

# Princípios de um estudo de rede urbana de um país em desenvolvimento: o exemplo do Centro-Este da Bahia

O estudo de uma rede urbana, isto é, da importância relativa das cidades e das relações funcionais entre elas e o meio rural que as rodeia, é um dos aspectos mais interessantes e mais úteis da Geografia. Com efeito, ele exige do pesquisador um perfeito conhecimento do meio considerado (situação das cidades e de seus arredores sob seus aspectos atual e evolutivo, ao mesmo tempo) e das relações que aí se desenvolvem. Por isso mesmo, ele é indispensável a toda planificação de desenvolvimento regional porque, indubitavelmente, ele permite determinar os pontos privilegiados onde deverão ser aplicadas medidas específicas — e quais —, se se deseja que elas tenham o máximo de repercussão, ou seja, de eficácia.

Este tipo de estudo tem sido feito com muito sucesso nos países desenvolvidos, notadamente na Inglaterra (A.E. Smailes, R. E. Dickson...), na França (M. Rochefort, R. Dugrand...), na Alemanha Ocidental (E. Meynen...), na Áustria (H. Bobec), nos Estados Unidos (B. L. J. Berry, Duncan...).

O método de estudo é bem conhecido e tem dupla abordagem. Consiste, de um lado, no estudo da natureza dos equipamentos urbanos, na sua classificação através da sua ponderação e no estabelecimento de uma hierarquia das funções (cf. J. Hautreux e M. Rochefort); de outro lado, na aplicação de inquéritos sistemáticos no meio rural e nas pequenas cidades com a finalidade de delimitar as áreas deprimidas da área de influência das cidades mais importantes (E. Meynen). Chega-se, assim, a uma tipologia das cidades e das suas respectivas áreas e ao estabelecimento da pirâmide dos "centros" e de sua zona de influência a partir do microcentro local até a Capital nacional, dando, freqüentemente, um lugar privilegiado às metrópoles das regiões econômicas que dependem direta e unicamente da Capital nacional.

Em países menos desenvolvidos, a estrutura das redes urbanas é nitidamente diferente. Nota-se, freqüentemente, a preponderância de uma grande cidade, a Capital, que esmaga todas as outras e ao lado da qual só se encontram organismos locais muito secundários; é a "macrocefalia" de que fala M. Santos. Não vem ao caso, aqui, falar de suas causas. Entretanto, para nosso objetivo, é preciso sublinhar a importância da deficiência das redes de transportes organizados (falta de boas vias de comunicação, de meios suficientes, de possibilidade de pagar o preço da viagem, mesmo quando o meio existe e, também, falta de motivações de todo tipo, para os deslocamentos...).

O homem do campo quase não tem meios financeiros que lhe permitam pagar seus deslocamentos e menos ainda de fazer compras na cidade. Por outro lado, as próprias cidades freqüentemente só oferecem objetos de consumo limitado, seja por causa dos preços, seja por sua própria natureza. Mesmo que estes rurais tivessem possibilidades financeiras, como poderiam comprar veículos ou aparelhos complicados quando não existem nem estradas nem energia elétrica?

Daí resulta o esfacelamento de microcentros, uma pobreza de seus equipamentos pouco visitados e pouco atuantes. No entanto, o progresso econômico que ocorre atualmente, em um certo número de países, começa a inverter essa situação, e é deveras muito interessante apreender este movimento no instante mesmo que ele se produz.

Sob este ponto-de-vista, o Nordeste do Brasil poderia constituir verdadeiramente um modelo de demonstração. Em 1956, o

Estado da Bahia — que serviu de base a este estudo, prático e metodológico, ao mesmo tempo — possuía apenas 20 km de rodagens asfaltadas, a NO de Salvador, em direção a Feira de Santana. Possui atualmente 3.733 km, e cada dia estes continuam a aumentar em ritmo cada vez mais acelerado cortando florestas, colinas e vales. Estes movimentos, que hoje atinge uma amplitude antes nunca vista, vem progredindo regularmente desde 1960, tendo se intensificado recentemente com as preocupações de desenvolvimento da parte norte do País. Ora, pode-se acompanhar, seja por observação direta, seja através dos dados dos recenseamentos de 1950, 1960, 1970, as conseqüências bem visíveis do fim do isolamento de setores cada vez mais amplos.

Prendemo-nos em particular à parte centro-este da Bahia, que contém a famosa “zona do cacau”, objeto de descrições precisas de dois conhecidos geógrafos: P. Monbeig e M. Santos.

O toma de uma pesquisa sobre as relações cidade-campo dessa zona, tema proposto pela CEPLAC (Comissão Executiva do Plano de Recuperação Econômico-Rural da Lavoura Cacaueira), ofereceu a ocasião e os meios de precisar o método assim como de aplicá-lo praticamente.

#### **A) REFLEXÕES SOBRE OS CRITÉRIOS DE BASE PARA O ESTUDO DAS FUNÇÕES**

Esta pesquisa foi feita com uma tripla preocupação: propor eventualmente certas modificações no método geral de estudo de uma rede urbana situada não importa onde, adaptar certos critérios às características particulares dos países em desenvolvimento, — levar em conta as possibilidades de documentação de tais países. Claro está que certos dados mencionados aqui são especificamente brasileiros, e seria preciso, segundo as possibilidades locais, adaptá-los, ou mesmo os suprimir.

A lista de critérios foi, em grande parte, adaptada daquela proposta por Manuel C. de Andrade, no seu interessante estudo metodológico aplicado no Estado de Pernambuco.

Entretanto, nós o modificamos sensivelmente, suprimindo certos elementos que nos pareceram estar empregados duplamente, ou acrescentando algumas novas indicações. Mas a principal originalidade deste trabalho consiste, inicialmente, em apresentar os critérios sob formas grupadas para estabelecer “funções” e, em seguida, atribuir a estas funções valores globais ponderados, em vez de simplesmente adicionar os valores dos critérios existentes. Essa dupla modificação ocorreu porque nossas próprias reflexões, o exame crítico dos critérios adotados em vários estudos gerais ou monográficos e nossas discussões com os especialistas regionais (administradores, eco-

nomistas, sociólogos...) mostraram-nos que a lista de dados que se pode utilizar é quase ilimitada.

A partir desse momento, sob pena de se deparar com um catálogo penoso, é preciso se fazer escolhas significativas.

Se se toma, por exemplo, a presença dos centros da CEPLAC, da ANCARBA, ou de outros organismos que se ocupam do meio agrícola, evidentemente que será inútil mencionar a presença de grupos de agrônomos: os dois aparecem juntos. Da mesma forma, todo estabelecimento de ensino de um certo nível determina a presença de professores.

Por outro lado, pode-se verificar a presença de hospitais e de médicos independentes, ou, simplesmente, de médicos sem hospital.

Mas a modificação mais importante que propomos é a reunião dos critérios por grupos que permitam caracterizar "funções" especializadas da cidade e, se possível, todas as funções representadas. Isto permite não apenas estabelecer uma hierarquia dos organismos urbanos, como também compreender a complexidade de suas estruturas e, conseqüentemente, a variedade de suas possibilidades de ação no meio onde se encontram.

Assim, pelo simples sistema de "pontos", uma cidade que tem um grande setor comercial pode aparecer em melhor posição que outra com maior variedade de funções e, portanto, mais equilibrada. Ora, a primeira pode dever sua situação às simples facilidade de comercialização de um produto primário exportado, o que quase não ocasiona possibilidades de progresso para o desenvolvimento regional.

## **B) AS FUNÇÕES URBANAS E SUA CARACTERIZAÇÃO**

As funções urbanas são muito numerosas, mas algumas quase que não têm mais significação na época atual, como a função defensiva. Trata-se, pois, de por em evidência as funções atuais e não aquelas que por acaso pudessem ter sido a origem das cidades. Por outro lado, diversas atividades podem responder à mesma função fundamental; pode-se, pois, reagrupá-las.

Achamos, entretanto, útil, separar certas atividades que, à primeira vista, podem parecer relacionadas.

O ensino propriamente dito, por exemplo, foi separado do setor "Informação, Cultura e Diversões", porque os dois grupos de populações a eles relacionados são profundamente diferentes e o ensino que prepara as gerações futuras reveste-se, nos países do Terceiro Mundo, de um papel especialmente importante. Assim, elaborou-se em definitivo dez grupos correspondentes a dez orientações funcionais, que foram juntadas em três grandes categorias: as funções especificamente econômicas (indústria, comércio, turismo, finanças), as funções de responsabilidades (administração, ensino,

saúde), as funções de transmissão (transportes, comunicações, informação).

Cada grupo é definido por um certo número de variáveis, que vão fornecer os aspectos mais importantes para nosso objetivo, levando-se em conta, é claro, as estatísticas disponíveis.

A cada variável é atribuído um índice ponderado em função de seu desenvolvimento. Assim, uma cidade que possui um só tipo de indústria terá 1 ponto para a variedade dos estabelecimentos industriais; se ela possui indústrias de 2 ou 3 setores (alimentação, têxtil...), o total de pontos subirá para 2; de 3 a 5, ela terá 3 pontos; mais de 5, ela terá o máximo, ou seja, 4 pontos.

Para tornar os cálculos mais fáceis, tomou-se, sistematicamente, 5 critérios para cada função, podendo cada um desses critérios ser ventilado em 4 grupos. A cidade que tiver a função industrial mais desenvolvida possível terá 20 pontos para esta categoria, e assim por diante.

Lembramos que se trata aqui de uma abordagem visando classificar as cidades comparativamente umas em relação às outras e que, conseqüentemente, todas as atividades, inclusive a indústria, devem ser levadas em consideração. Se se tratasse unicamente do estudo das relações funcionais interurbanas, o procedimento poderia ser diferente. Por outro lado, é preciso sublinhar que a ponderação dos critérios pode variar segundo a amplitude das diferenças que existem entre as cidades da região considerada. Assim, em nosso exemplo, 1 a 4 parece suficiente; em uma escala nacional, compreendendo cidades como Salvador, Recife, São Paulo, ter-se-ia que aumentar a amplitude para de 1 a 10, por exemplo.

Podemos, pois, propor o seguinte quadro:

FUNÇÕES URBANAS	CRITÉRIOS ADOTADOS	PONDERAÇÃO DOS CRITÉRIOS (1)
INDÚSTRIA	Número de pessoas empregadas-artesanato indústria N.º de estabelecimentos de mais de 10 assalariados Variedade dos setores industriais Valor da produção industrial Desenvolvimento do setor industrial	
COMÉRCIO	N.º de estabelecimentos de comércio atacadista. N.º de estabelecimentos de comércio varejista. N.º de pessoas empregadas no comércio (todo) % do comércio alimentar Variedade, tipos de comércio, supermercados.	

FUNÇÕES URBANAS (Continuação)	CRITÉRIOS ADOTADOS (Cont.)	PONDERAÇÃO DOS CRITÉRIOS (1) (Continuação)
TURISMO	Escritório de turismo Atrações turísticas Hotéis de categoria "turismo" N.º de visitantes Restaurantes % de estrangeiros	
FINANÇAS	Bancos estrangeiros Bancos oficiais nacionais Bancos privados Outros organismos financeiros Caixa Económica	
ADMINISTRAÇÃO	Administração civil Organismos oficiais Administração religiosa Administração militar Polícia	
ENSINO	Ensino Superior Ensino Secundário do 2.º ciclo Ensino Secundário do 1.º ciclo Ensino Técnico Regiões de ensino (sede)	
SAÚDE	Número de leitos e hospitais Sede de Região de Saúde Número de: médicos dentistas farmacêuticos	
TRANSPORTES	Veículos particulares/população Transportes urbanos públicos Transportes regionais públicos Ligações externas — estrada de ferro ônibus aeroportos portos	
TELECOMUNICA- ÇÕES	Telefone Rádio (estações) T.V. Telégrafo Telex	
INFORMAÇÃO, CULTURA E DIVERSÕES	Cinema/Teatro Museu Associações culturais — Clubes Associações esportivas Jornais	

(1) Esta ponderação será efetuada quando os resultados dos dados nos derem os diferentes valores que nos permitirão calculá-los validamente.

Este quadro necessita um certo número de comentários:

### 1.º — INDÚSTRIA

Parece difícil não levar em conta o artesanato, mas sabe-se como — mesmo em países desenvolvidos, como a França — é difícil classificar exatamente essas duas atividades uma em relação à outra. Tomou-se, pois, globalmente, o número de pessoas empregadas no artesanato e na indústria, mas põe-se, em evidência, entretanto, o que caracteriza um setor industrial desenvolvido, como o tamanho dos estabelecimentos e suas variedades. No tocante a esta última definição, não se poderia considerar uma “variedade” absoluta: considerou-se então os setores segundo a classificação internacional (indústria alimentícia, têxtil, metalúrgica, mecânica, química, elétrica e eletrônica, indústria de madeira, indústrias diversas...); cada setor deve ser representado por 20 operários no mínimo.

Se, para medir o “tamanho” dos estabelecimentos, propõe-se a adoção do número de pessoas empregadas — mesmo sabendo-se de todas as objeções possíveis —, é porque este é um dado fácil de ser obtido e mais facilmente comparável; ao contrário, certos países — e é o caso do Brasil — avaliam o valor da produção industrial por unidades administrativas relativamente pequenas (o município, que é mais ou menos comparável ao *arrondissement* francês e que, pelo menos até estes últimos anos (lei de 1964), geralmente só abrigava uma cidade importante).

Enfim, para o desenvolvimento industrial, pode-se tomar seja o número de pessoas empregadas na indústria em dois recenseamentos sucessivos (1960 e 1970, por exemplo), seja o valor da produção a preços constantes (o que, com a permanente inflação brasileira, torna-se muito delicado, mas em todo caso possível, ao menos em índice relativo).

### 2.º — COMÉRCIO

O estudo de função comercial jamais é simples, mas torna-se ainda mais delicado quando se trata de um país em desenvolvimento. A classificação em “comércio atacadista” e em “comércio varejista” é muito vaga, por causa da existência de uma infinidade de fórmulas de transição. No entanto, a estatística brasileira estabelece estas duas listas, cujos dados podem ser utilizados, vez que,

para uma melhor abordagem, necessitar-se-ia de um levantamento direto e, ademais, seria preciso, antes de mais nada, fazer a distinção entre comércio atacadista centralizador (tipo de coleta ou concentração do cacau, da mamona...) e comércio atacadista distribuidor (tipo atacadista de tecidos, produtos alimentares, drogaria e farmácia...)

Em segundo lugar, existe em algumas regiões de produção especializada, uma verdadeira estrutura hierarquizada do sistema de coleta e uma agência atacadista local não equivale àquela que se encontra junto à sede-central ou ao ponto de convergência final. O exame desse sistema de organização é muito importante e deve permitir a introdução de nuances na classificação visando o índice final; assim, mais de 200 estabelecimentos atacadistas serão iguais a 4 pontos; de 100 a 200, 3 pontos; de 50 a 100, 2 pontos; de 20 a 50, ou menos de 20, mas com um centro de coleta correspondendo à produção agrícola fundamental, 1 ponto.

No que toca ao número de pessoas empregadas, é preciso atentar que os dados oficiais publicados designam conjuntamente condições muito diferentes, indo desde o pequeno vendedor de rua até o empregado regular do supermercado.

Quanto ao comércio varejista, além do número é importante conhecer a proporção de estabelecimentos de alimentos (que é tanto maior quanto mais baixo for o nível da cidade na hierarquia) e a variedade dos estabelecimentos representados (que é tanto mais elevada quanto mais a cidade for importante, habitada por pessoas de nível econômico mais elevado, bem como atrativa para os habitantes da vizinhança, logo que ela tenha uma clientela com necessidades bastante diversificadas).

É com esta intenção que se insiste não só sobre a variedade das indústrias, como também sobre a do comércio, que, ainda mais que os números brutos absolutos dos estabelecimentos, exprime, segundo nossa maneira de ver, o verdadeiro caráter urbano.

### 3.º — TURISMO

É preciso levá-lo em conta, sobretudo em um Estado como a Bahia, seguramente o mais "turístico" do Brasil atual, onde um grande esforço está sendo feito nesta

direção. Um recente relatório declarava que um cruzeiro investido no turismo representava 4 cruzeiros para o produto interno bruto. Mas os documentos são inexistentes. Parece que se deve dar certa importância às possibilidades turísticas: meio natural, ambiência, monumentos, cerimônias... Infelizmente, trata-se de uma estimativa muito subjectiva.

#### 4.º — FINANÇAS

A presença de estabelecimentos financeiros de diferente natureza merece ser classificada na categoria das funções econômicas.

Se seu objeto imediato não é, como nas precedentes, a acumulação dos recursos monetários pela transformação ou exploração de bens materiais, ela centraliza e multiplica os recursos. A poupança pode ser investida e frutificar; os organismos podem atuar como centros de investimentos de créditos e de impulsões de naturezas diversas...

Todas estas funções da primeira categoria implicam em processos financeiros cumulativos e diretamente reversíveis. São orientadas para o crescimento das disponibilidades monetárias, e esta acumulação pode ser re-utilizada, localmente ou não, para modificar o ritmo do crescimento. Merecem, pois, ocupar um lugar à parte.

A segunda categoria é constituída pelas funções de "responsabilidade".

#### 5.º — ADMINISTRAÇÃO

Esta pode ser de amplitude diferente e de diferente natureza. Pode interessar unicamente à cidade considerada, ou estender-se a uma circunscrição mais vasta (municípios). Pode relacionar-se unicamente aos setores civis, ou pode acompanhar-se de diferentes organismos oficiais (jurídico, policial); pode-se também encontrar uma representação da administração religiosa, militar...

#### 6.º — ENSINO

O ensino primário não oferece interesse, vez que existe em toda parte; sua importância reflete a massa de crianças acessíveis à escolarização. Para as outras formas, é preciso distinguir entre a variedade dos tipos de ensino, a importância do número dos estabelecimentos e do número dos estudantes. Foi o que tentamos colocar no quadro.

## 7.º – SAÚDE

O critério dos hospitais segundo o tamanho, é indiscutível. No Brasil, em particular, existem “regiões de saúde” que têm uma implantação precisa. Para o número de médicos, dentistas, farmacêuticos, a discussão é mais aberta. Poder-se-ia também propor o número de médicos especialistas, de clínicas particulares... muito numerosas no Brasil, mas a documentação exige um levantamento direto muito delicado.

Esta categoria de “funções de responsabilidade” representa uma papel essencial da cidade na vida de seus habitantes, através dos serviços urbanos ou de organizações privadas que, com este propósito, exercem suas atividades. Elas aparecem quase como inevitáveis, e o objetivo do lucro não é seu princípio essencial, nem mesmo secundário. Por outro lado, essas funções aparecem com uma certa rigidez em sua repartição. Através delas, a cidade exerce, pois, uma certa responsabilidade perante uma coletividade mais ou menos vasta, estabelecida num espaço mais ou menos extenso à sua volta, e esta responsabilidade, que nem sempre depende de sua própria decisão, só lhe traz recursos financeiros de uma forma muito indireta e secundária.

## 8.º – TRANSPORTES

O número de veículos particulares matriculados na região mostra, ao mesmo tempo, as possibilidades de circulação autônoma em um certo perímetro e um certo nível de vida; mas é preciso relacionar este número com o da população, sob pena de se ter apenas um simples reflexo da repartição das massas de habitantes. A organização dos transportes urbanos e o serviço periférico dos veículos públicos caracteriza, eminentemente, a importância de uma cidade. É preciso também considerar os meios de ligações exteriores (vias férreas, ônibus, aeroportos, portos...)

## 9.º – TELECOMUNICAÇÕES

Além dos meios de transportes clássicos, os habitantes podem manter entre si relações devidas a outros modos de comunicação (telefone, telégrafo), ao passo que as atividades urbanas podem se beneficiar de uma difusão exterior, graças a meios modernos de telecomunicação (rádio, telex, televisão).

Nos países em desenvolvimento, a instalação do telefone ou do telégrafo não é tão difundida como nos países industrializados, e a existência desse equipamento em um centro urbano significa, já, um certo nível. Inversamente, pode-se dizer que a existência de uma estação de televisão caracteriza as grandes metrópoles, seja qual for a natureza do país considerado.

#### 10.º — INFORMAÇÃO, CULTURA, DIVERSÃO

Este reagrupamento pode parecer muito extenso, pois, na realidade, reúne critérios bastante diferentes. A publicação de jornais e a existência de cinemas ou de teatros traduzem as possibilidades de informação ou de distrações que a cidade oferece, ao passo que as associações de todos os tipos exprimem uma certa ambiência, uma certa capacidade dos habitantes. Mas, em ambos os casos, esses elementos não existiriam sem a presença de um certo número e, sobretudo, de uma certa qualidade de indivíduos; eles colocam, pois, em relevo, possibilidades da mesma natureza.

#### C) A CLASSIFICAÇÃO DAS CIDADES

O quadro anexo, preenchido segundo as indicações, fornece os dados essenciais ao estabelecimento da hierarquia das cidades.

Pode-se daí tirar toda uma série de indicações, mas é preciso, antes de mais nada, explicar porque não acreditamos que dele devam fazer parte os dados da população. Em grande parte, os equipamentos, número de estabelecimentos, número de pessoas empregadas... são diretamente proporcionais à população urbana. Se se fizer figurar os dados de população, ter-se-á, pois, o mesmo fato contado duas vezes: sob uma forma direta e sob uma forma indireta. Assim, foram excluídos dessa primeira abordagem.

Para estabelecer o "valor" de uma cidade, é preciso proceder da seguinte maneira: considerar se o critério adotado está representado; examinar seu valor e, segundo sua importância, ventilá-lo em 4 categorias. Assim, uma cidade industrial com um grande número de pessoas empregadas nas atividades artesanais e industriais, um grande número de estabelecimentos de mais de 10 assalariados, mais de 5 grupos industriais diferentes empregando no mínimo 20 operários, um valor da produção industrial elevado e um desenvolvimento do setor industrial sensível, terá o coeficiente 4 para todos os critérios e obterá o máximo, 20 pontos, nessa função.

No total, a cidade "perfeita", segundo nossa classificação, atingiria 200 pontos.

Repetimos que, no caso em que a dimensão das cidades fosse muito mais escalonada e em que o tamanho não fosse compreendido entre 5.000 e 100.000 habitantes, mas entre 5.000 e 1 milhão, por exemplo, seria preciso aumentar o número de classes, para cada critério e, conseqüentemente, a cidade perfeita obteria nessas condições, por exemplo:

$$10 \times 5 \times 10 = 500 \text{ pontos.}$$

Em segundo lugar, o total parcial obtido para cada função evidencia a especialização ou, ao contrário, a vocação geral da cidade considerada: isto pode ser esquematizado através de uma figura simples. A disposição das funções é feita segundo uma série de eixos e o tamanho do segmento do eixo representa a importância da função. Como todas as funções são colocadas nesta figura geométrica na mesma posição umas em relação às outras, de um só golpe-de-vista pode-se ver a especialização urbana.

Enfim, pode-se ainda utilizar os dados deste quadro para tentar o exame do super, ou do subdesenvolvimento relativo da cidade principal. Bastará apenas calcular, dada a relação das populações, qual deverá ser o total dos pontos atingidos pelas cidades do setor considerado. Assim, se a cidade principal "C" de população "P" atinge um total de 135 pontos, a cidade secundária "A" de população "pa" deveria atingir:

$$XA = \frac{135 \times pa}{P}$$

Se o número real é superior a XA, a cidade A é no total mais favorecida relativamente que C e inversamente.

Evidentemente, esta modalidade de avaliação pressupõe uma progressão linear dos equipamentos em função do tamanho da cidade, o que poderá ser contestado. Mas justamente tais cálculos, efetuados para diferentes tipos de redes urbanas, poderiam permitir precisar a discussão deste problema. Poder-se-ia, por exemplo, comparar sucessivamente cada função segundo este procedimento e tentar ver quais aquelas cuja importância evolui paralelamente ao tamanho da cidade e quais aqueles cuja importância toma uma forma cumulativa.

Em todo caso, nesta primeira abordagem, a comparação entre o equilíbrio das funções das cidades consideradas e os resultados do cálculo precedente permitiriam esboçar um diagnóstico das forças e das fraquezas relativas das cidades e, conseqüentemente, o enfoque de uma orientação dos investimentos possíveis.

Além do mais, a representação gráfica das funções coloca imediatamente em evidência os setores deficitários e pode, também nesse caso, permitir não somente uma apreciação da especialização urbana como também, eventualmente, um diagnóstico dos *deficits* a serem compensados.

#### **D) A APRECIÇÃO DA FUNÇÃO REGIONAL**

O quadro precedente fornece também elementos para a apreciação da importância da função regional das cidades. Não é necessário o exame de todos os critérios de vez que um bom número deles apenas traduz a importância da cidade em si mesma. Será preciso, pois, fazer uma seleção e juntar alguns outros elementos.

No quadro I, selecionar-se-ão as seguintes características, que exprimem verdadeiramente as relações entre o centro e o meio que o cerca:

- Os estabelecimentos atacadistas
- Os estabelecimentos de ensino superior
- Os transportes regionais públicos
- Os jornais, os meios de informação (rádio, TV)
- Os grandes hospitais
- As sedes de regiões sanitárias
- As sedes de Administrações ou de organismos com função regional
- Os bancos oficiais

É preciso ainda juntar dois elementos importantes nos países em desenvolvimento:

- As origens dos produtos locais que são transformados pelas indústrias.
- A importância dos entroncamentos e a qualidade das vias de acesso que os servem.

A origem dos produtos transformados pela indústria pode ter uma importância diferente daquela dos países desenvolvidos. Se a produção local agrícola ou florestal é utilizada pelas indústrias vizinhas, a área de coleta é bastante precisa (leite Glória, em Itapetinga; fábrica da Opalma, em Taperoá, para a produção do azeite de dendê; fábrica de móveis, em Buerarema...) e limitada; por outro lado, os recursos assim fornecidos aos habitantes, são freqüentemente, as únicas contribuições em moeda corrente e exercem, pois, um papel predominante na vida regional.

Quanto à importância dos transportes, ela se evidencia a cada momento. Basta relacionar a progressão da rede rodoviária do Estado da Bahia e crescimento da população das cidades cortadas por um grande eixo asfaltado. Atualmente, a abertura da rodovia litorânea (BR-101) tem transformado literalmente as condições de vida nos municípios do Extremo-Sul do Estado.

Estes, em número de seis há 20 anos atrás, vastos e pouco povoados, são atualmente em número de 13, e centros tradicionais acessíveis por mar, como Porto Seguro, vêem sua importância diminuir em função de cidades interiores como Eunápolis, sobre o traçado da estrada principal. Presenciamos, pois, uma nova repartição das áreas de influência urbana em pequena escala e os entroncamentos bem servidos adquirem rapidamente uma importância crescente.

#### **E) O COEFICIENTE DE DESENVOLVIMENTO POTENCIAL**

Esta última proposição reflete mais o exame das condições locais sobre o terreno e o das estatísticas dos últimos recenseamentos que o simples estudo dos resultados obtidos de acordo com os quadros precedentes.

É preciso partir do princípio que uma certa massa de população urbana tem, em si mesma, um potencial que é sempre acrescido pelo poderio técnico, de todo tipo, que ela possui e que traduz, com bastante fidelidade, os critérios já utilizados e avaliados. No caso presente, considerar-se-á a população em si mesma e o índice funcional, porque estes dois elementos reforçam um ao outro em matéria de desenvolvimento potencial.

Um outro fator importante reside no dinamismo demográfico da cidade, quer dizer, o aumento do número de seus habitantes. O ritmo deste crescimento (inverso, contínuo, acelerado), sua amplitude relativa, sua composição (sobretudo a importância da proporção de aumento devido à migração), serão objeto de uma segunda apreciação.

Em terceiro lugar, a experiência brasileira atual mostra o importante papel dos meios de transportes modernos, sobretudo dos transportes rodoviários, no crescimento da população das pequenas e médias cidades. Calcular-se-á, pois, um coeficiente de acessibilidade, levando em conta, agora, a qualidade do entroncamento rodoviário sobre o qual está implantada a cidade. Mas se irá ainda mais longe: a partir dos eixos rodoviários concluídos, ou que deverão estar dentro dos próximos três anos, traçar-se-á as isócronas e se calculará a massa de população contida no interior da isócrona de uma hora (ficando claro que se trata de determinar microcentros, e não centros regionais.) Obter-se-á, assim, a clientela potencial do centro urbano.

Para calcular estes diferentes valores, proceder-se-á da seguinte maneira:

- Para a população: 1 ponto para cada grupo de 10.000 habitantes.
- O índice funcional será reproduzido tal qual a partir dos cálculos do quadro.

— O cálculo do dinamismo demográfico é mais complicado. Para o crescimento, uma progressão contínua entre 1950 e 1970 contará 1; uma progressão invertida 1950-60 e 1960-70 contará 2 (trata-se de um retorno de situação fazendo, sem dúvida, aparecer um fenômeno novo); um crescimento, tendo sofrido uma notável aceleração, durante o segundo período, contará 3. Por outro lado, o valor do crescimento será igualmente dividido em classes, e se contará um ponto para um aumento de 50%. Como esses dois elementos são relativos ao crescimento demográfico, será necessário multiplicar entre eles os pontos obtidos.

Assim, uma cidade com um crescimento de 200% entre 1950 e 1970, mas com uma repartição de 50% entre 1950 e 1960 e de 150% entre 1960 e 1970, obterá 4 pontos para o primeiro elemento, 3 para o segundo, e, no total,  $4 \times 3 = 12$ .

Será também preciso considerar a proporção de migrantes no crescimento total, o que dá uma idéia do poder atrativo da cidade: de 30 a 40%, 1 ponto; de 40 a 50%, 2; de 50 a 60%, 3; mais de 60%, 4. Se a cidade considerada deve 60% de seu crescimento à chegada de novas pessoas, ela terá no total  $12 + 4 = 16$  pontos para este segundo fator.

No tocante à apreciação do entroncamento: 2 estradas asfaltadas que se cruzam valerão 4 pontos; uma estrada asfaltada com outras convergentes, mas em condições menos boas, 3; a presença de uma estrada asfaltada simples, 2; a convergência de estradas não-asfaltadas secundárias, 1 ponto. Se existe somente uma estrada não-asfaltada simplesmente partindo ou chegando à cidade, nenhum ponto.

Quanto à construção das isócronas, é claro que será preciso levar em conta a rapidez relativa em função das condições das estradas e dos veículos nessas vias de acesso.

Juntando o índice proporcional à população urbana, o índice da cidade considerada, o índice do dinamismo demográfico e o da acessibilidade da clientela potencial, obter-se-á um número que irá exprimir o coeficiente de desenvolvimento potencial que se pode tentar prever num período de cerca de 10 anos para as cidades estudadas. Isto não significa, sistematicamente, que o valor desse coeficiente reflita o que pode se passar obrigatoriamente nos anos futuros, mas poderá oferecer àqueles que se preocupam com a planificação uma idéia das cidades onde uma ação enérgica será susceptível de, ao mesmo tempo, melhorar os processos locais de desenvolvimento e permitir sua transmissão em uma área mais vasta.

JACQUELINE BEAUJEU-GARNIER  
e ANTÔNIA DÉA ERDENS