

NOTAS SOBRE O PROCESSO RECENTE DE UR
BANIZAÇÃO/METROPOLIZAÇÃO NO ESTADO
DA BAHIA *

Sylvio Bandeira de Mello e Silva **

Na tentativa de explicar o dinamismo do recente processo de urbanização/metropolização na Bahia, mais especificamente a partir de 1940, adotamos, como critério inicial, dois conjuntos espaciais, um referente ao Estado da Bahia como um todo e outro destacando a Região Metropolitana de Salvador que serão vistos em dois planos de análise, um ex terno à região e outro interno. Evidentemente, reconhecemos as importantes interações entre as dimensões espaciais e os níveis analíticos. Os cortes esquemáticos visam apenas resumir, de forma lógica, os principais componentes do processo de urbanização/metropolização no Estado da Bahia. A Tabela 1 destaca, em termos abrangentes, os principais elementos responsáveis pelo dinamismo do processo de urbanização/metropolização no Est do da Bahia.

* Comunicação apresentada ao II Encontro Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional, realizada em Teresópolis, RJ, em novembro de 1987.

** Professor do Departamento de Geografia e do Mes trado em Arquitetura e Urbanismo da FAUFBA.

TABELA 1

ELEMENTOS COMPONENTES DA DINÂMICA DA URBANIZAÇÃO/METROPOLIZAÇÃO
NO ESTADO DA BAHIA

PLANOS ANALÍTICOS NÍVEIS (DIMENSÕES) ESPACIAIS	PLANO EXTERNO	PLANO INTERNO
Nível Estadual	<ul style="list-style-type: none"> • mudanças na estrutura e no relacionamento da economia nacional em um contexto internacional. • mudanças no sistema de transporte a nível nacional, em termos de estrutura em rede. • mudanças no papel exercido pelas cidades, em termos sistêmicos. 	<ul style="list-style-type: none"> • mudanças no relacionamento da economia estadual e de sua estrutura econômica • expansão e retração de economias sub-regionais e urbanas. • mudanças nas funções urbanas.
Nível Metropolitano	<ul style="list-style-type: none"> • necessidade de uma desconcentração da economia nacional exigindo um vigoroso papel do setor público em determinadas áreas. • necessidade de integração da economia nacional exigindo uma adequação do sistema de transportes e comunicações em regiões específicas. 	<ul style="list-style-type: none"> • dinamismo das atividades econômicas metropolitanas, sobretudo industriais. • reorganização de áreas urbanas e implantação de novos eixos de expansão metropolitana.

1. CONSIDERAÇÕES A NÍVEL ESTADUAL

Tendo o Estado da Bahia como um todo, destaca-se , preliminarmente, a indução externa, de caráter nacional, como sendo a principal responsável pela evolução recente do processo de urbanização/metropolização. Com efeito, a economia nacional nos últimos cinquenta anos, relacionada a um contexto internacional, ora adverso ora favorável, experimentou uma significativa transformação estrutural, passando progressivamente de um estágio primário - exportador para um estágio de caráter urbano-industrial, o que levou a integrar as economias regionais outrora mais autônomas e atreladas tradicionalmente aos mercados externos.

Este processo de mudança, fortemente conduzido pelo Estado, beneficiou, inicialmente, a região Sudeste, particularmente São Paulo, onde foram mais rápidas as transformações estruturais da economia repercutindo em uma reorganização do espaço produtivo com um intenso mecanismo de metropolização.

A conformação de uma região central de caráter nacional requeria uma rápida integração do mercado nacional, estabelecendo um conjunto de relações do tipo centro-periferia de que passou a fazer parte o Estado da Bahia. A este processo de mudança esteve vinculada uma vigorosa política de transportes beneficiando sobretudo as rodovias já que as mesmas estavam associadas à implantação e ao rápido crescimento da indústria automobilística. Como exemplo, a rede rodoviária do Estado da Bahia, segundo dados dos Anuários Estatísticos do Brasil (IBGE), passou de 11.739 km em 1937 para 133.953km,

em 1986, dos quais 9.946 km são asfaltados. Também, segundo esta mesma fonte, a relação habitantes/veículo registrado no Estado da Bahia passou de 783,0 em 1940 para 31,6 em 1985. Todos estes complexos mecanismos de mudança, envolvendo um considerável número de elementos, causaram substanciais alterações no papel exercido pelas cidades que, em termos gerais, passaram progressivamente de centros locais e/ou regionais, sem uma expressiva interdependência, a não ser com as metrópoles regionais, para centros com uma variada hierarquia funcional, melhor equipados, e com um forte interrelacionamento abrangendo uma grande dimensão espacial, ou seja, o espaço nacional. Assim, pouco a pouco pode se falar em um sistema urbano nacional, integrando vários subsistemas como, por exemplo, o da Bahia.

Estas mudanças, definidas como sendo de caráter nacional, tiveram, portanto, uma repercussão direta, no plano interno, ou seja, a nível do Estado da Bahia como um todo. Para a consolidação de uma região com características urbano-industriais predominantes, o Sudeste brasileiro, foi necessário implementar a unificação do mercado nacional como um todo, para escoamento dos produtos industrializados e integração dos setores produtivos, sobretudo através da produção de insumos nas áreas periféricas. Assim, também ocorreu na Bahia o grande crescimento do setor industrial, superando o da agropecuária, na composição do PIB estadual, na década de 70. A progressiva integração da economia brasileira causou, por outro lado, a partir de meados da última década, uma expressiva superioridade das

transações internas (com o resto do País) sobre as externas (com o resto do mundo), o que significou, concomitantemente, a introdução de importantes mudanças no sistema urbano-regional.¹

Por outro lado, as relações comerciais da Bahia com o resto do Brasil, inclusive com São Paulo, têm sido superavitárias nos últimos anos, graças à importância e à natureza do processo recente da industrialização baiana, destacadamente concentrado na oferta de insumos industriais. Como este progressivo relacionamento foi efetivado sobretudo através do sistema rodoviário, com grandes eixos pavimentados N-S e L-W, algumas economias sub-regionais com vários centros foram bastante beneficiadas na Bahia enquanto outras áreas mais isoladas, com suas respectivas cidades, entraram em crise.²

As vantagens para determinados espaços foram principalmente de duas ordens, uma referente aos estímulos que passaram a ser oferecidos aos setores produtivos (ampliação de mercados, diversificação de atividades com o aproveitamento de novos recursos, etc.) e outra relacionada com o crescimento da vida de relações. Em ambos os casos, destaca-se o papel dirigente das cidades, conduzindo o processo de mudanças econômicas e a vida de relações inter e intra-regionais. As desvantagens para as áreas que ficaram à margem deste processo também seguem, em geral, a mesma lógica mas ao inverso, com a falta de estímulo para as atividades produtivas, superadas na concorrência com outras áreas e, por conseguinte, com fraca vida de relações, afetando, negativamente, o crescimento urbano.

À título de exemplo, as áreas de Salvador, Feira de Santana, Vitória da Conquista, Ilhéus-Itabuna, Eunápolis-Itamaraju, Irecê e Barreiras representam muito bem o primeiro caso enquanto as zonas da Chapada Diamantina Meridional, o Nordeste do Estado e algumas áreas do Recôncavo, além de várias sub-áreas e municípios diversos, expressam sintomas de crise urbano-regional, com estagnação ou decréscimo de suas populações urbanas e mesmo rurais, em determinados casos.

A simples menção das cidades e áreas mais ou menos dinâmicas destaca a importância de suas localizações ao longo dos grandes eixos de circulação de caráter nacional, resultando no crescimento de economias sub-regionais e o peso das localizações intersticiais, com certo isolamento, causando desestímulo às atividades produtivas. As grandes vias de integração nacional beneficiando sub-regiões e cidades aparecem como as mais importantes e é ao longo destas vias que se localizam, em geral, as localidades com maiores índices de crescimento (Feira de Santana, Vitória da Conquista, Itabuna, Eunápolis, Itamaraju, Barreiras, etc.). Os espaços "vazios" e os trechos com pequenos fluxos correspondem às áreas mais fracamente urbanizadas no Estado e com pequeno dinamismo. A malha rodoviária está, evidentemente, associada ao crescimento de várias atividades econômicas em diferentes espaços como, por exemplo, a expansão da fronteira agrícola nas áreas de Irecê (cereais), Extremo Sul (exploração florestal e pecuária), Oeste (cereais e pecuária), Vitória da Conquista (pecuária e café)

e Chapada Diamantina Central(cafê). Outras áreas mais tradicionais tiveram suas economias regionais e urbanas submetidas a um intenso processo de mudanças como, por exemplo, nas áreas de Valença (de desenvolvimento de uma policultura) e Feira de Santana (intensificação da pecuária, industrialização e crescimento dos serviços). Com isto, ocorreu progressivamente na Bahia um novo arranjo econômico - espacial com áreas dinâmicas ao longo de eixos que surgem quase como corredores de crescimento econômico urbano-regional e com áreas declinantes ou estagnadas correspondente a espaços com menor acessibilidade e com crises nas atividades produtivas (redução do setor agrícola, como em áreas marginais do velho Recôncavo e exaustão dos recursos naturais, como em Andaraí, Lençóis e Mucugê .

2. CONSIDERAÇÕES A NÍVEL METROPOLITANO

Os processos descritos até agora tiveram enorme significado para a Região Metropolitana de Salvador a ponto de se poder afirmar que esta área é , sem dúvida alguma, a que melhor expressa as transformações já mencionadas. Com efeito, esta região é o principal locus do processo recente de industrialização estadual, setor responsável pelas mudanças estruturais da economia baiana e pelo redirecionamento de suas relações. Evidentemente, isto também demandou uma re-estruturação dos transportes visando melhor integrar esta área aos sistemas regionais e nacionais em expansão. A duplicação da rodovia Salvador-Feira, a construção do porto de Aratu, a implantação do Ferry-Boat e a edificação do novo aeroporto são exemplos que confirmam

esta constatação. Com tudo isto, Salvador teve alterado seu papel tradicional de centro de caráter comercial e de outros serviços, elo entre o mundo subdesenvolvido, para uma outra função em que a região de Salvador passa a somar a tudo isto a atividade de centro industrial de caráter nacional, constituindo-se em um dinâmico centro de negócios bastante vinculado aos interesses da economia brasi-leira.

Vale a pena transcrever aqui uma definição de Salvador feita por Milton Santos em 1959 e que retrata bem sua função antes das grandes transformações que iriam ocorrer nas décadas posteriores: "... Salvador é uma criação da economia especulativa, a metrópole de uma economia agrícola antiga que ainda hoje subsiste ; ela conserva as funções que lhe deram um papel regional, e embora penetrada pelas novas formas de vida, devidos à sua participação aos modos de vida do mundo industrial, mostra, ainda , na paisagem aspectos materiais de outros períodos".³ Com o crescimento das atividades da PETROBRÁS na área, com a CHESF, o BNB, a SUDENE, o CIA e o COPEC, além de outros elementos de transformação, esta posição tradicional é substancialmente alterada nas décadas seguintes no sentido de que a economia urbana de Salvador adquire maior importância e dinamismo, em termos nacionais. É somente a partir daí que se pode substituir a tradicional expressão "metrópole regional" pelo uso do conceito moderno de "região metropolitana" inserida em um amplo sistema urbano-regional de caráter nacional.

Com a área tradicional de influência de Salvador ocorreram também mudanças no sentido de que houve

perda de parte de suas características de intermediação já que, com a integração do mercado nacional dos transportes e das comunicações, muitas transações passaram a ser diretamente feitas entre os centros consumidores e os centros produtores. Mas Salvador passou a oferecer, em contrapartida, novos bens e serviços, alguns desses últimos de nível bem elevado, à sua região de influência.

São grandes, portanto, os mecanismos de interação entre os planos externos e internos, a nível estadual envolvendo a Região Metropolitana de Salvador.

Em termos de destaque, tentamos mostrar alguns elementos externos atuando e repercutindo na Região Metropolitana de Salvador. Neste nível, as mudanças na economia nacional passaram a demandar uma substancial desconcentração econômica com um forte papel do Governo (Federal e Estadual). Com efeito, a partir daí o modelo de desenvolvimento econômico implementado no País desde os anos 50 se aproxima muito, em termos espaciais, do tipo "desconcentração concentrada" proposto por Rodwin⁴, em que a estrutura centro-periferia é reduzida graças ao papel de centros regionais dinâmicos. Este modelo, teoricamente, tentaria promover um equilíbrio entre os princípios de eficiência e equidade espaciais, ou seja, por falta de uma racionalidade econômica que justifique uma ampla descentralização, procede-se a uma desconcentração parcial com certo grau de hierarquização. Salvador, com sua região imediata, se encaixa bem neste modelo, razão pela qual ocorreu, no plano intra-regional, um grande dinamismo das atividades econômicas, sobretudo in

dustriais. A ação do Setor Público, direcionando a área empresarial, foi decisiva em termos econômico-financeiros, através de diversos mecanismos, e físicos, com a preparação de grandes áreas industriais infra-estruturadas e com a melhoria relativa da infra-estrutura da própria cidade do Salvador. Com o crescimento do setor industrial, sobretudo a partir da implantação do Pólo Petroquímico de Camaçari, cresceram bastante as atividades comerciais e de outros serviços na região, particularmente em Salvador. É preciso também mencionar que o desenvolvimento recente da Região Metropolitana de Salvador (e de várias outras áreas do Estado) igualmente se beneficiou, em termos comparativos com outras regiões do Nordeste, das menores distâncias com o Sudeste.

Esta desconcentração, mesmo que parcial, passou a exigir uma correspondente adequação do sistema de transporte e comunicações o que, a nível interno, determinou a reorganização de áreas urbanas e o direcionamento de novos eixos de expansão urbana e metropolitana (avenidas de vale, Avenida Paralela, Avenida Suburbana, via Parafuso, Estrada do Côco, ampliação dos telefones, etc.). Ao lado da já destacada expansão dos transportes e comunicações, houve também a melhoria de outros setores da infra-estrutura urbana, notadamente água e energia, não obstante o reconhecimento da persistência de graves carências nestas áreas e em outras, como ocorre mais significativamente no esgotamento sanitário.

A nível urbano-metropolitano, temos, como conse -

quência, uma grande expansão das áreas residenciais, sobretudo nas zonas periféricas, com destaque para as enormes áreas de invasão, e o desdobramento e a decadência do congestionado centro da cidade do Salvador, ampliando-se os demais sub-centros que já estavam em formação (Calçada, Liberdade, Sete Portas, Barra) e criando praticamente um novo "centro de negócios" na área da Pituba - Vale do Camurujipe. Com as novas áreas industriais concentradas no CIA (rodovia BR-324) e no COPEC (Camaçari), a várias dezenas de quilômetros da metrópole, não puderam ainda servir de residência para os operários e técnicos, implantou-se um intenso fluxo pendular residência-trabalho.⁵

Assim, de maneira abrangente, este processo de desconcentração relativa da moderna economia brasileira foi fundamental também para que Salvador passasse efetivamente a agir como um tipo de pólo de crescimento, na linguagem de Perroux,⁶ ou seja, com uma economia urbana dinâmica, com certa especialização, integração e capacidade de gerar adaptações mudanças e crescimento. Esta inserção de Salvador, nas modernas formas assumidas pelo capitalismo brasileiro fez com que ela passasse a ter a posição de maior destaque no Nordeste do País e uma relevante função do conjunto do sistema metropolitano nacional.

3. AVALIAÇÃO CONJUNTA DA URBANIZAÇÃO/METROPOLIZAÇÃO

O processo de difusão da urbanização concomitante ao da metropolização foi acentuado nas últimas dé

cadadas na Bahia graças a uma forte indução externa combinada com fatores internos favoráveis ao crescimento. É surpreendente observar, como já destacaram Geiger e Davidovich,⁷ que a industrialização do Sudeste, resultando em uma enorme concentração espacial do crescimento e no incremento das disparidades regionais, foi quem obrigou o governo central a se envolver cada vez mais com o desenvolvimento econômico regional, sobretudo a partir de 1956, ou seja, no início da chamada fase "desenvolvimentista" da economia nacional. Com isto, o Estado brasileiro procurava, de certa forma, compensar as regiões periféricas pelos privilégios até então majoritariamente atribuídos ao Sudeste, em termos de alocação de grandes investimentos públicos e de política econômica (Cia. Siderúrgica Nacional, Vale do Rio Doce, Fábrica Nacional de Motores, Cia. Nacional de Álcalis, infraestruturas, política cambial, etc.)

Por outro lado, é também surpreendente que a difusão da urbanização tenha ocorrido na Bahia pelo menos com igual intensidade que o processo de metropolização, conforme tivemos a oportunidade de medir. Com efeito, no modelo altamente centralizado de nossas estruturas político-administrativas, econômicas, sociais e culturais, seria mais lógico uma ainda mais forte metropolização. Entendemos que o crescimento urbano-regional no interior do Estado ocorreu sobretudo em função da forma como se desenvolveu a penetração do capital nessas áreas diretamente relacionadas ao centro dinâmico da moderna economia brasileira através de um novo sis

tema de transportes e comunicações. Este relacionamento se deu, portanto, por meio de eixos prioritários envolvendo diferentes áreas, inicialmente sem grande integração entre si.⁸ A Região Metropolitana de Salvador deve ser colocada também neste esquema, com a observação de que, com a "abertura" do interior, Salvador vê reduzido em parte seu tradicional papel de centro regional mas agrega novas atividades econômicas responsáveis pelo seu dinamismo em termos nacionais.

Portanto, a integração do mercado nacional é o principal fator responsável pelo dinamismo dos processos recentes de difusão da urbanização e de metropolização. Pode-se dizer também que graças ao forte predomínio da indução externa, os dois processos, urbanização no interior e metropolização em torno da Capital, têm uma integração ainda fraca até nossos dias.

Neste sentido, abre-se um enorme leque de possibilidades de interação entre os dois processos, conduzido por um eficiente e aberto sistema de planejamento, no sentido de se projetar, de forma inovadora, um sistema urbano-regional dinamicamente articulado, capaz de maximizar cada vez mais os benefícios de suas relações externas e de internalizá-los através do incremento das relações internas em busca de um desenvolvimento mais eficiente, bem sustentado e justo. Só assim se poderia falar efetivamente em uma relação positiva entre urbanização/metropolização e desenvolvimento econômico-social amplamente difundido. Para tanto, é preciso reconhecer o potencial já representado pelo atual

estágio do sistema urbano baiano mas também os seus aspectos críticos. Assim, com a difusão da urbanização e com a metropolização, poderiam ser destacados os seguintes aspectos positivos:

- (a) emergência de uma metrópole com tamanho e dinamicidade capazes de atuar mais efetivamente como centro propulsor da economia regional através de:
- . economias de escala e de aglomeração,
 - . importante área de mercado para produtos regionais,
 - . pesquisa - desenvolvimento e difusão de inovações,
 - . atividades comerciais, de transporte e comunicações,
 - . prestação de outros serviços de alto nível.
- (b) emergência de uma rede de cidades no interior capazes de atuar sobre amplos espaços, de forma relevante, como:
- . centros de serviço públicos e sociais, inclusive dirigidos ao campo,
 - . centros comerciais,
 - . centros de abastecimento e de desenvolvimento da agro-indústria,
 - . centros de desenvolvimento de indústrias pequenas e médias,
 - . centros de transporte e comunicações,
 - . em casos especiais, centros de turismo e lazer,
 - . centros de mudança social.

Os aspectos críticos podem ser destacados da seguinte forma:

- (a) exagerada concentração espacial do crescimento na Região Metropolitana de Salvador, com:
- . grande concentração das indústrias modernas,
 - . desequilíbrio no crescimento industrial beneficiando os setores químicos e metal-mecânico, fraqueza das relações inter-industriais,
 - . crescimento desordenado e grande expansão das áreas de baixa renda,
 - . problemas de transporte e saneamento,
 - . problemas de abastecimento urbano e de comercialização,
 - . fraqueza de suas relações com o restante do sistema urbano estadual,
- (b) desnível nas atividades econômicas e no padrão de vida das cidades médias e pequenas com relação à Região Metropolitana de Salvador, com:
- . fraqueza das atividades industriais,
 - . fraqueza da oferta de equipamentos e de distribuição de bens e serviços,
 - . dificuldades nas áreas de infraestrutura, transportes e comunicações,
 - . fragilidade de suas relações com a Região Metropolitana de Salvador.

Estes aspectos serão analisados proximamente, inclusive permitindo a proposição de estratégias de desenvolvimento urbano-regional. A prioridade será dada aos seguintes temas:

- (a) incentivar as relações da Região Metropolitana de Salvador com as demais regiões do Estado visando criar condições de sustentação e crescimento da base econômica de inúmeras áreas e ci

dades e também da própria Região Metropolitana - na, ampliando a área de mercado e repercutindo na elevação dos padrões de emprego e renda;

- (b) reforçar significativamente, mediante diretrizes especiais, as cidades intermediárias e pe quenas, considerando o seu papel no processo de produção e distribuição de bens e serviços sobre todo o território do Estado e na estrutu ração mais eficiente e eqüitativa do espaço baiano em regiões funcionalmente integradas.

4. CONCLUSÃO

É importante observar, de forma resumidamente con clusiva que:

- a urbanização na Bahia teve um lento crescimento no período colonial pelas características típi - cas da economia primário-exportadora que necessi tava somente de uma metrópole comercial e admi - nistrativa e de pequenos núcleos nas áreas de produção ;
- o desenvolvimento urbano no período pós-colonial se fez inicialmente por expansão da malha viária intra-regional associada ao crescimento de novas atividades produtivas, mudanças estas que não al teraram fundamentalmente a estrutura primaz do sistema urbano comandado por Salvador;
- com o crescimento industrial no Sudeste do País, o Estado da Bahia entra primeiramente em crise , afetando o crescimento urbano-regional;
- com a necessidade de unificação do mercado nacio nal, implantando complementaridades entre as ati

vidades de produção e consumo, básica para a re produção do capital, passa a ocorrer uma progres siva integração das economias urbano -regionais do Estado à economia nacional, o que transmite grande dinamismo para o sistema, sobretudo após 1960. A malha viária inter-regional é de funda mental importância. Várias regiões do Estado são especialmente beneficiadas e a partir desse momento é que se implanta efetivamente a região metropolitana de Salvador e cresce sua base eco nômica.

Cabe perguntar agora sobre o que aconteceria se não fosse a integração do mercado nacional, ou seja, do papel da nova indução externa transformando uma tradicional economia regional em crise. Certa mente pode-se afirmar que o dinamismo seria bem menor e provavelmente sujeito a ciclos de expansão e retratação em função da dependência dos mercados internacionais como historicamente ocorreu e ocorre ainda hoje na região cacaueteira do Estado.

Deve-se também perguntar, a esta altura, sobre as relações deste processo de urbanização/metropolização com o desenvolvimento econômico e suas perspec tivas. Já destacamos que este processo expressa uma alteração estrutural da economia baiana e uma grande mudança nas suas relações externas, com re flexos em muitos setores. Entretanto, não obstante o fato de que o processo de urbanização aparece igualmente como um relevante indicador do direcionamento das migrações inter-regionais na busca de melhores condições de vida, a consecução deste objetivo não se efetivou para grandes parcelas da população das cidades e da metrópole. Isto, ao la

do da persistente pobreza rural, certamente configura um enorme desafio em termos de perspectivas para o processo de urbanização/metropolização no Estado da Bahia a médio prazo.

Neste sentido, é importante uma reflexão sobre os grandes problemas inseridos neste processo, tendo em mente os aspectos de eficiência e equidade:

- incremento dos diferenciais cidade e campo, resultando em um intenso êxodo rural ;
- grande dependência do dinamismo do processo de industrialização a nível nacional ;
- expansão de agriculturas comerciais no Estado e dependência externa em alimentos ;
- desequilíbrios metrópole versus demais cidades do sistema urbano no setor industrial e no setor de serviços ;
- desequilíbrios intra-metropolitanos.
- intenso processo de favelização via invasão indicando os graves problemas de acesso à terra, em prego e renda.

A análise efetuada, baseada sobretudo em questões de organização espacial, sua evolução e projeções, permite, entretanto, destacar os aspectos favoráveis da importante difusão de urbanização ocorrendo ao mesmo tempo que um intenso processo de metropolização, pelos resultados já atingidos e, sobretudo, pelo potencial em termos de mudanças que podem ser inseridas visando alcançar um estágio mais equitativo e eficiente para o sistema de cidades comandado por Salvador. Neste sentido, assumindo

estrategicamente a hipótese de que para uma maior eficiência e equidade deve haver um incentivo às relações entre a metrópole e as demais partes de seu sistema, ao lado do aperfeiçoamento das relações externas, deveriam ser destacados os seguintes aspectos em termos prospectivos:

- medir o grau de interação entre a Região Metropolitana e as cidades do Estado, delimitando níveis de intensidade.
- realizar análises visando a proposição de uma reformulação do conceito de Região Metropolitana de Salvador e de sua delimitação ;
- comparar o nível de oferecimento em bens e serviços entre a Região Metropolitana de Salvador e as demais cidades do Estado, propondo uma adequada hierarquia funcional ;
- propor medidas estratégicas para o desenvolvimento urbano-regional com base nos critérios de eficiência e equidades espaciais.

Desta forma, seria possível tentar maximizar as vantagens, para os setores produtivos e para a sociedade, de uma urbanização desconcentrada associada ao dinamismo de uma metrópole em expansão. Só assim poderíamos falar em uma real interação entre o processo de urbanização/metropolização e desenvolvimento econômico-social no Estado da Bahia, aproximando-o da experiência internacional que tem demonstrado com efeito, que as regiões metropolitanas que mais têm induzido e sustentado o desenvolvimento regional são as que têm mantido suas relações internas e externas com eficiência e equidade.

NOTAS E REFERÊNCIAS

¹SILVA, S.C. BANDEIRA de MELLO e. Cartografia da acessibilidade no Estado da Bahia. Geografia, Rio Claro, 7 (13-14): 57-73, out. 1982.

_____. O sistema urbano de Salvador e sua inserção no contexto nacional. DEBATES/CENPES (Centro de Projetos e Estudos), Salvador, 2 (5): 233-257, jul. 1985.

²O primeiro e o mais importante destes grandes eixos, a BR-116 (Rio-Bahia), só foi totalmente asfaltado em 1963. Sua implantação inicial data de 1947-48.

³SANTOS, M. O centro da cidade do Salvador. Salvador, Progresso, 1959, p. 192.

⁴PRODWIN, L. Planejamento urbano em países em desenvolvimento. Rio de Janeiro, USAID, 1967, p. 81-85.

⁵Como os locais de trabalho industrial estão distantes da área urbana de Salvador e como a moradia do pessoal ocupado está inserida majoritariamente dentro do tecido urbano, Salvador é um exemplo raro de ocorrência de migrações pendulares ao inverso do que ocorre na maioria das regiões metropolitanas do mundo. Com efeito, é muito mais frequente e intenso que a moradia esteja nas cidades pequenas e médias da área metropolitana e que os locais de trabalho se situem sobretudo na maior cidade, ou seja, na própria metrópole ou em sua periferia imediata. Entre nós, só entre o

COPEC e Salvador, estima-se que o fluxo pendular atinja hoje o total de 20.000 pessoas/dia. O custo deste transporte para as empresas é de cerca de 1 salário mínimo/homem/mês.

⁶PERROUX, F. Note sur le notion de "pôle de croissance". Economie Appliquée, 8: 307-320, 1955.

⁷GEIGER, P.P. & DAVIDOVICH, F.R. The spatial strategies of the state in the political-economic development of Brazil. In: SCOTT, A.J. & STORPER, M. (eds.). Production, work, territory. Winchester, Allen & Unwin, 1986, p. 281-298.

⁸Também na época em que Salvador exercia plenamente seu tradicional papel de centro regional, as diversas regiões geo-econômicas do Estado não tinham grande interação entre si mantendo sobretudo relações diretas com a metrópole soteropolitana.

RESUMO:

O trabalho analisa o processo de urbanização/metropolização no Estado da Bahia, a partir de 1940, através da proposição de um quadro interpretativo a nível estadual e a nível metropolitano, destacando-se os planos externo e interno. A nível estadual destaca-se o papel da indução externa com a consolidação da integração da economia nacional, o que causou significativas mudanças na estrutura e no relacionamento da economia baiana. Com o predomínio do transporte rodoviário, ao longo dos grandes eixos, muitas cidades do interior do Estado são beneficiadas, contribuindo para o incremento e a difusão espacial do processo de urbanização. A ní

vel metropolitano, a região de Salvador é extremamente beneficiada com a indução externa, recebendo expressivos investimentos resultantes, sobretudo, das ações do Setor Público. Isto tem causado uma reorganização do espaço metropolitano com a implantação de novos eixos de expansão.

Concluindo, são analisados os principais problemas de urbanização e metropolização e as interações entre os dois níveis, o estadual e o metropolitano, até agora relativamente frágeis, e as perspectivas de evolução a médio prazo em termos de estudos e projetos.