Souza (1989, p.53) a definem como, “[...] a maneira pela qual uma determinada sociedade se estrutura e funciona em um dado meio, como resultado de complexos processos sociais, econômicos, culturais e políticos”. Nas palavras dos autores, “[...] o espaço integra todas essas categorias, dando-lhes uma expressão material, mas, também, atua sobre as mesmas de forma importante, com destaque para as questões associadas de localização e de interação espacial” (SILVA; SOUZA, 1989, p. 53).

Santos (1997) afirma que para se compreender a organização espacial deve-se refletir considerando o conjunto de categorias de análise, que permitem a compreensão da totalidade social em sua espacialização. O autor também afirma

que se torna necessária a interpretação da relação dialética entre as categorias²⁴ analíticas: forma, função, processo e estrutura.

Deixa-se claro que as categorias supracitadas possuem caráter indissociável, sendo uma complementar à outra. O autor esclarece que analisá-las, individualmente, representaria apenas realidades parciais, limitadas no mundo. Todavia, ao considerá-las em conjunto e, relacionadas entre si, constroem uma base teórica e metodológica, a partir da qual pode-se discutir os fenômenos espaciais em sua totalidade.

3.1 COMO SE ENTENDER A REGIÃO

Desde que atingiu o *status* de ciência, no final do século XIX, a Geografia tem estudado os conceitos de região e regionalização (esse último, mais enquanto método) que vem, sistemática e continuamente, se transformando e se adequando às novas realidades.

A evolução do pensamento geográfico, nos últimos anos, representou para os geógrafos um aumento significativo do leque de conceitos e noções de paisagem, espaço, lugar e território. Esses conceitos e noções, em conjunto com as propostas conceituais de região e regionalização, resultaram nos instrumentos analíticos da Geografia contemporânea.

Assim, “[...] falar de região é caminhar em um terreno cheio de labirintos e de armadilhas epistemológicas” (PAVIANI, 1995 apud DINIZ; BATELLA, 2005, p. 60), pois, o conceito de região está associado à “[...] diferenciação de áreas, quer dizer, à circulação de idéias de que a superfície da Terra é constituída por áreas diferentes entre si” (CORRÊA, 1990, p. 22).

O estudo do termo região tem várias dimensões, podendo ser visto, independente da visão proposta, no âmbito etimológico ou científico. Os geógrafos

²⁴ As categorias analíticas: forma, função, processo e estrutura propostas por Santos (1997) podem ser resumidamente entendidas como: “*Forma* é o aspecto visível de uma coisa. Refere-se [...] ao arranjo ordenado de objetos, a um padrão. [...]. *Função* [...] sugere uma tarefa ou atividade esperada de uma forma, pessoa, instituição ou coisa. *Estrutura* implica a inter-relação de todas as partes de um todo; o modo de organização ou construção. *Processo* pode ser definido como uma ação contínua, desenvolvendo-se em direção a um resultado qualquer, implicando conceitos de tempo (continuidade) e mudança” (SANTOS, 1997, p. 50).

têm definido região segundo dois critérios: homogeneidade (se relaciona às características no espaço) e funcionalidade (cujas relações são entre os lugares).

Dessa maneira, no decorrer da história, a noção de região vem sendo usada “[...] como instrumento de ação e controle, na organização, estruturação e administração de territórios militarmente conquistados ou sob a dependência política administrativa de um poder central” (DINIZ; BATELLA, 2005, p. 60). Esta definição converge com a etimologia da palavra região, que deriva do latim *regere*, cujo radical *reg* significa: domínio e poder.

A partir de 1870, a Geografia emerge como disciplina acadêmica e se configura como conhecimento específico. Sem perder a visão mais ampla da realidade, temos a idéia de região incorporada à ciência geográfica e a sua noção científica vinculada aos conceitos e conteúdos definidos por elementos da natureza. Tais elementos consideravam que o comportamento humano e sua capacidade de progredir poderiam ser explicados pelos mecanismos que ocorrem na natureza. Assim sendo, o determinismo ambiental, que possui o conceito de região natural como dominante, foi uma das principais correntes do pensamento geográfico.

A região natural é entendida como uma parte da superfície da Terra, dimensionada segundo escalas territoriais diversificadas, e caracterizada pela uniformidade resultante da combinação ou integração em áreas dos elementos da natureza: o clima, a vegetação, o relevo, a geologia e outros adicionais que diferenciam ainda mais uma destas partes (CORRÊA, 1990, p. 23).

Em resposta ao determinismo ambiental, constrói-se um novo paradigma, o possibilismo, que “[...] focaliza as relações entre o homem e o meio natural, mas não o faz considerando a natureza determinante do comportamento humano” (CORRÊA, 1990, p. 11). “Ao contrário, segundo esta escola, a natureza pode influenciar e moldar gêneros de vida, mas em última instância é a sociedade, através do seu nível de organização e cultura, quem escolhe como a natureza será efetivamente utilizada” (DINIZ; BATELLA, 2005, p. 61).

Os teóricos possibilistas, como Vidal de La Blache, além de considerarem como complexas as relações entre natureza e o homem, colocando-o como agente ativo na construção do espaço, aproximam as noções de região e paisagem. Nesta perspectiva “[...] região e paisagem são conceitos equivalentes, sendo que, para Geografia Possibilista, a Geografia Regional e o estudo da paisagem são formas análogas de análise geográfica” (DINIZ; BATELLA, 2005, p. 61). Estas noções se

associam à visão da unicidade particular e singular, tendo seus limites determinados por diversos componentes, físico, hidrografia, clima, solo, onde se assentam os agrupamentos humanos.

Assim, o que diferenciou o possibilismo vidalino do determinismo ambiental foi sua contribuição no estudo das complexidades das interações de fenômenos humanos e físicos, quando analisadas as realidades regionais. La Blache, de forma progressiva, humanizou o conceito da Geografia, buscando a individualidade dos dados. Antes dele, entendia-se por região a delimitação de um lugar no espaço e as observações das mudanças aí transcorridas. Depois dos seus estudos, a Geografia se tornou produto histórico, que expressa a relação dos homens com a natureza, sendo que a noção desta disciplina deixa de ser apenas física, com a incorporação do lado humano.

Outros autores foram mais adiante,

[...] afirmando que a marca distintiva da Geografia em relação às demais ciências era a especificidade do seu método: o método regional. Tal método se define pela busca na distribuição espacial dos fenômenos na caracterização de unidades regionais (DINIZ; BATELLA, 2005, p. 61).

Com a Nova Geografia, também conhecida como Geografia Teorética Quantitativa ou Geografia Pragmática, tem-se uma disciplina cujo papel ideológico é o de justificar a expansão capitalista. E que, além disso, “corresponde a uma crítica aos conceitos derivados do determinismo ambiental e do possibilismo” (CORRÊA, 1990, p. 18).

Dessa maneira, a região se transforma em uma classe de área, pois,, em não existindo um método regional, na Nova Geografia a área é um fenômeno de estudos sistemáticos. Portanto, “[...] a região passa a ser um meio e não mais um produto, sendo possível regionalizar um dado território infinitas vezes, ao sabor dos objetivos, indicadores, métodos e critérios adotados pelo pesquisador” (DINIZ; BATELLA, 2005, p. 62).

Enfim, neste novo paradigma a definição de região é um problema de aplicação eficiente da estatística, o que pressupõe grande índice de objetividade. É também neste paradigma que se desenvolve “[...] o conceito de organização espacial entendido como padrão espacial resultante de decisões locacionais,

privilegiando as formas e os movimentos sobre a superfície da Terra” (CORRÊA, 1990, p. 19).

A Geografia Crítica, Radical, Marxista ou Geografia Nova se constitui numa resposta à Nova Geografia, que possuiria abordagem quantitativa considerada alienante e que mistifica a realidade socioespacial. Baseada no materialismo histórico e na dialética marxista, a Geografia Crítica é contestadora, esquerdista, e, portanto, resgata e repensa o conceito de região, visando a sua articulação aos modos de produção. Dessa forma, “[...] ao contrário do resultado de aplicações de técnicas estatísticas, a região aqui é concreta e real, fruto da vivência direta de grupos sociais” (DINIZ; BATELLA, 2005, p. 62).

Segundo Corrêa (1990), na referida escola, a organização espacial vai além da descrição de padrões espaciais. Na verdade, procurava-se ver as relações dialéticas entre formas espaciais e os processos históricos que modelavam os grupos sociais. Portanto:

[...] as regionalizações produzidas neste paradigma levavam em conta os diferentes padrões de acumulação, o nível de organização das classes sociais, o desenvolvimento espacial desigual, e a maneira pela qual o espaço era configurado a partir da divisão territorial do trabalho (GOMES, 1995 apud DINIZ; BATELLA, 2005, p. 62).

Ao longo dos últimos anos, os estudiosos buscam elucidar, com clareza e objetividade teórica, as questões espaciais. A Geografia, construindo e transformando os seus paradigmas, também evolui em seus conceitos fundamentais. No intuito de facilitar essa interpretação, segue o Quadro 4:

Quadro 4
SISTEMATIZAÇÃO DE ALGUNS CONCEITOS GEOGRÁFICOS

PARADIGMAS GEOGRÁFICOS	ORIGENS	INICIO DA EXPANSÃO	NOMES DE DESTAQUE	CONCEITOS DE REGIÃO	CONCEITOS DE REGIONALIZAÇÃO
Determinismo Ambiental.	Alemanha.	A partir de 1870.	Friedrich Ratzel.	Região natural.	Regionalização como diferenciação de áreas.
Possibilismo Geográfico.	França.	A partir do final do século XIX.	Vidal de La Blache.	Região geográfica.	
Nova Geografia, Geografia Teorética Quantitativa ou Geografia Pragmática.	Suécia, Inglaterra, EUA.	A partir de 1955.	Berry, Hagget, Chorley etc.	Região como classe de área.	Regionalização como classificação, com abordagem político pragmático.
Geografia Crítica, Radical, Marxista ou Geografia Nova.	Europa, América.	A partir da década de 1970.	Lacoste, Santos, Villeneuve, Oliveira etc.	Região como resultado da lei do desenvolvimento desigual e combinado.	Regionalização como processo.

Fonte: FERNANDES, Rosali Braga. De acordo com informações extraídas da bibliografia geográfica existente sobre os temas, Mar. 2003.

3.2 O PROCESSO DE REGIONALIZAÇÃO NO BRASIL: BREVES COMENTÁRIOS

Segundo Magnago (1995), a divisão regional do Brasil representa, por um lado, tarefa de caráter acadêmico, onde o exercício, a discussão, a elaboração de conceitos, métodos e teorias levam a um modelo e, por outro, um caráter científico aplicado, que se volta a atender as necessidades do planejamento e gestão territorial. A divisão regional deve contar, ao mesmo tempo, com um modelo “[...], onde as unidades identificadas tenham coerência e um certo grau de permanência de seus elementos/atributos construtivos” (MAGNAGO, 1995, p. 65), e uma base territorial institucionalizada que ofereça subsídios ao planejamento.

Datam do início do século XX as primeiras tentativas de regionalização do espaço nacional.

O marco inicial da divisão regional brasileira foi a proposto por Delgado de Carvalho, em 1913, autor que, apesar de ser fortemente influenciado pelo possibilismo francês, elabora, com fins didáticos, uma regionalização que enfatiza a escola determinista ambiental. Esse autor introduz o conceito de região natural baseando-se nos elementos do meio físico, relevo, clima, vegetação, dividindo o Brasil em cinco grandes unidades naturais.

A Revolução de 1930 inaugurou um novo período na história do país, marcado pela centralização do poder em torno do governo federal – o Estado Novo. Nesse contexto, o conhecimento das informações estatísticas da população tornou-se prioridade nacional e, nesse espírito, foram criados o Conselho Nacional de Estatística e o Conselho Nacional de Geografia, em 1936 e 1937, respectivamente. Vale mencionar que, tais Conselhos estiveram diretamente ligados à criação do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), em 26 de janeiro de 1938, cujo papel era organizar o quadro territorial brasileiro para subsidiar intervenções estatais.

A primeira divisão regional adotada para elaboração do Anuário Estatístico Brasileiro, ainda em 1938, dividia o país em cinco regiões (Quadro 5). Esta divisão regional ganhou contribuições teóricas e metodológicas que resultou, em 1942, na primeira divisão regional oficial definida pelo IBGE. Essa divisão era baseada no conceito de região natural considerando, sobretudo, a uniformidade dos elementos

naturais, na qual prevaleciam, dentro de um quadro de inter-relações, as condições físicas (clima, vegetação, relevo).

Quadro 5
PRIMEIRA DIVISÃO REGIONAL DO BRASIL DE 1938

REGIÕES				
NORTE	NORDESTE	LESTE	SUL	CENTRO-OESTE
Amazonas Pará Territórios do Acre	Maranhão Piauí Ceará Rio Grande do Norte Paraíba Pernambuco Alagoas	Sergipe Bahia Minas Gerais Espírito Santo Rio de Janeiro Distrito Federal	São Paulo Paraná Santa Catarina Rio Grande do Sul	Mato Grosso Goiás

Fonte: Autora. De acordo com informações extraídas da bibliografia geográfica existente sobre os temas, Out. 2009.

Entretanto, segundo Diniz; Batella (2005), o conceito clássico de análise das influências dos fatores naturais, adotado na primeira divisão regional oficial do Brasil, encontrou dificuldades de materialização, a saber, a precariedade das informações e a não coincidência entre os diferentes fatores físicos na delimitação das regiões. A fim de superar esses problemas foi empregada a noção de fator dominante ou nota característica. Todavia, por representar na estrutura metodológica contradições quanto ao princípio da lógica dos critérios que determinavam as regiões, esta divisão sofreu muitas críticas de outros autores.

Em 1945, esta divisão regional passou por alterações e, apesar de manterem a divisão das grandes regiões, acrescentaram critérios, seguindo a metodologia e os aspectos das características homogêneas do meio físico. Dessa divisão foram originadas 30 regiões, 79 sub-regiões e 229 pequenas áreas – chamadas de zonas fisiográficas.

Na década de 1960, num cenário de profundas transformações, crescimento populacional, expansão urbana, industrialização, melhoria da infraestrutura, além do desenvolvimento da ciência geográfica, torna-se pouco válida a divisão regional do país, baseada apenas nas regiões naturais. Nesse sentido, uma nova regionalização foi pensada. Dessa vez, o conceito base era o de regiões homogêneas, definidas pela combinação de aspectos naturais, sociais e econômicos.

Os novos critérios de regionalização se fundamentaram nas características geoeconômicas, explicitadas através dos estudos que identificaram espaços homogêneos e polarizados, fluxos e relações espaciais de produção e consumo, que retratam, de forma espacial, o desenvolvimento socioeconômico do país (DINIZ; BATELLA, 2005, p. 66).

Passadas duas décadas da primeira divisão regional do Brasil, com o objetivo de subsidiar as políticas internas, o IBGE formulou um novo modelo de divisão regional do país:

Uma nova divisão social e territorial do trabalho é posta em ação, envolvendo introdução e difusão de novas culturas, industrialização, urbanização e outras relações espaciais [...] trata-se de uma mudança tanto no conteúdo como nos limites regionais, ou seja, no arranjo espacial criado pelo homem (MAGNAGO, 1995, p. 74-75).

Nesta nova regionalização a região Leste desapareceu, e, a Bahia e o Sergipe migraram para região Nordeste. A região Sul não contava mais com a presença de São Paulo que, juntamente com Minas Gerais, Rio de Janeiro e Espírito Santos, passou a constituir a região Sudeste. Esta nova regionalização ainda possuía as linhas divisórias das regiões coincidindo com os limites estaduais.

Ainda na década de 1960, vários conceitos foram discutidos, merecendo destaque o produzido pelo geógrafo brasileiro Pedro Pinchas Geiger. Na sua produção, o autor levou em consideração o processo histórico de formação do território brasileiro (em especial a industrialização, associada aos aspectos naturais), dividindo o Brasil em complexos regionais, Nordeste, Centro-Sul e Amazonas.

Geiger procurava, nesse estudo, articular, em nível de regiões, os conceitos de espaços homogêneos e espaços polarizados, mostrando que tais espaços nem sempre formariam “regiões”. Chamava a atenção para o fato de que, em espaços menos desenvolvidos poderiam formar-se regiões mais homogêneas, com vida de relações em torno da produção, enquanto que em espaços mais desenvolvidos a vida de relações seria mais intensa, com variedade de unidades internas diferenciadas e fenômenos de polarização presidindo a regionalização (MAGNAGO, 1995, p. 75).

A divisão supracitada sofreu críticas de diversos autores, pois não respeitava os limites estaduais, e, como as estatísticas econômicas e populacionais são produzidas por estado, esta forma de regionalizar não era útil considerando tais aspectos. Em 1969, a divisão regional do país foi reformulada e permanece como a divisão oficial.

Nesta regionalização as alterações foram resultantes da criação do estado do Tocantins, em 1988, desmembrado de Goiás (região Centro-Oeste) e incluído à região Norte. A justificativa para que o estado recém criado fosse inserido na região

Norte era que este possuía maior articulação econômica com os estados do Pará, região Norte, e com o sul do Maranhão, região Nordeste.

Na década de 1970, a divisão do Brasil em regiões funcionais urbanas evidenciou o surgimento de uma importante tendência na Geografia brasileira. Esta divisão objetivava subsidiar políticas de descentralização eficazes e que estivessem voltadas para o desenvolvimento local, regional e nacional. Além disso, hierarquizava divisões territoriais e de cidades, orientando a racionalização do suprimento e distribuição espacial dos serviços de infraestrutura.

Esta divisão estava composta por 718 centros urbanos, num sistema de dominação e subordinação, classificados em quatro níveis: Centros Metropolitanos, Centros Regionais, Centro Sub-regionais e Centros Locais (DINIZ; BATELLA, 2005). Segundo Magnago (1995), as regiões funcionais urbanas foram alvo de muitas críticas, e, por isso, após revisões em 1976, somente foram publicadas em 1987.

As desigualdades regionais no Brasil são resultantes de diferenças físicas e das tendências ou lógicas socioespaciais decorrentes de antigos e novos processos (colonização, urbanização, industrialização, globalização). Nesse sentido, cabe-nos recuperar o sentido dos recortes espaciais tanto a partir da análise das diversidades regionais, reconhecendo as interpretações do meio natural (relevo, clima, vegetação), como também da concepção de região como produto das relações homem e natureza.

Como a ocupação humana e econômica do país produziu significativas mudanças no espaço natural, as primeiras propostas de divisão regional do Brasil, baseadas nas diferenciações naturais, perderam sentido. Novas regionalizações do país começaram a se basear na industrialização, comércio, serviços, ou seja, nas relações humanas e econômicas, a fim de que se pudesse produzir um recorte coerente do espaço geográfico.

A multiplicidade de interpretações e discussões, que envolvem a região e a regionalização, dá riqueza à construção do conteúdo geográfico sobre o tema. Todavia, em termos práticos, torna muito complexa a compreensão efetiva das condições para o entendimento do território nacional, sobretudo quando é considerada a necessidade de redução das desigualdades regionais.

O IBGE, após várias tentativas de regionalizar o país, dividiu-o em cinco regiões – Sudeste, Sul, Nordeste, Centro-Oeste e Norte. Nessa divisão, enfatizava-

se tanto as características naturais impressas na paisagem, como as produzidas pela atividade social na construção do espaço geográfico.

As duas últimas décadas, entretanto, têm apontado, tanto na literatura quanto na prática, novos recortes geográficos e relacionado-os a um novo entendimento das formas de regionalização do Brasil. Segundo Magnano (1995), nos anos 1980, a sociedade brasileira passou por grandes modificações, resultantes do processo de abertura política. Nesse contexto, a questão regional passou a ser discutida considerando-se a expansão do capitalismo e as diferentes formas espaciais resultantes de conceitos oriundos das teorias marxistas:

A nova abordagem regional está relacionada ao conceito de espaço como um produto da sociedade. Esta é teorizada como uma totalidade, expressa sob os conceitos do materialismo histórico e investigada pelo método dialético [...] Dessa forma a nova abordagem conceitual de regionalização está relacionada à totalidade social (LIPIETZ, 1979 apud MAGNAGO, 1995, p. 84).

Da análise dos principais conceitos produzidos na década de 1980 sobre regionalização, conclui-se que todos estavam fundamentados no materialismo histórico (MAGNAGO, 1995). Nos anos 1990, novos estudos apontaram para outra divisão do país em subespaços regionais. Como afirma Magnago,

Diferentemente do modelo anterior que partira da agregação de áreas segundo critérios de homogeneidade, a metodologia adotada nesses estudos apoiava-se na noção de totalidade nacional, tomando as Unidades da Federação como universo de análise (MAGNAGO, 1995, p. 85).

Os desafios para uma nova configuração regional são enormes e a organização territorial do país tem representado uma preocupação das esferas estadual e federal. Na busca por melhores condições de vida da população e redução das desigualdades regionais, inúmeras tentativas de dividir o Brasil têm surgido.

Novas escalas e o planejamento territorial acompanham uma tendência da década de 1990, de institucionalização das microrregiões²⁵ e mesorregiões²⁶, valorizando-as no ajuste de políticas regionais, que enfatizam a dinâmica interna das regiões como potencial ao desenvolvimento. Nesse sentido, segundo Bandeira

²⁵ Consideradas partes da mesorregião e definidas por suas especificidades.

²⁶ Área individualizada em uma unidade da Federação.

(2006), merece destaque o enfoque formulado a partir das interações e consensos das políticas com a comunidade e as atividades de planejamento como fatores convergentes, no sentido de indicar a institucionalização das microrregiões e mesorregiões. Tal indicação se constitui em passo fundamental e definidor dos novos recortes territoriais, delimitando as novas regiões. Nessa perspectiva, Bandeira afirma:

O essencial a ter em vista é que a abrangência territorial da região deve privilegiar sua funcionalidade para a articulação de atores sociais, políticos e econômicos. O sucesso nessa articulação é fundamental para que as regiões se tornem social e politicamente relevantes, não sendo apenas objeto passivo para ações concebidas e implementadas “de fora para dentro” e “de cima para baixo” (BANDEIRA, 2006, p. 35).

Assim “[...] a literatura recente destaca que as regiões são construídas, consolidadas, transformadas e decompostas por processos de interação social, política e econômica, desenvolvidas ao longo da história” (BANDEIRA, 2006, p. 35). Dessa forma, temos as novas regiões propostas, com base em algumas considerações, como a identificação de uma rede de articulação regional pré-existente, a abrangência da região que deve assegurar um alcance mínimo da densidade institucional e os elementos marcantes que possam contribuir para o fortalecimento da região.

3.2.1 A regionalização na Bahia

No Brasil, a questão regional tem sido caracterizada pelos desequilíbrios nas mais diversas esferas (econômica, social, ambiental etc), pois, a desigualdade na distribuição de renda favorece o aumento das diferenças nas mais distintas regiões do país. Neste sentido Silva; Silva (2003) destacam que:

A mais importante constatação que deve ser feita é que os desequilíbrios regionais brasileiros ainda são muito expressivos, e cada vez mais associadas em diferentes escalas e intensidade, aos desequilíbrios sociais e ambientais e não mais somente aos desequilíbrios econômicos. Esses desequilíbrios afetam fortemente a dinâmica dos indicadores sociais e ambientais do país como um todo, especialmente quando colocados no contexto internacional

(SILVA; SILVA, 203, p. 5).

A literatura sobre o tema atribui tal fato a uma questão distributiva de grande escala, ou seja, à adoção de um modelo de desenvolvimento que não foi capaz, nas últimas décadas, de dirimir ou mesmo eliminar às desigualdades entre regiões.

Nas palavras de Lins (2007), ao citar Guimarães Neto (1997), a economia brasileira caracteriza-se pelos elevados níveis de desigualdade. Sobressaem-se as mais diferenciadas estruturas produtivas, relações de trabalho, condições de vida e possibilidades de acesso da população aos bens e serviços básicos. Assim, pode-se dizer que o Brasil é um país bastante fragmentado, onde dentro do mesmo espaço convivem realidades contrastantes. Isso é válido tanto se são consideradas as grandes regiões brasileiras tradicionais (Norte, Nordeste, Sudeste, Sul e Centro-Oeste), quanto ao se considerar as desigualdades no interior de cada uma dessas regiões.

A desigualdade regional vem se reproduzindo ao longo de diferentes períodos históricos. Apesar da criação de instituições governamentais voltadas especificamente para o seu combate, as diferenças entre as regiões continuam em planos elevados quaisquer que sejam os critérios utilizados para a sua mensuração.

A Bahia apresenta os mesmos desequilíbrios regionais existentes no Brasil, pois, além de sua grande extensão, possui considerável diversidade regional, com as mais diferentes tendências e desníveis. O estado da Bahia, segundo Silva e Silva (2003), se constitui em um resumo histórico e geográfico do Brasil por apresentar grandes desequilíbrios socioeconômicos regionais e especificidades culturais, políticas, ambientais, entre outras.

Segundo Xavier; Silva (1973) o espaço geográfico baiano – de grande dimensão e com importante variedade quanto às características físicas e econômicas – foi objeto de várias tentativas de agrupamento espacial, com base em elementos de natureza diversa. Nessa perspectiva, existiram, ao longo dos anos, várias tentativas de regionalização²⁷ da Bahia, tanto segundo critérios estabelecidos pelo governo federal quanto estadual.

Regionalizações em nível federal: Zonas Fisiográficas; Micro-Regiões Homogêneas; Centralidade e Regiões Funcionais Urbanas.

²⁷ Para melhor compreensão dos estudos de regionalização na Bahia ver a dissertação intitulada “Políticas Territoriais do Estado da Bahia: Regionalização e Planejamento”, sob autoria de Éder Júnior Cruz de Souza (2008). O autor traz uma discussão abrangente quanto ao tema. A dissertação foi apresentada no Mestrado de Geografia da Universidade Federal da Bahia.

Regionalizações em nível estadual: Zonas de Influência Urbana; Regiões Administrativas; Micro-Regiões Programadas; Regiões Econômicas e Territórios de Identidade.

Pelo exposto, se reconhece o estudo²⁸ de regionalização do estado da Bahia – que identifica 15 Regiões Econômicas (RE's) – como norteador do recorte espacial adotado.

Conceitualmente, o termo região será empregado, segundo Silva; Souza (1989), considerando a existência de um conjunto de relações de integração e funcionalidade espacializadas em um limite geográfico. Ao tratar da espacialidade, o recorte considerado como região Litoral Norte será:

[...] todo o espaço a partir da foz do rio Real até a foz do rio Pojuca. Área caracterizada pela extensa presença de coqueirais, dunas, rios, manguezais, lagoas de água doce e por manchas de Mata Atlântica. Tem, atualmente, como seu ponto de referência a Linha Verde, rodovia que liga Mangue Seco, no extremo norte, à Praia do Forte, seu extremo sul (BAHIA, 1999, p. 17).

Em termos de área, a região possui 12.305 km², ocupando 2,1% da porção espacial do estado. Agrupa 20 municípios e está quase que totalmente integrada ao sistema natural da Zona da Mata Atlântica e um pequeno trecho a noroeste da Zona de Transição Ambiental com o agreste baiano.

3.3 A OCUPAÇÃO DA REGIÃO ECONÔMICA LITORAL NORTE DA BAHIA

A ocupação inicial da região Litoral Norte esteve relacionada à colonização portuguesa no litoral brasileiro, através da cultura canavieira que se disseminou ao longo da costa, consolidando os principais núcleos urbanos nos vales dos seus rios, concomitante com a pecuária extensiva e a produção agrícola de subsistência.

A história de ocupação da região remete ao período colonial quando a Coroa portuguesa promove o povoamento do território com base na agricultura e na pecuária na primeira metade do século XVI, e dá início a exploração econômica sistemática das novas terras, planejando abrir caminho para o interior à procura de metais preciosos (BAHIA, 2007, p. 10).

²⁸ Já citado na Introdução, p. 18-20.

Muito embora a ocupação do Litoral Norte tenha ocorrido, inicialmente, em função das plantações de cana-de-açúcar, cujo objetivo era produção de açúcar e sua exportação para Europa, essa ocupação expandiu-se lado a lado com a produção alimentar necessária ao abastecimento dos engenhos e das fazendas de gado.

Nesta perspectiva é que a prática da pecuária extensiva, também, constituiu-se em um elemento marcante na ocupação e povoamento da região. De grande relevância no apoio à lavoura canavieira, a criação de gado acompanhava com a mesma intensidade a expansão das plantações de cana-de-açúcar. Essa situação permitiu a expansão da pecuária rumo ao interior do Litoral Norte.

No Litoral Norte da Bahia é possível ressaltar as áreas cuja expansão decorreu, sobretudo, da ação de Garcia d'Ávila²⁹, que foi o responsável pela implantação dos sistemas de agricultura e pecuária na região, no início da colonização, por volta de 1551. Ele exerceu papel importante no desbravamento da região, capturando índios e fundando currais para criação de gado, e estendeu seus domínios até o vale do rio Real.

Salienta-se que, a região Litoral Norte se destacou pelo papel de complementaridade no modelo escravocrata agrário-exportador implantado ao redor da Baía de Todos os Santos. Neste, o Litoral Norte (especializado em fornecimento de carne, leite, couros e peixe – em especial o óleo de baleia, usado na iluminação da cidade) mantinha estreitas ligações com o Recôncavo (em cujo solo fértil se plantava e beneficiava a cana-de-açúcar) e a cidade do Salvador (porto de embarque de mercadorias e desembarque de escravos, centro da administração colonial):

Na segunda metade do século XVII, os portugueses tinham avançado bastante em direção ao interior, estabelecendo caminhos pelo sertão. No Litoral Norte ia se estruturando uma incipiente rede urbana – núcleos de povoamento se estabeleciam em torno de antigas aldeias e missões, de praças-fortes construídas por senhores de engenho, e no entroncamento das rotas das boiadas e dos caminhos que seguiam em direção às regiões de mineração (BAHIA, 2007, p. 10).

²⁹ Chegou à Bahia como criado de Tomé de Sousa, o primeiro Governador Geral do Brasil. Enriquecera como almojarife real da Coroa Portuguesa, na época de D. João II. Proprietário de um curral no Rio Vermelho, recebeu de Tomé de Souza uma sesmaria de duas léguas nos campos de Itapuã. À força de sucessivas concessões de sesmarias e arrendamento de outras, Garcia d'Ávila estendeu seus domínios até o vale do rio Real, onde combateu os índios, conquistando para a coroa portuguesa os estuários e mangues de Sergipe.

Ao longo dos séculos XVIII e XIX, não ocorreram transformações significativas no perfil econômico dessa região, embora se tenha notado no século XIX que a inserção das estradas de ferro possibilitou-lhe um novo dinamismo. Contudo, restrito às estações e mais evidenciado na sua porção interior.

Observa-se nesse período, a estruturação de uma incipiente rede urbana com núcleos de povoamento que se estabeleciam em torno de antigas aldeias e missões e no entroncamento das rotas das boiadas ou dos caminhos que seguiam em direção às regiões de mineração.

Assim, tem-se que o processo histórico de adensamento da região Litoral Norte não se deu de forma contínua, sendo importante ressaltar a subdivisão realizada, pelo Centro de Planejamento da Bahia / Secretaria do Planejamento, Ciência e Tecnologia (CEPLAB / SEPLANTEC), em 1982 e utilizada pelo Distrito Florestal³⁰ do Litoral Norte (DFLN)³¹. Essa subdivisão contava com três sub-regiões: Recôncavo Norte, Litoral Norte e Agreste de Alagoinhas (Figura 4) caracterizadas pela antiguidade de ocupação e povoamento.

A ocupação e povoamento da sub-região Recôncavo Norte esteve atrelada à produção de açúcar, mantendo, no período colonial, papel complementar à produção açucareira do Recôncavo tradicional³².

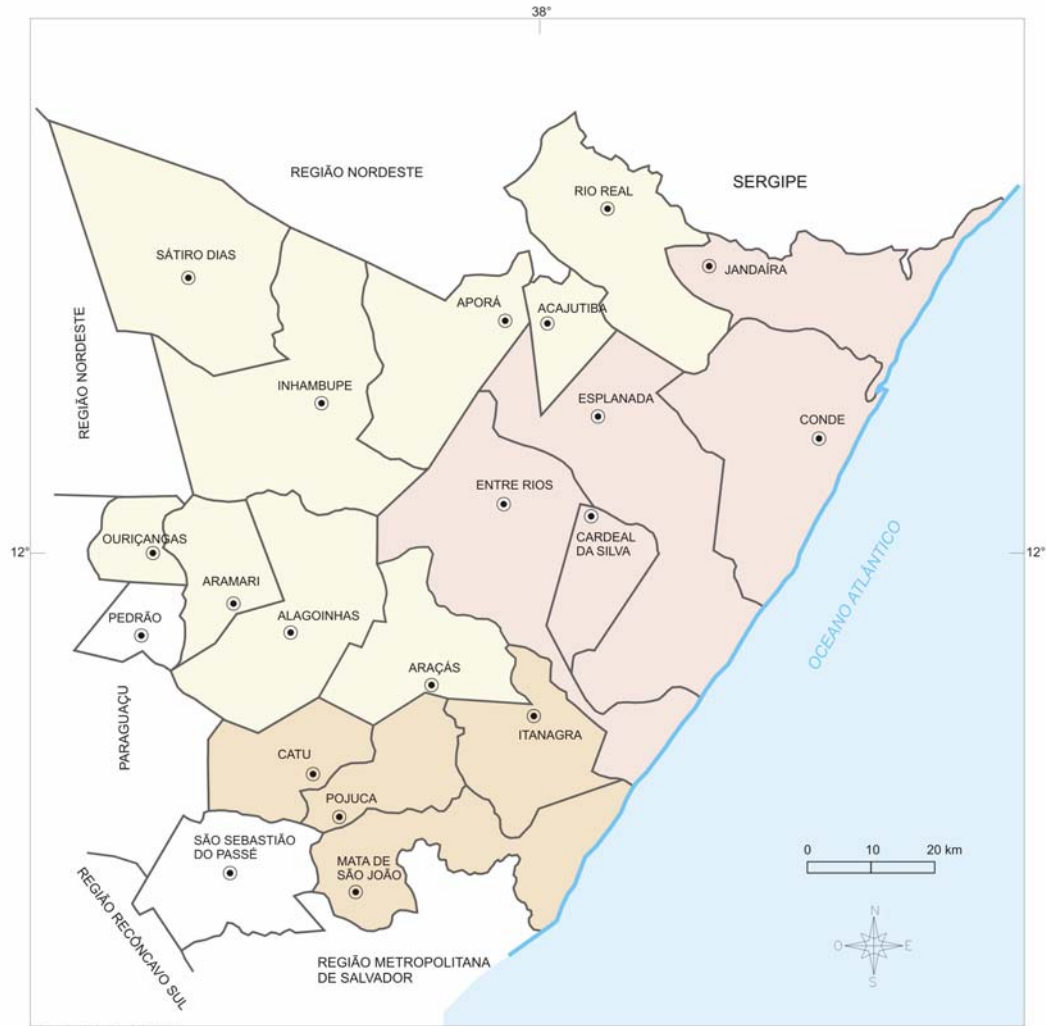
As terras desta parte da região eram consideradas menos propícias ao cultivo da cana-de-açúcar, sendo usadas apenas nos períodos de alta internacional dos preços do produto, quando a plantação se expandia para áreas periféricas ao Recôncavo tradicional atingindo os municípios de Catu, Pojuca, Itanagra e Mata de São João, que formavam a sub-região. Na baixa estação, nestas terras desenvolvia-se a pecuária extensiva.

³⁰ Como parte do esforço de reverter a situação deficitária da balança comercial brasileira, através do decreto-lei nº 76.046, de 1976, o governo federal estimulou a criação de Distritos Florestais em todo país. A criação destes distritos visava a coordenar as iniciativas dos plantadores de monoculturas de árvores, procurando garantir uma escala economicamente viável para sua inserção nos programas industriais de expansão da produção de aço e papel. Na Bahia foram criados três Distritos Florestais: o do Extremo Sul, o do Sudoeste da Bahia e o do Litoral Norte.

³¹ Distrito Florestal do Litoral Norte, com 763.00ha, inicialmente, integrado pelos municípios de Jandaíra, Conde, Esplanada, Entre Rios, Cardeal da Silva, Alagoinhas, Catu, Pojuca, Itanagra e Mata de São João. Em 1977, o DFLN foi ampliado passando a incluir, também, os municípios de Acajutiba, Água Fria, Aporá, Aramari, Crisópolis, Inhambupe, Olindina, Ouriçangas, Rio Real, Irará e Sátiro Dias.

³² A concepção de Recôncavo tradicional está mais relacionada às relações econômicas históricas estabelecidas entre Salvador e seu entorno regional, do que uma visão como uma unidade fisiográfica. As características fisiográficas, terrenos cristalinos, com áreas recobertas por tabuleiros, além de diversas formações sedimentares, permitiram a utilização diferenciada do solo, e ao longo do tempo, em várias porções destes espaços foram praticadas atividades distintas (cultivo da cana de açúcar, fumo, mandioca, produção de cerâmica, além das zonas pesqueiras e a extração de lenha e carvão vegetal). Portanto, entende-se como Recôncavo tradicional toda a área correspondente ao Recôncavo canavieiro, fugameiro, mandioqueiro e da cerâmica e/ou Recôncavo norte que historicamente mantém relações comerciais importantes com Salvador.

Figura 4
REGIÃO ECONÔMICA LITORAL NORTE
E SUB-REGIÕES - 2009



Fonte: Derba, 2000.
Adptado pela Autora, a partir de ARAÚJO (2005).

Nota: Na época do estudo CEPLAB/SEPLANTEC, Araçás era Distrito do município de Alagoinhas

- Sub-Região Agreste de Alagoinhas
- Sub-Região Litoral Norte
- Sub-Região Recôncavo Norte
- Municípios não contemplados no estudo CEPLAB/SEPLANTEC

LOCALIZAÇÃO NO ESTADO



Agrupando os municípios de Entre Rios, Esplanada, Cardeal da Silva, Conde e Jandaíra, a sub-região Litoral Norte³³ não possuía solos que favorecessem a plantação da lavoura canieira. Nessas áreas, cuja produção estava voltada para

³³ Segundo Centro de Estatística e Informações (1994) essa sub-região ocupava a segunda posição em termos de antiguidade de ocupação.

consumo interno, eram cultivadas, apenas, mandioca, feijão e coco.

A sub-região costeira Litoral Norte caracterizou-se pelo estabelecimento de aldeias de pescadores e currais de gado. Ganhou destaque pela prática da pecuária extensiva, tendo sido importante fornecedora de carnes e animais de tração para canaviais e engenhos do Recôncavo tradicional.

As áreas litorâneas, por onde as boiadas não passavam, permaneceram relativamente isoladas, caracterizadas pela presença de pequenas vilas de pescadores onde a mariscagem, a pesca e o artesanato faziam parte do cotidiano da população local.

Por fim, a sub-região Agreste de Alagoinhas é constituída pelos municípios de Aramari, Acajutiba, Aporá, Alagoinhas, Ouriçangas, Inhambupe, Sátiro Dias e Rio Real, além de quatro³⁴ municípios que não pertencem à região econômica Litoral Norte. De ocupação mais recente do que as outras sub-regiões, o Agreste de Alagoinhas possuía uma estrutura produtiva diversificada, uma estrutura fundiária menos concentrada e com terras de melhor qualidade, nas quais se misturavam atividades de pecuária e pequena produção.

3.3.1 A organização econômica: aspectos gerais

Ao longo dos anos, a ocupação da região Litoral Norte da Bahia se deu de forma adensada no interior – com as grandes fazendas voltadas à atividade canavieira e pecuária, além das áreas destinadas à agricultura de subsistência – e rarefeita na parte litorânea, com as vilas de pescadores. No Litoral Norte, as atividades socioeconômicas permaneceram vinculadas a três aspectos:

- a economia e a sociedade local estiveram ligadas aos circuitos produtivos do estado, uma vez que a estrutura econômica da região Litoral Norte sempre foi complementar à de Salvador e ao Recôncavo tradicional;
- a estrutura fundiária da região verifica alto índice de concentração³⁵ da

³⁴ Água Fria, Crisópolis, Olindina e Irará.

³⁵ Segundo dados do Censo Agropecuário, dos 31.698 estabelecimentos rurais encontrados no Litoral Norte da Bahia, cerca de 73% têm até 10 hectares e ocupam 8% do total da área ocupada por estabelecimentos rurais. Por outro lado, não chega a 1% o número de estabelecimentos rurais com mais de 1.000 hectares (0,3%), que ocupam 29% do total da área ocupada.

propriedade;

- desde o início de sua ocupação, a região caracterizou-se como lugar de passagem (inicialmente, com as estradas das boiadas e, posteriormente, com a implantação de ferrovias e rodovias).

As décadas de 1950 e 1960 foram um período marcado pelo processo de desaceleração da economia da região e pela lenta diminuição da exportação de açúcar – não compensada por nenhum outro produto. Aliado a isso, as tentativas de produção de algodão e do fumo no Recôncavo e a abertura de novas frentes de expansão para o gado, contribuíram para retirar a região Litoral Norte da posição de complementaridade que ocupava em relação a Salvador e ao Recôncavo tradicional.

A economia sub-regional sofreu, além da queda do açúcar, uma decadência nas condições de existência da pequena produção. As mudanças observadas no perfil da economia do Litoral Norte ameaçaram a prática da agricultura que passou a perder posição como setor dinâmico da economia. Em seu lugar, é a indústria petrolífera que passa a dirigir os processos de investimentos, geração de empregos e expansão urbana:

[...] até os anos 1960, constituíam uma área predominantemente de criação extensiva e, em menor proporção, de produção de alimentos em pequenas propriedades. Essa estrutura agrária e produtiva foi desestabilizada a partir de 1960, com a intensificação da exploração petrolífera, associada à implantação e expansão da Ferbasa, que utiliza madeira em seus processos industriais, e à retomada da pecuária extensiva e semi-extensiva (BRITO, 2008, p. 202-203).

Segundo Barbosa e outros (apud GONÇALVES; MACHADO, 1996, p. 26) “[...] a pecuarização da agricultura estadual foi um reflexo da decadência das lavouras tradicionais, inclusive as de exportação, tais como a de cana-de-açúcar, o fumo, o coco-da-baía, o sisal, o algodão, a mamona, a mandioca e o cacau”.

Esse período é caracterizado pela política desenvolvimentista³⁶ do Estado, quando algumas alterações foram observadas no perfil da economia baiana, tais como: a implantação da RLAM, do CIA e do COPEC. Esses processos ocorreram em paralelo às mudanças nos direcionamentos dos fluxos de população (as transferências de população deixaram de ser, predominantemente, do tipo campo-

³⁶ Sinteticamente, a política nacional desenvolvimentista esteve baseada na diversificação do sistema produtivo, a partir do processo de substituição de importações, no qual ocorreram transformações nos investimentos, tanto de ordem pública quanto privada.

cidade intensificando-se ao tipo cidade-cidade) e ocorreram também na região Litoral Norte.

É neste contexto que se inicia a exploração de petróleo em poços localizados nos municípios de Pojuca, Mata de São João, Itanagra, Entre Rios, Alagoinhas e Cardeal da Silva. Situação que possibilitou maior dinamismo socioeconômico da região, com o incremento da infraestrutura (as estradas, a instalação de agências bancárias e o aumento da arrecadação municipal):

[...] a descoberta e a exploração de petróleo na Bahia veio recolocar o Litoral Norte no cenário estadual: muitos poços de modo que o sistema de estradas teve de ser melhorado para transportar a produção para a refinaria, instalada no norte do Recôncavo. As cidades do Litoral Norte receberam novo impulso, com a generalização do assalariamento e o aumento da arrecadação municipal, o que as transformou em polo de convergência de movimentos migratórios oriundos das áreas agrícolas adjacentes, a exemplo dos povoados costeiros, que tiveram sua população reduzida (RETA ATLÂNTICO, 2003, p.11).

Devido à proximidade dos polos industriais que foram implantados na Região Metropolitana de Salvador, a concentração de população nas áreas urbanas e o declínio da agricultura se intensificaram nas décadas seguintes. Nos anos 1970, o planejamento governamental previa no Litoral Norte o plantio de florestas homogêneas de espécies exóticas (pinus e eucalipto) como alternativa energética para atender à demanda do parque industrial baiano em transformação. Nas palavras de Brito (2008) existia a necessidade de “[...] prover a região com projetos criadores de energia, já que a industrialização na RMS e, em parte, em Feira de Santana, absorvia a maior parte dos recursos, que já eram escassos” (BRITO, 2008, p. 203).

Nessa perspectiva, a atividade reflorestadora foi intensa e provocou uma série de impactos na dinâmica regional. Segundo o Centro de Estatística e Informações (1983), neste período, a introdução de atividades de plantio e exploração de florestas homogêneas, visando à produção de celulose e carvão vegetal, vem atender a uma requisição de um mercado industrial. Já que parte de uma economia nacional impõe novos contornos à agricultura, exigindo que ela se modernize e se adeque a um novo momento do capitalismo.

Segundo informações da Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia (2006b):

A implementação de uma política de reflorestamento em âmbito nacional começou após a instituição do Código Florestal, que estabeleceu normas para a exploração da vegetação nativa, com o objetivo de garantir a conservação dos biomas existentes, especialmente as formações florestais, em razão das espécies com valor econômico. As restrições impostas pelo referido código e a necessidade de criar mecanismos para viabilizar o Programa Nacional de Papel e Celulose levaram o Governo Federal a criar alternativas para as demandas em madeira (SUPERINTENDÊNCIA DE ESTUDOS ECONÔMICOS E SOCIAIS DA BAHIA, 2006b, p. 49).

É nesse contexto que os municípios³⁷ do Litoral Norte são escolhidos para a intensa atividade reflorestadora que, em apenas cinco anos (1975/1980), modificou a estrutura fundiária da região, acelerando o processo de concentração de terras nos estabelecimentos com mais de 1.000 ha, e uma pequena redução dos estabelecimentos de tamanhos entre 100 e 1.000 ha (CENTRO DE ESTATÍSTICA E INFORMAÇÕES, 1983).

É nesse período, com a instalação de empresas de reflorestamento na região Litoral Norte, que se inicia a desarticulação das relações tradicionais de produção (pesca artesanal e lavouras de subsistência). Ou seja, observa-se que a região tradicionalmente dedicada a atividades de subsistência, cocoicultura, citricultura e pecuária, passa por um processo de mudança da estrutura fundiária, que agora se centra no desenvolvimento da atividade de reflorestamento.

Esse processo foi viabilizado pela inclusão da região no Distrito Florestal Litoral Norte da Bahia, cuja prioridade era o desenvolvimento das atividades de reflorestamento e celulose. Tal situação, ao tempo em que representou outra alternativa econômica à região, redefiniu o uso e o acesso à terra, além de ter contribuído para aprofundar a concentração fundiária e o assalariamento dos pequenos proprietários.

Ainda na década de 1970, quando a prática da atividade turística desponta como perspectiva econômica para a Bahia, o governo do estado começa a investir em estudos para viabilizar e incentivar o avanço da atividade. O esgotamento das antigas áreas de veraneio, transformadas em bairros pelo crescimento rápido de Salvador, levaram ao aumento das demandas por novos destinos turísticos.

³⁷ A silvicultura estende-se pelos municípios de Acajutiba, Conde, Esplanada, Inhambupe, Jandaíra e Sátiro Dias. Além dos municípios de Crisópolis, Itapicuru e Nova Soure que não fazem parte da Região Econômica Litoral Norte.

Neste contexto, as atividades de turismo no Litoral Norte baiano eram acanhadas e de cunho local. Em outros termos, um turismo ainda era incipiente e voltado a atender as demandas locais. O potencial turístico era explorado apenas por uma clientela micro-regional ou regional, através de um turismo de veraneio e de excursões de curta duração.

A dinâmica econômica resultante, principalmente, do crescimento do turismo na faixa costeira da região Litoral Norte, tem resultado na canalização de investimentos nacionais e internacionais de grande porte para os municípios que a compõem – Jandaíra, Esplanada, Conde, Mata de São João e Entre Rios, especialmente, para os dois últimos.

Coexiste com essa realidade da faixa litorânea uma economia de pequeno porte, assentada no extrativismo vegetal, na mariscagem e na pesca voltada, principalmente para o auto-consumo. Além disso, nesta parte da região a prática do artesanato e a coleta de frutas (a mangaba, a manga e o caju) têm sua importância mantida e, ainda hoje, representam ganhos para as famílias da zona costeira.

Ainda na década de 1970, a viabilização da atividade de reflorestamento e a inserção da região como parte do Distrito Florestal Litoral Norte da Bahia constituíram-se em elementos potencializadores de novas dinâmicas e transformações das atividades econômicas na região. Além desses fatores, contribuiu também, nesse sentido, o rompimento do isolamento do acesso à região por via rodoviária, possibilitado pela implantação da primeira parte da rodovia BA-099, conhecida como Estrada do Coco. Em outros termos, a melhoria dos acessos viários contribuiu para a emergência da conunbarção, a partir da expansão urbana de Salvador e de algumas cidades da região metropolitana, em direção ao Litoral Norte.

Segundo o estudo intitulado “Salvador e o deserto”, publicado pelo geógrafo Milton Santos, ainda na década de 1950, notava-se a “[...] quase completa ausência de vida humana, derredor de uma cidade que beira[va] os 600 mil habitantes” (SANTOS, 1960 apud SILVA, 2007) ao caracterizar Salvador e o *continuum* urbano entre a capital e Itacimirim. Ou seja, ainda nesta época, o Litoral Norte da Bahia contava com uma ocupação centrada mais para o interior, e relativo vazio nas áreas costeiras e extensivas à região de Salvador.

Portanto, pode-se dizer que a urbanização da zona costeira do Litoral Norte da Bahia, ocasionada pela Estrada do Coco, e a expansão do sistema de estradas e

rodagens transformaram o traçado e a estrutura viária do litoral e, também, do interior. Os limites e interconexões das cidades da faixa costeira se ampliaram, e criou-se uma nova lógica funcional possibilitando uma configuração espacial em redes. Essa integração, vale ressaltar, ao tempo em que articula, segrega, formando espaços de fluxos e fixos não homogêneos.

Segundo Serpa (2002), com a Estrada do Coco apresenta-se um novo desenho morfológico da região, mais precisamente do trecho que compõem a faixa costeira do Litoral Norte, cujas orlas primitivas das cidades litorâneas se adensaram e expandiram, resultando na destruição de parcelas significativas dos ecossistemas originais.

Tais processos associados permitiram o aparecimento de uma outra lógica de consumo dos lugares. Isso porque, nas décadas de 1980 e 1990, em virtude do rompimento do isolamento viário da região, os primeiros veranistas, em geral, famílias vindas de Salvador ou municípios circunvizinhos³⁸, começaram a optar por Abrantes, Arembepe, Jauá, Itacimirim, Praia do Forte, Sítio do Conde, Subauma, Baixios, entre outras localidades, para instalar suas “segundas residências” e usufruírem desses lugares nas épocas de férias, feriados prolongados ou mesmo finais de semana. Conforme diz Brito (2008, p. 204) “[...] essa nova rodovia permitiu abrir o Litoral Norte aos investimentos em empreendimentos turísticos”.

Desse modo, as atividades ligadas ao consumo relacionado com a recreação e lazer começam, progressivamente, a transformar as pequenas vilas de pescadores em espaços propícios ao desenvolvimento das atividades turísticas.

3.3.2 Registros recentes do Litoral Norte da Bahia

Desde o início de sua ocupação e povoamento até os dias atuais, a região Litoral Norte da Bahia contou com várias atividades econômicas como propulsoras de seu dinamismo socioeconômico. Em cada foi instituída, a seu modo, modificações na paisagem, alterações nas culturas pré-existentes, além de terem promovido, dentre outras consequências, a migração e a exploração ‘predatória’ dos recursos naturais do Litoral Norte.

³⁸ Alagoinhas, Camaçari, Feira de Santana, Lauro de Freitas, Simões Filho e outros.

Nas áreas mais interioranas da região Litoral Norte, próximas aos municípios de Aporá, Acajutiba e Esplanada têm se observado, nos últimos anos, a degradação ambiental em decorrência do desmatamento e substituição da vegetação natural por pastagem e pela cultura de coco-da-baía³⁹.

Na faixa da planície litorânea do Litoral Norte se encontram as características edafoclimáticas⁴⁰ adequadas para o cultivo do coco-da-baía. Existem atualmente extensas áreas cultivadas, principalmente nos municípios de Conde e Jandaíra. A plantação de coco ocorre associada com outras culturas temporárias e pastagens. Nestes municípios o plantio do coco-da-baía geralmente é associado às pastagens⁴¹, intercaladas com vegetação secundária, com a ocorrência da piaçava invasora. No município de Jandaíra, a cultura do coco também está associada ao cultivo da laranja, assim como no município de Rio Real.

Nota-se ainda que nos municípios de Conde e Jandaíra, a plantação de eucaliptos⁴² é intercalada por atividades agropecuárias e pela vegetação natural. O cultivo do eucalipto ocupa os topos dos tabuleiros, distribuídos ao longo da rodovia BA-396, de Jandaíra em direção a Itapicuru, em trechos da estrada Conde / Acajutiba e na estrada Olindina / Inhambupe.

Atualmente, observa-se na região Litoral Norte que não houve expansão da silvicultura, apesar do apoio logístico existente no Distrito Florestal do Litoral Norte – com estradas pavimentadas, porto para escoar a produção e, principalmente, a relativa proximidade em relação ao mercado consumidor que agrega Salvador e sua região metropolitana.

Portanto, vale salientar a necessidade de uma política voltada a fomentar o reflorestamento com vistas à “sustentabilidade” e competitividade das indústrias florestais, além da preservação das florestas nativas, que, apesar do esforço para sua manutenção, continuam sendo alvo da exploração ilegal em desobediência às leis de preservação ambiental.

³⁹ O coqueiro é originário da Ásia e foi introduzido no Brasil a partir da Bahia, motivo da denominação coco-da-baía. Disseminando-se por todo o litoral nordestino este cultivo contribui atualmente com mais de 90% da produção nacional, na qual a Bahia, Sergipe e Rio Grande do Norte são os maiores produtores (SUPERINTENDÊNCIA DE ESTUDOS ECONÔMICOS E SOCIAIS DA BAHIA, 2006b).

⁴⁰ A expressão condições edafoclimáticas refere-se às características definidas através de fatores do meio ambiente tais como: o clima, o relevo, a temperatura, a umidade do ar, a radiação, o tipo de solo, o vento, a composição atmosférica e a precipitação pluvial.

⁴¹ Que serve de suporte para pecuária bovina leiteira e de corte, em regime extensivo e semi-intensivo.

⁴² Quando o cultivo do eucalipto é intercalado com pastagens, coco-da-baía ou outras culturas alternadas impossibilita-se sua individualização.

Nos municípios de Rio Real e Jandaíra nota-se o importante destaque para a fruticultura comercial, com o cultivo de laranja, coco-da-baía e maracujá, dentre outras. As atividades agrícolas têm se sobressaído como importantes fontes geradoras de renda, ocupando grandes porções de terra.

Salienta-se que nos municípios de Aporá, Acajutiba, Esplanada, Rio Real e Jandaíra as pastagens estendem-se por terrenos mais extensos, sendo suporte para pecuária extensiva – com rebanhos de bovinos, caprinos e ovinos. Apesar do predomínio, o quantitativo do rebanho não é proporcionalmente compatível com as potencialidades regionais devido à qualidade das pastagens e ao potencial hídrico.

As culturas temporárias e permanentes, também, merecem serem enfatizadas nestes municípios. As temporárias foram as primeiras a se disseminarem em todo o espaço, favorecendo o desenvolvimento de uma agricultura comercial. Nas demais porções predominam as culturas de subsistência. As culturas permanentes, por sua vez, são de grande relevância na composição da renda dos municípios e na absorção da mão-de-obra, com destaque para a citricultura e o coco-da-baía. Na sequência, a silvicultura aparece ocupando os tabuleiros com eucaliptos e pinus. Segundo as informações da Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia (2006b, p. 29):

A Bahia figura como o segundo maior produtor de citros do país. Segundo dados da Produção Agrícola Municipal de 2004, a área total cultivada com citros foi de 50.336ha, com uma produção de 794.916 toneladas. Deste total, 54% estão concentrados nas unidades dos Tabuleiros Costeiros e nos Tabuleiros do Itapicuru, sobressaindo-se o município de Rio Real, que figura como o maior produtor de laranja do Estado.

O município de Rio Real é tradicionalmente conhecido pelo desempenho da atividade citricultura, embora apresente reduzida produtividade quando comparada a produção alcançada pelo estado de São Paulo. Isso devido à baixa fertilidade, acidez e compactação da camada superficial dos solos, o que requer a adoção de práticas de manejo adequadas para melhorar o desempenho dos pomares. De acordo com a Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia (2006b, p. 29),

A dificuldade enfrentada pelo setor é atribuída ao baixo nível tecnológico, ao fato de 80% da produção encontrar-se em pequenas propriedades, normalmente com baixo poder de investimento do produtor, agravada com a falta de organização da cadeia produtiva

de citros, que se constitui em entrave, pois a consciência cooperativista, que seria a “mola” para promover o crescimento e fortalecimento do setor, ainda não está consolidada.

Nessa perspectiva, tem-se que na atividade citrícola predomina a laranja, seguida da tangerina e do limão. Sendo que a laranja está associada ao cultivo de outras culturas como o coco-da-baía, o maracujá, o mamão, e, a outras culturas temporárias como o milho, o feijão e a mandioca, prática que tem garantido renda aos proprietários dessas terras nos períodos de entressafras.

Na porção litorânea da RE Litoral Norte, a pesca de peixes e crustáceos (camarão e lagosta) é predominantemente artesanal, como em quase todo o litoral baiano. A atividade desenvolve-se ainda de forma bastante rudimentar, com uso de pequenas embarcações e instrumentos como redes, anzóis, covos⁴³ etc. Existe também a mariscagem, exercida preferencialmente pelas mulheres, onde elas catam moluscos (papa fumo) e crustáceos (caranguejo, siri, aratu e guaiamun). Conforme as informações da Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia (2006b):

Analisando os resultados da Bahia Pesca em 2003, constata-se que nos municípios de Jandaíra e Conde a produção de pescado que aparece nas estatísticas é baixa, e até insignificante, talvez não retratando a realidade, pois como o sistema de pesca neste litoral é artesanal e familiar, muitas vezes não são quantificados, especialmente os produtos da mariscagem. Entre os tipos de pescado com maior produção aparecem o camarão, com 8,41t, o vermelho, com 6,96t, a tainha, com 4,52t, o bagre, com 3,48t, a pescada, com 2,43t, a arraia, com 2,25t e o siri, com 1,33t, no referido ano (SUPERINTENDÊNCIA DE ESTUDOS ECONÔMICOS E SOCIAIS DA BAHIA, 2006b, p. 83).

Nesta perspectiva, a atividade pesqueira segue duas vertentes: a primeira relacionada à piscicultura⁴⁴ ainda incipiente, e a segunda vinculada a carcinicultura⁴⁵ que se encontra em estágio avançado, concentrada no município de Jandaíra.

Em 1993, teve início a prática da carcinicultura pela empresa Lusomar Maricultura Ltda.⁴⁶, em Jandaíra. Este empreendimento tem papel importante na

⁴³ Redil de esteiras usado na pesca de peixes e crustáceos.

⁴⁴ Atividade de criação e/ou reprodução de peixes em condições naturais ou artificiais, com finalidade de subsistência, esportiva, científica e/ou econômica. A forma de criação ou cultivo de peixes ocorre em tanques, viveiros escavados ou revestidos de alvenaria. Os peixes a partir de alevinos (filhotes) são alimentados e manejados para recria e engorda, resultando em pescado para consumo.

⁴⁵ Refere-se a produção de crustáceos.

⁴⁶ Localizada entre os rios Tabatinga e Real, na fazenda Lagoa Vermelha, ocupando uma área com cerca de 420ha.

economia do município, principalmente no que se refere à questão social, com oferta de mais de 600 vagas preenchidas com pessoas residentes no município e nas áreas circunvizinhas (SUPERINTENDÊNCIA DE ESTUDOS ECONÔMICOS E SOCIAIS DA BAHIA, 2006b).

Há perspectivas de crescimento da empresa, uma vez que passa por um processo de ampliação e modernização, com possibilidades de gerar cerca de 550 novos empregos diretos e indiretos. Existe também um projeto previsto de parceria entre a empresa e os pequenos produtores locais, para os quais serão fornecidas terra, tecnologia e ração, e, em contrapartida, lhes será dada a garantia de compra do produto (SUPERINTENDÊNCIA DE ESTUDOS ECONÔMICOS E SOCIAIS DA BAHIA, 2006b):

Está confirmado que a carcinicultura é a atividade agrícola que absorve um número considerável de mão-de-obra [...] a carcinicultura atinge uma média de 1,89 empregos diretos e 1,86 indiretos, perfazendo um total de 3,75 empregos por hectare de viveiro em produção, superando a agricultura irrigada que, no geral, demanda apenas um emprego por hectare, mesmo na fruticultura, cujo número sobe para 2,14, e, ainda assim, é inferior à média alcançada pela cultura (SUPERINTENDÊNCIA DE ESTUDOS ECONÔMICOS E SOCIAIS DA BAHIA, 2006b, p. 84).

A empresa Lusomar Maricultura Ltda. produz o camarão do tipo *Litopenaeus vannamei*, espécie que nos mercados americano, europeu e brasileiro têm a maior aceitação. Conforme a Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia (2006b), 85% da produção desta espécie de camarão é exportada para Espanha, França, Portugal, Estados Unidos e Bélgica. O produto de exportação passa por uma seleção rigorosa de qualidade – leva-se em conta o tamanho, a textura, a coloração etc. Os 15% restantes, de qualidade inferior, destinam-se ao mercado interno.

Vale ressaltar que, mesmo ao considerar a importância socioeconômica da atividade da carcinicultura quanto à geração de divisas e empregos, esta pode provocar sérias modificações nos ecossistemas costeiros. Afinal instalam-se normalmente em mangues ou áreas próximas destes, e restingas, com a retirada da cobertura vegetal, escavações e aterramento de áreas. Além dos riscos de contaminação com resíduos gerados pelos tanques.

Desde o ano 2000, profundas transformações, tanto na paisagem quanto na organização socioespacial, vêm ocorrendo na faixa costeira da região, resultado do agravamento das pressões produzidas, principalmente, pela “indústria do turismo”.

Os discursos existentes e alardeados são de que a atividade turística provoca a dinamização do espaço onde se insere, produzindo crescimento econômico, em curto prazo, e gerando a transformação da estrutura espacial da área e de sua abrangência. Nessa perspectiva, a faixa litorânea da região Litoral Norte da Bahia, que possui grande diversidade de belezas e atrativos naturais, com forte apelo ecoturístico, se tornou um dos maiores polos turísticos em crescimento do Brasil. Abrigando, gradativamente, as condições gerais que a atividade exige: operações de infraestrutura, sociais, amplo programa de divulgação, promoção e *marketing* em diversos âmbitos.

Muito embora alguns autores considerem que o impulso modernizador na região tenha acontecido ainda em meados da década de 1950 – período de alterações significativas no âmbito da economia do Litoral Norte – foi somente na década de 1970, com a construção da rodovia BA-099 (Estrada do Coco) e o esgotamento das antigas áreas de veraneio em Salvador⁴⁷, que novos rumos foram dados à atividade turística. O aumento da demanda por novos locais para férias, lazer e turismo resultaram na busca de outras áreas, que se estendiam pelo litoral nas proximidades de Salvador em direção ao Litoral Norte – Buraquinho, Jauá, Guarajuba, Monte Gordo, Barra do Pojuca, Itacimirim, com essa mesma finalidade.

A história do turismo na região está dividida em dois momentos: primeiro, ainda, na década de 1970, caracterizado pela expansão e generalização da ocupação turística centrada nos loteamentos, atingindo as localidades costeiras de Abrantes, Arembepe, Jauá, Itacimirim e Praia do Forte. O segundo, na década de 1990, marcado pela concentração de investimentos na área de hotelaria alcançando Imbassá, Diogo, Porto de Sauípe, e em menor intensidade, Massarandupió, Subaúma, Baixio, Barra do Itariri, Sítio do Conde, Poças, Siribinha, Costa Azul e Mangue Seco.

Tanto o primeiro quanto o segundo momento foram marcados pelo mesmo elemento propulsor: as vias de acesso. Em 1970, a construção da Estrada do Coco, que vai de Salvador até Praia do Forte, e, mais tarde, em 1990, foi prolongada

⁴⁷ Como Itapuã, as ilhas e margens da Baía de Todos os Santos e do baixo Paraguaçu.

pela rodovia BA-099, da Praia do Forte ao estado de Sergipe, a chamada Linha Verde⁴⁸.

O prolongamento da BA-099 e as possibilidades de novos usos dos espaços por ela ocasionados provocaram relevantes e consideráveis impactos ambientais nos ecossistemas e no contexto socioeconômico e cultural da região. Para tentar conter esses impactos foi criada a Área de Proteção Ambiental (APA) Litoral Norte, concebida como um instrumento que proporcionaria uma política de ordenamento espacial adequada para a gestão dessa área. O objetivo da criação da APA Litoral Norte esteve, portanto, relacionado:

[...] a necessidade de conservar e preservar ecossistemas frágeis, como os remanescentes da mata atlântica, manguezais, áreas estuarinas, restingas, dunas e lagoas, bem como a grande variedade de espécies animais, tendo em vista a expansão socioeconômica da área. O acesso se faz pela Linha Verde (BA-099), que é responsável pelo incremento do turismo e a ocupação intensa do seu entorno, se estendendo até a divisa da Bahia com Sergipe (SUPERINTENDÊNCIA DE ESTUDOS ECONÔMICOS E SOCIAIS DA BAHIA, 2006b, p.77).

Observe-se que na região Litoral Norte há duas APAS, seguindo a direção norte-sul, há a APA de Mangue Seco, criada pelo Decreto nº 605, de 06 de novembro de 1991, acompanhada da APA do Litoral Norte, criada pelo Decreto nº 1.046, de 17 de março de 1992.

Segundo informações da Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia (2006b), a APA Litoral Norte conta com uma área de, aproximadamente, 142 mil hectares, estabelece as bases para a exploração turística da região e define critérios de ocupação, com vistas a equacionar o uso do solo, a conservação e a preservação dos recursos naturais nas áreas costeiras de cinco municípios: Jandaíra, Conde, Esplanada, Entre Rios e Mata de São João; e as localidades da faixa costeira:

- Costa Azul e Mangue Seco (que fazem parte das bacias dos rios Itapicuru e Real) – Jandaíra;
- Barra do Itariri, Sítio do Conde, Poças e Siribinha – Conde;
- Baixios – Esplanada;

⁴⁸142 km entre Açú da Torre (município de Mata de São João) e Itanhi (município de Jandaíra), fronteira com Sergipe. Acesso viário que interliga a área litorânea dos municípios de Camaçari e Lauro de Freitas (na Região Metropolitana de Salvador) aos povoados litorâneos dos municípios de Mata de São João, Entre Rios, Esplanada, Conde e Jandaíra (na Região Litoral Norte).

- Porto Sauípe, Massarandupió e Subaúma – Entre Rios;
- Praia do Forte, Imbassaí, Santo Antonio e Diogo – Mata de São João.

Desse modo, a implantação do turismo, na faixa litorânea da região Litoral Norte, caracterizou-se como processo irreversível, impulsionando a desarticulação dos modos de produção centrados no acesso à terra e aos recursos naturais. Afinal, as atividades econômicas mais relevantes para a população dessa área eram a pesca, coleta de crustáceos e agricultura de subsistência. Com as transformações resultantes dos efeitos dos investimentos no turismo, grande parte da população passou a viver desta atividade e deixou de praticar as tradicionais.

Neste cenário, a zona costeira da região Litoral Norte emerge como um mercado atrativo aos investidores imobiliários que procuravam atrair turistas vindos das regiões Sul e Sudeste do país, além dos estrangeiros, com a propaganda do turismo ligado às belezas naturais, mais tarde, divulgado como “turismo ecológico”. Assim se implanta, na década de 1980, o Praia do Forte *Resort* Hotel, que serviu de modelo para outros empreendimentos e para a construção da ideologia do turismo sustentável pelo planejamento governamental e investidores privados.

A nova realidade observada, após a implantação do complexo hoteleiro Praia do Forte *Resort* Hotel, fez com que empresários do setor imobiliário fossem atraídos para a região durante os anos 1980, quando ocuparam, preferencialmente, os terrenos costeiros e instalavam empreendimentos, de pequeno e médio porte, nas localidades de Imbassaí, Porto Sauípe e Praia do Forte. Nesse cenário, diversas empresas do ramo imobiliário começaram a lotear áreas imensas, o que resultou na expulsão de antigos moradores de suas posses, que, em alguns casos, eram indenizados apenas pelo valor dos coqueiros plantados. Mesmo nos terrenos mais distantes da praia e próximos às recentes vilas turísticas, as propriedades foram cercadas e o acesso à terra e aos recursos naturais (como rios, caça ou lenha para construção ou queima) foi dificultado.

A extensão da rodovia BA-099 e a inserção da faixa costeira do Litoral Norte na zona turística Costa dos Coqueiros⁴⁹, do Programa de Desenvolvimento Turístico do Estado da Bahia (PRODETUR), permitiram a expansão da atividade turística

⁴⁹O Programa de Desenvolvimento Turístico do Estado da Bahia (PRODETUR) tinha como objetivo elaborar uma estratégia de expansão da atividade turística na Bahia. Para tanto, o mesmo instituiu o zoneamento dos destinos turísticos no estado, segundo características das paisagens naturais e/ou histórico-culturais: Costa das Baleias, Costa do Descobrimento, Costa do Cacau, Costa do Dendê, Baía de Todos os Santos, Costa dos Coqueiros, Sertão, Lagos de São Francisco, Chapada Diamantina e Caminhos do Oeste.

nesta parte da região. Nesta perspectiva, a Linha Verde tornou-se um vetor de desenvolvimento do turismo para a faixa costeira do Litoral Norte.

Com a construção da Linha Verde, essa área foi definitivamente aberta para a exploração turística, imprimindo um novo ritmo para a vida da sua população. Novos projetos turísticos de diversos portes foram surgindo (como o complexo hoteleiro Costa do Sauípe, entre Santo Antônio e Porto Sauípe), o que possibilitou a interligação de um mercado turístico já consolidado, com uma demanda de turismo de fins de semana e centros de abastecimento ao redor de Salvador.

A transformação no tipo de turismo, até então verificado na região, de pequeno porte (veraneio), para uma atividade de porte internacional, aparece como ameaça à “sustentabilidade” da faixa litorânea do Litoral Norte da Bahia, por meio da interferência negativa na qualidade da água, na preservação das matas, na conservação dos rios e na vegetação de mangue. As discussões em torno da preservação ambiental e conservação das culturas locais tornaram-se mais evidentes entre as pessoas pertencentes aos diferentes segmentos da sociedade, especialmente estudiosos e ambientalistas.

Historicamente, a região Litoral Norte esteve vinculada à atividade pecuária, aos cultivos de cana-de-açúcar, coco-da-baía e citricultura. Atualmente, apresenta economia voltada para a exploração de petróleo, silvicultura, turismo e lazer.

No Quadro 6, constam as ocorrências industriais e os produtos predominantes dos municípios inseridos na área de estudo. De acordo com os registros da Federação das Indústrias do Estado da Bahia (FIEB), na RE Litoral Norte⁵⁰ existem cadastradas 109 indústrias, cuja produção varia desde a extração de petróleo e gás natural à produção de biscoito de goma.

⁵⁰ Excetuando o município de Alagoinhas, cujas informações constam no capítulo 4 (a seguir).

Quadro 6
OCORRÊNCIAS INDUSTRIAIS NA REGIÃO ECONÔMICA LITORAL NORTE – 2005
(CONTINUA)

MUNICÍPIOS ⁽¹⁾	QTD.	PRODUTOS PREDOMINANTES
Acajutiba	1	Sucos de frutas, água-de-coco, gelo da água-de-coco, hortaliças e legumes.
	1	Porta de madeira nativa, armários, mesas.
Aporá	1	Iogurte, bebida láctea, queijo minas frescal, leite Fome Zero.
	1	Móveis em geral.
Araçás	1	Bobina e carretel em madeira, caixa em madeira, palete, estrutura de madeira.
	1	Refrigerantes de laranja, de cola, de guaraná e de limão.
Aramari ⁽²⁾		
Cardeal da Silva ⁽²⁾		
Catu	7	Completação, recompletação, limpeza, manutenção, perfuração, recuperação, acidificação, estimulação, cimentação de poços de petróleo, gás natural ou água, desparafinação, sonoloq, serviços relacionados ao bombeio de fluido de petróleo e água.
	2	Construção de edifícios, serviços de mecânica e elétrica.
	2	Janteamento, revestimento com fibra de vidro, manutenção e reparo de calderaria, soldagem, manutenção, pintura e montagem industrial.
	1	Aditivos de uso industrial (solução de fluido de perfuração).
	1	Embalagens de material plástico (sacolas).
	1	Estofados.
	1	Detergente, água sanitária, desinfetante, amaciante, desengraxante, sabão geléia, desencrustante, limpa vidros, limpa alumínio.
	1	Nota fiscal, panfletos, talonários, cartão de visita, convites.
	1	Uniformes industriais e escolares, estamparias, bordados.
	1	Esquadria de alumínio, vidro, divisórias, molduras, forro de PVC.
	1	Café torrado e moído.
	1	Madeira em toras, lenhas e carvão.
	1	Distribuição de água.
Conde	2	Fibra de coco natural, substrato de coco.
	1	Portões, grades e janelas.
	1	Estruturas de madeira, artigos de carpintaria, desdobramento de madeira, palete.
	1	Caixa de madeira, palete, incineração e tratamento fitossanitário.
Entre Rios	1	Portas, janelas, escadas, telhados.
	1	Talonário fiscal, serviço gráfico em geral.
	1	Gelo.
	1	Manteiga, iogurte, queijo reino, queijo minas frescal, queijo ricota.
	1	Carvão vegetal.
	1	Postes, estacas, laje, meio-fio.
Esplanada	2	Picolé, sorvete.
	2	Palete, cavaco, pó, casca de pinus, madeira serrada.
	1	Leite de coco, coco ralado desidratado.
	1	Soleiras, balcões, escadas.
	1	Nota fiscal, panfletos.
	1	Camisetas.
	1	Esquadrias de ferro.

Fonte: Elaboração da Autora com base nas informações disponíveis no site da FIEB. Outubro / 2009.

(1) Exceto o município de Alagoinhas, cujas informações constam no capítulo 4 (a seguir).

(2) Não foram encontrados registros de ocorrências industriais.

(CONTINUAÇÃO)

MUNICÍPIOS ⁽¹⁾	QTD.	PRODUTOS PREDOMINANTES
Inhambupe	2	Abate e preparação do bovino.
	1	Palete <i>one-way</i> e estacionário, engradado de madeira, matriz, cunha, sapata, caixa.
	1	Serigrafia (<i>silk-screen</i>), <i>mouse pad</i> , canetas, chaveiros, folhinhas, calendários, brindes em geral personalizados.
	1	Desinfetante, sabonte, detergente, desengraxante.
	1	Bancada, soleira, peitoril, piso, mesa, aparador, jarro, cinzeiro,
	1	Beneficiamento de madeira.
Itanagra	1	Palete industrial, caixa de madeira.
	1	Madeira serrada, palete, eucalipto tratado.
Jandaíra	1	Camarão.
Mata de São João	5	Bloco cerâmico com seis furos, bloco estrutural para construção civil e de vedação, bloco cerâmico 09x19x24, laje.
	2	Gás natural e petróleo.
	1	Mármore e granito.
	1	Esquadrias de alumínio padronizada.
	1	Portas, janelas, móveis para escritório e residenciais.
Ouriçangas ⁽²⁾		
Pedrao ⁽²⁾		
Pojuca	3	Pré-moldado, estruturas de concreto e aço, combogó, calha, banquete, lajota, meio-fio, estaca, manilha, muro pré-moldado.
	2	Pés para estofados com armação de madeira, estofados de madeira transformando em cama.
	2	Bloco cerâmico 6 furos, bloca para laje e telha cerâmica.
	1	Ferro cromo alto carbono (FeAC), Ferro cromo baixo carbono (FeBC), Ferro silício cromo, Ferro silício 75% - (Fesi 75%).
	1	Colchões, estofados, blocos de espuma.
	1	Terraplenagem.
	1	Palete.
	1	Caldeiraria, usinagem, tornearia, mecânica industrial, soldagem, estrutura metálica, montagem de estrutura tubular, elétrica industrial, predial e instrumental.
	1	Grades e portões.
	1	Solda, usinagem, caldeiraria.
	1	Tanques para armazenamento de petróleo e combustível.
	1	Sacaria <i>big bag</i> .
	1	Massa asfáltica.
	1	Pães e biscoitos.
Rio Real	3	Biscoito de goma.
	1	Estrutura metálica, grade para construção civil, implemento para equipamentos agrícola.
	1	Bloco cerâmico.
	1	Manutenção, reparação e pulverização de máquinas agrícolas.
	1	Estruturas de madeira, artigos de carpintaria para construção e armários sob medida.

Fonte: Elaboração da Autora com base nas informações disponíveis no site da FIEB. Outubro / 2009.

(1) Exceto o município de Alagoinhas, cujas informações constam no capítulo 4 (a seguir).

(2) Não foram encontrados registros de ocorrências industriais.

(CONCLUSÃO)

MUNICÍPIOS ⁽¹⁾	QTD.	PRODUTOS PREDOMINANTES
São Sebastião do Passé	2	Gás natural e petróleo.
	1	Palete, madeira para construção.
	1	Cera, parafina, <i>coating</i> , emulsão geral, óleo industrial, preservante, biocida, impermeabilizante hidro-repelente.
	1	Mussarela de búfala, queijo frescal de búfala, ricota frescal de búfala, coalho de búfala.
	1	Blusa, short, camisa, pintura em tecido.
	1	Pedra, areia e argila
	1	Bolsas, malas, mochilas, cintos, acessórios em geral.
	1	Preparação de leite.
	1	Bloco cerâmico.
	1	Artefatos de concreto, cimento, fibrocimento, gesso e laje.
	1	Palete.
	1	Artefatos trefilados (filtro, tela).
	1	Construção de edifícios, casas, montagem industrial.
	1	Grama sintética.
1	Detergente, sabão líquido, desengraxante, desinfetante.	
1	Aparelhos e equipamentos para distribuição e controle de energia elétrica (caixa para subestação de energia).	
Sátiro Dias ⁽²⁾		
Total	109	

Fonte: Elaboração da Autora com base nas informações disponíveis no site da FIEB. Outubro / 2009.

(1) Exceto o município de Alagoinhas, cujas informações constam no capítulo 4 (a seguir).

(2) Não foram encontrados registros de ocorrências industriais.

4 A MATERIALIZAÇÃO E EVOLUÇÃO DO ESPAÇO URBANO DE ALAGOINHAS

O presente capítulo tem por objetivo apresentar a cidade de Alagoinhas, a sua história e sua evolução urbana. Com isso, chegar à compreensão de qual a sua relação com as cidades da região Litoral Norte, ou seja, de que maneira e até que ponto se dão as inter-relações espaciais estabelecidas entre elas.

4.1 A CIDADE DE ALAGOINHAS: ANTECEDENTES HISTÓRICOS

Por volta de 1777, um jesuíta chamado, possivelmente, de João Augusto Machado, que havia chegado ao Brasil, por meio de uma ordem católica belga, designado a servir em Catuiçara⁵¹, fixou-se numa área de sítio agradável, terras dos tabuleiros, onde procurou construir um espaço de sobrevivência e sociabilidade. Os primeiros habitantes de as “lagoinhas” se deparavam, frequentemente, com “lagoinhas d’água”⁵² e se instalavam na parte alta.

No final do século XVIII, o referido sacerdote⁵³ ergueu uma capela, segundo Resolução de Consulta da Mesa de Consciência e Ordens, de 15 de outubro de 1816. Ao seu redor, formou-se o primeiro povoado – Santo Antônio das Lagoinhas – com pequenas casas, próximo de uma lagoa de águas refrescantes, hoje, conhecida como Fonte dos Padres.

A história do povoado Santo Antônio das Lagoinhas teve início, enquanto era ainda ponto de passagem e descanso do gado nas estradas das boiadas. Ora fazendo parte da Capitania de Sergipe, ora da Bahia, o povoado de Santo Antônio das Lagoinhas pertencia à Vila de Inhambupe.

O jesuíta fundador permaneceu por cerca de 20 anos, dedicando suas atividades sacerdotais ao povoamento. Sendo substituído, em 1816, pelo Padre José Rodrigues Pontes, que elevou o povoado à categoria de Freguesia denominada Santo Antônio das Lagoinhas. Por força de uma Resolução Provincial,

⁵¹ Antiga Bom Jardim, hoje, cidade de Teodoro Sampaio.

⁵² O que deu origem ao nome da cidade, pela aglutinação das palavras “as” e “lagoinhas”.

⁵³ Primeiro a construir moradia, criando a fazenda Ladeira, posteriormente, dos herdeiros de José Dias, e mais tarde dividida nas fazendas: Coqueiros, Santo Antônio e Suzanópolis

em 1852, a freguesia passou à categoria de vila, tendo sido desmembrada de Inhambuê. Em 2 de Julho de 1853, foi instalado o município de Alagoínhas.

No contexto modernizador em curso no país, da segunda metade do século XIX, a vila ganhou projeção com a aprovação do projeto de implantação da Estrada de Ferro, que tentava ligar a cidade da Bahia⁵⁴ ao Rio São Francisco.

O Governo Imperial promulgou o Decreto Lei nº 1.299, de 19 de dezembro de 1853, e, em outubro do mesmo ano, teve início a construção dos 125 quilômetros e 680 metros da Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco, cujo traçado alcançava os tabuleiros da Vila de Alagoínhas.

Com autorização do reverendo D. José Rodrigues Pontes, no mesmo lugar onde foi construída uma capela, seriam colocadas as primeiras pedras, em 1863, para erguer a Catedral de Santo Antonio, hoje em ruínas (Figura 5). Em 1868, a construção do prédio foi abandonada. Com a chegada dos trilhos da Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco, a cidade passou por um processo de transformação, tendo o antigo

centro sido mudado para a nova sede, às margens da estação de trem de Alagoínhas, ao redor da qual a cidade se consolidou e expandiu.

Devido à instalação da ferrovia e a importância que a vila adquiriu, pela condição de importante parada no sistema ferroviário, a vila de Alagoínhas, através da Lei Provincial nº 1.957, foi elevada à categoria de cidade em 7 de junho de 1880. Na nova cidade, os jesuítas construíram a Igreja Matriz⁵⁵ (Figuras 6 e 7).

Figura 5
RUÍNAS DA IGREJA DE ALAGOÍNHAS VELHA –
2009



Fonte: Autora. Julho / 2009.

⁵⁴ Como era denominada na época a capital Salvador.

⁵⁵ Segundo a tradição popular, teria sido concluída pelos homens das tropas de Antônio Conselheiro.

Figura 6
IGREJA MATRIZ DE ALAGOINHAS (ANTIGA)
– 2005



Fonte: SANTOS, J. 1987, p.35

Figura 7
IGREJA MATRIZ DE ALAGOINHAS (ATUAL)
– 2005



Fonte: Autora. Março / 2005

A chegada da ferrovia e a transposição da cidade fizeram com que a área em torno da lagoinha (ao redor da Fonte dos Padres) voltasse a ser um curral de bois, imprimindo à cidade duas imagens: “Alagoinhas Nova” – emergente e “Alagoinhas Velha” – decadente. Como sugerem os versos da alagoinhense Maria Feijó:

A locomotiva cansada
Vai empurrando tudo
Que encontra na frente
Quebrando o silêncio
Da noite longa e monótona
De repente
Numa fúria desenfreada
Alteia e apressa o ritmo
Zangada, com ódio visível:
Eu mato tudo, eu como tudo, eu mato tudo, eu como tudo... (FEIJÓ,
1970 apud ARAÚJO, 2005, p. 57).

A interpretação da história de formação da cidade nos leva a entender que a construção da Estrada de Ferro em Alagoinhas não foi aceita, imediatamente, pela população local, o que desencadeou uma série de conflitos. Segundo Araújo (2005) ao citar Luzia (2005), os fatos indicam que até a Igreja apoiava a implantação da Estrada de Ferro. No entanto, na época, a população residente no núcleo originário da cidade já estava acostumada com aquele espaço e gostaria de lá permanecer:

[...] quando você lê algum documento a respeito da igreja hoje, que a gente chama “a igreja inacabada de Alagoinhas Velha”, mas aquela igreja é de Santo Antonio, há documentos em que o vigário está pedindo verba para poder construir, porque vai chegar o trem e como é que vai chegar a ferrovia que vai trazer figuras ilustres e essas figuras ilustres não vão ter espaço decente para rezar? Então você vê, se isso é o que está colocado no documento, não existe

nenhuma objeção à ferrovia, eles também consideravam que a ferrovia era um ponto de crescimento. Quando o vigário pede para que a igreja seja construída, para que a igreja seja bonita, para receber bem e dar um espaço adequado para esses estrangeiros que virão aqui constantemente e que virão pela ferrovia, ele não está renegando a ferrovia. Agora, [...] interesse políticos [...] devem ter interferido aí, mas era perfeitamente possível que houvesse uma negociação, quem tivesse interesse em ficar, ficariam lá e quem tivesse interesse em descer, descia [...] (LUZIA, 2005 apud ARAÚJO, 2005, p. 58).

A ferrovia foi construída a três quilômetros de distância do núcleo inicial da Vila de Alagoinhas. Longe das moradias, até então existentes, do comércio, da feira, da igreja e da sede da cidade. O que resultou numa drástica transformação urbana, que levou à desestruturação e ao esfacelamento do núcleo inicial da cidade.

Segundo trata a história, a transferência da antiga cidade de Alagoinhas para a parte baixa ocorreu cinco anos depois da inauguração do terminal da linha da Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco, a Estação de Alagoinhas⁵⁶ (Figuras 8, 9 e 10).

Figura 8
VISTA DA ENTRADA DA ESTAÇÃO DE ALAGOINHAS - 2005



Fonte: Autora. Março / 2005.

Figura 9
VISTA FRONTAL DA ESTAÇÃO DE
ALAGOINHAS – 2005



Fonte: Autora. Março / 2005.

Figura 10
VISTA LATERAL DA ESTAÇÃO DE
ALAGOINHAS – 2005



Fonte: Autora. Março / 2005.

⁵⁶ Hoje almoxarifado da Prefeitura Municipal de Alagoinhas.

É o primeiro prédio de Alagoinhas é a Estação de Alagoinhas que foi inaugurado no dia 13 de fevereiro de 1863, portanto, toda a história de urbanização da cidade, começa por ali e aí você percebe que a Praça que passou a ser chamada Praça do Comércio e que é hoje a Praça J. J. Seabra fica localizada ali, exatamente, porque toda movimentação se dava pelo trem, então as pessoas saíam da estação e retornavam pra lá, pelo ponto da estação, as mercadorias entravam por ali e saíam por ali. Esse é que é o elemento inicial do movimento da vida da cidade (LUZIA, 2005 apud ARAÚJO, 2005, p. 59).

Os coronéis que moravam no centro antigo não queriam que a cidade fosse transferida. Por isso, foi necessária intervenção dos “calças listradas”⁵⁷ para forçar os feirantes desobedientes a descerem com as suas mercadorias ao novo núcleo urbano. Foi necessária a publicação de uma resolução do Presidente da Província:

Resolução da Transferência da sede da cidade de Alagoinhas, para o novo local:

José Bonifácio Nascente de Azambuja, Presidente da Província da Bahia. Faço saber, a todos os habitantes, que a Assembléia Provincial Legislativa, digo, Legislativa Provincial, decretou e eu sanciono a Resolução seguinte:

Art. 1 – Fica removida a sede da Vila de Alagoinhas, para o lugar em que se acha a Estação da Estrada de Ferro.

Art. 2 – Revogam-se as disposições em contrário. Mando, portanto, a todas as autoridades a quem o conhecimento e execução da referida Resolução pertencerem que a cumpram e façam cumprir tão inteiramente como nela se contém. O Secretário da Província a faça imprimir, publicar e correr.

Palácio do Governo da Bahia, 16 de abril de 1868.

Assina: José Bonifácio Nascente de Azambuja (Resolução de 16 de abril de 1868, n.13 apud ARAÚJO, 2005, p. 60).

Mesmo com a transferência do centro da cidade, de Alagoinhas Velha para as proximidades da Estação, a feira, como principal elemento das práticas sociais e comerciais da época, sobreviveu ao tempo e a essas transformações. Crescendo e consagrando-se como um dos setores econômicos de Alagoinhas, a Central de Abastecimento, como é conhecida hoje a feira, movimentava grande fluxo de pessoas, todas as sextas e sábados.

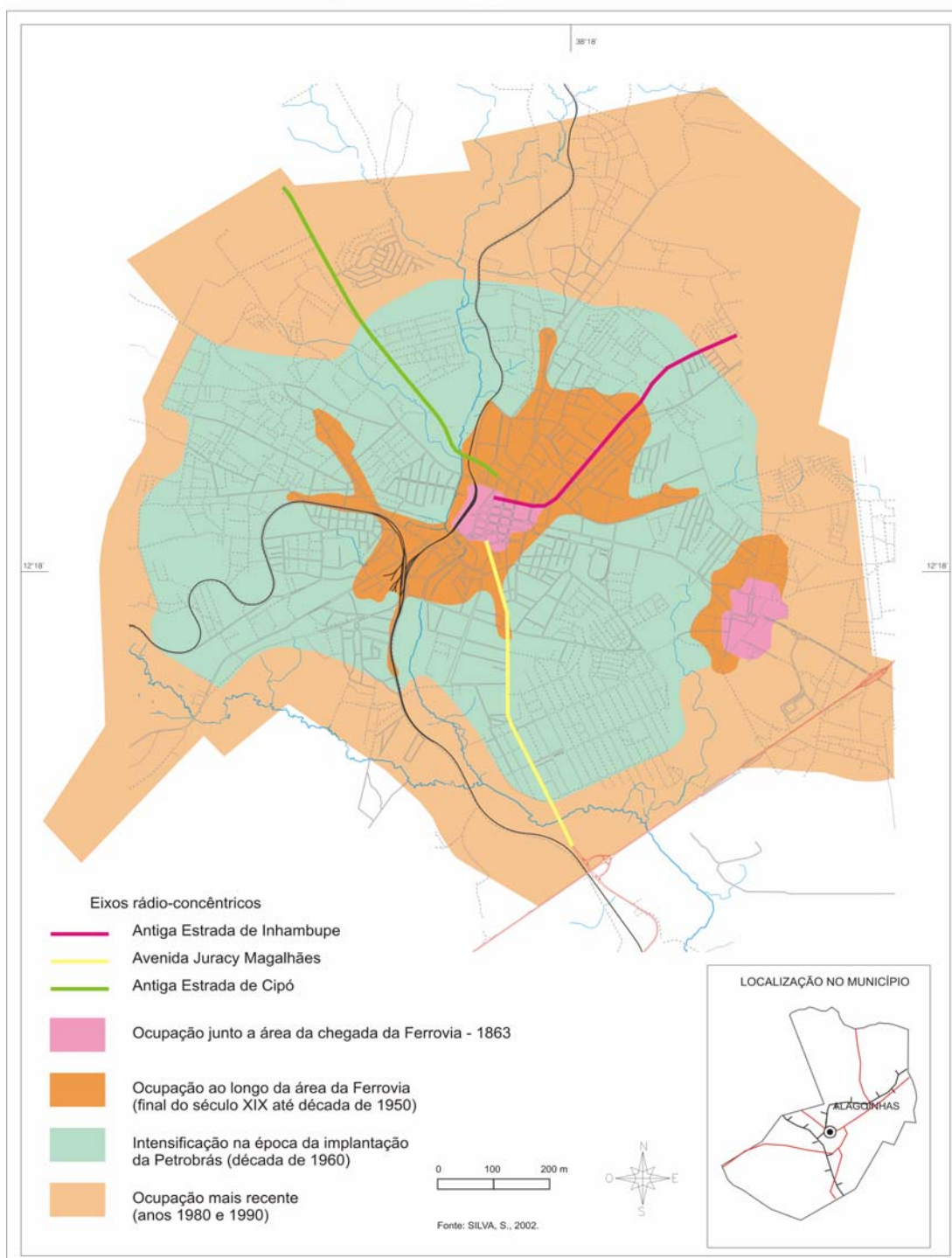
Num período em que o trem era algo extraordinariamente novo, um conjunto de imagens da modernização guiou o crescimento da cidade de Alagoinhas. Várias famílias atraídas pela estrada de ferro passaram a se instalar em suas margens, estimulando as práticas comerciais e, conseqüentemente, a ampliação da cidade.

⁵⁷ Como eram chamados os policiais, em alusão ao uniforme azul com listras vermelha na lateral.

Em outras palavras, o ferroviarismo em Alagoinhas foi um fator estruturante de organização do espaço antecedente, permitindo um processo de consolidação urbana, segundo o qual a cidade foi organizada segundo o traçado da estrada de ferro.

Entre 1816 e 1880 a ocupação se deu no núcleo originário da cidade e às margens da Estação de Alagoinhas, Figura 11.

Figura 11
EVOLUÇÃO URBANA DE ALAGOINHAS - 2005



Até aproximadamente 1880, ano em que foi inaugurada a Estação de São Francisco ou Estação do Prolongamento⁵⁸, Figura 12, a ocupação da cidade ocorria próxima aos trilhos, definindo um padrão de crescimento linear de ocupação espacial.

Figura 12
ESTAÇÃO DE SÃO FRANCISCO OU ESTAÇÃO DO PROLONGAMENTO – 2004



Fonte: Autora. Abril / 2004.

Nas áreas próximas ao novo e ao antigo centro de Alagoinhas era observada uma tendência de ocupação dos eixos rádio-concêntricos (Figura 11), “definido por três eixos de circulação de caráter regional: a antiga estrada do Cipó, a estrada de Inhambupe e a Avenida Juracy Magalhães” (CONSÓRCIO SERETE / INCREMENTA, 1977 apud ARAÚJO, 2005, p. 72).

Por volta de 1930, as oficinas da Viação Férrea Federal Leste Brasileiro (VFFLB) foram instaladas em Alagoinhas e, mesmo com a área urbana já consolidada, elas permitiram maior dinamismo econômico à cidade, como se pode compreender das palavras de Santos, J.:

Os alagoinhenses continuavam a viajar de trem. De modo particular a implantação da linha férrea concorreu para a manutenção do serviço ferroviário, como nas Oficinas da Leste sediadas por muitos anos na cidade. A Companhia ainda era proprietária de muitas casas, que cedia para moradia dos funcionários mais graduados (SANTOS, J. 1987, p. 24).

A expansão da cidade, observada no final do século XIX até 1950, foi facilitada pelo uso comercial na área central e adjacente à ferrovia. Essa área contava com a presença da feira semanal como atrativo de grande número de pessoas, que a frequentavam em busca de mercadorias.

A cidade foi definida num processo de ocupação linear e, aos poucos, a população foi preenchendo o vazio entre os eixos rádio-concêntricos (que se

⁵⁸ O objetivo da Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco era atingir o vale do Rio São Francisco em Juazeiro-Ba, mas quando os trilhos chegaram a Alagoinhas, notou-se que isso não seria possível, pois a extensão da estrada de ferro para o noroeste era em direção a Aracaju-Se, a partir da Estação de Alagoinhas, e não sentido Juazeiro. Assim, novos estudos foram realizados pela Comissão da Junta da Lavoura, a fim de que se pudesse encontrar uma solução na tentativa de alcançar o rio São Francisco. Por isso o nome Estação do Prolongamento, pois corresponde à extensão da Estrada de Ferro em direção à Juazeiro, para que alcançasse o objetivo inicial.

estendia por cerca de três quilômetros). A concentração ocorria, mais densamente, junto ao centro e tornava-se descontínua a medida que dele se distanciava.

Uma particularidade do caso de Alagoinhas, no que se refere à esta configuração, foi que se ocupou primeiramente o centro e as bordas, com formas de parcelamento e de edificação diferenciados e, progressivamente, foram sendo preenchidos os vazios entre o centro e a periferia na forma de uma ocupação mais densa na área central e mais rarefeita à medida que avança para as bordas (MATOS, 2002, p.17)

As alterações nacionais, após 1950, quando da opção pelo rodoviarismo, trouxeram mudanças em toda a hierarquia urbana brasileira. É neste período que o modal ferroviário começa a perder força e ser substituído pelo rodoviário.

Salienta-se que o processo de implantação das rodovias teve início, ainda em 1920, quando a rede ferroviária tinha papel de suporte decisivo para as vias terrestres, antes do *boom* rodoviário. O modal rodoviário contou, portanto, com a rede ferroviária como importante ponto de auxílio a sua implementação.

Dessa forma, observamos que os desdobramentos ocasionados pela ferrovia atingiram direta e indiretamente os vários âmbitos de formação da cidade. O advento ferroviário foi responsável pelo surgimento e decadência de muitas cidades. Na cidade de Alagoinhas a ferrovia funcionou não apenas como fator indutor do crescimento e consolidação da cidade, mas também como protagonista da sua história de formação.

4.1.1 A instalação da ferrovia

Os primeiros equipamentos viários notados na Bahia foram implantados pelos colonos portugueses, de forma estratégica e expansionista. Erguidos de maneira que pudessem aumentar a produção econômica e que funcionassem, também, como veículos para o povoamento e fixação destes no interior do estado.

Dessa maneira, as vias de terra, aos poucos, iam se transformando em caminhos, que já na primeira metade do século XIX, penetravam às mais remotas áreas, rumo ao sertão e ao litoral. Estas vias, muitas vezes, se apoiavam em limites

naturais, margeando rios, vilas, originando uma interconexão – conjuntos de vias terrestres, que exerciam grande influência sobre os fluxos produtivos.

Na Bahia colonial, as vilas e povoados ocupavam, primordialmente, a faixa costeira, em virtude das condições climáticas da região e da facilidade e baixo custo dos transportes. Porém, nas vias que seguiam rumo ao interior, por se tratarem de caminhos tortuosos e que, frequentemente, eram interrompidos por rios, o que tornava as viagens morosas, eram elevados os custos do transporte das mercadorias e o desgaste físico dos viajantes.

Os núcleos que surgiam de forma dispersa no interior da Bahia usavam as tropas para o escoamento da produção, percorrendo as rotas das boiadas e os rios navegáveis. Nestes trajetos, os viajantes enfrentavam a precariedade das pistas dos caminhos, pois, segundo Rocha, ainda no século XIX:

[...] os meios de transporte se resumiam às tropas de burros e carros de bois que circulavam penosamente pelas primitivas estradas das áreas rurais e as carruagens e carroças das zonas urbanas. A navegação costeira era feita por navio à vela e, para o exterior, a navegação a vapor para a Europa só começou a partir de 1863 (ROCHA, 2000).

Muitas dessas rotas eram importantes vias de penetração, que ligavam o interior ao litoral. No período colonial, as relações comerciais na Bahia não operavam apenas no sentido interior – litoral, por meio dos portos costeiros, mas também, entre os núcleos costeiros mais importantes, o que legou ao estado um sistema de cidades com tendência ao crescimento.

Galvão (1996) afirma que o ritmo de construção das estradas de ferro no país foi bastante lento no século XIX. Muito embora as primeiras leis referentes à construção de ferrovias no Brasil remontem ao ano de 1835 — quase à mesma época do aparecimento das ferrovias na Inglaterra —, apenas 17 anos depois, ocorreu a construção da primeira estrada de ferro no país.

No cenário nacional, o marco determinante para a construção das ferrovias foi o Decreto nº 641 de 26 de junho de 1852, que impulsionou a implantação da primeira ferrovia brasileira, a ligação entre Porto da Estrela (na Baía de Guanabara) à Serra de Petrópolis, devido à iniciativa de Irineu Evangelista de Souza (Barão de Mauá). A Estrada de Ferro Mauá teve a primeira seção de 14,5 km inaugurada por D. Pedro II, em 30 de abril de 1854.

No Brasil, da segunda metade do século XIX, as ferrovias representaram um esforço de adaptação das condições internas, com interesses voltados principalmente à agricultura, às condições internacionais, que vivia um extraordinário surto de comercialização e industrialização. No caso das cidades brasileiras de então, essa adaptação não significou uma guinada completa no fortalecimento da urbanidade e do modo de produção, pois as cidades viviam em confronto direto com o campo e o latifúndio, que era a base do poder tradicional, e a oligarquia rural via a cidade como parasitária e fonte de gastos improdutivos (ZORZO, 1998 apud ROCHA, 2000).

Na Bahia, as inovações introduzidas nos transportes resultaram na redução do tempo de deslocamento entre a capital, o interior e o litoral, e, conseqüentemente na diminuição dos custos de transporte. Ambos fizeram com que a agricultura e o povoamento se expandissem rumo ao interior do estado.

Nas palavras de Zorzo, muitas “[...] cidades ou foram fortemente afetadas pela construção da linha ferroviária ou, simplesmente, surgiram como um pequeno assentamento nas margens de uma de suas estações [...]” (2001, p. 1). A decomposição do papel da ferrovia como fator instigante da formação de cidades, revela o que ele chama “[...] dispositivo territorial ferroviário ao conjunto das disposições práticas para a conformação territorial que giraram ao redor do impulso da empresa ferroviária [...]” (ZORZO, 2001, p. 2).

Enquanto empresa, a estrada de ferro agenciou os fluxos de circulação e comunicação [...], mais do que um simples caminho de terra utilizável por qualquer homem livre [...], a empresa ferroviária cobrava por seus modernos serviços uma remuneração direta. A ferrovia foi implantada como um novo tipo de empresa, concebida em moldes industriais. O funcionamento da empresa ferroviária era fruto de uma mecânica social austera e racionalista desancorada de qualquer localismo, contendo uma organização a que se submetiam todos os usuários, incluindo práticas de controle policial dos seus recintos. Por isso, a ferrovia compôs com o corpo social um magnetizante dispositivo de controle do território (ZORZO, 2001, p. 70).

Pode-se considerar que a ferrovia agrupou, num mesmo empreendimento, práticas distintas e que atuam de forma independente como: carregamento e transporte; comunicação; práticas policiais; contábeis; de lazer e consumo. Como tal, a ferrovia reuniu, em cada local de sua ação concreta, as forças sociais, antes separadas geográfica e culturalmente.

Segundo Zorzo (2001), mesmo considerando que a empresa ferroviária deveria ser um caminho necessário ao desenvolvimento, não poderia ser vista como

única maneira para alcançar tal objetivo (como identifica o ufanismo ideológico da bibliografia sobre a ferrovia no país). O papel da empresa ferroviária deve ser estudado considerando, principalmente, o seu caráter indutor de mudanças no modo de vida e do exercício de práticas mercantis:

Por muitas que fossem suas conseqüências, de nenhuma maneira fez tábua rasa, nem rompeu totalmente com as tradições. Dada as dimensões da empresa, muito mais conservou em termos institucionais do que destruiu ou aportou em novidades. Foi, na verdade, fruto de uma modernização conservadora [...]. Em todo caso, as máquinas ferroviárias aportaram à sociedade brasileira e baiana uma tendência ao movimento que impôs aos homens uma nova realidade de domínio da natureza e emancipação das condições do terreno, além de uma nova imagem de suas atividades (ZORZO, 2001, p.71).

Assim é que se torna compreensível que a história da ferrovia na Bahia faz ressaltar a materialização do espaço urbano de muitas cidades, que, ou eram margeadas pelas estradas de ferro ou abrigavam as estações ferroviárias.

Ressalta-se, ainda, que o sistema de transporte ferroviário surgiu como extensão do sistema de navegação mercantil e, para Zorzo, a ferrovia é “[...] um caminho ideal para ligar a zona produtiva do interior com os portos do litoral” (2001, p. 78). Isto porque acompanhava os pontos estratégicos, já existentes, (ao longo do litoral ou penetrando o interior do estado), nos quais as cidades vão ganhando destaque, segundo uma ordem natural.

4.1.2 Fases da ferrovia

No Brasil, data de 1828⁵⁹ a primeira iniciativa do Governo Imperial de reger a exploração de estradas de ferro. No entanto, havia alguns motivos (fixação de horários e locais para o transporte e entrega de mercadorias – por exemplo) pelos quais a sociedade brasileira resistia à ferrovia, como pode ser compreendido das palavras de Rocha:

[...] desconhecimento da modalidade, introdução de procedimentos sociais antipáticos aos costumes vigentes (viagens com mistura de

⁵⁹ Através da Lei José Clemente Pereira.

classes sociais); estabelecimento de locais, horários e normas para transporte e entrega de mercadorias, ao contrário das tropas de animais de transporte porta à porta; ameaça aos interesses dos que exploravam as tropas de mulas (almocreves, fornecedores de ração e acessórios para animais, proprietários de hospedarias etc.); ameaça de ociosidade dos animais utilizados nas tropas, pois os bondes urbanos ainda eram um número insignificante (ROCHA, 2000).

O fato de os núcleos urbanos existentes não serem exclusivamente litorâneos, não havendo demanda expressiva de cargas para o interior, além da inexistência de concorrência externa para os produtos exportados (como o café e o açúcar), por não serem perecíveis e nem exigirem agilidade para sua circulação – não estimulavam, em princípio, a implantação das ferrovias. Entretanto, a abertura dos portos, o incremento do comércio e a necessidade de aproveitar os recursos existentes condicionaram o surgimento das estradas de ferro.

A primeira tentativa foi no Governo do Regente Feijó, em 1835, sem resultados concretos. As pioneiras ferrovias do Brasil “[...] já apresentavam alguns problemas, como traçados extensos e antieconômicos, decorrentes de pressões políticas dos latifundiários rurais, que impunham desvios nos trajetos originais”. (ROCHA, 2000). Essa situação se agravava pela falta de profissionais locais, qualificados para fiscalização das obras, além da utilização de mão-de-obra basicamente composta por imigrantes desqualificados. Nesse sentido, dizia-se, à época, que “estrada de ferro no Brasil é lugar geométrico dos pontos de maior influência política” (CBTU, 1999 apud ROCHA, 2000).

O crescimento da rede ferroviária no país atingiu o grau mais elevado, no chamado por Zorzo (2001) de “entusiasmo ferroviarista”, entre 1870 e 1890, mantendo esse ritmo de crescimento até 1930.

Na Bahia a implantação das ferrovias ocorreu com relativo pioneirismo frente ao quadro nacional. Em 1850, num momento em que os agentes econômicos, no Brasil, encontravam-se em pleno otimismo:

[...] os conflitos internacionais aparentemente resolvidos, as fronteiras asseguradas, o capital acumulado sendo colocado na circulação financeira devido ao processo de término da legalidade do tráfico de escravos, os cofres públicos com maiores arrecadações. Entrou em vigor, naquele mesmo momento, o primeiro Código Comercial (1850) e foram feitas as primeiras tentativas sólidas de disciplina do meio circulante e da formação de capitais [...] (ZORZO, 2001, p. 77-78).

No contexto mundial, a primeira estrada de ferro construída foi a Estrada de Ferro que liga Manchester a Liverpool (Inglaterra), em 1830. Na América, a primeira estrada de ferro representante é de 1831, a Estrada de Ferro Carolina do Sul (Estados Unidos). No Brasil, a primeira estrada de ferro inaugurada, em 1854, foi a Estrada de Ferro Mauá. Na Bahia, a primeira foi a Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco, concluída em 1896 (TEIVE; ARGOLLO, 1908 apud ARAÚJO, 2005, p. 34).

As condições favoráveis encontradas à construção de ferrovias no país, como um todo, estavam fundamentadas no monopólio de atendimento das regiões, criadas pelas empresas ferroviárias.

Consideradas como alavanca política para unificação do território nacional e, especificamente, na Bahia, as estradas de ferro possibilitaram um conjunto de práticas estratégicas. Era por meio das estradas que o Estado buscava organizar o espaço, entre o litoral e o sertão, utilizando-se de linhas de conexão pré-existentes.

Segundo Rocha, acreditava-se, ainda na metade do século XIX, que o vale do São Francisco, se explorado, seria o “celeiro do país”. Assim, o “governo Imperial pensava em construir estradas de ferro em direção a esse rio, partindo de quase todos os pontos importantes: Recife, Salvador, Vitória, Natal, Rio de Janeiro e até mesmo São Paulo” (CBTU, 1999 apud ROCHA, 2000).

Em 1853, Joaquim Francisco Alves Branco Muniz Barreto recebeu a concessão por 90 anos para construir uma ferrovia que saísse da cidade da Bahia, como era chamada Salvador nessa época, próxima ao Porto, e que fosse até a vila de Juazeiro, à margem direita do rio São Francisco (ROCHA, 2000).

O caso da implantação da Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco, além de representar o pioneirismo das inovações tecnológicas do advento ferroviário no estado, representava também a expansão e consolidação de núcleos urbanos já existentes e que ganhariam notoriedade com a chegada da estrada de ferro. O vale do rio São Francisco, que, se explorado, tudo daria, era, portanto, o interesse do governo estadual na busca por capitais comerciais e agrários, promovendo a expansão mercantil.

Os trabalhos de construção da estrada foram iniciados em 1856, tendo, em 28 de junho de 1860, sido aberto ao tráfego a primeira seção. Em setembro do mesmo ano, foi entregue ao tráfego a segunda seção até o rio Joanes. Um ano depois, em

setembro de 1861, inaugurou-se a terceira seção. A quarta seção foi entregue em 1862, e, finalmente, em 13 de fevereiro de 1863, foram inauguradas as duas últimas seções da Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco, atingindo a cidade de Alagoinhas, totalizando aproximadamente 123 km de ferrovia.

Da sua extensão inicial, essa estrada vai ao longo da costa, margeando a Baía de Todos os Santos e sua enseada, Bahia de Cotegipe. Dirige-se a leste, onde se aproxima do litoral, e toma a direção norte, atravessando os vales dos rios Joanes, Jacuípe, Pojuca e, margeando seu afluente, rio Catu, chega à cidade de Alagoinhas. A Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco avolumava, ainda, o seu tráfego com as estradas de ferro Centro – Oeste e São Francisco e o ramal ao Timbó, partindo de Alagoinhas em direção a Aracaju-Se.

A construção da Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco ocorreu com relativo pioneirismo frente ao quadro nacional, ainda em 1853, a partir de concessão a um particular, Joaquim Francisco Alves Branco Muniz. Transferida, mais tarde, para a empresa de capital inglês *Bahia and San Francisco Railway Company*, passou por sucessivas concessões até ser estatizada no Governo Vargas, em 1935, formando, junto com mais cinco ferrovias, a Viação Férrea Federal Leste Brasileiro (VFFLB), posteriormente, Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA). Até a sua privatização em 1996, denominava-se Ferrovia Centro Atlântica S.A. (FCA). Pode-se resumir os estágios, pelos quais passou a Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco, até a atualidade, no Quadro 7, a seguir.

Podemos concluir que o “entusiasmo ferroviário” observado no estado da Bahia com a implantação das estradas de ferro, principalmente, a Bahia ao São Francisco, propiciou o crescimento econômico estadual e das cidades influenciadas direta ou indiretamente pela ferrovia.

Quadro 7
FATOS DE DESTAQUE DA ESTRADA DE FERRO BAHIA AO SÃO FRANCISCO

PERÍODO (em anos)	FATOS DE DESTAQUE
1853	Joaquim Francisco Alves Branco Luis Barreto recebe concessão para construir uma estrada de ferro que partirá de Salvador até Juazeiro.
1855	Transferência dos direitos (inicial concessão particular) à “ <i>Bahia and San Francisco Railway Company</i> ”.
1856	Início da construção de 20 léguas de ferrovia entre Salvador e Alagoinhas.
1860	Inauguração do primeiro trecho: Salvador – Paripe.
1863	A ferrovia atinge a cidade de Alagoinhas – BA.
1896	A ferrovia atinge seu objetivo: A margem direita do Rio São Francisco.
1901	O governo resgata a estrada dos ingleses e faz o arrendamento concedendo-o a Jerônimo Teixeira de Alencar Farias e Austríiliano de Carvalho. Concessão transferida para Teive Argolo & Cia.
1909	Companhia Viação Geral da Bahia.
1911	Na presidência do Mal. Hermes da Fonseca, o ministro de Viação e Obras Públicas unificou os vários contratos existentes, concedendo à empresa francesa “ <i>Compagnie Chemins de Fér Fédéraux de l’Est Brésilien</i> ” a administração das ferrovias baianas.
1935	O contrato com os franceses foi cancelado, devido à encampação das ferrovias baianas pelo Governo Federal, através do Departamento de Estrada de Ferro, passando então a se chamar de Viação Férrea Federal Leste Brasileiro, popularmente, Leste.
1937	Início da duplicação do trecho Calçada – Paripe.
1938	Recebimento das três primeiras locomotivas diesel-elétricas a operarem no Brasil, fabricadas por “ <i>The English Company</i> ”.
1944	Início das obras da ponte São João.
1948	Início das obras de eletrificação do trecho Calçada – Paripe, que posteriormente atingiu a cidade de Alagoinhas.
1953	Término da duplicação do trecho Calçada – Paripe.
1957	É criada a Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA).
1979	É criada a Superintendência Regional de Salvador (SR. 7) da RFFSA.
1980	Interrompido o transporte de passageiros entre Salvador e Alagoinhas.
1984	É criada a Companhia Brasileira de Trens Urbanos para operar todos os sistemas de trens urbanos do país.
1988	É implantada a Superintendência de Trens Urbanos de Salvador, que fica responsável pelo transporte de passageiros no trecho Calçada – Paripe.
1989	É interrompido o transporte de passageiros entre Alagoinhas e Senhor do Bonfim.
1996	A RFFSA, Malha Centro Leste, que incluía a ferrovia baiana, é privatizada, passando a denominar-se Ferrovia Centro Atlântica – FCA.
1999	A Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) passou a ser líder do grupo de controle da FCA.
2003	Autorizada pela Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT), a Companhia Vale do Rio Doce assume o controle acionário da FCA.

Fonte: Autora. De acordo com informações extraídas da bibliografia existente sobre o tema. Março / 2005.

4.1.3 A ferrovia na atualidade da cidade de Alagoinhas

O processo atual de globalização conta com avanços tecnológicos de velocidade e informação, visando à minimização do tempo consumido. Os processos de integração espacial confrontam-se com a evolução técnica da informação

(privilegiando tendências de conexão dos lugares) e com a lógica de transportes na economia globalizada buscando a integração espacial.

Considerando uma das funções básicas do transporte, que é de promover a integração entre sociedades, torna-se compreensível o papel desempenhado, atualmente, pelos governos, na busca da intermodalidade dos transportes, principalmente, nos modais terrestres (rodoviário e ferroviário).

No caso de Alagoinhas, onde o sistema de transporte ferroviário propiciou a consolidação da cidade e a dinamização da sua economia, no período áureo das estradas de ferro, entre as décadas de 1930-1970, observa-se que o processo de globalização e integração espacial supracitados ainda não havia atingido diretamente a cidade. O que se nota é um conjunto de práticas e ações dissociadas do contexto atual de conexão dos lugares e a intermodalidade do transporte.

Nesse sentido, foi observado que houve um descaso em Alagoinhas, no final do século XX: condições decadentes dos trilhos, dos dormentes e das linhas em geral, somadas à exploração dos funcionários que acumulavam funções. Além disso, verificava-se a desobediência às normas de segurança, uma vez que, rotineiramente, manobras demoradas com trens eram realizadas no centro da cidade, dificultando o tráfego de pedestres e automóveis. Acrescente-se a essa realidade que, as oficinas, sem condição de segurança, se tornaram "palco de tiroteio e vagões abandonados viraram esconderijo de bandidos" (NILO, 1999).

Em Alagoinhas existe a necessidade da promoção de políticas públicas de prevenção do patrimônio arquitetônico e cultural da cidade, a fim de que se possa manter viva na memória dos cidadãos alagoinhenses o importante papel desempenhado pela ferrovia. Peça, na qual foi alicerçada em Alagoinhas o seu crescimento e a consolidação das suas atividades comerciais, que elevaram-na à condição de centro redistribuidor de produtos para sua região.

Alagoinhas, que teve papel de destaque como um dos maiores entroncamentos ferroviários no Nordeste do país (foi sede das oficinas da VFFLB), e teve edificadas em sua área, três estações ferroviárias: a Estação de Alagoinhas (1863), a Estação de São Francisco, popularmente, Estação do Prolongamento (1880), e a Estação da Leste (1947). É importante mencionar que, atualmente, Alagoinhas conta apenas com os trilhos, e, com duas de suas estações em estado crítico de abandono (Figuras 13 e 14), correndo o risco de desaparecer da história da cidade e da memória da população alagoinhense.

Ademais, dezenas de cargueiros, transportando derivados de petróleo, cimento e minérios trafegam sob condições precárias, pelos ramais que ligam a Bahia à Minas Gerais, Pernambuco e Sergipe. Carregam, ainda, combustíveis, óleo diesel e óleo BPF (óleo bruto para fazer asfalto), além de fertilizantes a base de amônia anidra.

Figura 13
ESTADO DE CONSERVAÇÃO DA ESTAÇÃO
DE SÃO FRANCISCO – 2006



Fonte: Autora. Junho / 2006.

Figura 14
ESTADO DE CONSERVAÇÃO DA ESTAÇÃO
DE SÃO FRANCISCO – 2006



Fonte: Autora. Junho / 2006.

Aponta-se que Alagoinhas e outras cidades brasileiras deveriam almejar a intermodalidade dos transportes, a fim de que pudessem seguir na rota de crescimento. Destacando-se, também, a necessidade de investimentos no setor social, pois, só uma melhor distribuição de renda, propiciaria melhor equidade nas escalas local, regional e nacional.

Desde a década de 1980, já tramitavam, na Câmara dos Vereadores do município, projetos de revitalização da Estação de São Francisco⁶⁰, mas, até hoje, nada foi feito. Em 2005, existia um projeto de recuperação da Estação de São Francisco, que estava sendo realizado pelo Instituto do Patrimônio Artístico e Cultural (IPAC), no entanto, até o momento, nenhum objetivo concreto foi alcançado.

4.1.4 Registros recentes da cidade de Alagoinhas

⁶⁰ Hoje, mantido com recursos próprios, funciona o Museu do Trem, por iniciativa particular da Prof. Iraci Gama.

A configuração urbana de Alagoinhas é consequência de todo o processo de ocupação do espaço, ao longo de sua história. Pode-se dizer que a necessidade de acesso ao centro da cidade pela população regional, atraída pelas atividades que nele se processavam, facilitou a sua ocupação e expansão.

A expansão urbana observada na cidade de Alagoinhas, ao longo do século XIX até os dias atuais, foi orientada por etapas do crescimento econômico do município⁶¹.

O município de Alagoinhas ostentou o título de maior produtor de laranja⁶², tendo recebido a fama de “terra da laranja”, entre 1948 e 1953. Neste período, destacou-se como grande produtor de cítricos na Bahia.

Desde o período imperial até a década de 1960, o município de Alagoinhas teve como principais atividades agrícolas as plantações de fumo e mandioca, “[...] a mandioca é a única cultura que resistiu aos diferentes momentos históricos da cidade [município] e que está presente em todas as pequenas propriedades da cidade [município]” (NILO, 1999, acréscimos nossos).

Além do cultivo da mandioca, sobressaiu-se como um dos maiores municípios produtores de leite da Bahia, com a prática da pecuária extensiva na criação de gado de leite, corte e couros:

Um promissor centro industrial, uma produção agropecuária voltada basicamente para a laranja e pecuária de leite, com importante participação no nosso desenvolvimento, é uma das mais importantes cidades do estado, tendo conhecido nos últimos anos um surto de progresso e desenvolvimento notáveis (NILO, 1999).

Nesse cenário de expansões, econômicas, a partir de 1960, mais precisamente, em 1964, no município de Alagoinhas foi descoberto um poço de petróleo, o MG-1-BA. Três anos depois, em 1967, já haviam 30 poços. Isto facilitou a instalação da Petrobras no município.

Em conjunto, a atividade ferroviária⁶³ e os poços de petróleo possibilitaram que o município de Alagoinhas crescesse, economicamente, tornando-se polo na

⁶¹ No capítulo 2, abordou-se o tema cidade e espaço urbano, a fim de que pudéssemos embasar, teoricamente, as discussões seguintes, desenvolvidas nos capítulos 4 e 5. Contudo, existe a necessidade de salientar que há uma diferença entre os conceitos de município e cidade, apontada no capítulo 5 (a seguir).

⁶² Até a década de 1960, o município de Alagoinhas sustentou o título de maior produtora de laranja da Bahia, quando a produção entra em crise.

⁶³ Esta atividade, desde a década de 1930, com a instalação das oficinas da VFFLB, tinha propiciado um novo dinamismo econômico ao município.

região sob sua influência. O conseqüente crescimento do seu setor terciário, comércio e serviços, permitiu que esse polarizasse os municípios vizinhos.

Nesse período, a expansão urbana orientou-se para ocupar os espaços vazios entre os eixos centrais da cidade, que esteve diretamente relacionada à perfuração de poços petrolíferos nas áreas vizinhas. A área citada (entre o centro atual e o antigo) foi sendo ocupada com uso, predominantemente, residencial, quando surgem vários loteamentos como, Jardim Petrolar e Jardim América. Tendo o primeiro recebido este nome, devido a grande quantidade de moradores ligados à Petrobras.

Brito (2008) afirma que, após Salvador, Alagoinhas e Catu eram o segundo e o terceiro municípios do estado que mais detinham, na década de 1990, moradores que estavam diretamente vinculados às atividades da Petrobras. A Tabela 1, a seguir, ilustra melhor a realidade explicitada pelo autor.

Tabela 1
LOCAL DE RESIDÊNCIA DOS FUNCIONÁRIOS DA PETROBRAS EM SERVIÇO NA
REGIÃO DE PRODUÇÃO DA BAHIA (RPBA) E OUTRAS ÁREAS – 1999

Cidades (RPBA)	Funcionários		Cidades (Outras áreas)	Funcionários	
	Total	%		Total	%
Salvador	3.742	74,1	Feira de Santana	125	2,5
Alagoinhas	451	8,9	Santo Amaro	41	0,8
Catu	180	3,6	Amélia Rodrigues	10	0,2
São Sebastião do Passé	96	1,9	Aramari	7	0,1
Lauro de Freitas	85	1,7	Cruz das Almas	3	0,1
Candeias	79	1,6	Serrinha	3	0,1
Pojuca	51	1,0	Terra Nova	3	0,1
São Francisco do Conde	38	0,8	Cachoeira	2	0,0
Madre de Deus	28	0,6	Conceição do Jacuípe	2	0,0
Camaçari	23	0,5	Muritiba	2	0,0
Mata de São João	20	0,4	Inhambupe	2	0,0
Dias D'Ávila	15	0,3	Conceição da Feira	1	0,0
Simões Filho	14	0,3	Governador Mangabeira	1	0,0
Entre rios	12	0,2	Irará	1	0,0
Esplanada	4	0,1	Maragogipe	1	0,0
Cardeal da Silva	2	0,0	Mutuípe	1	0,0
Itaparica	2	0,0	Riachão do Jacuípe	1	0,0
Araçás	1	0,0	Santa Bárbara	1	0,0
...	São Gonçalo dos Campos	1	0,0
Total da RFBA	4.843	...	Total das outras áreas	208	...
TOTAL GERAL	5.051				

Fonte: BRITO, Cristóvão. *A Petrobras e a gestão do território no Recôncavo Baiano*, Salvador: EDUFBA, 2008, p. 179.

Os funcionários residentes nos municípios de Alagoinhas e Catu, somavam, em 1999, 12,5% dos 5.051 funcionários diretos em atividade na Região de Produção da Bahia (RPBA). Ainda conforme Brito (2008),

Muitos desses núcleos urbanos oferecem uma base de apoio logístico às operações das unidades da própria corporação e das firmas que a ela prestam serviços, seja simplesmente pelo aluguel de residência e/ou fornecimento de alimentação aos trabalhadores, ou ainda pelo suprimento de parte das necessidades de operações diárias da Petrobrás, das empresas terceirizadas e das empresas que executam diretamente nas próprias operações de pesquisa e produção de óleo e gás natural (BRITO, 2008, p.178).

Nessa perspectiva, as cidades que têm vínculos muito próximos com a Petrobras e com as suas demandas, servem para oferecê-la, como também as demais firmas do setor petrolífero, o apoio que buscam na prestação de serviços, tais como: serviços bancários, judiciários, de segurança, de transporte, de manutenção de equipamentos, de máquinas e veículos, de alimentação, de compras de materiais e outras especialidades ou atividades comuns às demandas de operações locais (BRITO, 2008).

A implantação do Polo Petroquímico em Camaçari, em 1978, e do Distrito Industrial de Alagoinhas (DISAI), na década de 1970; juntamente com a chegada da COPENER Florestal Ltda⁶⁴, na década de 1980, provocaram impactos significativos na estrutura urbana de Alagoinhas. Esses impactos foram mais fortes, principalmente, no que se refere à expansão da ocupação das áreas “vazias”, localizadas entre os eixos rádio-concêntricos da cidade de Alagoinhas.

Acompanhando esse ritmo de crescimento, ao longo das décadas de 1980 e 1990, inicia-se na cidade de Alagoinhas o preenchimento das “margens” da cidade. Esse processo se deu por meio do adensamento urbano das áreas próximas às rodovias federais, BR-101⁶⁵ e a BR-110⁶⁶, tendo como propulsora a instalação das indústrias na cidade.

No setor de bens minerais, o município é produtor de areia, argila e pedra. Atualmente, Alagoinhas ganha notoriedade pela produção de cerâmica. As pequenas e médias empresas⁶⁷, neste setor, se caracterizam pela produção de telhas, tijolos, blocos (cerâmica vermelha). A principal atividade econômica do município é o comércio, seguida pela extração de petróleo e pela agropecuária. Destaque, também, para a Primo Schincariol Indústria de Cervejas e Refrigerantes

⁶⁴ Subsidiária da Norcel S.A., com atividades direcionadas à prática da silvicultura voltada para celulose.

⁶⁵ Rodovia federal que corta o país de Norte a Sul e, em Alagoinhas, é importante acesso e meio de escoamento de produtos para o Nordeste do Brasil, como Recife e Aracaju, além do Sudeste, Vitória e Rio de Janeiro.

⁶⁶ Rodovia federal que une o município de Alagoinhas ao Nordeste do Brasil, pelo interior da região.

⁶⁷ Cerâmica Diamatina, Cerâmica Alagoinhas (CERAL), Cerâmica Miguel Velho (CERMIVEL) e Cerâmica Progresso.

do Nordeste S. A. e a fábrica de beneficiamento de couro, fumo e peles⁶⁸ – Companhia Industrial Brasil Espanha (BRESPEL).

Brito (2008) afirma que:

Em fins dos anos 1990, o município de Alagoinhas foi contemplado com a implantação da fábrica de bebidas da cervejaria Schincariol o que indica que a sub-região passou a fazer parte dos planos de descentralização dos investimentos do Governo do estado (BRITO, 2008, p. 204).

No Quadro 8 constam as ocorrências industriais e os produtos predominantes encontrados no município de Alagoinhas. De acordo com os registros da FIEB existem cadastradas no município 53 indústrias e/ou empresas – de pequeno, médio e grande porte. Esse valor corresponde a 48,6% das ocorrências indústrias na RE Litoral Norte. O Quadro 6, p. 92-94, traz o total de ocorrências (109)⁶⁹ na região.

Os produtos fabricados por estas indústrias e/ou empresas variam desde o beneficiamento de peles e couros, a extração de madeira, a fabricação de cervejas e refrigerantes, a produção de cerâmica – conforme explicitado anteriormente –, até a fabricação de talonários, convites, formulários em geral etc e pães, biscoitos, bolachas etc.

No contexto de Alagoinhas é importante ressaltar, ainda, as ações individuais e coletivas em âmbito da sociedade civil e, também, de iniciativas privadas. São bons exemplos as ações da empresa *Bahia Pulp*⁷⁰ e as do Movimento Popular Acesso a Linha Verde⁷¹.

No caso da Bahia Pulp S.A., a empresa firmou um convênio com a Universidade do Estado da Bahia (UNEB) para o desenvolvimento de um estudo científico da apicultura. Este estudo tem como um de seus objetivos, reforçar o crescimento da atividade no agreste de Alagoinhas e no Litoral Norte baiano.

O convênio prevê a implantação do Laboratório de Estudo das Abelhas (LEA) para o desenvolvimento de pesquisas que visam à melhoria, até 2010, da qualidade da produção de mel e derivados. Esta produção envolve, hoje, 900 famílias de apicultores familiares, que trabalham nas terras da empresa.

⁶⁸ De caprinos e bovinos.

⁶⁹ Exceto as ocorrências industriais de Alagoinhas.

⁷⁰ Empresa com atividades voltadas à plantação de florestas de eucaliptos.

⁷¹ As informações sobre esta organização de iniciativa popular serão apresentadas, em seguida, neste trabalho.

Quadro 8
OCORRÊNCIAS INDUSTRIAIS NO MUNICÍPIO DE ALAGOINHAS – 2005

UNIDADE	PRODUTOS PREDOMINANTES
6	Talonários, convites, cartões, nota fiscal, calendário, impresso gráfico, serigrafia, comunicação visual, cartões de visita, <i>banner</i> , folheto, cartaz, folhinha, <i>folder</i> , panfletos e formulários em geral.
5	Telhas comuns, prensadas, marombadas e coloniais marombadas, blocos para laje, tijolos laminado, blocos cerâmicos 6 furos, combogós e cumieiras.
4	Móveis de madeira (cadeiras, mesas, armários de quarto e cozinha), portas e artigos diversos em madeira.
4	Confecções adulto e infantil (saias, vestidos, calças, blusas, camisas, short), roupas hospitalares, uniformes escolares e camisas de malha personalizadas.
3	Granito, mármore, pedra natural e pia em mármore sintético.
3	Uniformes e sapatos industriais, uniformes escolares e profissionais.
3	Café torrado e moído.
2	Beneficiamento de pele e couro (pele de cabra e de carneiro acabada, pele de cabra e de carneiro <i>wet-blue</i> , couro bovino <i>wet-blue</i>).
2	Pães, biscoitos, bolachas, bolos, tortas, salgados e folhados.
2	Lajes, blocos, postes e cruzetas.
2	Calçados de couro.
2	Paletes de madeira.
2	Lençol, fronha, toalha de mesa, colcha, travesseiro, edredom e almofadas.
1	Cervejas e refrigerantes.
1	Grades de proteção e montagem de peças industriais.
1	Cigarrilhas e charutos (feitos a mão).
1	Iogurtes, manteigas, bebidas lacteas e leite pasteurizado.
1	Madeira de eucalipto em toras para celulose, energia (queima em fornos) e serraria.
1	Brita, pedras brutas, areia e argila.
1	Abate de suínos, aves e outros pequenos animais.
1	Esquadrias de alumínio, portão, instalação de vidro temperado, persiana e moldura.
1	Toucas e alças para sutiãs.
1	Edificação.
1	Placas de automóveis.
1	Manutenção e montagem em tanque de laticínio, serviço de caldeiraria, tubulação inox e aço carbono.
1	Produtos de festa e brindes promocionais.

Fonte: Elaboração da Autora com base nas informações disponíveis no site da FIEB. Outubro / 2009.

O laboratório⁷² será instalado no Campus II da UNEB, em Alagoinhas. O projeto abrange 150 mil hectares de terras, pertencentes à Bahia Pulp S.A., entre florestas de eucalipto e reservas legais, que podem ser utilizadas para a apicultura. A idéia é que os apicultores, que já trabalham nessas áreas, recebam amparo legal, uma vez que o projeto pretende levar aos produtores informações atualizadas sobre manejo e comercialização na apicultura, diversificando a produção e melhorando qualidade do processo produtivo. O que resultará, ainda, na complementação da renda familiar.

⁷²O laboratório vai analisar a qualidade dos produtos agrícolas e dos recursos nutricionais oferecidos para as abelhas nas áreas reflorestadas e de reserva. Também será feito o levantamento ambiental da região, considerado importante para a pesquisa desenvolvida na universidade.

O outro exemplo a ser ressaltado é a ação do Movimento Popular Acesso a Linha Verde. Nasceu a partir de uma iniciativa de natureza estritamente popular e supra-partidária junto à sociedade alagoinhense, em 01 de outubro de 2007.

O objetivo do Movimento era o de mobilizar a sociedade alagoinhense e região, por meio de um abaixo-assinado que seria encaminhado ao governador do estado, Jaques Wagner, no qual foi esboçada a necessidade de se criar um acesso, ou seja, a construção de um novo corredor rodoviário que dê acesso à Linha Verde na BA-099, pelo trecho Araçás / Itanagra.

Com a construção do novo trecho rodoviário será possível: promover o lazer; gerar emprego e renda para a população de Alagoinhas e região; integrar o município de Itanagra no contexto regional, visto que, atualmente, tem uma ligação mais direta com Salvador; e finalmente, incentivar a indústria do turismo como fonte geradora de divisas.

Outra perspectiva positiva da construção dessa estrada, é que irá beneficiar não só o município de Alagoinhas, como também, Araçás, Itanagra, Catu, Pojuca, Aramari, Ouriçangas, Irará, Água Fria, Riachão do Jacuipe, Inhambupe, Itamira, Aporá, Sátiro Dias, Crisópolis, Olindina, Feira de Santana, Conceição de Feira, além de outros municípios próximos ao Litoral Norte.

O idealizador e coordenador geral do Movimento Popular Acesso a Linha Verde, Márcio Silva Gomes, entregou, no dia 11 de dezembro de 2007, no lançamento da obra do Jardim Petrolar em Alagoinhas, o abaixo assinado com 30.690 assinaturas ao governador do estado, Jaques Wagner. O evento contou com a presença de oito prefeitos, dentre eles o então prefeito de Alagoinhas Joseildo – Ribeiro Ramos, o de Itanagra – Jurandir Mascarenhas, a prefeita de Araçás – Marlúcia Helena e o prefeito de Aramari – Carlos Queiroz. Além de ter contado com a presença de deputados estaduais, do presidente da Câmara de Vereadores de Alagoinhas, secretários de estado, dentre outras autoridades. A população local, também, esteve presente e, juntos, fizeram coro em prol da construção da estrada que dará acesso às praias do Litoral Norte.

Vale salientar, ainda, que Alagoinhas possui diversos serviços com qualidade reconhecida na área educacional, como os estabelecimentos de ensino de nível fundamental à superior. O mesmo ocorre na área de saúde, que é servida, principalmente, pelo Hospital Regional Dantas Bião. Esses serviços são os eixos de discussão e análise do capítulo 5, cerne do estudo.

5 O PAPEL DA CIDADE DE ALAGOINHAS NA ARTICULAÇÃO ESPACIAL DO LITORAL NORTE DA BAHIA

Nos capítulos anteriores tentou-se constituir um embasamento teórico conceitual, além de apresentar informações históricas quanto aos temas cidade e rede urbana. Ademais, procurou-se contextualizar essas temáticas no seguimento da pesquisa, na medida em que foram tratadas questões relativas à constituição da região Litoral Norte da Bahia e da cidade de Alagoinhas. Em conjunto, os capítulos subsidiam a análise que ora se apresenta quanto à função da cidade de Alagoinhas na articulação espacial do Litoral Norte da Bahia.

Inicialmente, salienta-se que as discussões em torno dos temas cidade e urbano não se restringem à atualidade, pois, nos últimos anos, esses debates têm se tornado mais comuns. Lopes (2005) destaca que os mais diversos estudiosos sobre esses temas os utilizam como sinônimos, pelas estreitas vinculações que exibem. Todavia, a autora afirma que, mesmo com a vasta produção de estudos, nos quais os temas são entendidos como sinônimos, os dois conceitos, o urbano e a cidade são distintos.

Em que pese a associação conceitual entre cidade e urbanismo, Souza, M. (1999) distingue o entendimento entre ambos: “[...] a cidade é o concreto, o conjunto de redes, enfim a materialidade visível do urbano enquanto este é o abstrato, porém o que dá sentido a natureza e à cidade [...]” (SOUZA, M., 1999, p. 9).

Desse modo, a cidade é a manifestação do urbano, mas não esgota todas as suas características. A existência de uma proposta de que a cidade é o concreto e o urbano o abstrato, ressalta os aspectos imateriais da cidade, tal como Silva (2003) explicita:

- [...] três sentidos classicamente bem diferenciados [...]:
- a) de *urbe*: como uma expressão material que se opõe ao *rus*, o mundo rural;
 - b) de *civitas*: uma complexa comunidade humana concentrada, formada por diferentes grupos sociais e instituições;
 - c) de *polis*, no sentido político e administrativo (SILVA, 2003, p. 109).

Ainda segundo o autor, os três referidos sentidos devem ser entendidos de modo articulado, a fim de que possam confrontar as transformações impostas pelos atuais processos de globalização.

Após elucidar a distinção conceitual entre o urbano e a cidade, a presente discussão dar-se-á em torno das inter-relações existentes entre Alagoinhas e as cidades que compõem a RE Litoral Norte. Os dados deverão ser agrupados por município e, sabe-se que, de modo geral, no caso brasileiro, compreende-se a cidade como a sede do município, este último englobando o rural e o urbano. “O estudo da interface urbano/rural procura assim apreender as características advindas das espacialidades das relações humanas, facilitando a compreensão do vínculo social estruturante da sociedade” (NUNES, 199?, p. 1).

As informações tratadas nesta parte estão agrupados por município. Todavia, considera-se que cabe discutir a dinâmica urbana para compreender os processos municipais, já que, cada vez mais, urge a necessidade do reconhecimento do dinamismo das cidades, dado que comandam as lógicas produtivas e assumem novos papéis na reestruturação da rede urbana.

5.1 CARACTERIZAÇÃO DA ESTRUTURA DA CIDADE DE ALAGOINHAS COMO CENTRO URBANO REGIONAL

Nesse ponto apresentamos a cidade de Alagoinhas como um centro urbano regional, apesar de que, como dito anteriormente neste trabalho, nem sempre a noção de “cidade média” se confunde com a de “centro de polarização regional ou microregional”. Esta não é, inclusive, uma coincidência feliz em alguns casos. Contudo, ao adotar os dois conceitos para aprofundar as discussões e tentar elucidar qual o papel da cidade de Alagoinhas na RE Litoral Norte, foram analisadas as duas noções.

Dessa maneira, tal como notado no capítulo 2, quando tratamos da rede urbana baiana, foi observado que, segundo os estudos “Caracterização e Tendências da Rede Urbana do Brasil”⁷³ e o “Regiões de Influência das Cidades 2007”⁷⁴, a cidade de Alagoinhas é considerada um centro urbano regional de ordem I, no primeiro caso, e um centro subregional B, no segundo. A diferença na

⁷³ Elaborado pelo IPEA; IBGE; UNICAMP (2001).

⁷⁴ Elaborado pelo IBGE (2008).

classificação hierárquica deve-se às distintas metodologias empregadas por cada estudo.

Saliente-se que, para ambos os casos, o posicionamento atribuído às cidades, em termos de hierarquia urbana baiana, não corresponde à realidade do estado, pois os estudos são nacionais e estabelecem as tendências e a hierarquia da rede urbana brasileira. Isto resulta na não identificação de algumas cidades de importância microrregional, ou mesmo daquelas cuja relevância é maior do que aquela que foi estabelecida.

Vale lembrar que, também, no referido capítulo foi apresentado um quadro resumo dos estudos mais antigos⁷⁵ de regionalização, que definiram os centros urbanos polarizadores e suas áreas de influência. Em todos esses estudos, a cidade de Alagoinhas aparece como um centro de importância regional.

Ainda com relação à caracterização, anteriormente realizada (capítulo 2), quanto à concepção do que seja uma cidade média, observa-se que, em grande medida, a cidade de Alagoinhas apresenta semelhanças que possibilitam identificá-la como tal.

Conforme dito na introdução deste capítulo, foi discutido o tema cidade e suas inter-relações em rede, embora os dados, em alguns casos, estejam apresentados para o âmbito local (município), única escala na qual algumas informações são disponibilizadas.

A seguir, o presente trabalho observou o porte, a função e a centralidade do município de Alagoinhas, características embasadas pelas variáveis: aspectos demográficos, educação, saúde, indústria e transporte.

5.1.1 O porte da cidade

a) Aspectos Demográficos

⁷⁵ Estudos: Zonas de Influência Urbana (1958); Regiões Administrativas (1966); Centralidade – IBGE (1968); Regiões Funcionais Urbanas – IBGE (1972) e Cidades da Bahia (1997).

No que tange ao porte da cidade, buscou-se tratar, inicialmente, do contingente populacional e, posteriormente, das migrações. As duas componentes demográficas constituem-se elementos de descrição e entendimento do porte de uma cidade, muito embora não devam ser avaliadas sozinhas, sem que sejam associadas a contextualizações historicamente determinadas, por exemplo.

Sabe-se que a compreensão da dinâmica populacional não é simples, visto que envolve discussões teóricas sobre as variáveis fecundidade, mortalidade e migrações.

O tema migração, por sua vez, requer uma análise que ultrapasse os estudos empíricos, por não ser uma reflexão pura e simples sobre a mudança do local de domicílio. Repercute em outros aspectos da realidade como “[...] no desenvolvimento de regiões e países, no crescimento populacional de cidades, na troca de experiências e tecnologia entre povos, etc” (GOLGHER, 2004, p. 6).

Assim, pretendeu-se descrever o quantitativo populacional encontrado no município de Alagoinhas e na RE Litoral Norte para, em seguida, discutir o porte das cidades que compõem a região de estudo. O presente trabalho não tratou das discussões que envolvem a dinâmica populacional dessas cidades e região, pois ultrapassaria aos propósitos da pesquisa.

Do mesmo modo, as questões relacionadas à migração foram enfocadas na perspectiva de caracterização, sem o aprofundamento das abordagens que envolvem a temática.

Os dados apresentados e discutidos relacionam-se às informações disponibilizadas pelo IBGE, referentes às pesquisas domiciliares do Censo Demográfico de 2000 e a Contagem da População de 2007. De acordo com os referidos dados, sistematizados na Tabela 2, nota-se que, nos anos de 2000 e 2007, o município de Alagoinhas representou 24,5% e 23,6%, respectivamente, da população total do Litoral Norte da Bahia.

A partir dos Gráficos 1 e 2 é possível notar que o município de Alagoinhas representou sozinho cerca de um quarto da população da RE Litoral Norte, nos dois anos em análise. Enquanto que os nove municípios com população total entre 50 e 20 mil habitantes (Tabela 2) corresponderam a pouco mais de 50% da população da região (Gráfico 1 e 2).

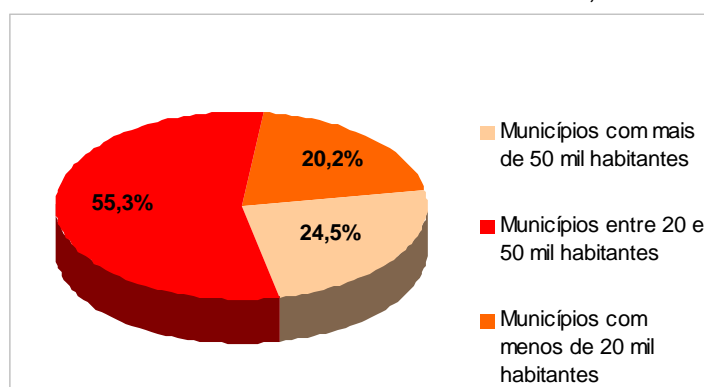
Tabela 2
POPULAÇÃO RESIDENTE TOTAL, SEGUNDO OS MUNICÍPIOS
REGIÃO ECONÔMICA LITORAL NORTE, 2000 e 2007

Municípios	2000		2007		
	Absoluto	%	Absoluto	%	
Alagoinhas	130.095	24,5	132.725	23,6	23,6
Catu	46.731	8,8	48.697	8,6	8,6
São Sebastião do Passé	39.960	7,5	40.321	7,2	7,2
Mata de São João	32.568	6,1	37.201	6,6	6,6
Entre Rios	37.513	7,1	38.886	6,9	6,9
Pojuca	26.203	4,9	30.221	5,4	5,4
Rio Real	33.260	6,3	36.169	6,4	6,4
Esplanada	27.230	5,1	31.118	5,5	5,5
Inhambupe	29.589	5,6	34.388	6,1	6,1
Acajutiba	14.322	2,7	14.628	2,6	2,6
Conde	20.426	3,8	22.034	3,9	3,9
Aporá	16.769	3,2	17.870	3,2	3,2
Jandaíra	10.027	1,9	9.758	1,7	1,7
Araçás	11.003	2,1	11.662	2,1	2,1
Aramari	9.258	1,7	9.527	1,7	1,7
Sátiro Dias	17.251	3,2	18.104	3,2	3,2
Cardeal da Silva	8.034	1,5	8.280	1,5	1,5
Ouriçangas	7.525	1,4	7.802	1,4	1,4
Itanagra	6.370	1,2	6.605	1,2	1,2
Pedrao	6.764	1,3	7.238	1,3	1,3
Região Econômica Litoral Norte	530.898	-	563.234	-	-

Fonte: IBGE. Censo Demográfico de 2000. Contagem da População de 2007.

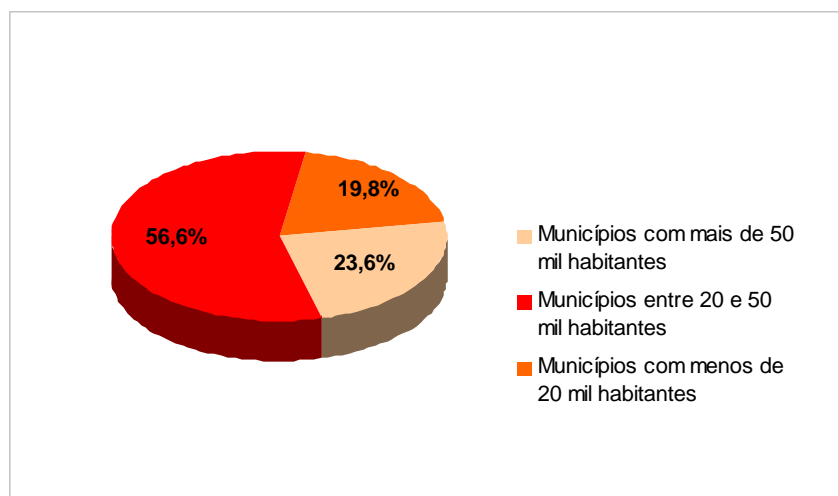
Elaboração: Autora. Abril / 2009.

Gráfico 1
PERCENTUAL DA POPULAÇÃO DOS MUNICÍPIOS DA REGIÃO LITORAL NORTE POR FAIXA
DE POPULAÇÃO
REGIÃO ECONÔMICA LITORAL NORTE, 2000



Fonte: IBGE. Censo Demográfico de 2000.
Elaboração Gráfica: Autora. Março / 2009.

Gráfico 2
 PERCENTUAL DA POPULAÇÃO DOS MUNICÍPIOS DA RE LITORAL NORTE POR FAIXA DE POPULAÇÃO
 REGIÃO ECONÔMICA LITORAL NORTE, 2007



Fonte: IBGE. Contagem da População de 2007.
 Elaboração Gráfica: Autora. Março / 2009.

Os dez municípios com população total menor que 20 mil habitantes (Tabela 2) representaram 20,2% (2000) e 19,8% (2007) da população da região Litoral Norte (Gráficos 1 e 2).

No conjunto dos 20 municípios que compõem a RE Litoral Norte, apenas Alagoinhas possuía, em 2000, população urbana maior que 100 mil habitantes (Tabela 3).

Tabela 3
 POPULAÇÃO RESIDENTE TOTAL, POR SITUAÇÃO DO DOMICÍLIO, SEGUNDO OS MUNICÍPIOS
 REGIÃO ECONÔMICA LITORAL NORTE, 2000

Municípios	2000				
	Total	Urbana		Rural	
		Absoluto	%	Absoluto	%
Alagoinhas	130.095	112.440	86,4	17.655	13,6
Catu	46.731	37.816	80,9	8.915	19,1
São Sebastião do Passé	39.960	29.549	73,9	10.411	26,1
Mata de São João	32.568	24.969	76,7	7.599	23,3
Entre Rios	37.513	23.019	61,4	14.494	38,6
Pojuca	26.203	21.884	83,5	4.319	16,5
Rio Real	33.260	20.043	60,3	13.217	39,7
Esplanada	27.230	17.538	64,4	9.692	35,6
Inhambupe	29.589	12.581	42,5	17.008	57,5
Acajutiba	14.322	12.184	85,1	2.138	14,9
Conde	20.426	10.492	51,4	9.934	48,6
Aporá	16.769	6.546	39,0	10.223	61,0
Jandaíra	10.027	5.507	54,9	4.520	45,1
Araçás	11.003	5.330	48,4	5.673	51,6
Aramari	9.258	4.291	46,3	4.967	53,7
Sátiro Dias	17.251	3.426	19,9	13.825	80,1
Cardeal da Silva	8.034	2.832	35,3	5.202	64,7
Ouriçangas	7.525	2.584	34,3	4.941	65,7
Itanagra	6.370	1.859	29,2	4.511	70,8
Pedrao	6.764	1.457	21,5	5.307	78,5
Região Econômica Litoral Norte	530.898	356.347	67,1	174.551	32,9

Fonte: IBGE. Censo Demográfico de 2000.
 Elaboração: Autora. Abril / 2009.

Ainda de acordo com os dados da Tabela 3, nota-se que os demais municípios contam com população urbana abaixo de 40 mil habitantes. Destacaram-se os municípios de Catu, São Sebastião do Passé, Mata de São João, Entre Rios, Pojuca e Rio Real.

Os 13 municípios restantes têm população urbana inferior a 20 mil habitantes, sendo que, nove deles apresentam população rural maior que a urbana. Nos casos de Sátiro Dias, Cardeal da Silva, Ouriçangas, Itanagra e Pedrão a população rural chega a ser mais que o dobro da população urbana. Nos municípios de Sátiro Dias, Itanagra e Pedrão a população rural corresponde a 80,1%, 78,5% e 70,5% de sua população total, respectivamente (Tabela 3).

Seguindo a mesma realidade observada em 2000, os dados da Contagem de 2007, divulgados pelo IBGE, apontam Alagoinhas como o único município que permanece com a população urbana superior a 100 mil habitantes (Tabela 4).

Tabela 4
POPULAÇÃO RESIDENTE TOTAL, POR SITUAÇÃO DO DOMICÍLIO, SEGUNDO OS
MUNICÍPIOS
REGIÃO ECONÔMICA LITORAL NORTE, 2007

Municípios	2007				
	Total	Urbana		Rural	
		Absoluto	%	Absoluto	%
Alagoinhas	132.725	115.832	87,3	16.893	12,7
Catu	48.697	40.275	82,7	8.422	17,3
São Sebastião do Passé	40.321	31.500	78,1	8.821	21,9
Mata de São João	37.201	26.996	72,6	10.205	27,4
Entre Rios	38.886	24.069	61,9	14.817	38,1
Pojuca	30.221	26.218	86,8	4.003	13,2
Rio Real	36.169	22.491	62,2	13.678	37,8
Esplanada	31.118	19.828	63,7	11.290	36,3
Inhambupe	34.388	14.142	41,1	20.246	58,9
Acajutiba	14.628	12.335	84,3	2.293	15,7
Conde	22.034	11.445	51,9	10.589	48,1
Aporá	17.870	8.045	45,0	9.825	55,0
Jandaíra	9.758	6.156	63,1	3.602	36,9
Araçás	11.662	5.902	50,6	5.760	49,4
Aramari	9.527	4.466	46,9	5.061	53,1
Sátiro Dias	18.104	3.913	21,6	14.191	78,4
Cardeal da Silva	8.280	2.845	34,4	5.435	65,6
Ouriçangas	7.802	2.865	36,7	4.937	63,3
Itanagra	6.605	2.213	33,5	4.392	66,5
Pedrão	7.238	1.554	21,5	5.684	78,5
Região Econômica Litoral Norte	563.234	383.090	68,0	180.144	32,0

Fonte: IBGE. Contagem da População de 2007.

Elaboração: Autora. Abril / 2009.

Os dados constantes na Tabela 4 mostram, ainda, que os seis municípios Catu, São Sebastião do Passé, Mata de São João, Entre Rios, Pojuca e Rio Real

permaneceram com populações urbanas entre 40 e 20 mil habitantes. Os 13 municípios, também constituintes da RE Litoral Norte, continuaram com população urbana inferior a 20 mil habitantes.

Ressalta-se que, de 2000 para 2007, diminuiu para oito o número de municípios com população rural maior que a urbana. Araçás foi o município que passou a contar com população urbana maior que a rural. Acrescente-se que, entre os 13 municípios com população urbana inferior a 20 mil habitantes houve aumento, tanto em termos absoluto quanto em relativo, na participação da população urbana com relação a rural, no mesmo período (Tabelas 3 e 4).

Fenômeno também observado, no período de 2000 a 2007, entre os municípios com população urbana entre 40 e 20 mil habitantes. Alagoinhas, cuja população urbana ultrapassa os 100 mil habitantes, também teve aumento em termos percentuais da população urbana, ou seja, nota-se que houve um crescimento da representatividade da população urbana com relação à rural. Esse aumento foi verificado, ainda, em termos absolutos, para os mesmos municípios (Tabelas 3 e 4).

Ao identificar o porte de Alagoinhas com relação aos demais municípios que compõem a RE Litoral Norte, nota-se que as lógicas descritas nesse trabalho, permitem consolidar Alagoinhas como uma cidade média e um centro urbano regional. Os demais 19 municípios que compõem a região são de pequeno porte.

Os dados constantes na Tabela 5, possibilitam a ratificação da afirmação supracitada, visto que em 2000, 98,2% da população urbana de Alagoinhas era residente da sede do município. Os demais 1,8% estavam distribuídos nas sedes dos distritos e outros aglomerados urbanos.

Tabela 5
POPULAÇÃO URBANA RESIDENTE NO MUNICÍPIO, POR SITUAÇÃO DO DOMICÍLIO
ALAGOINHAS, 2000 e 2007

Município de Alagoinhas	População urbana residente			
	2000		2007	
	Absoluto	%	Absoluto	%
Alagoinhas (sede)	110.460	98,2	114.220	98,6
Boa União (distrito)	802	0,7	708	0,6
Riacho da Guia (distrito)	887	0,8	904	0,8
Conjunto São Bernado* (loteamento)	291	0,3	-	0,0
Total da população urbana	112.440	-	115.832	-

Fonte: IBGE. Censo Demográfico de 2000. Contagem da População de 2007.

*Segundo o IBGE, área considerada como urbana isolada.

Entre 2000 e 2007, a população urbana residente na sede do município de Alagoinhas aumentou de 98,2% para 98,6%. Os 1,4% restantes representaram a população urbana residente na sede dos distritos (Tabela 5).

Na perspectiva de entender não apenas o porte de Alagoinhas, mas também a capacidade que o município tem de atrair e fixar população, outra característica comum às cidades médias, foram avaliados os dados relacionados à migração interestadual e intraestadual.

O conceito de migrante, nesse estudo, está associado às possibilidades de uso das informações censitárias disponibilizadas pelo Censo Demográfico de 2000 e a Contagem da População de 2007. Considera-se migrante a pessoa de cinco anos ou mais de idade que declarou residir numa Unidade da Federação (UF) ou município distinta daquela na qual foi enumerado, numa data fixa, nos cinco anos anteriores à data de referência do censo ou da contagem.

A migração apresenta-se como um fenômeno sociodemográfico cuja complexidade pode ser resultante das dinâmicas socioeconômicas. No caso do Brasil, na década de 1930, caracterizado pela passagem de uma sociedade fundamentada na vida e na produção agrária para o modelo urbano-industrial, há uma forte evidência de migração internacional e intensas migrações internas.

As migrações internas caracterizaram-se como sendo principalmente das áreas mais pobres e rurais para as emergentes áreas urbanas industriais, e protagonizaram como movimentos populacionais importantes na história do país. Golgher afirma que, “[...] os fluxos de migrantes internos no Brasil em conjunto com as migrações internacionais e os efeitos indiretos da migração promovem os saldos migratórios mais significativos na maioria dos estados brasileiros [neste período]” (GOLGHER, 2004, p. 30, acréscimos nosso).

No mesmo período, observa-se que o crescimento das cidades pequenas e médias foi beneficiado pela expansão e integração dos espaços geográficos, a partir do dinamismo econômico e da atração populacional, principalmente pela oferta de oportunidades de trabalho nas emergentes áreas urbanas. As diferentes tendências de crescimento das cidades brasileiras, especialmente a partir dos anos 1930 com a aceleração das migrações do tipo campo-cidade, ocasionaram uma nova dinâmica socioeconômica no país.

No Brasil, há muito, particularmente a partir da Revolução de 30, quando o modelo de desenvolvimento industrial foi implantado no

país, ocorreu a dinamização do processo de concentração da população em áreas urbanas, sobretudo nas aglomerações que já eram maiores, localizadas no Sudeste — onde a industrialização se fez num ritmo mais intenso em relação às demais regiões brasileiras. Associado ao novo modelo econômico que se tornou hegemônico no país, as cidades ampliaram sua população a partir, principalmente, dos migrantes vindos das áreas rurais em busca dos empregos gerados pela economia industrial. Acrescente-se que esse movimento garantiu a força de trabalho necessária ao processo de acumulação nessa etapa do capitalismo brasileiro (SUPERINTENDÊNCIA DE ESTUDOS ECONÔMICOS E SOCIAIS DA BAHIA, 2006a, p.17).

No Nordeste brasileiro e, particularmente, na Bahia, a intensificação dos fluxos migratórios também ocorreu na década de 1930, quando o destino principal dos migrantes era o Sudeste do Brasil. Todavia, o processo de urbanização observado no país, a partir da década de 1950, favoreceu uma nova dinâmica na distribuição espacial da população. Nos anos de 1960, notou-se o arrefecimento dos fluxos migratórios de baianos para outras regiões brasileiras.

Na Bahia, o processo de urbanização tem sido marcado, por um lado, pela concentração de parcela significativa da população urbana na capital e, por outro, pela dispersão da população em vários centros urbanos de pequenos e médios.

Na década de 1970, o processo de urbanização, associado à implantação do Pólo Petroquímico de Camaçari, à inserção da atividade de plantio de florestas homogêneas⁷⁶ de espécies exóticas (pinus e eucalipto) na região Litoral Norte, à produção de frutas (Juazeiro) e grãos (região Oeste da Bahia) para exportação, ampliaram e diversificaram a estrutura econômica baiana, criando novas áreas de exploração econômica. Essa situação contribuiu tanto para a absorção de uma população que, possivelmente, migraria, quanto para incentivar fluxos migratórios de retorno.

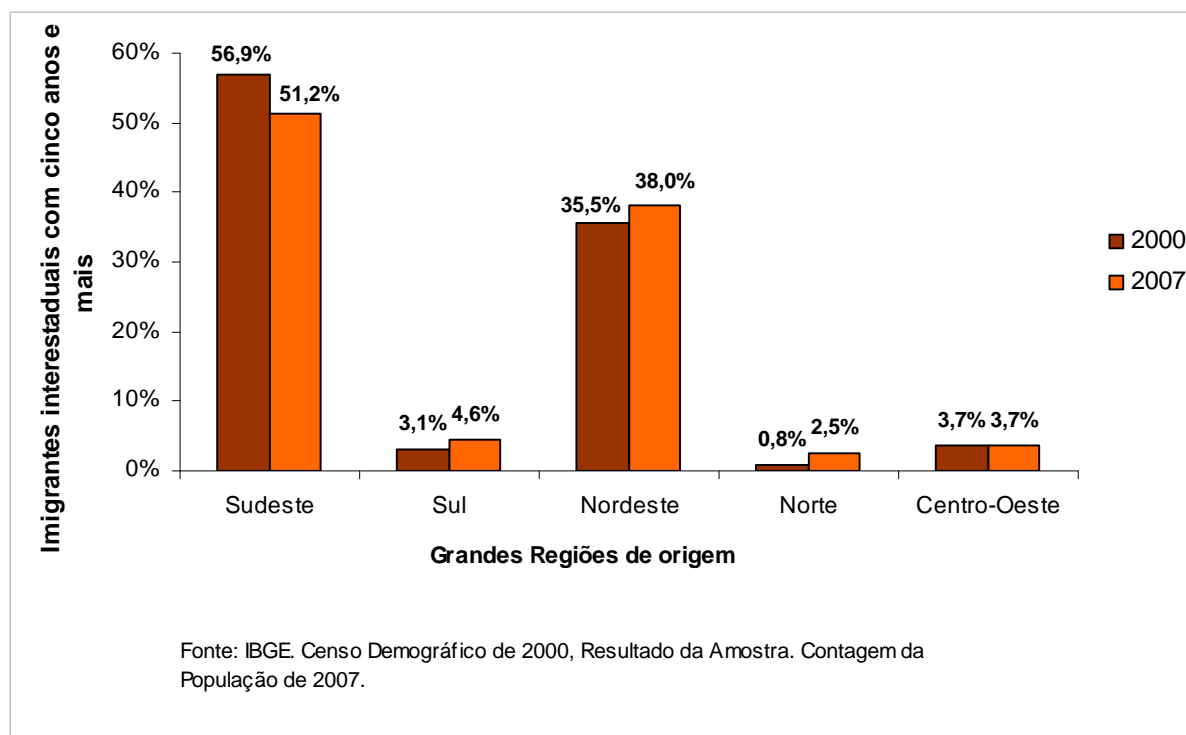
Nos anos de 1980 e início de 1990, os ritmos de crescimento da população total e das áreas urbanas eram diferenciados, o que evidenciou a ampliação do processo de urbanização, da concentração de população nos núcleos urbanos maiores e da redistribuição populacional no espaço interno do estado (entre os municípios). Essas transformações, inclusive nos direcionamentos dos fluxos populacionais, mostravam uma realidade migratória, na qual a Bahia, apesar de manter elevada a emigração, destaca-se fortemente pelo movimento da imigração

⁷⁶ Como alternativa energética para atender à demanda do parque industrial baiano em transformação.

de retorno. Este tipo de migração apresentou participação no total da imigração de 32,7%, entre 1986-1991, para 43,1%, entre 1995-2000 (SUPERINTENDÊNCIA DE ESTUDOS ECONÔMICOS E SOCIAIS DA BAHIA, 2006a), além de ter influenciado na diminuição das perdas demográficas.

O município de Alagoinhas apresentou, em 2000 e 2007, uma atração representativa de contingentes populacionais oriundos da região Sudeste do país, acompanhado de um forte movimento de pessoas da própria região Nordeste (Gráfico 3).

Gráfico 3
PERCENTUAL DE IMIGRANTES INTERESTADUAIS COM CINCO ANOS E MAIS, POR GRANDES REGIÕES DE ORIGEM ALAGOINHAS, 2000 e 2007



O Gráfico 3 mostra que a região Sudeste possui os maiores percentuais de população com destino ao município de Alagoinhas 56,9%, em 2000, e 51,3%, em 2007. Como verificado na região Sudeste, a Nordeste foi a segunda grande região do país a apresentar os maiores quantitativos de migrantes para Alagoinhas, 35,5% em 2000 e 38% em 2007 (Gráfico 3).

Nota-se, ainda, que houve um crescimento do número de pessoas oriundas das regiões Sul e Norte em direção a Alagoinhas, entre 2000 e 2007. Na região Sudeste, apesar das UF's terem apresentado os maiores percentuais de origem de população para o referido município, não foi verificado este aumento para São

Paulo, ao ter registrado pequena redução da sua participação na “emissão” de indivíduos com destino a Alagoinhas (Tabela 6). A região Centro-Oeste permaneceu com o mesmo percentual de população que migrou para Alagoinhas, nos dois anos (Gráfico 3).

Tabela 6
IMIGANTES INTERESTADUAIS COM CINCO ANOS E MAIS, SEGUNDO UNIDADES DA FEDERAÇÃO E GRANDES REGIÕES DE ORIGEM
ALAGOINHAS, 2000 e 2007

Unidades da Federação / Grandes Regiões	Imigrantes interestaduais de Alagoinhas			
	2000		2007	
	Absoluto	%	Absoluto	%
São Paulo	680	79,5	654	69,2
Rio de Janeiro	98	11,5	160	16,9
Minas Gerais	41	4,8	94	9,9
Espírito Santo	36	4,2	37	3,9
Região Sudeste	855		945	
Paraná	11	23,9	20	23,8
Rio Grande do Sul	35	76,1	50	59,5
Santa Catarina	0	0,0	14	16,7
Região Sul	46		84	
Sergipe	177	33,2	338	48,1
Pernambuco	142	26,6	106	15,1
Ceará	77	14,4	105	15,0
Paraíba	50	9,4	28	4,0
Alagoas	45	8,4	62	8,8
Maranhão	23	4,3	20	2,8
Piauí	10	1,9	19	2,7
Rio Grande do Norte	9	1,7	24	3,4
Região Nordeste	533		702	
Amazonas	0	0,0	5	10,9
Roraima	0	0,0	1	2,2
Pará	0	0,0	33	71,7
Amapá	0	0,0	1	2,2
Tocantins	0	0,0	5	10,9
Rondônia	12	100,0	1	2,2
Acre	0	0,0	0	0,0
Região Norte	12		46	
Goiás	56	100,0	24	35,3
Mato Grosso do Sul	0	0,0	7	10,3
Mato Grosso	0	0,0	21	30,9
Distrito Federal	0	0,0	16	23,5
Região Centro-Oeste	56		68	
Total de Imigrantes Interestaduais	1.502	-	1.845	-

Fonte: IBGE. Censo Demográfico de 2000, Resultado da Amostra. Contagem da População de 2007.

Elaboração: Autora. Março / 2009.

Ainda de acordo com a Tabela 6, verificou-se que aumentou a emissão de contingentes populacionais de outras UF's para Alagoinhas, com destaque para as regiões Norte e Centro-Oeste, que apresentaram, em 2007, a totalidade de seus estados nessa condição. O Acre apresentou-se como a única UF que não possuiu

migrantes com destino a Alagoins, tanto em 2000 quanto em 2007. Vale destacar, também, o estado de Sergipe que, em termos absolutos, praticamente, dobrou a participação de seus migrantes para Alagoins, no período em análise.

De maneira geral, observou-se aumento significativo na emissão de pessoas de outras UF's para Alagoins, no período 2000-2007. Realidade que se evidencia nas Figuras 15 e 16.

Figura 15
FLUXO DE IMIGRANTES INTERESTADUAIS COM CINCO ANOS E MAIS
PARA ALAGOINS
BRASIL, 2000

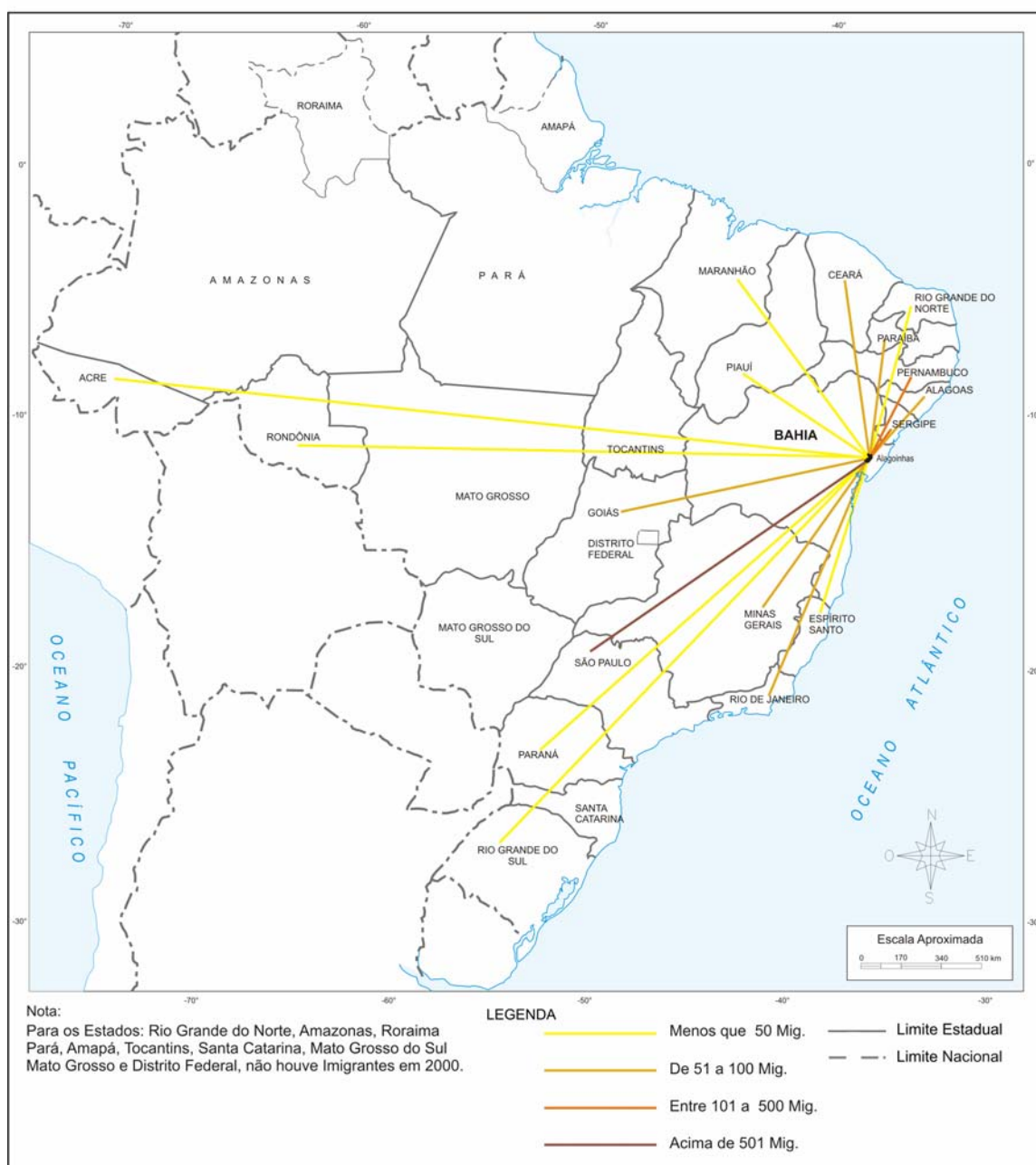
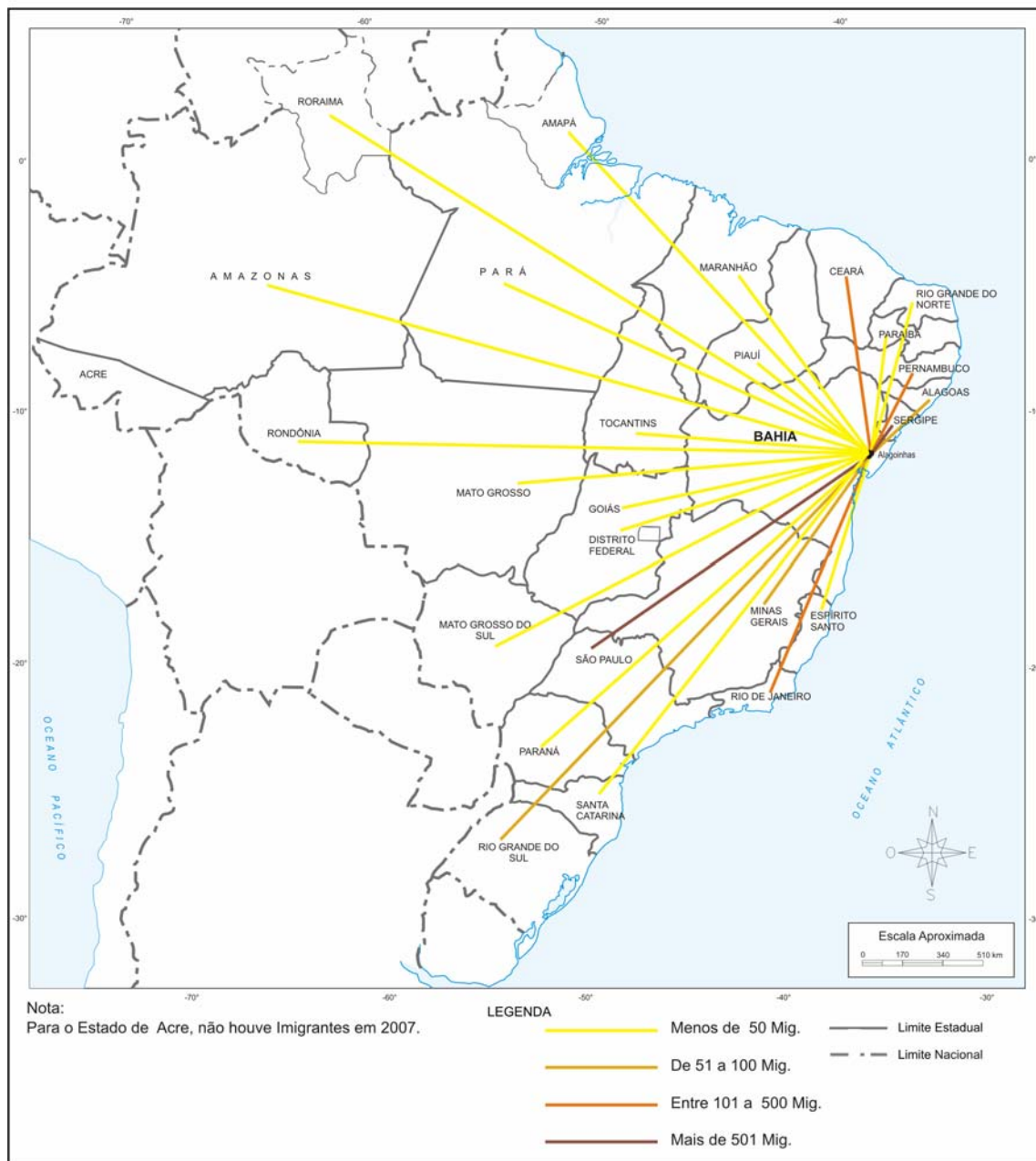


Figura 16
FLUXO DE IMIGRANTES INTERESTADUAIS COM CINCO ANOS E MAIS
PARA ALAGOINHAS
BRASIL, 2007

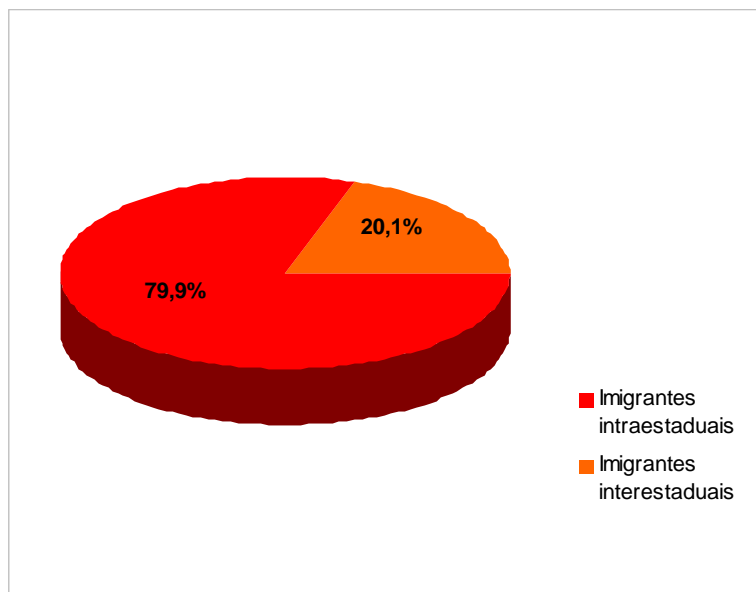


A migração intraestadual corresponde aos deslocamentos realizados dentro de um mesmo estado. Vale mencionar que, normalmente, essas migrações internas são mais intensas do que as que ocorrem entre as UF's.

Nesse sentido, verificou-se nos Gráficos 4 e 5 que o volume da migração intraestadual foi muito mais representativo do que a interestadual, nos anos de 2000

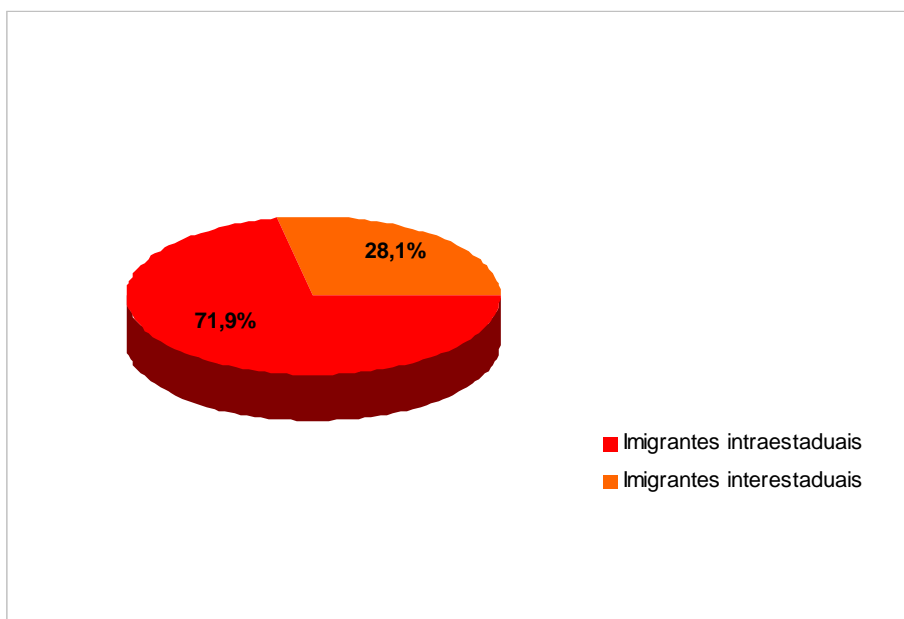
e 2007. Para Alagoinhas, por exemplo, a migração interna representou, tanto em 2000 quanto em 2007, mais de 70% do total de imigrantes para o município. Saliente-se que houve um aumento na migração interestadual, que passou de 20,1%, em 2000, para 28,1%, em 2007.

Gráfico 4
PARTICIPAÇÃO DOS IMIGRANTES INTRAESTADUAIS E INTERESTADUAIS COM CINCO ANOS E MAIS ALAGOINHAS, 2000



Fonte: IBGE. Censo Demográfico de 2000, Resultados da Amostra.
Elaboração Gráfica: Autora. Março / 2009.

Gráfico 5
PARTICIPAÇÃO DOS IMIGRANTES INTRAESTADUAIS E INTERESTADUAIS COM CINCO ANOS E MAIS ALAGOINHAS, 2007



Fonte: IBGE. Contagem da População 2007,
Elaboração Gráfica: Autora. Março / 2009.

Desse modo, é possível identificar que dos 417 municípios do estado da Bahia (exceto Alagoinhas), 79 emitiram quantitativos de migrantes para Alagoinhas (Tabela 7). Com o intuito de facilitar as análises foram agrupadas as informações por Região Econômica e, assim, tornou-se possível notar quais as regiões que tiveram maior destaque no fenômeno migratório intraestadual.

Tabela 7
IMIGANTES INTRAESTADUAIS DE ALAGOINHAS COM CINCO ANOS E MAIS, POR
MUNICÍPIOS DE ORIGEM
ALAGOINHAS, 2000

RE'S	Municípios	Imigrantes intraestaduais	RE'S	Municípios	Imigrantes intraestaduais
RMS	Salvador	2.119	NOR	Nova Soure	134
RMS	Camaçari	180	NOR	Olindina	109
RMS	Dias D'Ávila	78	NOR	Serrinha	59
RMS	Simões Filho	70	NOR	Sítio do Quinto	53
RMS	Lauro de Freitas	48	NOR	Tucano	33
RMS	Itaparica	11	NOR	Jeremoabo	21
LN	Catu	399	NOR	Ribeira do Pombal	18
LN	Inhambupe	249	NOR	Lamarão	18
LN	Entre Rios	243	NOR	Crisópolis	11
LN	Aramari	165	NOR	Água Fria	11
LN	Araçás	142	NOR	Teofilândia	10
LN	Sátiro Dias	120	NOR	Queimadas	10
LN	Mata de São João	80	NOR	Paulo Afonso	10
LN	Pojuca	74	NOR	Cipó	10
LN	Esplanada	68	PAR	Feira de Santana	266
LN	Pedrao	54	PAR	Irá	49
LN	Rio Real	31	PAR	Terra Nova	36
LN	Conde	27	PAR	Iaçú	18
LN	Ouriçangas	27	PAR	Teodoro Sampaio	17
LN	Acajutiba	10	PAR	Riachão do Jacuípe	11
LN	São Sebastião do Passé	10	PAR	Santo Estevão	10
LN	Aporá	8	PAR	São Gonçalo dos Campos	9
RS	Santo Amaro	76	PAR	Coração de Maria	9
RS	Cruz das Almas	47	PAR	Conceição do Jacuípe	9
RS	Mutuípe	32	PAR	Amélia Rodrigues	9
RS	Castro Alves	27	PAR	Santo Antonio de Jesus	8
RS	Muritiba	27	PAR	Ichu	8
RS	Valença	11	PAR	Santanópolis	7
RS	Amargosa	10	SUD	Jequié	35
RS	Nova Itarana	10	SUD	Itororó	10
LS	Itabuna	40	SUD	Boa Nova	10
LS	Canavieiras	30	BMSF	Juazeiro	48
LS	Itubera	20	PIE	Itiúba	50
LS	Camacan	12	PIE	Senhor do Bonfim	43
LS	Ipiaú	11	PIE	Jacobina	15
ES	Teixeira de Freitas	35	PIE	Capim Grosso	8
ES	Itamaraju	33	SG	Tanhaçu	10
ES	Euclides da Cunha	27	MSF	Barra	46
ES	Porto Seguro	27	Bahia sem especificação		275
ES	Eunápolis	23	Imigrantes intra-estaduais		5.968
ES	Prado	9			

Fonte: IBGE. Censo Demográfico, 2000. Resultado da Amostra.

Elaboração: Autora. Março / 2009

Nota: Leia-se em RE's (Regiões Econômicas): RMS - Região Metropolitana de Salvador; LN - Litoral Norte; RS - Recôncavo Sul; LS - Litoral Sul; ES - Extremo Sul; NOR - Nordeste; PAR - Paraguaçu; SUD - Sudoeste; BMSF - Baixo Médio São Francisco; PIE - Piemonte da Diamantina; IRE - Irecê; CD - Chapada Diamantina; SG - Serra Geral; MSF - Médio São Francisco; OES - Oeste.

As Regiões Econômicas Baixo Médio São Francisco, Médio São Francisco e Serra Geral, conforme a Figura 17, apresentaram número de migrantes inferior a 50 indivíduos com destino a Alagoinhas. Ressalte-se que as três regiões participaram da migração intraestadual com a emissão de pessoas de apenas um município cada, Juazeiro (48 migrantes), Barra (46 migrantes) e Tanhaçu (10 migrantes), respectivamente (Tabela 7).

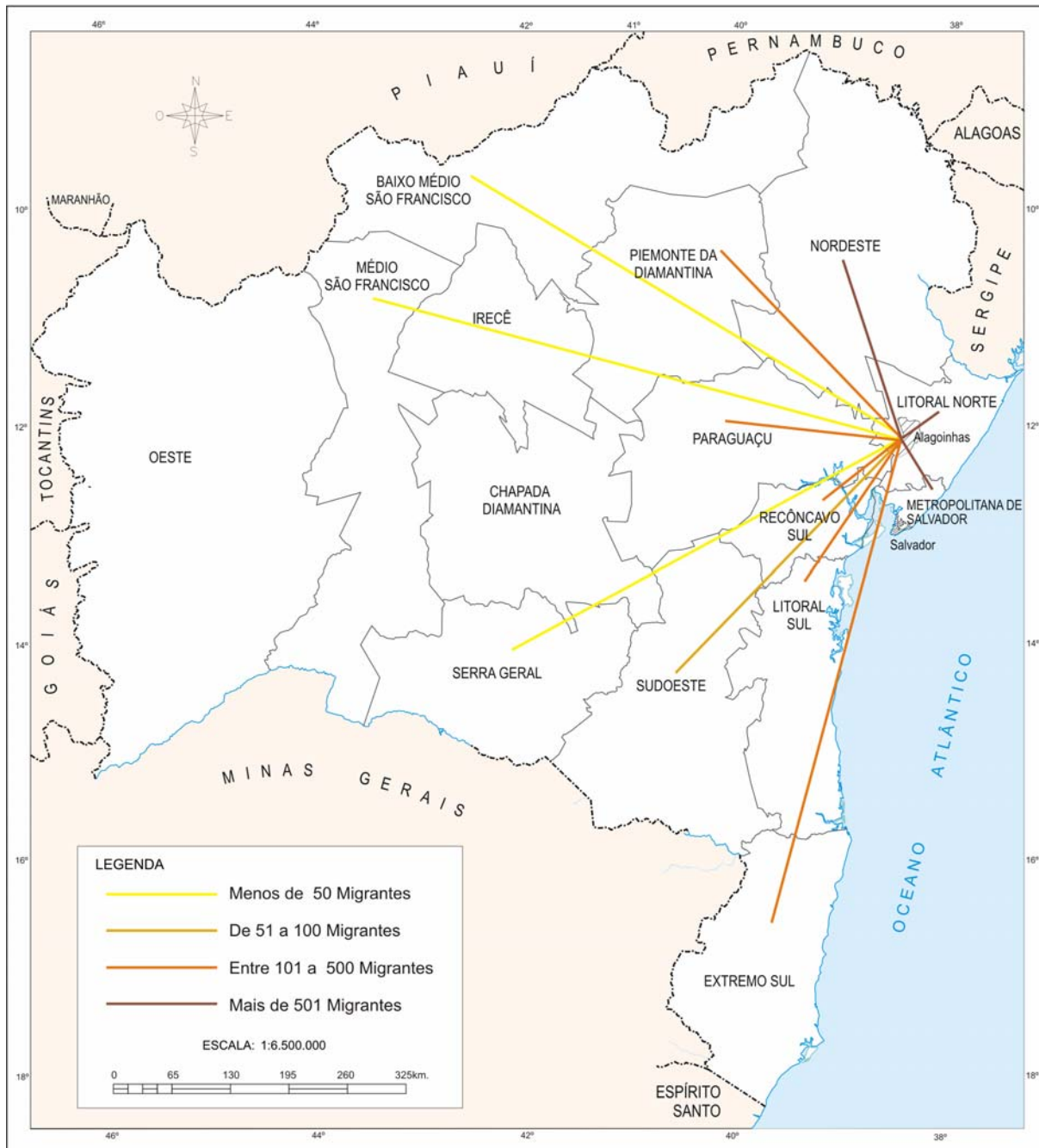
No caso da região Sudoeste, que estava na faixa de 51 a 100 migrantes, Figura 17, três municípios (Jequié, Ipororó e Boa Nova) tiveram migração para Alagoinhas (Tabela 7). As regiões de Paraguaçu, Recôncavo Sul, Extremo Sul, Piemonte da Diamantina e Litoral Sul, que estavam na faixa de 101 a 500 migrantes, contaram com a participação de quantitativos diferenciados de municípios no fenômeno migratório para Alagoinhas. Este número variou entre 14 e quatro municípios, Figura 17 e Tabela 7. Destaque para Feira de Santana (PAR), Santo Amaro (RS), Teixeira de Freitas (ES), Itiúba (PIE) e Itabuna (LS), que tiveram as maiores participações de migrantes, em cada região, Tabela 7.

As regiões Metropolitana de Salvador, Litoral Norte e Nordeste, situadas na faixa acima de 501 migrantes, destacaram-se com os maiores quantitativos de migrantes para Alagoinhas, (Figura 17). Com destaque para os municípios de Salvador (RMS), Catu (LN) e Nova Soure (NOR).

Ressalta-se, ainda, que Salvador emitiu mais de dois mil migrantes para Alagoinhas (Tabela 7). Vale mencionar que, os municípios limítrofes a Alagoinhas, os da região Litoral Norte, foram os responsáveis pelos maiores volumes de migrantes para Alagoinhas (Tabela 7 e Figura 2, p. 21).

Tal como se pode observar na Figura 17, três regiões, Oeste, Irecê e Chapada Diamantina, não participaram da migração intra-estadual para Alagoinhas. Em outros termos, não foi identificado nenhum contingente populacional partindo do(s) município(s) que compõem estas regiões com destino a Alagoinhas.

Figura 17
 FLUXO DE IMIGRANTES INTRAESTADUAIS COM CINCO ANOS E MAIS
 PARA ALAGOINHAS, POR REGIÕES ECONÔMICAS
 BAHIA, 2000



FONTE: Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia (SEI) / IBGE. Censo Demográfico 2000, Resultado da Amostra, Sistematização das informações: Autora. Janeiro / 2009
 Elaboração Cartográfica: Emerson Borges Maio / 2009.

NOTA: Para as Regiões Oeste, Irecê e Chapada Diamantina não houve Imigrantes em 2000.

Desse modo, podemos concluir que nos períodos analisados, 2000 e 2007, houve uma intensificação da migração para Alagoinhas, seja ela inter ou intraestadual. Essa tendência de atração de população, de certa maneira, indica que

a chegada de novos moradores – que fixam residência ou estejam de passagem – relacionou-se ao aumento na instalação de Instituições de Ensino Superior (IES)⁷⁷. Tal fato decorreu também por conta da instalação de novas indústrias (com destaque para Cervejaria Schincariol Ltda.); das atividades relacionadas à extração petrolífera, em Alagoinhas e municípios limítrofes; além da silvicultura que, desde a década de 1970, constitui-se em importante destaque na economia local e subregional.

5.1.2 A função da cidade

Ao analisar a função de Alagoinhas na RE Litoral Norte, buscou-se verificar as variáveis educação (ensino superior) e saúde (número de atendimentos em hospitais da rede pública e privada). Para complementar, foi observada a indústria (Cervejaria Schincariol Ltda).

Para considerar uma cidade como média ou um centro urbano regional, a definição não está tão somente relacionada ao porte da cidade. Características como função na rede e localização complementam, ou mesmo, se associam ao tamanho demográfico da cidade ou do aglomerado urbano e um complementa o outro.

Nessa perspectiva, a cidade de Alagoinhas é reconhecida historicamente pela função de centro comercial em sua área de influência. Santos (1959), ao analisar as zonas de influência comercial no estado da Bahia, em seu estudo intitulado “A Rede Urbana do Recôncavo”, já vislumbrava Alagoinhas, ainda na década de 1950, como um centro. Nesse sentido, suas relações comerciais estavam fortemente estabelecidas entre os municípios do Litoral Norte, extrapolando o regional, pois, atingia Serrinha, Irará e Camaçari (Figura 18).

A perspectiva de análise proposta por Santos (1959) foi retomada por outros autores, diante da quantidade de estudos já apontados no capítulo 2, que apresentam Alagoinhas como um centro urbano subregional de grande influência seja comercial ou de serviços. Brito (2008) também verificou que a área de influência

⁷⁷ Atração, principalmente, de estudantes e profissionais relacionados à educação.

Segundo Henrinque; Santana; Fernandes (2009), os últimos cinco anos, 2004-2008, têm sido marcados por um crescimento da oferta de vagas, da criação e da instalação de novas Instituições de Ensino Superior (IES), principalmente, nas cidades pequenas e médias do interior do estado e do Brasil. Essa ampliação da rede de ensino superior tem facilitado o maior acesso à educação, alterando a estrutura urbana e a morfologia das cidades que recebem estas novas instituições.

Nesse sentido, em Alagoinhas têm ocorrido transformações gradativas na organização espacial intraurbana, devido à criação e instalação das novas IES, processo que tem alterado a organização e a morfologia urbana da cidade. Observam-se alterações na dinâmica do uso e apropriação do espaço e no plano morfológico, com a modificação da estrutura urbana de Alagoinhas por meio da abertura de novas vias de circulação, o adensamento das áreas edificadas, a construção de conjuntos residenciais, de domicílios que se tornam casas para estudantes, além dos loteamentos⁷⁸ das áreas localizadas próximas de onde têm sido instalados os novos prédios para abrigar as Instituições de Ensino Superior.

As reflexões apreendidas neste ponto estão relacionadas à compreensão da especialização funcional, segundo a variável educação (ensino superior). Para tanto, se verificou o quantitativo de estudantes universitários que têm sido atraídos para Alagoinhas. Nessa cidade, além da instalação de novas IES, como as Faculdades Santíssimo Sacramento, a Faculdade Santo Antônio⁷⁹ (Figura 19) e a Faculdade Regional de Alagoinhas⁸⁰ (Figura 20), possui também instalações da Universidade do Estado da Bahia, que foi fundada, ainda na década de 1970, como Faculdade de Formação de Professores⁸¹ (Figura 21).

Em Alagoinhas funcionam, ainda, polos de apoio presencial de faculdades de Educação a Distância (EaD)⁸², como a Faculdade de Tecnologia e Ciências (FTC-EAD), a Universidade Luterana do Brasil (ULBRA) e Universidade Norte do Paraná

⁷⁸ Que futuramente serão usados para a instalação de casas comerciais e serviços, residências, conjuntos habitacionais, que atendam às necessidades dos novos moradores, geralmente professores e estudantes universitários.

⁷⁹ Prepara profissionais de nível universitário, nas seguintes áreas: Enfermagem, Administração (Financeira, Gestão de Negócios, Sistemas de Informação e *Marketing*), Pedagogia, Ciências Contábeis, Fisioterapia e Biomedicina.

⁸⁰ Os curso de graduação são nas áreas: Direito, Educação Física, Enfermagem, Fisioterapia e Psicologia.

⁸¹ No prédio onde funcionava a Faculdade de Formação de Professores, atualmente funciona a Biblioteca Pública Municipal Maria Feijó e a Secretaria de Cultura, Esporte e Lazer (SECEL).

⁸² Quando da conclusão dos trabalhos, em Julho de 2009, foi inaugurado outro polo de apoio presencial da Universidade Salvador (UNIFACS) com funcionamento no prédio do Colégio STAR.

(UNOPAR), conforme Figuras 22, 23 e 24, respectivamente. Dentre elas, apenas a UNOPAR possui sede própria, as demais funcionam no prédio do Colégio Ênfase⁸³.

Figura 19
FACULDADE SANTO ANTÔNIO – 2009



Fonte: Autora. Julho / 2009.

Figura 20
FACULDADE REGIONAL DE ALAGOINHAS – 2009



Fonte: Autora. Julho / 2009.

Figura 21
ANTIGA FACULDADE DE FORMAÇÃO DE PROFESSORES – 2009



Fonte: Autora. Julho / 2009.

Figura 22
FACULDADE DE TECNOLOGIA E CIÊNCIAS
– 2009



Fonte: Autora. Julho / 2009.

Figura 23
UNIVERSIDADE LUTERA DO BRASIL – 2009



Fonte: Autora. Julho / 2009.

⁸³ Onde também se encontra a Faculdade Vasco da Gama, com cursos de Pós-graduação à distância.

Figura 24
UNIVERSIDADE NORTE DO PARANÁ – 2009



Fonte: Autora. Julho / 2009.

Conforme explicitado nos procedimentos metodológicos, foram trabalhados os dados referentes aos quantitativos de estudantes da Universidade do Estado da Bahia e da Faculdade Santíssimo Sacramento.

A UNEB, Campus II, (Figuras 25 e 26) atualmente conta com outros cursos, além dos direcionados a Licenciatura. Os cursos estão distribuídos em dois departamentos: Departamento de Educação (DEC) e Departamento de Ciências Exatas e da Terra (DCET). O primeiro oferece os cursos Língua Portuguesa e Literaturas, Língua Inglesa e Literaturas, Língua Francesa e Literaturas, História e Educação Física. O segundo departamento oferece os cursos de Análises de Sistemas, Matemática e Ciências Biológicas.

Figura 25
ENTRADO DA UNEB, CAMPUS II – 2009



Fonte: Autora. Julho / 2009.

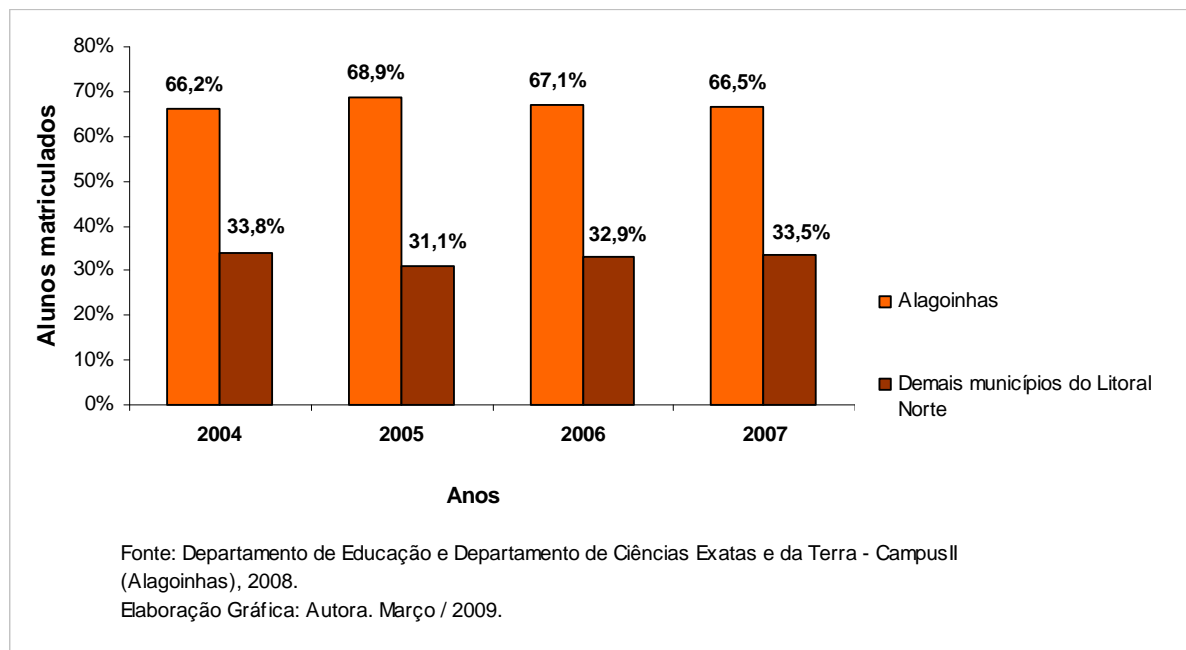
Figura 26
ATUAL PRÉDIO DA UNEB, CAMPUS II – 2009



Fonte: Autora. Julho / 2009.

No caso da UNEB, ao serem analisados os dados do período 2004-2007 (Gráfico 6), observou-se que a quantidade de alunos do próprio município se manteve estável ao longo do período, com uma participação em torno dos 67%.

Gráfico 6
PARTICIPAÇÃO DE ALUNOS MATRICULADOS NA UNIVERSIDADE DO ESTADO DA BAHIA, SEGUNDO O MUNICÍPIO DE ALAGOINHAS E OS DEMAIS MUNICÍPIOS DE ORIGEM DA RE LITORAL NORTE
CAMPUS ALAGOINHAS, 2004-2007



Apesar da relativa estabilidade, nota-se que, nos anos de 2005, 2006 e 2007, houve declínio da participação de Alagoinhas em relação ao conjunto dos municípios da RE Litoral Norte. O referido município registrou percentuais de 68,9%, 67,1% e 66,5%, respectivamente, de alunos matriculados na UNEB (Gráfico 6).

De forma contrária, o conjunto dos demais municípios da RE Litoral Norte apresentou, para o mesmo período (2005-2007), aumento na participação de estudantes na UNEB. Nota-se o crescimento sucessivo da participação, ao longo do período: 31,1% em 2005, 32,9% em 2006, e 33,5% em 2007 (Gráfico 6).

Apesar dos percentuais constantes no Gráfico 6 terem indicado relativo declínio na participação de Alagoinhas em relação a RE Litoral Norte, observa-se, por meio da Tabela 8, que houve crescimento em termos absolutos da participação de Alagoinhas, ao longo do período 2004-2007. Fato também verificado para o conjunto dos municípios que compõem a região Litoral Norte da Bahia.

Tabela 8
ALUNOS MATRICULADOS NA UNIVERSIDADE DO ESTADO DA BAHIA, SEGUNDO O
MUNICÍPIO DE ALAGOINHAS E OS DEMAIS MUNICÍPIOS DE ORIGEM DA RE LITORAL
NORTE
CAMPUS ALAGOINHAS, 2004-2007

Municípios de origem	Alunos matriculados			
	2004	2005	2006	2007
Alagoinhas	605	673	701	751
Demais municípios do Litoral Norte	309	304	344	379
Região Econômica Litoral Norte	914	977	1.045	1.130

Fonte: Departamento de Educação e Departamento de Ciências Exatas e da Terra da UNEB - Campus II (Alagoinhas), 2008.
Elaboração: Autora. Março / 2009.

Ao analisar o número de alunos matriculados na UNEB, segundo os municípios de origem da RE Litoral Norte de origem (Tabela 9), nota-se que Catu, município limítrofe, ao Sul de Alagoinhas, apresentou os maiores quantitativos de estudantes. O município de Catu registrou, ao longo do período 2004-2007, valores absolutos entre 100 e 135 alunos, dado bastante significativo, sobretudo quando comparado à participação dos demais municípios da região. Sozinho, Catu representou cerca de 11% do quantitativo de alunos da referida Universidade (Tabela 10).

Tabela 9
ALUNOS MATRICULADOS NA UNIVERSIDADE DO ESTADO DA BAHIA, SEGUNDO OS
MUNICÍPIOS DE ORIGEM DA RE LITORAL NORTE
CAMPUS ALAGOINHAS, 2004-2007

Municípios de origem	Alunos matriculados			
	2004	2005	2006	2007
Alagoinhas	605	673	701	751
Catu	106	97	112	133
Pojuca	72	65	66	50
Entre Rios	34	35	45	57
Rio Real	15	6	3	1
Cardeal da Silva	14	12	8	6
Acajutiba	12	14	14	16
Esplanada	9	8	12	15
Mata de São João	9	14	17	20
Araçás	8	10	13	15
Aramari	6	8	11	13
Inhambupe	6	9	12	15
Pedrao	6	9	15	18
São Sebastião do Passé	6	5	2	1
Aporá	2	4	3	2
Conde	2	2	0	0
Sátiro Dias	2	2	6	6
Itanagra	0	0	0	2
Ouriçangas	0	4	5	9
Região Econômica Litoral Norte	914	977	1.045	1.130

Fonte: Departamento de Educação e Departamento de Ciências Exatas e da Terra da UNEB - Campus II (Alagoinhas), 2008.
Elaboração: Autora. Março / 2009.

Tabela 10

PARTICIPAÇÃO DOS ALUNOS MATRICULADOS NA UNIVERSIDADE ESTADO DA
BAHIA, SEGUNDO OS MUNICÍPIOS DE ORIGEM DA RE LITORAL NORTE
CAMPUS ALAGOINHAS, 2004-2007

Municípios de origem	Alunos matriculados (%)			
	2004	2005	2006	2007
Alagoinhas	66,2	68,9	67,1	66,5
Catu	11,6	9,9	10,7	11,8
Pojuca	7,9	6,7	6,3	4,4
Entre Rios	3,7	3,6	4,3	5,0
Rio Real	1,6	0,6	0,3	0,1
Cardeal da Silva	1,5	1,2	0,8	0,5
Acajutiba	1,3	1,4	1,3	1,4
Esplanada	1,0	0,8	1,1	1,3
Mata de São João	1,0	1,4	1,6	1,8
Araçás	0,9	1,0	1,2	1,3
Aramari	0,7	0,8	1,1	1,2
Inhambupe	0,7	0,9	1,1	1,3
Pedrao	0,7	0,9	1,4	1,6
São Sebastião do Passé	0,7	0,5	0,2	0,1
Aporá	0,2	0,4	0,3	0,2
Conde	0,2	0,2	0,0	0,0
Sátiro Dias	0,2	0,2	0,6	0,5
Itanagra	0,0	0,0	0,0	0,2
Ouriçangas	0,0	0,4	0,5	0,8
Região Econômica Litoral Norte	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Departamento de Educação e Departamento de Ciências Exatas e da Terra da UNEB - Campus II (Alagoinhas), 2008.
Elaboração: Autora. Março / 2009.

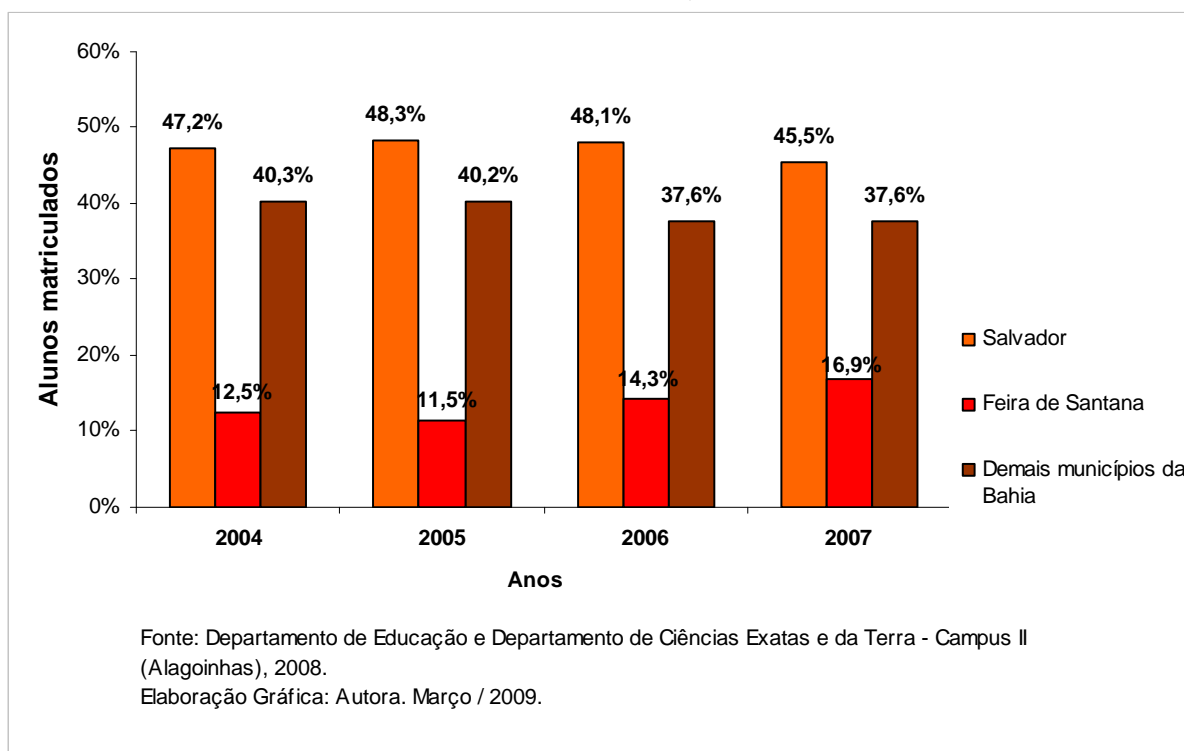
De acordo com os dados constantes na Tabela 9, nota-se que, seguido de Catu, tem-se Pojuca e Entre Rios (este último município limítrofe a Nordeste de Alagoinhas), com os maiores volumes absolutos de alunos estudando na UNEB, no período analisado. Os dois referidos municípios registraram números de estudantes, que variaram entre 30 e 75 alunos, entre 2004-2007.

Pojuca e Entre Rios responderam também, pelos maiores percentuais, entre 5% e 8%, quando relacionados aos demais municípios da RE Litoral Norte, que apresentaram, de modo geral, valores mais baixos, em termos absolutos e relativos (Tabela 10).

A UNEB é uma universidade multicampi e que conta com campus distribuídos em vários municípios do estado. Essas características podem explicar os números representativos encontrados para estudantes oriundos de Salvador, Feira de Santana e outros municípios da Bahia direcionados a UNEB de Alagoinhas (Campus II).

O Gráfico 7 ilustra a situação descrita, com Salvador, ao longo do período em análise (2004-2007), exibindo quantitativos de estudantes variando entre 48,3% e 45,5%, o mais elevado e o mais baixo valor, respectivamente.

Gráfico 7
PARTICIPAÇÃO DOS ALUNOS MATRICULADOS NA UNIVERSIDADE DO ESTADO DA BAHIA, SEGUNDO OS GRANDES NÚCLEOS URBANOS DE ORIGEM
CAMPUS ALAGOINHAS, 2004-2007



Em seguida, apareceu Feira de Santana com percentuais variando entre 11,5% em 2005, e 16,9% em 2007. Os demais municípios baianos que enviaram estudantes para a UNEB em Alagoinhas, representaram 40,3% (2004) e 37,6% (2007), Gráfico 7.

Ao avaliar o universo dos estudantes da UNEB de Alagoinhas, no período de 2004 a 2007, nota-se que Salvador, além de ter registrado significativo percentual de estudantes na universidade, apresentou também as maiores quantidades absolutas, que variam entre 160 e 220 alunos (Tabela 11). Tais números superam, inclusive, os anteriormente verificados para Catu, município limítrofe a Alagoinhas (Tabelas 9 e 11).

Feira de Santana⁸⁴, por sua vez, também mostrou valores absolutos superiores àqueles exibidos por Pojuca, terceiro município com maior número de estudantes migrantes na RE Litoral Norte (Tabelas 9 e 11). O município de Feira de

⁸⁴ Saliente-se que em Feira de Santana existe uma boa oferta de ensino universitário.

Santana apresenta números que variaram entre 43 e 82 alunos (Tabela 11) que estudavam na UNEB de Alagoinhas.

Tabela 11
ALUNOS MATRICULADOS NA UNIVERSIDADE DO ESTADO DA BAHIA, SEGUNDO OS GRANDES NÚCLEOS URBANOS DE ORIGEM
CAMPUS ALAGOINHAS, 2004-2007

Municípios de origem	Alunos matriculados			
	2004	2005	2006	2007
Salvador	163	184	198	220
Feira de Santana	43	44	59	82
Demais municípios da Bahia	139	153	155	182
Total	345	381	412	484

Fonte: Departamento de Educação e Departamento de Ciências Exatas e da Terra da UNEB - Campus II (Alagoinhas), 2008.
Elaboração: Autora. Março / 2009.

Ainda de acordo com os dados da Tabela 11, observou-se que os demais municípios da Bahia, que enviaram estudantes para o Campus II, em conjunto, exibiram valores entre 135 e 185 alunos. Esse quantitativo foi acima do esperado, pois, na RE Litoral Norte, excetuando aqueles municípios que apresentaram volumes acima de 30 alunos, Alagoinhas, Catu, Pojuca e Entre Rios, os outros 16 somaram 97 (2004), 107 (2005), 121 (2006) e 139 alunos (2007), conforme a Tabela 9.

Observa-se que no conjunto dos outros municípios da Bahia, foram destacados dez com valores absolutos de estudantes superior a dez, em, pelo menos, um ano (Tabela 12).

Tabela 12
ALUNOS MATRICULADOS NA UNIVERSIDADE DO ESTADO DA BAHIA, SEGUNDO OS MUNICÍPIOS BAIANOS DE ORIGEM
CAMPUS ALAGOINHAS, 2004-2007

Municípios de origem (*)	Alunos matriculados			
	2004	2005	2006	2007
Salvador	163	184	198	220
Feira de Santana	43	44	59	82
Dias D'Ávila	17	22	16	12
Camaçari	10	13	15	16
Conceição do Jacuípe	8	7	6	7
Santo Amaro	7	8	6	5
Ipirá	6	6	4	6
Santo Antonio de Jesus	6	2	2	1
Cruz das Almas	5	7	8	16
Serrinha	5	3	10	13
Demais municípios da Bahia	75	85	88	106
Bahia(**)	345	381	412	484

Fonte: Departamento de Educação e Departamento de Ciências Exatas e da Terra da UNEB - Campus II (Alagoinhas), 2008.
Elaboração: Autora. Março / 2009.

(*) Nessa relação de municípios excluem-se aqueles que fazem parte da Região Econômica Litoral Norte.

(**) Foram selecionados os dez municípios com maior representatividade em termos de volume de estudantes.

Situação que foi observada, por exemplo, para Cruz das Almas e Serrinha, que, ao longo dos quatro anos, apresentaram crescente participação de estudantes para a UNEB em Alagoinhas (Tabela 12).

A Tabela 12 mostra, ainda, que municípios da RMS, além de Salvador, como Dias D'Ávila e Camaçari, apresentaram valores absolutos entre 10 e 25 alunos, o que equivale a uma participação em torno de 3% e 6% (Tabela 13). Esta participação é significativa se comparada àquela apresentada pelos municípios de Pojuca e Entre Rios, terceiro e quarto lugar, respectivamente, na emissão de estudantes para Alagoinhas no conjunto dos municípios da RE Litoral Norte.

Tabela 13
PARTICIPAÇÃO DOS ALUNOS MATRICULADOS NA UNIVERSIDADE DO ESTADO DA BAHIA, SEGUNDO OS MUNICÍPIOS BAIANOS DE ORIGEM
CAMPUS ALAGOINHAS, 2004-2007

Municípios de origem(*)	Alunos matriculados (%)			
	2004	2005	2006	2007
Salvador	47,2	48,3	48,1	45,5
Feira de Santana	12,5	11,5	14,3	16,9
Dias D'Ávila	4,9	5,8	3,9	2,5
Camaçari	2,9	3,4	3,6	3,3
Conceição do Jacuípe	2,3	1,8	1,5	1,4
Santo Amaro	2,0	2,1	1,5	1,0
Ipirá	1,7	1,6	1,0	1,2
Santo Antonio de Jesus	1,7	0,5	0,5	0,2
Cruz das Almas	1,4	1,8	1,9	3,3
Serrinha	1,4	0,8	2,4	2,7
Demais municípios da Bahia	21,7	22,3	21,4	21,9
Bahia(**)	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Departamento de Educação e Departamento de Ciências Exatas e da Terra da UNEB - Campus II (Alagoinhas), 2008.
Elaboração: Autora. Março / 2009.

(*) Nessa relação de municípios excluem-se aqueles que fazem parte da Região Econômica Litoral Norte.

(**) Foram selecionados os dez municípios com maior representatividade em termos de percentual de estudantes.

Figura 27
FACULDADE SANTÍSSIMO SACRAMENTO – 2009

Analisados os dados relacionados à UNEB, trataremos agora das informações fornecidas pela Faculdade Santíssimo Sacramento (FSSS), Figura 27. Essa faculdade foi fundada em 2002, e conta, atualmente, com os cursos de graduação de Pedagogia, Ciências Contábeis, Psicologia, Engenharia de Produção,

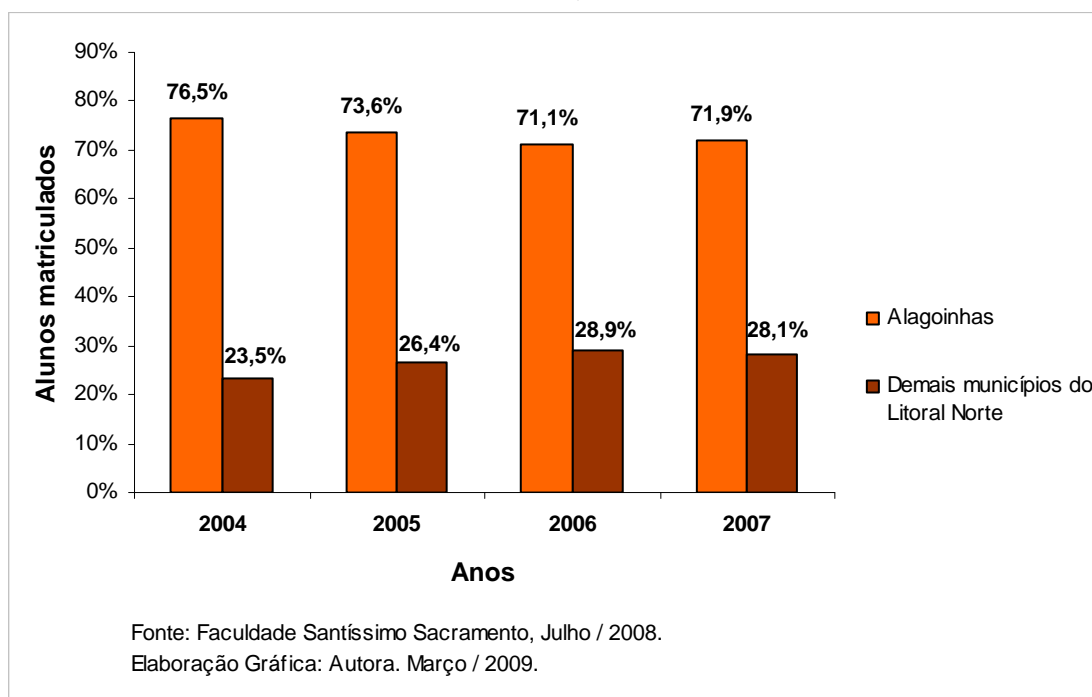


Fonte: Autora. Julho / 2009

Turismo, Administração com Análise de Sistemas, Administração com Gestão de Negócios e Administração com Comércio Exterior. Além de vários cursos de pós-graduação.

Ao tratar das informações fornecidas pela FSSS, o Gráfico 8 registra que, para o ano de 2004, quase 77% de alunos matriculados na faculdade eram de Alagoinhas. Nos anos seguintes, porém, nota-se que houve um decréscimo na participação de alunos de Alagoinhas matriculados na FSSS. Neste contexto, os demais municípios da RE Litoral Norte passaram a apresentar uma crescente participação ao longo de 2005-2007, passando de 26,4%, em 2005, para 28,1%, em 2007 (Gráfico 8).

Gráfico 8
PARTICIPAÇÃO DOS ALUNOS MATRICULADOS NA FACULDADE SANTÍSSIMO SACRAMENTO, SEGUNDO O MUNICÍPIO DE ALAGOINHAS E OS DEMAIS MUNICÍPIOS DE ORIGEM DA RE LITORAL NORTE
ALAGOINHAS, 2004-2007



O decréscimo da participação de Alagoinhas foi observado também em termos absolutos. A Tabela 14 nos permite verificar a informação supracitada, uma vez que no período em análise, 2004-2007, nota-se que caiu para quase metade o quantitativo de alunos matriculados do próprio município. Registraram-se para Alagoinhas, em 2004, 1.015 alunos matriculados e 677 alunos matriculados, em 2007. Esses números são explicados, em grande parte, pelo surgimento de outras faculdades na cidade e por consequência de novos cursos e alternativas de escolha.

Tabela 14
ALUNOS MATRICULADOS NA FACULDADE SANTÍSSIMO SACRAMENTO, SEGUNDO O
MUNICÍPIO DE ALAGOINHAS E OS DEMAIS MUNICÍPIOS DE ORIGEM DA RE LITORAL
NORTE
ALAGOINHAS, 2004-2007

Municípios de origem	Alunos matriculados			
	2004	2005	2006	2007
Alagoinhas	1.015	940	848	677
Demais municípios do Litoral Norte	312	338	345	265
Região Econômica Litoral Norte	1.327	1.278	1.193	942

Fonte: Faculdade Santíssimo Sacramento (Alagoinhas), 2008.

Elaboração: Autora. Março / 2009.

A mesma situação não foi observada para a Região Litoral Norte, que apresentou oscilação do quantitativo de alunos matriculados, em termos absolutos. Em 2004, notou-se a matrícula de 312 alunos da RE Litoral Norte. Nos dois anos seguintes, 2005 e 2006, verificou-se um crescimento no número de matriculados, 338 e 345 alunos (respectivamente) e perceptível decréscimo, em 2007, de 265 alunos (Tabela 14).

Tal como observado para a UNEB, ao detalhar o número de matriculados na FSSS, notou-se que os maiores quantitativos de alunos matriculados eram de Alagoinhas. Em seguida apareceram Catu e Pojuca, que apresentaram valores variando entre 41 e 137 alunos (Tabela 15), com os maiores valores absolutos, ocupando o terceiro e quarto lugar, respectivamente, assim como observado entre os matriculados na UNEB.

Ao contrário do observado para a UNEB, no caso da FSSS nota-se que existiu uma maior participação de outros municípios da RE Litoral Norte, uma vez que se destacaram, além de Catu e Pojuca, que expressaram valores significativos, os municípios de Entre Rios, Inhambupe, Esplanada, Aramari e Araçás, com quantitativos que variam entre 5 e 48 alunos matriculados (Tabela 15).

No que concerne à participação em termos percentuais (Tabela 16), tem-se que a representação, em termos de municípios, de modo geral não chega a ser tão significativa como a participação destes quando observados os valores absolutos, conforme a Tabela 15.

Tabela 15
ALUNOS MATRICULADOS NA FACULDADE SANTÍSSIMO SACRAMENTO, SEGUNDO
OS MUNICÍPIOS DE ORIGEM DA RE LITORAL NORTE
ALAGOINHAS, 2004-2007

Municípios de origem	Alunos matriculados			
	2004	2005	2006	2007
Alagoinhas	1.015	940	848	677
Catu	108	128	137	107
Pojuca	67	58	57	41
Entre Rios	47	40	42	34
Inhambupe	33	48	43	31
Esplanada	15	16	20	12
Aramari	10	9	7	5
Araçás	7	15	18	12
Ouriçangas	5	3	5	2
Satiro Dias	4	5	3	6
Pedrao	4	3	3	3
Cardeal da Silva	3	3	4	4
Acajutiba	2	4	3	4
Mata de São João	2	2	0	0
Conde	2	1	0	0
Aporá	1	1	2	3
Itanagra	1	1	1	1
Rio Real	1	1	0	0
São Sebastião do Passé	0	0	0	0
Região Econômica Litoral Norte	1.327	1.278	1.193	942

Fonte: Faculdade Santíssimo Sacramento (Alagoinhas), 2008.

Elaboração: Autora. Março / 2009.

Tabela 16
PARTICIPAÇÃO DOS ALUNOS MATRICULADOS NA FACULDADE SANTÍSSIMO
SACRAMENTO, SEGUNDO OS MUNICÍPIOS DE ORIGEM DA RE LITORAL NORTE
ALAGOINHAS, 2004-2007

Municípios de origem	Alunos matriculados (%)			
	2004	2005	2006	2007
Alagoinhas	76,5	73,6	71,1	71,9
Catu	8,1	10,0	11,5	11,4
Pojuca	5,0	4,5	4,8	4,4
Entre Rios	3,5	3,1	3,5	3,6
Inhambupe	2,5	3,8	3,6	3,3
Esplanada	1,1	1,3	1,7	1,3
Aramari	0,8	0,7	0,6	0,5
Araçás	0,5	1,2	1,5	1,3
Ouriçangas	0,4	0,2	0,4	0,2
Satiro Dias	0,3	0,4	0,3	0,6
Pedrao	0,3	0,2	0,3	0,3
Cardeal da Silva	0,2	0,2	0,3	0,4
Acajutiba	0,2	0,3	0,3	0,4
Mata de São João	0,2	0,2	0,0	0,0
Conde	0,2	0,1	0,0	0,0
Aporá	0,1	0,1	0,2	0,3
Itanagra	0,1	0,1	0,1	0,1
Rio Real	0,1	0,1	0,0	0,0
São Sebastião do Passé	0,0	0,0	0,0	0,0
Região Econômica Litoral Norte	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Faculdade Santíssimo Sacramento (Alagoinhas), 2008.

Elaboração: Autora. Março / 2009.

No que tange ao aspecto número de alunos matriculados oriundos de Salvador, Feira de Santana e demais municípios da Bahia, observou-se que a FSSS apresentou situação diferente à verificada para a UNEB.

Na FSSS os quantitativos de matriculados e que são originários de Salvador ou Feira de Santana não ultrapassaram o máximo de cinco alunos (Tabela 17). Essa situação se explica pelo fato de que a UNEB é uma universidade multicampi e tradicionalmente conhecida, o que não ocorre com a FSSS que, além de recente em Alagoinhas, atende mais diretamente às imediações espaciais.

Tabela 17
ALUNOS MATRICULADOS NA FACULDADE SANTÍSSIMO SACRAMENTO, SEGUNDO
OS GRANDES NÚCLEOS URBANOS DE ORIGEM
ALAGOINHAS, 2004-2007

Municípios de origem	Alunos matriculados			
	2004	2005	2006	2007
Salvador	5	5	5	2
Feira de Santana	3	2	4	5
Demais municípios da Bahia	11	7	7	7
Bahia	19	14	16	14

Fonte: Faculdade Santíssimo Sacramento (Alagoinhas), 2008.

Elaboração: Autora. Março / 2009.

No agrupamento dos demais municípios da Bahia percebeu-se a pouca influência exercida pela referida faculdade na atração de estudantes de municípios mais distantes de Alagoinhas. Situação diferenciada da observada para a UNEB.

A FSSS apresentou valores estáveis para o período, 2004-2007 (Tabela 17), apesar do declínio de 11 alunos matriculados, em 2004, para sete alunos em 2005, valor que se repetiu nos dois anos seguintes, 2006 e 2007.

Ao detalhar as informações para os demais municípios da Bahia, nota-se que os valores, anteriormente apresentados apareceram distribuídos entre, pelo menos, mais 12 municípios, além de Salvador e Feira de Santana (Tabela 18). Ressalte-se que, entre estes, os valores correspondem normalmente a um aluno matriculado, no período, ou, em alguns casos, a um aluno matriculado em, pelo menos, um ano (Tabela 18).

Tabela 18
ALUNOS MATRICULADOS NA FACULDADE SANTÍSSIMO SACRAMENTO, SEGUNDO
OS MUNICÍPIOS BAIANOS DE ORIGEM
ALAGOINHAS, 2004-2007

Municípios de origem(*)	Alunos matriculados			
	2004	2005	2006	2007
Salvador	5	5	5	2
Feira de Santana	3	2	4	5
Irará	2	0	0	0
Teodoro Sampaio	1	2	2	2
Senhor do Bonfim	1	1	2	0
Conceição do Coité	1	1	1	1
Crisópolis	1	1	1	1
Dias D' Ávila	1	1	0	0
Serrinha	1	1	0	0
Água Fria	1	0	0	1
Santana dos Matos	1	0	0	0
Sítio Novo	1	0	0	0
Amélia Rodrigues	0	0	1	1
Santo Amaro	0	0	0	1
Bahia	19	14	16	14

Fonte: Faculdade Santíssimo Sacramento (Alagoinhas), 2008.

Elaboração: Autora. Março / 2009.

(*) Nessa relação de municípios excluem-se aqueles que fazem parte da Região Econômica Litoral Norte.

Essas características permitem indicar que o desempenho da FSSS foi mais local, enquanto que a UNEB possuiu uma maior capacidade de atrair quantitativos de estudantes de outros municípios baianos, tendo, portanto, uma abrangência regional.

Saliente-se que os universitários que vão para Alagoinhas, seja para estudar na UNEB, na FSSS, ou mesmo, na FSA ou na UNIRB, quando não fixam residência na cidade, fazem o transporte diário, principalmente, aqueles que moram nos municípios limítrofes. Para esse deslocamento pendular os estudantes alugam (fretam) vans, topics e/ou microônibus (Figuras 28 e 29) ou utilizam o sistema de transporte alternativo, que será analisado mais adiante.

Figura 28
TRANSPORTE DE ESTUDANTES – 2009



Fonte: Autora. Julho / 2009.

Figura 29
TRANSPORTE DE ESTUDANTES – 2009



Fonte: Autora. Julho / 2009.

Dessa forma, verifica-se que, a instalação das novas Instituições de Ensino Superior – Faculdade Santíssimo Sacramento, Faculdade Santo Antônio, Faculdade Regional de Alagoinhas –, além daquelas de Educação à Distância e da própria UNEB, colocam Alagoinhas numa posição de destaque na região, comprovando o seu desempenho como um centro de especialização funcional. Nesse processo a cidade atrai estudantes não apenas das áreas vizinhas, como também de outros municípios do estado.

b) Saúde

Na análise da saúde do município de Alagoinhas, conforme explicitado nos procedimentos metodológicos, verifica-se que, apesar de existir nesse município dois hospitais de grande porte – o Hospital Regional Dantas Bião, público, e o Hospital das Clínicas de Alagoinhas (HCA), particular, para a análise da variável saúde foram usados apenas os dados sistematizados e compilados referentes aos quantitativos e origem dos pacientes atendidos no Hospital Regional Dantas Bião, da rede pública. Isso porque foram encontradas inconsistências nas informações fornecidas pelo HCA (Figura 30).

Figura 30
HOSPITAL DAS CLÍNICAS DE ALAGOINHAS – 2009



Fonte: Autora. Julho / 2009.

O Hospital Dantas Bião (Figuras 31 e 32), nome original da época de sua fundação, na década de 1960, foi construído em Alagoinhas, a partir da Lei nº 2.123 de 09 de Janeiro de 1965. Esta Lei dispunha quanto à criação da Fundação

Hospitalar do Estado Bahia, na qual fazia parte, dentre outros estabelecimentos de saúde (hospitais), o Hospital Dantas Bião.

Figura 31
HOSPITAL DANTAS BIÃO – 1970



Fonte: SANTOS, J. 1987, p. 174

Figura 32
HOSPITAL REGIONAL DANTAS BIÃO – 2009



Fonte: Autora. Julho / 2009.

Desde então, o hospital funcionou atendendo aos munícipes e habitantes das adjacências. Após anos de funcionamento e algumas reformas, a unidade ficou cerca de dois anos fechada para re-construção e voltou a funcionar em Julho de 2006, em parceria com o governo do estado e sob administração do grupo Monte Tambor. Hoje se chama Hospital Regional Dantas Bião e conta com um atendimento que extrapola o nível local.

No período de Julho de 2007 até Julho de 2008, foram atendidas pouco mais de 200 mil pessoas, entre emergências, consultas médicas, cirurgias e outros procedimentos. Esses atendimentos relacionaram-se a pessoas de Alagoinhas, de municípios vizinhos e até outras UF's (neste caso, quando estão de passagem pela cidade ou que fixaram residência em Alagoinhas).

De acordo com as informações da Figura 34 e Tabela 19, nota-se que apenas quatro municípios da RE Litoral Norte apresentaram um número de atendimentos inferior a 50, no período, Itanagra: (24 pacientes), São Sebastião do Passé (20 pacientes), Jandaíra (18 pacientes) e Mata de São João (seis pacientes).

Figura 34
 ATENDIMENTOS DO HOSPITAL REGIONAL DANTAS BIÃO
 NA REGIÃO ECONÔMICA LITORAL NORTE DA BAHIA
 ALAGOINHAS, 2008



Fonte: Hospital Regional Dantas Bião. Julho / 2008
 Sistematização das informações: Autora. Janeiro / 2009
 Elaboração Cartográfica: Emerson Borges. Maio / 2009.

Legenda

- Menos de 50 Atendimentos
- De 51 a 500 Atendimentos
- De 501 a 1000 Atendimentos
- Mais de 1001 Atendimentos
- Outras Regiões Econômicas
- Região Econômica Litoral Norte

Localização



Tabela 19
NÚMERO DE ATENDIMENTOS DO HOSPITAL REGIONAL DANTAS BIÃO, SEGUNDO OS
MUNICÍPIOS DE ORIGEM DO PACIENTE DA RE LITORAL NORTE
ALAGOINHAS, 2008

Municípios de origem do paciente	Número de atendimentos
Alagoinhas	184.200
Aramari	6.323
Araçás	3.372
Inhambupe	3.186
Esplanada	1.531
Entre Rios	1.505
Pedrao	1.361
Aporá	928
Sátiro Dias	763
Acajutiba	717
Catu	676
Ouriçangas	609
Cardeal da Silva	379
Rio Real	191
Pojuca	155
Conde	77
Itanagra	24
São Sebastião do Passé	20
Jandaíra	18
Mata de São João	6
Região Econômica Litoral Norte	206.041
Total de atendimentos do Hospital	209.385

Fonte: Hospital Regional Dantas Bião, 2008.

Elaboração: Autora. Março / 2009.

Os municípios Itanagra, São Sebastião do Passé, Jandaíra e Mata de São João estão na faixa de menos de 50 atendimentos e situados, especialmente, mais distantes de Alagoinhas. Mata de São João, por exemplo, conta com o acesso à Linha Verde (BA-099), o que possibilitaria o direcionamento de grande parte dos seus fluxos para municípios da RMS.

No caso de São Sebastião do Passé, mais próximo da capital baiana, deslocaria parte considerável das pessoas que buscam atendimento de saúde, para Salvador. Jandaíra, mais ao norte de Alagoinhas, fazendo fronteira com Sergipe, deve ter seus atendimentos de saúde direcionados para aquele estado.

No caso dos municípios com atendimentos na faixa entre 51 e 100 casos, sobressai-se Conde (77 atendimentos), que, apesar de estar localizado na faixa litorânea da RE Litoral Norte, possui a sede municipal próximo a Linha Verde, BA-099. A Linha Verde, por sua vez, se conecta a rodovia estadual BA-233, e, esta, a rodovia federal BR-101, o que facilita o acesso a Alagoinhas. As estatísticas

apontam a relação histórica entre os municípios, o que explica o número de atendimentos próximo a 100 (Figura 34 e Tabela 19).

Os municípios Cardeal da Silva, Rio Real e Pojuca apresentaram número de atendimentos entre 101 e 500, respectivamente, 379, 191 e 155 (Figura 34 e Tabela 19).

Os outros 14 municípios da RE Litoral Norte contam com um número de atendimentos acima de 500 casos. Destaque para Aramari (6.323 pacientes), Araçás (3.372 pacientes), Inhambupe (3.186 pacientes), Esplanada (1.531 pacientes), Entre Rios (1.505 pacientes) e Pedrão (1.361 pacientes), que, limítrofes a Alagoinhas, tiveram números de atendimentos acima de 1.000 (Figura 34 e Tabela 19). Vale mencionar que esses municípios contam com um sistema de transporte alternativo (vans)⁸⁵, o que deve auxiliar no deslocamento das pessoas que procuram Alagoinhas, seja para atendimento de saúde como para outros serviços.

É importante dizer que, no âmbito do atendimento de saúde, ainda que não se possa qualificá-lo com aprofundamento, pela natureza das informações coletadas, os dados relativos aos serviços oferecidos pelo Hospital Regional Dantas Bião, nos mostraram que ele atende à demanda dos cidadãos de Alagoinhas e da sua região. O maior número de atendimentos esteve direcionado aos alagoinheses, mais de 180 mil casos, número representativo e que indica a importância do funcionamento desse hospital na esfera local (Tabela 19).

Para além do âmbito local, nota-se, a partir dos dados da Tabela 20, que existem os atendimentos de pessoas de outros municípios da Bahia, de outras UF's da região Nordeste e/ou do Brasil. Nesses casos, pode-se afirmar que os pacientes residiam na cidade de Alagoinhas ou em cidades vizinhas.

Com a leitura dos dados constantes na Tabela 20, observa-se que o volume de atendimentos de pessoas das regiões Sudeste (172), Centro-Oeste (50) e Sul (78) são bastante representativos. Nesta perspectiva, é possível notar que muitas pessoas atendidas no hospital, originárias de outras UF's do Brasil, estavam, de fato, residindo em Alagoinhas. Do mesmo modo, os atendimentos vinculados à região Nordeste, mais de 3.000 casos, correlacionaram-se às pessoas que já residiam na cidade.

⁸⁵ Que será estudado no ponto a seguir.

Tabela 20
 NÚMERO DE ATENDIMENTOS DO HOSPITAL REGIONAL DANTAS BIÃO, SEGUNDO UNIDADES DA FEDERAÇÃO E GRANDES REGIÕES DE ORIGEM DOS PACIENTES ALAGOINHAS, 2008

Unidades da Federação / Grandes Regiões de origem do paciente	Número de atendimentos
Bahia*	2.955
Sergipe	44
Pernambuco	16
Ceará	12
Paraíba	8
Maranhão	4
Piauí	3
Rio Grande do Norte	2
Região Nordeste	3.044
São Paulo	131
Minas Gerais	28
Rio de Janeiro	13
Região Sudeste	172
Goiás	47
Distrito Federal	1
Mato Grosso do Sul	1
Mato Grosso	1
Região Centro Oeste	50
Santa Catarina	48
Paraná	24
Rio Grande do Sul	6
Região Sul	78
Total de Atendimentos	3.344

Fonte: Hospital Regional Dantas Bião, 2008.

Elaboração: Autora. Março / 2009.

(*) Exceto os municípios que compõem a Região Econômica Litoral Norte da Bahia.

c) Indústria

Quanto à indústria, o município de Alagoinhas abriga a fábrica de bebidas Primo Schincariol Indústria de Cervejas e Refrigerantes do Nordeste S. A. (Figura 35); a fábrica de beneficiamento de couro, fumo e peles

– Cia. Brespel; além de várias pequenas e médias empresas ligadas à cerâmica. Destaque, ainda, para aquelas ligadas à plantação e comercialização de mudas de

Figura 35
 CERVEJARIA SCHINCARIOL – 2005



Fonte: Autora. Outubro / 2005.

eucalipto e extração da madeira: COPENER Florestal Ltda, Bahia Norte Florestal Ltda, *Bahia Pulp* S.A. e outras do ramo, como visto no Quadro 8, p. 115.

O foco de análise desse estudo esteve centrado nas variáveis já apresentadas. Contudo, no seguimento do trabalho do campo, foram conseguidas informações relevantes quanto ao quantitativo de funcionários da Cervejaria Schincariol Ltda, dados complementares, de grande importância para as análises desenvolvidas na pesquisa.

As variáveis trabalhadas, educação (nível superior) e saúde, caracterizam Alagoinhas, em nível regional. A indústria, por sua vez, extrapola essa perspectiva de análise, visto que além da mão de obra especializada requerida, necessita de matéria-prima, localização privilegiada e outras especificidades.

A questão não foi focar os requisitos necessários para a instalação de uma indústria do ramo de bebidas na cidade, posto que isto justificaria a elaboração de outro trabalho de pesquisa. Avaliou-se, aqui, o corpo funcional da fábrica, para o entendimento da sua absorção de mão de obra local e regional.

Nesse sentido, de acordo com os dados disponíveis na Tabela 21, em Março de 2008, a fábrica possuía um total de 728 funcionários. No mesmo período desse ano, o número reduziu para 686. A explicação oferecida pelos representantes da Schincariol para justificar a queda no quantitativo de empregados esteve relacionada à crise econômica e financeira que assolou o mundo desde setembro de 2008. No Brasil, a referida crise impactou diretamente alguns setores da economia, como por exemplo, a indústria de veículos automotores e, indiretamente, os demais seguimentos da indústria, comércio e serviços.

Evidentemente que a crise financeira mencionada, não atingiu a indústria de bebidas em Alagoinhas nas mesmas proporções que outros setores da economia brasileira, e mesmo da mundial. Porém, teve os seus reflexos notados no âmbito dos distintos seguimentos da economia, inclusive na Schincariol.

Os dados constantes na Tabela 21 permitem identificar, ainda, que a maior parte dos funcionários, em 2008, é originária de Alagoinhas (596) e da região Litoral Norte (610). Em 2009, apesar de ter havido um declínio no quantitativo do corpo funcional da empresa, Alagoinhas e a região Litoral Norte permaneceram com os maiores quantitativos de funcionários, 566 e 585 – respectivamente.

Tabela 21
NÚMERO DE FUNCIONÁRIOS DA CERVEJARIA SCHINCARIOL, SEGUNDO
MUNICÍPIOS, REGIÃO ECONÔMICA E UNIDADES DA FEDERAÇÃO DE ORIGEM
ALAGOINHAS, 2008 e 2009

Municípios / Região / Unidade da Federação de origem do funcionário	Funcionários	
	2008	2009
Alagoinhas	596	566
Catu	7	6
Aramari	5	9
Entre Rios	1	1
Araçás	1	0
Inhambupe	0	2
Pojuca	0	1
Região Econômica Litoral Norte*	610	585
Salvador	33	32
Feira de Santana	31	31
Camaçari	6	7
Lauro de Freitas	1	3
Amélia Rodrigues	1	1
Conceição da Feira	1	1
Conceição do Jacuípe	1	1
Juazeiro	1	1
Santo Amaro	1	1
Porto Seguro	1	0
Uruçuca	1	1
Itabuna	0	1
Bahia	78	80
São Paulo (São Paulo, Itu, Igreja, Alexânia, Salto, Barueri, Jacarei, Osasco, Santo André)	18	1
Sergipe (Aracaju, Estância, Atalaia)	8	5
Pernambuco (Recife)	3	3
Rio Grande do Sul (Porto Alegre)	2	1
Rio de Janeiro (Rio de Janeiro, São Gonçalo)	3	1
Paraná (Curitiba, Cascavel)	2	1
Mato Grosso (Cuiabá)	0	1
Maranhão (Caxias)	0	1
Brasília (Distrito Federal)	0	1
Não informados	4	6
Brasil	40	21
Total de Funcionários	728	686

Fonte: Cervejaria Schincariol LTDA.

Elaboração: Autora. Março / 2009.

(*) Foram listados apenas os municípios da Região Econômica Litoral Norte que possuíam funcionários trabalhando na Cervejaria.

Embora não se tenha como identificar as funções exercidas por estes funcionários com os dados disponíveis, seguramente, pode-se dizer que ocupam os cargos menos especializados.

A participação dos originários de outros municípios em relação ao volume de funcionários da RE Litoral Norte – Catu, Aramari, Entre Rios, Araçás, Inhambupe e Pojuca – em conjunto, chega a 14, em 2008, e 19, em 2009 (Tabela 21). Esses

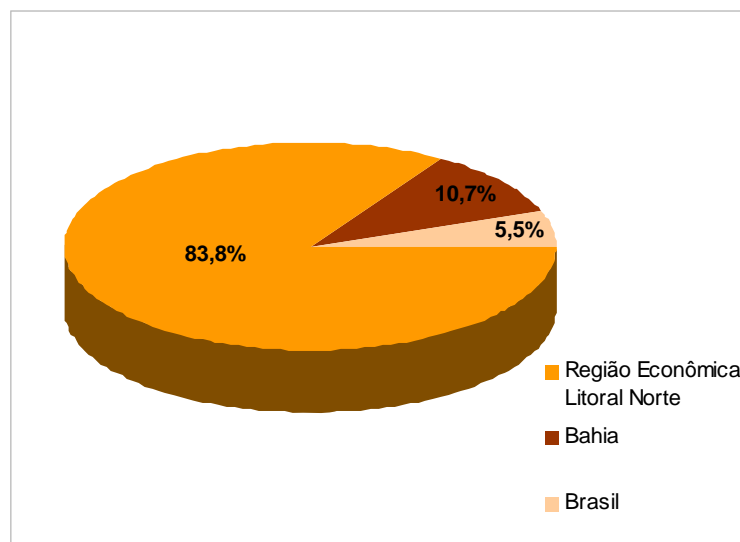
dados demonstram uma absorção de mão de obra relativamente pequena, visto que a maior parte dos trabalhadores é natural de Alagoinhas. Saliente-se que a maioria destes funcionários fixou residência em Alagoinhas e só retorna aos seus lares em dias de folgas, feriados e férias. Aqueles que optam por fazer o movimento pendular (ida e vinda – diariamente), o fazem por conta própria, sem custos adicionais à empresa.

No que tange aos outros municípios da Bahia, nos dois anos 2008 e 2009, ressalta-se Salvador e Feira de Santana com os maiores quantitativos de funcionários, pouco mais de 30 em ambos os casos, trabalhando na Schincariol (Tabela 21). Assim como aqueles que são originários da RE Litoral Norte, as pessoas que são de Salvador e outros municípios baianos também fixaram residência em Alagoinhas. A única exceção é o município de Feira de Santana, que conta com ônibus que transporta os funcionários diariamente.

Ainda de acordo com os dados constantes na Tabela 21, ao tratar especificamente dos estados da federação, São Paulo e Sergipe figuraram como aqueles que mais enviaram pessoas para trabalhar na Schincariol. Apesar de serem quantitativos que variam entre oito e 18 funcionários, certamente corresponde a mão de obra mais especializada, principalmente, no que se refere àquela vinda das regiões Sudeste, Sul e Centro-Oeste do país. Afirma-se que essas pessoas, como nos casos acima citados, fixaram residência em Alagoinhas.

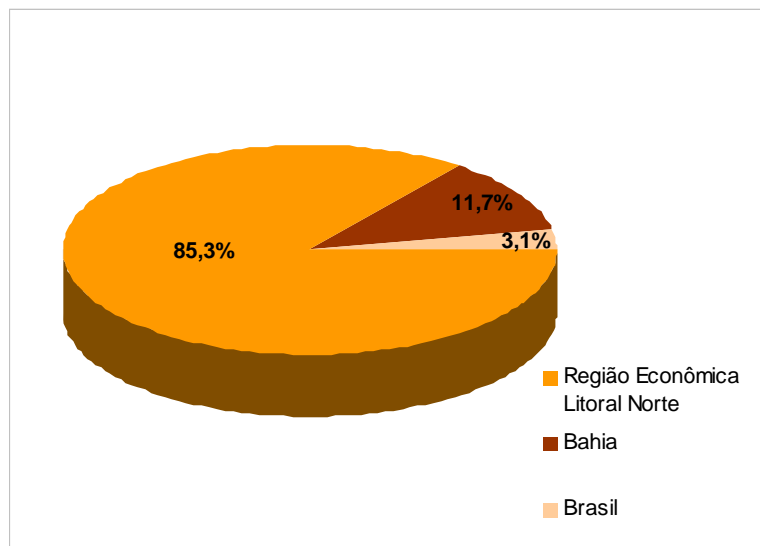
Conforme mostram os Gráficos 9 e 10, os maiores percentuais de funcionários encontram-se na região Litoral Norte. Mesmo com a diminuição no número de contratações, de um ano para o outro, houve um discreto crescimento em termos percentuais, passando de 83,7%, em 2008, para 84,1%, em 2009.

Gráfico 9
ORIGEM DOS FUNCIONÁRIOS DA CERVEJARIA SCHINCARIOL
ALAGOINHAS, 2008



Fonte: Cervejaria Schincariol LTDA.
Elaboração Gráfica: Autora. Julho / 2009.

Gráfico 10
ORIGEM DOS FUNCIONÁRIOS DA CERVEJARIA SCHINCARIOL
ALAGOINHAS, 2009



Fonte: Cervejaria Schincariol LTDA.
Elaboração Gráfica: Autora. Julho / 2009.

Essa situação também é observada para os percentuais relacionados à Bahia, 10,6% (2008) e 11,4% (2009). No que concerne ao Brasil, nota-se que houve uma leve diminuição, quando passou de 5,8%, em 2008 para 4,6%, em 2009 (Gráficos 8 e 9). O declínio nos percentuais observados para o Brasil deve-se, em grande medida, ao arrefecimento no número de trabalhadores vindos de São Paulo,

situado na região Sudeste do país, que caiu de 18, em 2008, para apenas um, em 2009 (Tabela 19).

Os dados apresentados ratificam o intenso movimento migratório inter e intraestadual para Alagoinhas, haja vista que todos aqueles que trabalhavam na Cervejaria Schincariol, fixaram residência na cidade.

5.1.3 A centralidade da cidade

O entendimento do papel de um centro urbano regional e/ou de uma cidade média pode ser identificado pelo porte, pela função, pela centralidade ou pela tríade das variáveis. Nem sempre um centro urbano regional corresponde, ou mesmo, pode ser confundido com uma cidade média, visto que as concepções conceituais são distintas.

No caso de Alagoinhas, tal como explicitado anteriormente, estão aqui aproximadas as duas noções, as de centro urbano regional e de cidade média. Para tanto, se faz necessário entender de que maneira e até que ponto a cidade desempenha a função de lugar central na região sob sua influência.

Assim, vale recordar que a localização é um fator primário nessa identificação. Alagoinhas conta com uma malha rodoviária com duas rodovias federais, que cortam a cidade no seu ponto central, a BR-101 e a BR-110. Além de ter as rodovias e estradas estaduais como importantes elos entre Alagoinhas e os municípios limítrofes.

Contudo, um núcleo para ser central deve possuir localização privilegiada e se levar em conta o seu porte e as atividades que nele se processam e se estendem para além de seus limites. Além de contar com uma logística de transporte que ofereça as condições para que haja o fluxo de pessoas e/ou mercadorias, tanto no próprio município quanto em relação a suas imediações espaciais.

Nesse sentido, a centralidade no estudo será avaliada pelas condições de acesso a Alagoinhas, analisadas pela variável transporte. Saliente-se que essa verificação não se dará pela avaliação das condições físicas dos veículos ou das rodovias e/ou estradas, que dão acesso ao município, e sim, pela quantidade de linhas de transporte coletivo intermunicipal (ônibus) e o sistema de transporte

alternativo oferecido à população. Os deslocamentos ocorrem diária ou esporadicamente para Alagoinhas, em busca dos serviços oferecidos pelos diversos seguimentos do comércio, educação e saúde.

a) Transporte

A organização dos espaços geográficos pelos centros urbanos interfere e é interferida, continuamente, por transformações nas instâncias sociais, pelos avanços tecnológicos – como, por exemplo, os sistemas de transportes. Desta forma, o conhecimento das interações espaciais de Alagoinhas e sua região, por meio dos fluxos de ônibus coletivos intermunicipais e do transporte alternativo, torna-se relevante. Essas interações, pela sua abrangência espacial em Alagoinhas, permitem uma melhor compreensão da organização espacial do município e a região sob sua influência.

Assim, optou-se, inicialmente, por avaliar o sistema de transporte alternativo regular, cujas informações foram disponibilizadas pela Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito de Alagoinhas (SMTT).

A relevância em compreender o fluxo diário de pessoas e mercadorias entre os distritos e aglomerados urbanos do município de Alagoinhas, está relacionada a sua intensidade, tendo sido observada, uma média diária de 40 passageiros, conforme a Tabela 22.

Tabela 22
DISTRITOS E AGLOMERADOS URBANOS DE ORIGEM, NÚMERO DE VEÍCULOS E VIAGENS, QUANTIDADE DE PASSAGEIROS DO SISTEMA DE TRANSPORTE ALTERNATIVO REGULAR ALAGOINHAS, 2008

Distritos / Aglomerados urbanos de origem	Número de veículos	Número de viagens ⁽¹⁾	Fluxo de passageiros	Média de passageiros por viagem
Ponto do Beiju	30	3	3.600	40
Boa União	4	4	680	43
Riacho da Guia	34	4	4.080	30
Papagaio	10	4	1.600	40
Boa Vista	3	3	360	40
Bosque Verde	4	4	640	40
Mangueira	15	4	2.400	40
Total	100	26	13.360	-

Fonte: Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito de Alagoinhas (SMTT), 2008

Elaboração: Autora. Março / 2009.

(1) Leia-se em número de viagens, a quantidade de viagens realizada diariamente por cada veículo.

Desse modo, mesmo referindo-se ao espaço intraurbano, este fluxo é considerável, afinal, são mais de 13 mil pessoas que se deslocam para o centro de Alagoinhas em busca dos serviços oferecidos e do comércio. O sistema de transporte alternativo regular conta com uma frota de 100 veículos e realiza um total de 26 viagens diárias (Tabela 22).

No que concerne ao transporte coletivo intermunicipal, a Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transporte e Comunicação (AGERBA) forneceu os dados referentes às linhas de ônibus que fazem seção⁸⁶ em Alagoinhas. Linhas cujo destino é Alagoinhas e as que partem do município com outros destinos, sem que fossem especificados os fluxos de pessoas. Os dados obtidos permitiram uma análise do alcance intermunicipal de Alagoinhas, pois foram informadas as origens, os destinos e as paradas⁸⁷ das viagens.

Segundo a Agência, as empresas que fazem o transporte são responsáveis pelo envio dos boletins, nos quais constam, entre outras informações, o quantitativo de passageiros. No entanto, não haveria como dimensionar por meio destes boletins o quantitativo, real ou aproximado, daqueles que se dirigem para Alagoinhas, visto que, muitas das linhas fazem seção em um ou mais municípios.

Desse modo, temos no Quadro 9, que registra que pelo menos 18 linhas com origem em Salvador e outros destinos que fazem seção em Alagoinhas. Contudo, como a Agência só disponibiliza as principais paradas, nem sempre Alagoinhas aparece como local de passagem destas linhas, que são regulares, sendo que, algumas delas, possuem mais de um horário diariamente.

Observa-se, também, que existem três linhas que partem de Salvador, fazem parada em outros municípios, mas têm como destino Alagoinhas. Essas linhas contam com vários horários todos os dias da semana (Quadro 9).

Ainda de acordo com o Quadro 9, observou-se que existe uma linha que parte de Camaçari para Alagoinhas. Há, também, outras linhas que saem de Itabuna, Feira de Santana, Rio Real e Ipiaú, cujos destinos são diversos, porém, todas fazem seção em Alagoinhas.

⁸⁶ Seção refere-se a passagens ou paradas em importantes centros urbanos.

⁸⁷ A AGERBA só considera algumas paradas, ocultando a maior parte das passagens por centros urbanos importantes.

Quadro 9
LINHAS DE TRANSPORTE COLETIVO INTERMUNICIPAL QUE FAZEM SEÇÃO EM
ALAGOINHAS, POR CIDADES DE ORIGEM E DESTINO - 2008
BAHIA, 2008

ORIGEM	SEÇÃO ⁽¹⁾	DESTINO
Salvador	Ouriçangas	Irará
	Crisópolis	Ribeira do Pombal
	Ribeira do Pombal	Banzaê
	Alagoinhas	Paripiranga
	Alagoinhas	Paulo Afonso
	-	Antas
	-	Jeremoabo
	Antas	Novo Triunfo
	Antas	Sítio do Quinto
	Antas	Coronel João Sá
	Cipó	Ribeira do Pombal
	Cipó	Raspador
	Alagoinhas	Subaúma
	-	Inhambupe
	-	Sátiro Dias
	-	Aramari
	-	Olindina
	Catu	Alagoinhas
	Pojuca	Alagoinhas
-	Alagoinhas	
Camaçari	-	Alagoinhas
Itabuna	BR 116	Lagoa Redonda
	BR 116	Alagoinhas
	BR 101	Lagoa Redonda
Feira de Santana	BR 101	Conde
	Conde	Barra do Itariri
Rio Real	Acajutiba	Feira de Santana
Ipiaú	BR 116	Lagoa Redonda
Alagoinhas	-	Paulo Afonso
	Palame	Baixios
	BR 101	Feira de Santana
	São Sebastião do Passé	Feira de Santana
	-	Serrinha
	-	Lamarão
	-	Pataíba
	Pataíba	Biringinga
	Sátiro Dias	Serrinha
	-	Inhambupe
	-	Barra do Itariri
	Sátiro Dias	Nova Soure
	Conde	Barra do Itariri

Fonte: AGERBA, 2008.

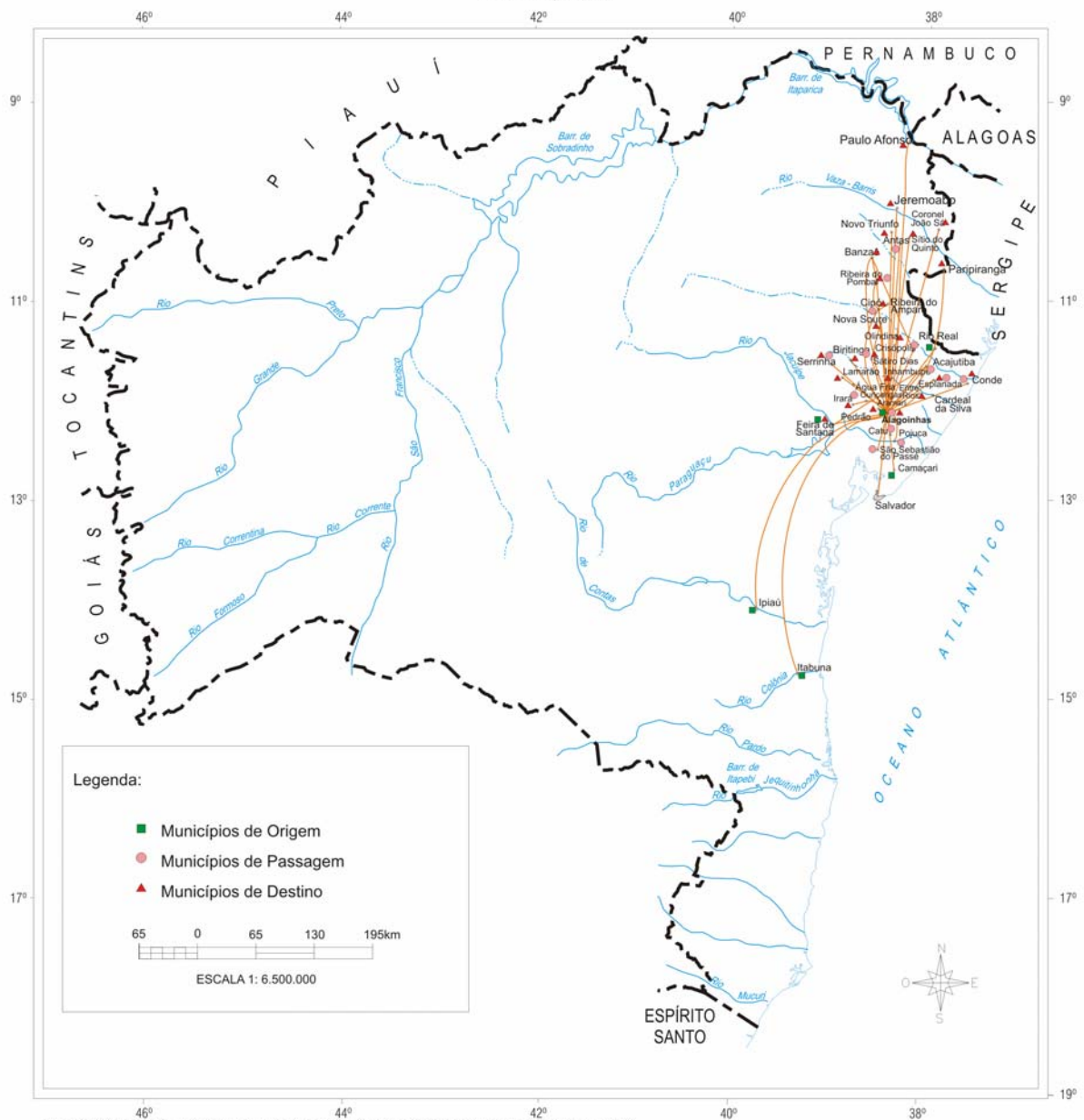
Elaboração: Autora. Julho /2009

(1) Seção refere-se a parada ou passagem. A AGERBA só considera algumas paradas, ocultando a maior parte das passagens por centros urbanos importantes.

Muito embora não se tenha como observar o fluxo de pessoas, pela ausência dos quantitativos de passageiros, nota-se a forte articulação que Alagoinhas possui

com outros municípios da região e do estado, pela quantidade de linhas que fazem paradas ou dele partem para outros municípios. Isso fica mais evidente, ao observar que existem 13 linhas com origem em Alagoínas e que se dirigem para distintos municípios. Essas linhas são diárias e muitas delas com um ou mais horários diariamente. As informações explicitadas podem ser melhor visualizadas na Figura 36.

Figura 36
LINHAS QUE FAZEM SEÇÃO EM ALAGOINHAS
BAHIA, 2008



Fonte: Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia (SEI), 2008.
 AGERBA, 2008. Disponível em <http://www.agerba.ba.gov.br/transporte/pesq_uma_localidade.asp>.
 Acesso em: 19 ago. 2008.
 Sistematização das informações: Autora. Julho / 2009.
 Elaboração cartográfica: Emerson Borges. Novembro / 2009.

O sistema alternativo de transporte, não regulamentado, foi avaliado a partir do trabalho de campo, no qual foi realizado um levantamento junto àqueles que trabalhavam com vans, topics e/ou microônibus, de modo autônomo ou em cooperativas.

Para melhor esclarecer, em Alagoinhas nota-se um conjunto muito grande de pessoas diretamente vinculadas ao sistema de transporte alternativo, os popularmente conhecidos como “topiqueiros”. Existe na cidade um número considerável de vans, topics e/ou microônibus que circulam entre os municípios limítrofes a Alagoinhas. Ressalta-se que, pelo observado quando da realização do trabalho de campo, não havia nenhum tipo de controle quanto à regulamentação e/ou fiscalização municipal e/ou estadual com relação ao desempenho da atividade.

Portanto, na falta de dados precisos quanto ao sistema de transporte alternativo não regulamentado, foram utilizadas os dados obtidos a partir da realização do trabalho de campo (conforme explicitado nos procedimentos metodológicos).

Os dados coletados não possibilitam uma análise mais concisa quanto ao fluxo diário de passageiros, todavia, oferece a identificação das origens e os destinos das viagens, o número de viagens e o número de vans, topics e/ou microônibus envolvidos. Em conjunto, as informações permitiram reconhecer a relevância desse tipo de transporte para o deslocamento diário de pessoas e mercadorias entre os municípios limítrofes e Alagoinhas.

Os dados constantes na Tabela 23 demonstram que a Cooperativa de Transporte Alternativo Rodoviário de Entre Rios (COOTARER), a Cooperativa de Transporte e Turismo de Alagoinhas (CTTA) e a Cooperativa de Transporte de Sátiro Dias (COOPSAT) destacaram-se com os maiores fluxos⁸⁸ diários de passageiros, 11.000, 6.000 e 2.100, respectivamente.

Os autônomos que fazem o transporte para Araçás e a Associação de Condutores Autônomos de Veículos de Inhambupe (ASCAVIN) têm um fluxo diário médio de 1.200 e 1.540 pessoas, respectivamente. Enquanto os autônomos de Sátiro Dias, Aporá e Acajutiba são os que apresentam os menores fluxos diários, 35, 12 e 60 pessoas, nesta ordem (Tabela 23).

⁸⁸ É importante recordar a desconfiança com a qual fui recebida pelos pesquisados e, portanto, os dados devem ser considerados como aproximativos.

Tabela 23
 NÚMERO DE VEÍCULOS E VIAGENS, FLUXO E MÉDIA DE PASSAGEIROS POR VIAGENS, TIPO DE PRESTADOR DO SERVIÇO, SEGUNDO OS MUNICÍPIOS DE ORIGEM
 ALAGOINHAS, 2008

Municípios de origem	Nº de veículos	Nº de viagens ⁽¹⁾	Fluxo de passageiros	Média de passageiros por viagem	Tipo de prestador do serviço
Sátiro Dias	5	2	35	4	Autônomos
Inhambupe	25	2	1.200	24	ASCAVIN
Catu/Pojuca	30	3	6.000	67	CTTA
Aporá	1	1	12	12	Autônomo
Araçás	22	2	1.540	35	Autônomos em formação de Cooperativa
Acajutiba	3	2	60	10	Autônomos
Sátiro Dias	20	2	2.100	53	COOPSAT
Entre Rios; Esplanada; Cardeal da Silva; Rio Real	22	2	11.000	250	COOTARER
Aramari ⁽²⁾	-	-	-	-	-
Pedrao ⁽²⁾	-	-	-	-	-
Total	128	16	21.947	455	-

Fonte: Levantamento de Campo, Julho de 2008.

Elaboração: Autora. Março / 2009.

(1) Leia-se em número de viagens, a quantidade de viagens realizada diariamente por cada veículo.

(2) Não quiseram responder o formulário.

ASCAVIN - Associação de Condutores Autônomos de Veículos de Inhambupe.

CTTA - Cooperativa de Transporte e Turismo de Alagoínhas.

COOPSAT - Cooperativa de Transporte de Sátiro Dias.

COOTARER - Cooperativa de Transporte Alternativo Rodoviário de Entre Rios.

Os dados constantes na Tabela 23 mostram ainda que, existe diariamente um quantitativo considerável de veículos envolvidos com transporte de passageiros, que chega a pelo menos 128 veículos, que fazem no mínimo duas viagens por dia, cada um. O grande número de veículos, tal como pode ser visto nas Figuras 37 e 38 (a seguir), faz com que, nos horários de pico – a partir da 07h30min da manhã, ao meio dia e a partir das 17h00min – haja um intenso movimento de pessoas e veículos nos locais (pontos) destinados à parada das vans, topics e/ou microônibus.

Figura 37
PONTO DA CTTA – 2009



Fonte. Autora. Julho / 2009.

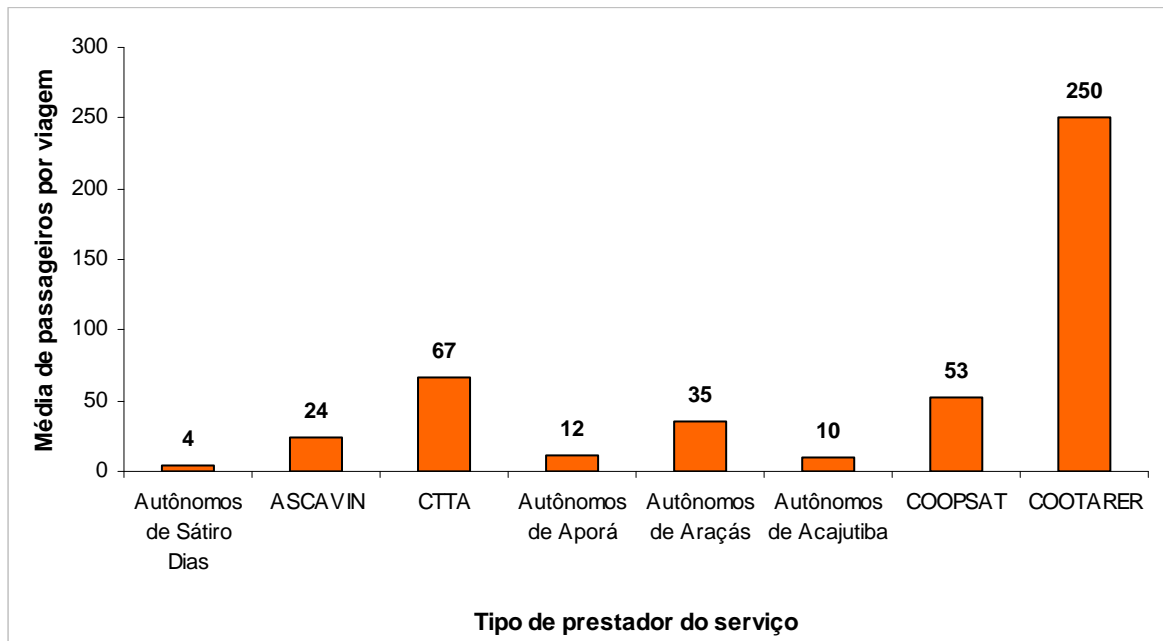
Figura 38
PONTO DOS AUTÔNOMOS DE ARAÇÁS – 2009



Fonte. Autora. Julho / 2009.

Com a leitura do Gráfico 11, fica evidente que aqueles que trabalhavam em cooperativas se destacaram com os maiores fluxos diários de passageiros. Nesse cenário, destacaram-se a COOTARER (250), a CTTA (67), a COOPSAT (53) e a ASCAVIN (24) com as mais elevadas médias de passageiros por viagem.

Gráfico 11
MÉDIA DE PASSAGEIROS POR VIAGEM, SEGUNDO O TIPO DE PRESTADOR DO SERVIÇO
ALAGOINHAS, 2008



Fonte: Levantamento de Campo. Julho / 2008.
Elaboração Gráfica: Autora. Março / 2009.

É interessante destacar, que esse tipo de transporte articula espacialmente Alagoinhas com os demais municípios da região, visto que possibilita maior acessibilidade e disponibilidade de horários para aqueles que buscam em

Alagoinhas o atendimento de suas necessidades, seja com educação e/ou saúde, além do próprio comércio.

Acrescenta-se que esse tipo de serviço apresenta vantagens e desvantagens. As vantagens são que o motorista busca o passageiro em casa ou em ponto determinado e no horário combinado, além de o tempo de viagem ser reduzido, haja vista que não existem paradas, como ocorre no sistema intermunicipal de ônibus coletivo. Por sua vez, as desvantagens relacionam-se à desregulamentação do serviço, o excesso de passageiros nas viagens, a inexistência de cintos de segurança para todos os passageiros e, por vezes, a alta velocidade dos condutores.

Salienta-se, ainda, que, quando da finalização das pesquisas dessa dissertação (Julho 2009) verificou-se que a maior parte dos veículos ligados a esse tipo de transporte encontrava-se com um adesivo contendo o logotipo da SMTT acompanhado de uma numeração. Tal fato, possivelmente, indica que estivesse ocorrendo algum levantamento, ou mesmo cadastramento desse tipo de transporte.

Com efeito, o fluxo de transportes constitui uma das causas da organização das cidades em forma de redes e, portanto, foi escolhido como uma variável de análise para este estudo. Desse modo, destaca-se a importância dos fluxos rodoviários de passageiros como indicador da quantidade e qualidade das interações espaciais entre Alagoinhas e a região sob sua influência. Tais fluxos estabelecem, ainda, a complementação de serviços entre estes núcleos urbanos.

6 CONCLUSÃO

As questões de pesquisa da dissertação estiveram relacionadas à tentativa de compreensão do papel da cidade de Alagoinhas na dinâmica da organização socioespacial da região Litoral Norte. Esse entendimento se deu a partir das interações espaciais estabelecidas entre esta cidade e a região sob sua influência, notando assim, a sua funcionalidade urbana no Litoral Norte da Bahia.

Para dar conta da temática abrangente e da sua diversidade de relações, inicialmente, buscou-se entender conceitos fundamentais, que nortearam o seguimento do trabalho. A partir da revisão de literatura, notou-se que o processo de urbanização e de distribuição da população produziu, entre outras questões, a necessidade de análise e estudo da temática cidade média.

Em vista disso, além da breve discussão em torno dos temas espaço urbano e cidades, o capítulo 2 trouxe um balanço da trajetória dos estudos sobre cidades médias. Nesse momento, se observou que, no Brasil, entre os anos de 1940 e 1980, ocorreu um aumento significativo do número de cidades pequenas e médias.

Na Bahia, as transformações econômicas, sociais e demográficas observadas ao longo das últimas décadas, refletiram no crescimento e integração das cidades pequenas e médias. Esse processo acompanha a lógica do processo de globalização, resultante da expansão do meio técnico científico informacional, expressão das mudanças estruturais urbanas e produtivas no país.

Alguns estudiosos sobre o tema, reforçam essa ideia quando observam que o processo de urbanização na Bahia tem, atualmente, duas características: a primeira, relacionada à intensificação da importância do processo no interior, com o aparecimento de cidades pequenas e médias; e a segunda vinculada à dinâmica da metropolização ao redor de Salvador.

O sistema urbano do estado tornou-se mais complexo, principalmente, quando comparado há poucas décadas atrás. De 1990 em diante, há uma hierarquia urbana menos desequilibrada, o que indica maior dinamismo das cidades, sejam elas pequenas e/ou médias, e uma conseqüente estrutura em rede integrada ao sistema urbano nacional.

Do ponto de vista da articulação espacial, a questão urbana não se resume mais tão somente a Salvador e a sua Região Metropolitana. Salvador assume a

função de maior centro do estado, e, outras cidades, principalmente as pequenas e as médias, ao absorverem e responderem às necessidades de moradores de áreas próximas, de forma complementar, ampliam sua importância do ponto de vista da circulação de pessoas, consolidando-se como centros urbanos de relevância no contexto estadual.

O capítulo apresentou, também, uma revisão das contribuições teóricas acerca do entendimento do que é rede urbana e de qual o papel assumido pelas cidades, principalmente as cidades locais, nessa relação. Essa observação foi realizada pelas considerações teóricas de Milton Santos e Roberto Lobato Corrêa, autores reconhecidos nacionalmente na literatura sobre o tema.

A formação dos núcleos urbanos e a constituição da rede urbana do estado complementam o capítulo, que é finalizado com referências a estudos recentes que revisaram e/ou analisaram a estrutura da rede urbana baiana, em âmbito nacional. A hierarquia urbana estabelecida nestes estudos leva em consideração a rede de cidades, em âmbito nacional, o que, evidentemente, resulta numa classificação hierárquica das cidades que, por vezes, não coincide com a lógica observada para a realidade baiana.

Em outros termos, pode-se considerar que o grau de importância adotado para uma ou outra cidade, na prática, pode não refletir o que ocorre de fato. Por exemplo, uma cidade que, na rede nacional, é considerada como um centro urbano local, para a realidade da hierarquia de cidades baianas pode ser considerada como um centro urbano regional e assim por diante.

O capítulo 3 tratou da formação e organização socioespacial da Região Econômica Litoral Norte da Bahia, a partir da interpretação dos aspectos econômicos que caracterizaram a referida região. Para isso, foram realizadas, inicialmente, algumas considerações quanto ao uso e entendimento dos termos região e regionalização.

A partir do levantamento realizado, percebeu-se que o subespaço em torno de Alagoinhas, a RE Litoral Norte, recebeu muitos investimentos da Petrobrás e da Ferbasa, na década de 1960. Nesse período, as lideranças da região tentavam superar a inércia econômica resultante da desaceleração da economia regional, pela diminuição da exportação de açúcar e a abertura de novas frentes de expansão para o gado no Recôncavo.

Somente na segunda metade dos anos 1990, o governo do estado resolve dar continuidade à construção da rodovia BA-099, Linha Verde, pela faixa litorânea da região Litoral Norte da Bahia até a divisa com o estado de Sergipe, e daí até Aracaju.

Com isso, nota-se que na faixa costeira da RE Litoral Norte, nos últimos anos, tem ocorrido um relativo crescimento econômico devido às atividades relacionadas ao turismo. Uma das consequências é a implantação de empreendimentos hoteleiros, mais especificamente, nas áreas litorâneas dos municípios de Jandaíra, Conde, Esplanada, Entre Rios e Mata de São João (APA Litoral Norte).

Desse modo, o Capítulo representou um esforço no sentido do entendimento dos processos socioespaciais na escala regional. Ressalte-se que esses processos devem ser apreendidos se pensados de maneira articulada e como componentes de uma totalidade em contínua transformação.

O capítulo 3 contribuiu também para ampliar o conhecimento sobre o processo histórico de formação e expansão urbana de Alagoinhas.

O quarto capítulo, por sua vez, apresentou informações que subsidiaram a compreensão da realidade da cidade na região.

A interpretação das singularidades de Alagoinhas como um espaço articulador, que atrai e irradia fluxos comerciais e serviços, e também participa da produção diversificada para consumo interno e das imediações espaciais foram avaliadas no capítulo 5. Nesse sentido, a cidade de Alagoinhas tem um papel regional de relevância, principalmente, no que tange aos serviços de saúde – hospital e maternidades regionais, clínicas de tratamento de câncer e demais serviços especializados; educação – ensino, médio e universitário; além do comércio numeroso e diversificado.

Desse modo, buscou-se entender como se dão as relações funcionais da cidade de Alagoinhas na região. As investigações pautaram-se na análise dos serviços oferecidos pelas instituições de ensino superior e as de saúde, pois, para o desenvolvimento da pesquisa, estabeleceu-se que a sua especialização funcional urbana estava fundamentada nas duas variáveis. Destacando-se, também, a existência dos inúmeros estudos que definiram Alagoinhas como importante centro comercial e/ou serviços.

A abordagem proposta visou o diferencial ao serem tratados aspectos específicos relacionados a educação (ensino superior) e saúde. Essas informações

são pouco conhecidas e neste estudo elas foram avaliadas e apresentadas, empírica e cientificamente.

No desenvolvimento da pesquisa, foram utilizadas, também, informações disponibilizadas pela indústria de bebidas Schincariol e pelo sistema de transporte alternativo e os intermunicipais. Além dos dados de população e da migração, que constituíram-se em duas componentes demográficas elementares para verificar e conhecer o porte dos municípios que compõem a RE Litoral Norte, bem como a sua capacidade para atrair população.

Vale mencionar que as possibilidades de análise das variáveis demográficas não se limitam à apreensão da dinâmica populacional, pois envolvem discussões teóricas sobre outras variáveis, como fecundidade e mortalidade. Contudo, aqui foram apresentados e descritos o porte e os processos migratórios contextualizados no âmbito de Alagoinhas e da RE Litoral Norte.

Quanto ao porte, verificou-se que Alagoinhas apresentou-se como único município de porte médio na RE Litoral Norte, com população urbana acima de 100 mil habitantes. Os demais municípios caracterizaram-se pelos pequenos contingentes populacionais nas áreas urbanas, normalmente abaixo de 40 mil, sendo que 13 apresentaram população urbana inferior a 20 mil habitantes.

No que tange ao quesito migração, notou-se que no conjunto das cinco grandes regiões do Brasil houve um aumento na emissão de população das suas UF's em direção à Alagoinhas. Os fatores que atraíram essa população foram, em grande medida, o crescimento das atividades e funcionamento da fábrica de cervejas Schincariol, além do aumento da participação da atividade de extração petrolífera em distritos de Alagoinhas e municípios vizinhos. Destaque, também, para a atividade de silvicultura voltada para celulose.

A proximidade de Alagoinhas aos municípios de Catu, Pojuca, Mata de São João, onde ocorre a prática intensiva da exploração petrolífera, e Inhambupe, Esplanada e Entre Rios, onde se desenvolve a silvicultura, possibilita que os migrantes, originários de outras UF's e/ou outras regiões do Brasil, que possivelmente fixariam residência nesses municípios, o façam em Alagoinhas. Espaço onde as condições de infraestrutura urbana e de atendimento das necessidades básicas (saúde, educação, transporte, hospedagem, alimentação) são relativamente melhores.

Nos últimos anos, observou-se em Alagoinhas um crescimento dos segmentos de hotelaria e restaurantes, além da construção de conjuntos residenciais. Muito embora não se possa afirmar que este aumento esteja diretamente associado à migração, pode-se apenas inferir que relacionou-se ao atendimento das necessidades das pessoas que preferem e buscam fixar residência em Alagoinhas, ainda que estejam realizando suas atividades profissionais em municípios vizinhos.

Esse crescimento pode relacionar-se, ainda, com a criação e instalação de novas instituições de ensino superior. Tal processo influenciou, significativamente, na alteração da estrutura e da morfologia urbana de Alagoinhas, que acabam por dinamizar a economia local, e mesmo, a regional.

Desde 2002, foram instaladas em Alagoinhas novas instituições de ensino superior: a Faculdade Santíssimo Sacramento, a Faculdade Santo Antônio e a Faculdade Regional de Alagoinhas, além dos polos presenciais das unidades de Educação a Distância e o aumento no número de cursos oferecidos pela Universidade do Estado da Bahia, Campus II. A criação e a instalação de novas faculdades e universidades, principalmente em cidades pequenas e médias do interior do estado e do país, têm ocorrido de modo acelerado nos últimos anos.

Nesses núcleos urbanos observa-se que, além da maior possibilidade de inserção dos jovens e adultos no ensino superior, ocorre também uma alteração da estrutura e da própria morfologia urbana das cidades. Em Alagoinhas a situação não tem sido diferente da notada em outras áreas: ao receber novas instituições de ensino superior, e mesmo, com ampliação de unidades antigas, verificou-se uma (re)estruturação da cidade, vinculada à expansão da malha urbana, a abertura de novas vias de circulação, o loteamento e adensamento de novas áreas, com a criação de conjuntos habitacionais, pousadas etc.

Essas questões, somadas ao forte fluxo de migrantes oriundos, principalmente, de outros municípios da Bahia, direcionados para Alagoinhas, funcionaram como atrativos para pessoas que se beneficiaram com inserção no mercado de trabalho de Alagoinhas – em novas funções, ligadas à Educação, bem como, aos novos comércios e serviços – notadamente professores e/ou estudantes universitários, que buscam a cidade para fixar residência.

A estruturação do espaço urbano de Alagoinhas tem se relacionado à dinamização e transformação da economia local e da região, com a ampliação do

sistema de transporte, principalmente o alternativo. Esse tipo de transporte, que é realizado através de vans, topics e/ou microônibus, além de articular espacialmente os municípios, acaba suprimindo uma demanda pelo serviço, visto que existe um número considerável de veículos, com viagens regulares e valores de passagens acessíveis, o que permite maior acessibilidade a Alagoinhas.

Ainda sobre este tipo de transporte, verifica-se que, apesar de não ser regulamentado, o fluxo diário de pessoas que o acessam é muito grande, o que reflete a necessidade dessa população em buscar em Alagoinhas os serviços por ela oferecidos, com destaque para os da área de educação e os da saúde, enfocados nesse estudo.

Quanto ao sistema de transporte coletivo intermunicipal (ônibus), na área de influência direta de Alagoinhas estão os 19 municípios que compõem a RE Litoral Norte, além daqueles que o município alcança com seus serviços, mas não fazem parte da área de estudo. Servidos, diferenciadamente, pelo sistema de transporte intermunicipal, na região destacam-se três municípios com número satisfatório de linhas de ônibus, Entre Rios, Catu e Conde. Além de Salvador, Feira de Santana e Serrinha com linhas e horários regulares de ônibus intermunicipais.

Numa análise mais aprofundada, percebeu-se que os serviços de educação e de saúde oferecidos por Alagoinhas condicionaram-na a ora ser reconhecida como centro urbano intermediário ora como regional. Ao verificarem-se os dados de educação, por exemplo, notou-se que Alagoinhas é um centro regional, pois sua abrangência extrapola o local, atingindo, inclusive, Salvador e Feira de Santana, dois núcleos urbanos maiores e mais importantes na hierarquia estadual. No que tange às informações relacionadas aos serviços de saúde, verificou-se forte relação existente entre os municípios limítrofes a Alagoinhas ou a sua relevância em âmbito mais local como um centro urbano intermediário.

Nesta perspectiva, pode-se afirmar que a função regional de Alagoinhas vem se processando de modo crescente, com a expansão das atividades industriais, de comércio e de serviços. O município de Alagoinhas se apresenta como um importante distrito industrial e núcleo agropecuário, e a cidade se caracteriza, também, por ser o único centro intermediário em toda a região sob sua influência, região Litoral Norte, e o centro metropolitano, Salvador.

A notada ausência de outros centros intermediários faz realçar o papel de Alagoinhas como maior centro da região, assumindo o comando de uma extensa

área, que se delimita ao norte com o estado de Sergipe; a oeste com a região subordinada a Feira de Santana; a leste, com o oceano atlântico; e a Salvador, ao sul.

Desse modo, pode-se concluir que Alagoinhas é um centro urbano regional, com características de cidade média, uma vez que é reconhecidamente um espaço de transição ou de intermediação entre as cidades maiores e as menores, na hierarquia urbana baiana. A cidade de Alagoinhas, portanto, tem passado por constantes transformações, mudando intensa e rapidamente de papéis e de posição, segundo a sua funcionalidade urbana.

REFERÊNCIAS

AMORIM FILHO, Oswaldo Bueno. Origens, evolução e perspectivas dos estudos sobre cidades médias. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (org.). *Cidades médias: espaços em transição*. São Paulo: Expressão Popular, 2007, p. 69-87.

AMORIM FILHO, Oswaldo Bueno; RIGOTTI, José Irineu Rangel. Os Limiares Demográficos na Caracterização das Cidades Médias. In: Encontro da Associação Brasileira de Estudos Populacionais, 8., 2002, Ouro Preto. *Anais...* Ouro Preto: ABEP, 2002 p. 1-22. Disponível em:

<http://www.abep.nepo.unicamp.br/docs/anais/pdf/2002/GT_MIG_ST25_Amorim_texto.pdf>. Acesso em: 31 jan. 2008.

AMORIM FILHO, Oswaldo Bueno; SERRA, Rodrigo Valente. Evolução e perspectivas do papel das cidades médias no planejamento urbano e regional. In: ANDRADE, Thompson A.; SERRA, Rodrigo Valente (orgs.). *Cidades Médias Brasileiras*. Rio de Janeiro: IPEA, 2001.v.1, p. 1-34. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/sites/000/2/livros/cidadesmediabrasileiras/capitulo1_evolucao.pdf>. Acesso em: 31 jan. 2008.

ARAÚJO, Mayara Mychella Sena. Migração intra-estadual e a rede de cidades baiana. In: SUPERINTENDÊNCIA DE ESTUDOS ECONÔMICOS E SOCIAIS DA BAHIA. *Panorama da migração dos municípios baianos em 1995-2000*. Salvador: SEI, 2007. p. 201-239 (Série estudos e pesquisas, 77).

_____. *A ferrovia e a configuração urbana da cidade de Alagoinhas - Bahia*. 2005, 113 f. Monografia (Graduação em Bacharel em Urbanismo) – Universidade do Estado da Bahia, Salvador, 2005.

BAHIA. *Lei nº 2.123*, de 09 de janeiro de 1965. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/legislacao/85494/lei-2123-65-bahia-ba>>. Acesso em: 17 jul. 2009

BAHIA. Secretaria de Meio Ambiente e Recursos Hídricos. Conselho Estadual de Meio Ambiente. *Parecer do Grupo de Trabalho GT – ZPV - Zona de Proteção Visual da APA Litoral Norte do Estado da Bahia*. Salvador: SEMARH, 2007. Câmara Técnica de Biodiversidade, Unidades de Conservação e Demais Áreas Protegidas (CTBIO).

_____. Secretaria de Cultura e Turismo. Coordenação de Cultura. *Guia Cultural da Bahia: Litoral Norte*. Salvador: SCT, 1999. v. 9.

_____. Secretaria do Planejamento, Ciência e Tecnologia. *Zoneamento dos distritos florestais do Estado da Bahia*. Salvador: SEPLANTEC, 1976. 154 p. Programa realizado com a participação da Secretária da Indústria e Comércio e da Secretária da Agricultura.

BANDEIRA, Pedro Silveira. Institucionalização de Regiões no Brasil. *Ciência & Cultura*, v. 58, n.1, p.34-37, jan./mar. 2006. Disponível em: <<http://cienciaecultura.bvs.br/scielo.php>>. Acesso em: 04 jul. 2006.

BARROS, Salomão A. *Vultos e feitos do município de Alagoinhas*. Salvador: Artes Gráficas e Indústria LTDA, 1979.

BESSA, Kelly Cristine. Reestruturação da rede urbana brasileira e cidades médias: o exemplo de Uberlândia (MG). *Caminhos de geografia*. Uberlândia, out. 2005. Disponível em: <<http://www.ig.ufu.br/revista/caminhos.html>>. Acesso: 10 jul. 2006.

BRANCO, Maria Luisa Gomes Castello. Algumas considerações sobre a identificação de cidades médias. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (org.). *Cidades médias: espaços em transição*. São Paulo: Expressão Popular, 2007, p. 89-111.

BRANDÃO, Maria de Azevedo (org.). *Recôncavo da Bahia: sociedade e economia em transição*. Salvador: Fundação Casa de Jorge Amado; Academia de Letras da Bahia; Universidade Federal da Bahia, 1998.

BRASIL. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Secretaria de Planejamento e Investimentos Estratégicos *Estudo da Dimensão Territorial Para o Planejamento: 2008*. [Brasília], 2008.

_____. Serviço Federal de Habitação e Urbanismo. *Relatório preliminar de desenvolvimento integrado: município de Esplanada Bahia*. Rio de Janeiro: SERFHAU, 1972. 119 p. Programa de Ação Concentrada - PAC (MINTER). Convênio SERFHAU/Grupo de Trabalho Projeto Rondon - Fase IX.

BRITO, Cristóvão. *A Petrobras e a gestão do território no Recôncavo Baiano*. Salvador: EDUFBA, 2008.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. Uma leitura sobre as cidades. *Cidades*. v.1, n. 1, Presidente Prudente, 2004. Disponível em: <<http://www.cidadesrevista.com.br>>. Acesso em: 08 jul. 2005.

CENTRO DE ESTATÍSTICAS E INFORMAÇÃO (BA). *Perfil da Região Econômica Litoral Norte*. Salvador: CEI, 1994. (Série perfis regionais, 2).

_____. *Bahia Análise & Dados: Questão Urbana*, Salvador: CEI, v.3, n.2, set. 1993.

_____. *Reflorestamento na Bahia: avaliação e perspectiva*. Salvador: CEI, 1983. 64 p. (Estudos Conjunturais, CEI, 1).

CORRÊA, Roberto Lobato. Construindo o conceito de cidade média. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (org.). *Cidades médias: espaços em transição*. São Paulo: Expressão Popular, 2007, p. 23-33.

_____. *O espaço urbano*. São Paulo: Ática, 2002.

_____. Redes geográficas: cinco pontos para discussão. In: SILVA, Bárbara Christine Nentwig; SILVA, Sylvio C. Bandeira de Mello; VASCONCELOS, Pedro de Almeida (org.). *Novos estudos de geografia urbana brasileira*. Salvador: EDUFBA, 1999. p. 65-70.

_____. Interações espaciais. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo Cesar da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato. (org.). *Explorações geográficas: percursos no fim do século*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997a, p. 279-317.

_____. *Trajétórias geográficas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997b.

_____. *Região e Organização Espacial*. São Paulo: Ática, 1990.

_____. *A rede urbana*. São Paulo: Ática, 1989.

DINIZ, Alexandre Magno Alves; BATELLA, Wagner Barbosa. O Estado de Minas Gerais e suas Regiões: um Resgate Histórico das Principais Propostas Oficiais de Regionalização. *Sociedade & Natureza*, Uberlândia, p. 59-77, dez. 2005. Disponível em: <<http://www.sociedadennatureza.ig.ufu.br>>. Acesso em: 04 jul. 2006.

FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DA BAHIA. *Guia industrial do estado da Bahia*. Disponível em: <http://www.fieb.org.br/guia/default.asp>. Acesso em: 31 out. 2009.

FERNANDES, Ana; GOMES, Marcos Aurélio A. de Filgueiras (orgs.). *Cidade & História: modernização das cidades brasileiras nos séculos XIX e XX*. Salvador: MAU/UFBA, 1992.

FERNANDES, Etelvina Rebouças. *Do mar da Bahia ao rio do sertão: Bahia ande São Francisco Railway*. 2005. 241 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2005.

FERNANDES, Rosali Braga. *Sistematização de alguns Conceitos Geográficos – 2003*. Mar. 2003 (*in mimeo*).

_____. *Las políticas de la vivienda en la ciudad de Salvador y los procesos de urbanización popular em el caso del Cabula*. Feira de Santana: UEFS, 2003.

FUNDAÇÃO DE PLANEJAMENTO (BA); UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA. Instituto de Geociências. *Projeto de regionalização administrativa para o Estado da Bahia*. 2. ed. Salvador: CPE; UFBA, 1974. v.1.

FUNDAÇÃO CENTRO DE PROJETOS E ESTUDOS (BA). *Irecê: “um subsistema urbano” em formação*. Salvador: CPE, 1994. 72 p. (Série estudos e pesquisas, 20).

GUIMARÃES NETO, Leonardo. *Introdução à formação econômica do Nordeste*. Recife: FUNDAJ/Massangana, 1997.

GALVÃO, Olímpio J. de Arroxelas. Desenvolvimento dos transportes e integração regional no Brasil – Uma perspectiva histórica. *Planejamento e Políticas Públicas*. n. 13, p. 183-211, jun. 1996.

GEIGER, Pedro Pinchas. Organização Regional do Brasil. *Revista Geográfica*, Rio de Janeiro: Instituto Pan-Americano de Geografia e História, n. 33, p. 25-53, 1964.

GOLGHER, André Braz. *Fundamentos da migração*. Belo Horizonte: UFMG/Cedeplar, 2004, 49 p.

GONÇALVES, Múcio Tosta; MACHADO, Carlos Wagner da Costa. “Reflorestamento” e mudanças nas condições de vida do Litoral Norte da Bahia. *Caderno CEAS*, Salvador, n. 161, p. 23-34, 1996.

HAESBAERT, Rogério. Região, Diversidade territorial e Globalização. *GEOgraphia*, Ano 1, n. 1, p. 15-39, 1999.

HARVEY, David. *Condição pós-moderna*. São Paulo: Loyola, 1992.

_____. *A justiça social e a cidade*. São Paulo: Hucitec, 1973.

HENRIQUE, Wendel; SANTANA, Elissandro; FERNANDES, Hiram. Reestruturação urbana em cidades médias e pequenas do recôncavo a partir da expansão do sistema federal de

ensino superior. In: Bahia Análise & Dados – *Cidades: conceitos, processos e história*. Salvador: SEI, v.19, n.2, p.511-522. 2009.

IBGE. *Regiões de Influência das cidades 2007*. Rio de Janeiro: IBGE, 2008.

_____. *Contagem da população 2007*. Rio de Janeiro: IBGE, 2008.

_____. *CENSO DEMOGRÁFICO - BRASIL: famílias e domicílios - resultados da amostra*. Rio de Janeiro: IBGE, 2000.

_____. *CENSO DEMOGRÁFICO - BRASIL: migração e deslocamento - resultados da amostra*. Rio de Janeiro: IBGE, 2000.

IPEA; IBGE; UNICAMP. *Configuração atual e tendências da rede urbana*. Brasília: IPEA, 2001.396 p. (Série caracterização e tendências da rede urbana do Brasil, v. 1).

_____. *Redes urbanas regionais: Norte, Nordeste e Centro-Oeste*. Brasília: IPEA, 2001.263 p. (Série caracterização e tendências da rede urbana do Brasil, v. 4).

LABORATÓRIO VAI ESTUDAR ABELHAS EM ALAGOINHAS E NO LITORAL NORTE. Disponível em: <<http://www.seagri.ba.gov.br/noticias.asp?prt=true&qact=view¬id=15201>>. Acesso em: 12 mai. 2009.

LAGE, Creuza Santos. *Refletindo sobre o projeto de pesquisa em Geografia*. 2002. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2002.

LAKATOS, Eva Maria et al. *Metodologia Científica*. São Paulo: Atlas, 2003.

LEÃO, Sonia de Oliveira. Parte I: Padrões Espaciais de Desenvolvimento Urbano (1500-1930). In: SILVA, Sylvio C. Bandeira de Mello (org.). *Urbanização e metropolização no estado da Bahia: evolução e dinâmica*. Salvador: Centro Editorial e Didático da UFBA, 1989. p. 21-103.

LIMONAD, Ester. Yes, nós temos bananas! Praias, condomínios fechados, *resorts* e problemas sócio-ambientais. In: ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL, 12., 2007, Belém. *Anais...* Belém: ANPUR, 2007, p. 1-20.

LINS, Robson Oliveira. *A região de Amargosa: transformações e dinâmica atual (Recuperando uma contribuição de Milton Santos)*. 2007. 172 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2007.

LOPES, Diva Maria Ferlin. *O conceito de urbano e as cidades de pequeno porte no semi-árido baiano: Novo Triunfo, Santa Brígida e Sítio do Quinto*. 2005. 175 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2005.

MAGNAGO, Angela Alves. A divisão regional brasileira. *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro: IBGE, v. 57, n. 4, p. 67-94, out./dez. 1995.

MATOS, Juliane Vieira de Oliveira. *Análise da implementação dos instrumentos de planejamento urbano na atual gestão no município de Alagoinhas – Bahia*. 2002. Monografia (Graduação em Bacharel em Urbanismo) – Universidade do Estado da Bahia, Salvador, 2002.

MOVIMENTO POPULAR ACESSO A LINHA VERDE. Disponível em: <<http://www.movimentolinhaveverde.com.br/omovimento.htm>> Acesso em: 12 mai. 2009

NILO, Eden. *Alagoinhas cidade ferroviária*. Alagoinhas: [s.n.], 1999.

NUNES, Brasilmar Ferreira. *Urbanização e migrações: reflexões gerais para auxiliar na interpretação do fenômeno no Brasil*. [S.l.: s.n.], [199?], p.1-8. Disponível em: <<http://www.unb.br/ics/sol/itinerancias/grupo/brasilmar/urbanizacao.pdf>>. Acesso em: 30 ago. 2006.

PEREIRA, José Carlos Matos. *Importância e Significado das Cidades Médias na Amazônia: uma abordagem a partir de Santarém (PA)*. 2004. 127f. (Dissertação Mestrado). Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido do Núcleo de Altos Estudos Amazônicos da Universidade Federal do Pará, Belém.

PORTO, Edgar. *Desenvolvimento e território na Bahia*. Salvador: SEI, 2003. 111p. (Série estudos e pesquisas, 61).

OBSERVATÓRIO PERNAMBUCO DE POLÍTICAS PÚBLICAS E PRÁTICAS SÓCIO-AMBIENTAIS; UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO. Programa de Pós-Graduação em Geografia; FASE/PE. *Sistema Nacional de Informações das Cidades. Classificação (Tipologia) das cidades brasileiras*. Rio de Janeiro, 2005. Produto 6.1.

OLIVEIRA, Bianca Simoneli de. *A inserção da cidade local na rede urbana contemporânea*. Disponível em: <http://www.dge.uem.br/semana/eixo1/trabalho_47.pdf>. Acesso em: 19 jan. 2009.

RETA ATLÂNTICO. *Estudo de Impacto Ambiental do Plano Diretor da Reserva Imbassaí*. Salvador: V&S Engenheiros e Consultores S/C, 2003. Vol. 5 - Meio Antrópico: Imbassaí-Mata de São João-Bahia.

ROCHA, Aline Pereira. *Uma análise da integração em rede: os transportes aéreos no Estado da Bahia*. 2005, 184 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2005.

ROCHA, Francisco Ulisses Santos. *A mobilidade a pé em Salvador*. 2003, 266 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2003.

_____. *O transporte sobre trilhos e a formação da cidade do Salvador: 1860 a 1930*. Salvador: Universidade Federal da Bahia, 2000 (*in mimeo*).

ROCHFORT, Michel. *Redes e sistemas: ensinando sobre o urbano e a região*. Tradução: Antônio de Pádua Danesi. São Paulo: Hucitec, 1998.

SAMPAIO, Antônio Heliodoro Lima. *Formas Urbanas: cidade real & cidade ideal*. Contribuição ao Estudo Urbanístico de Salvador. Salvador: Quarteto, 1999.

SANTOS, Joanita Cunha. *Traços de Ontem*. Belo Horizonte: Graphilivros Editores Ltda, 1987.

SANTOS, Milton. *O espaço cidadão*. São Paulo: EDUSP, 2007.

_____. *Espaço e método*. São Paulo: Nobel, 1997.

SANTOS, Milton. *Urbanização brasileira*. São Paulo: Hucitec, 1996.

_____. A Cidade e o Urbano como Espaço-Tempo. In: FERNANDES, Ana; GOMES, Marcos Aurélio A. de Filgueiras (orgs). *Cidade & História: modernização das cidades brasileiras nos séculos XIX e XX*. Salvador: MAU/UFBA, 1992.

_____. *Manual de geografia urbana*. São Paulo: Hucitec, 1989.

_____. *Espaço e Sociedade*. Rio de Janeiro: Vozes, 1979a.

_____. *O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos*. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1979b.

_____. Salvador e o deserto. *Revista Brasileira dos Municípios*. v. 13. p.127-128, 1960.

_____. *A rede urbana do Recôncavo*. Salvador: Imprensa Oficial da Bahia, 1959.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. São Paulo: Record, 2001.

SERPA, Angelo. Paisagem periférica. In: YÁZIGI, Eduardo. (org.). *Turismo e paisagem*. São Paulo: Contexto, 2002, p. 161-179.

SILVA, Sylvio Bandeira de Mello e. Repensar o litoral norte. *A Tarde*. Salvador, p. 3, 2 abr. 2007.

SILVA, Sylvio Bandeira de Mello e; SILVA, Barbara-Christine Nentwing. *Estudos sobre globalização, território e Bahia*. Salvador: UFBA, 2003.

SILVA, Sylvio Bandeira de Mello. Questão Regional Brasileira: Dinâmica Recente e Perspectivas. *Bahia Análise & Dados*, Salvador: SEI, v. 4, n. 2/3, p. 147-155, dez. 1994.

SILVA, Sylvio Bandeira de Mello e; SOUZA, Jaimeval Caetano de. Uma medida da evolução recente da organização espacial do Estado da Bahia. *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, v. 51, n.4, p. 53-70, out./dez., 1989.

SOARES, Beatriz Ribeiro; MELO, Nágela Aparecida de. Cidades médias: reflexões sobre o programa UIA-CIMES e apontamentos de perspectivas para o estudo no Brasil. In: I Simpósio Internacional de Cidades Médias: dinâmica econômica e produção do espaço urbano, 1., 2005, Presidente Prudente. *Anais...* Presidente Prudente: CIMDEPE, 2005. p. 1-18. Disponível em: <<http://www2.prudente.unesp.br/gasperr/simposio/BeatrizRSoares.PDF>>. Acesso em: 31 jan. 2008.

SOUZA, Éder Júnior Cruz de. *Políticas Territoriais do Estado da Bahia: Regionalização e Planejamento*. 2008. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2008.

SOUZA, Ivonete Gonçalves de; MONTI, João Luiz. *Relatório de levantamento dos impactos socioambientais relacionados à Empresa Bahia Pulp S.A. e afiliadas*. Disponível em: <http://www.politicaspUBLICASbahia.org.br/IMG/pdf/Relatorio_preliminar_dos_impactos_socioambientais_da_empresa_Bahia_Pulp.pdf>. Acesso em: 10 ago. 2009.

SOUZA, Maria Adélia Aparecida de. Cidade: Lugar e geografia da existência. In: VASCONCELOS, Pedro de Almeida; SILVA, Sylvio Bandeira de Mello e. *Novos estudos em geografia urbana brasileira*. Salvador: EDUFFBA, 1999.

SOUZA FILHO, José Rodrigues. *Transporte rodoviário de passageiros e a organização espacial do estado da Bahia*. 2005, 241 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2005.

SPINOLA, Noelio Dantaslé. *Política de localização industrial e desenvolvimento regional: a experiência da Bahia*. 2003, 342 f. Dissertação (Programa de Pós Graduação em Desenvolvimento Regional e Urbano) - Universidade Salvador, Departamento de Ciências Sociais Aplicadas II, Salvador, 2003.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (org.). *Cidades médias: espaços em transição*. São Paulo: Expressão Popular, 2007.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão et al. O estudo das cidades médias brasileiras: uma proposta metodológica. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (org.). *Cidades médias: espaços em transição*. São Paulo: Expressão Popular, 2007, p. 35-67.

SUPERINTENDÊNCIA DE ESTUDOS ECONÔMICOS E SOCIAIS DA BAHIA. *Panorama da migração dos municípios baianos em 1995-2000*. Salvador: SEI, 2007. 259 p. (Série estudos e pesquisas, 77).

_____. *Migração e migrantes da Bahia nos anos de 1980 e 1990: tendências e perfis sociodemográficos*. Salvador: SEI, 2006a. 121 p. (Série estudos e pesquisas, 76).

_____. *Uso atual das terras: Bacias dos Rios Itapicuru, Vaza-Barris e Real*. Salvador: SEI, 2006b. 115 p. (Série estudos e pesquisas, 74).

_____. *Dinâmica sociodemográfica da Bahia: 1980-2000*. Salvador: SEI, 2003 (Série estudos e pesquisas, 60), 2 v.

_____. *Cidades da Bahia*. Salvador: SEI, 1997. 158 p. (Série estudos e pesquisas, 35).

TAVARES, Luís Henrique Dias. *História da Bahia*. São Paulo: UNESP; Salvador: EDUFBA, 2001.

TECNOSAN Engenharia S/C Ltda. *Plano Diretor Urbano de Alagoinhas – Bahia*. Salvador: PRODUR, v. 7, nov. 2000.

TORREZ, Rachel. Centralidade na cidade contemporânea, novos sujeitos e projetos: o caso das universidades na área central do Rio de Janeiro. In: *Bahia Análise & Dados: Cidades: gestão e realidades urbanas*, Salvador: SEI, v.19, n.3, p. 783-796. 2009.

XAVIER, Ederval de Araújo; SILVA, Sylvio C. Bandeira de Mello e. Análise das proposições precedentes de regionalização na Bahia. In: BAHIA: CPE & BAHIA. Universidade Federal da Bahia. Instituto de Geociências. *Projeto de regionalização administrativa para o Estado da Bahia*. Salvador, 1973, p. 11-51.

ZORZO, Francisco Antonio. A Engenharia e a Importação da Tecnologia dos Transportes Ferroviários na Bahia durante a Segunda Metade do Século XIX: Estudando o Caso do Primeiro Empreendimento Ferroviário Baiano. *Sitientibus*. Feira de Santana, n. 28, p.109-120, jan / jun. 2003. Disponível em:<
http://www.uefs.br/sitientibus/tec_28/a_engenharia_e_a_importacao_da_tecnologia.pdf
>Acesso em: 04 mar. 2005.

ZORZO, Francisco Antonio. *Ferrovias e a Rede Urbana na Bahia. Doze cidades conectadas pela Ferrovia no Sul do Recôncavo e Sudoeste Baiano (1870-1930)*. Feira de Santana: Universidade Estadual de Feira de Santana, 2001.

_____. Retornando à História da Rede Viária Baiana: O Estudo dos Efeitos do Desenvolvimento Ferroviário na Expansão da Rede Rodoviária da Bahia (1850-1950). *Sitientibus*, Feira de Santana, n.22, p.99-115, jan./jun. 2000. Disponível em: <http://www.uefs.br/sitientibus/exatas_22/retornando_a_historia_da_rede_viaria.pdf> Acesso em: 04 mar. 2005.

APÊNDICES



UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA
 INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS
 DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
 PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

FORMULÁRIO (A): COOPERATIVAS DE VANS

Nome:	
Escolaridade:	Idade:
Endereço:	
E-mail:	

Nome da Cooperativa:	
Endereço:	
E-mail:	Fone:
Origem:	Destino:
Roteiro de Viagens:	
Número de viagens:	Fluxo diário de passageiros:
Valor da passagem:	Número de vans:

Cooperativados			
Motoristas		Cobreadores	
Quantidade	Origem	Quantidade	Origem

<p>Observações:</p> <p>Tempo de funcionamento: Licença ou Autorização:</p>
--

Local:
 Data:
 Hora:



UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA
 INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS
 DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
 PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

FORMULÁRIO (B): INSTITUIÇÕES DE ENSINO SUPERIOR

Nome:	
Escolaridade:	Idade:
Endereço:	
E-mail:	

Nome da Faculdade:	
Endereço:	
E-mail:	Fone:
Quais os cursos oferecidos:	
Valor da mensalidade:	

Número de Alunos	
Por Período (Ano)	Origem

Local:

Data:

Hora:



UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA
 INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS
 DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
 PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

FORMULÁRIO (C): ESTABELECIMENTOS DE SAÚDE

Nome:	
Escolaridade:	Idade:
Endereço:	
E-mail:	

Nome do Estabelecimento:	
Endereço:	
E-mail:	Fone:
Rede:	() Particular () Pública

N. de Atendimento Diário:			
Por Período (Ano)		Origem	

Local:

Data:

Hora: