

**A CIDADE DE GUANAMBI-BA: CONSIDERAÇÕES SOBRE OS FLUXOS
POPULACIONAIS GERADOS PELA CENTRALIDADE URBANA**

Sofia Rebouças Neta Pereira

Mestre em Geografia, Professora do Instituto Federal Baiano Campus Guanambi,
sofiarneta@yahoo.com.br

Gildava Araújo da Silva Nascimento

Especialista em Geografia Física e em Metodologia do Ensino Fundamental
gildalvaaraujo@yahoo.com.br

RESUMO:

A cidade de Guanambi desenvolve articulações urbanas e regionais com vários municípios do entorno. A sua centralidade urbana se explica por ser o centro com maior oferta de atividades comerciais e de outros serviços em parte do Centro-Sul Baiano. Neste artigo analisaremos a posição de Guanambi na rede urbana regional tomando como referência a mobilidade espacial da população. A metodologia para a realização deste consistiu na análise de fontes bibliográficas e no levantamento e análise de dados estatísticos dos fluxos populacionais locais, obtidos junto ao transporte regular e alternativo em atuação no município.

PALAVRAS-CHAVE: Centralidade. Guanambi. Transportes

INTRODUÇÃO

O desencadeamento das relações que envolvem a cidade de Guanambi e sua região de influência está relacionado com o grau de importância que essa cidade adquiriu ao longo do tempo frente às demais cidades nas suas proximidades como resultado da dinâmica econômica instalada no município. O seu potencial econômico vincula-se ao comércio e prestação de serviços, fatores que qualificam a cidade como polo regional. Sua importância econômica motiva fluxos populacionais oriundos não somente da própria região, mas também de outras regiões da Bahia e do norte de Minas Gerais.

O objetivo desse estudo é analisar a centralidade que a cidade de Guanambi exerce em parte da região Centro-Sul Baiano tomando como referência a mobilidade espacial da população. Por ser o centro com maior oferta de atividades comerciais e de outros serviços na região, a cidade desenvolve articulações urbanas e regionais com vários municípios do entorno. Assim, analisaremos a posição de Guanambi na rede urbana sub-regional a partir dos fluxos populacionais gerados pelos diferentes serviços que a cidade oferece.

Na educação Guanambi centraliza o segmento, por ter o maior número de universidades, faculdades, colégios, cursos de pré-vestibular, cursos técnicos profissionalizantes e outros da região. Na saúde, a cidade possui o maior número de hospitais, laboratórios e clínicas que oferecem os serviços mais complexos da região. A cidade conta ainda com um comércio varejista e atacadista bem diversificado e dinâmico.

Para analisar a intensidade das relações entre Guanambi e sua região de influência realizou-se a coleta de informações primárias junto aos motoristas e

passageiros de ônibus, vans, microônibus, topics e outros para identificar o número e a origem dos fluxos diários bem como suas motivações. Aplicamos questionários junto às empresas de transporte rodoviário regular que atuam no município para identificar o ano de instalação em Guanambi e a quantidade de viagens diárias com suas origens e destinos. Investigou-se também nas empresas de transporte alternativo com sede em Guanambi. A análise das informações coletadas permitiu a apreensão das articulações verificadas no espaço urbano regional de Guanambi, bem como possibilitou compreender a dinâmica interna do município.

CONSIDERAÇÕES SOBRE A CENTRALIDADE URBANA

Os estudos sobre centralidade tiveram início com a Teoria das Localidades Centrais, do geógrafo alemão Christaller, cujo original foi publicado em 1933 e traduzido para o inglês em 1966. Com base nessa teoria, o conjunto de centros urbanos de uma região ou país, tais como cidades e vilas, por exemplo, têm o papel de distribuidor e/ou de prestador de serviços para a população local e exterior. Esses locais são chamados de “localidades centrais” e a centralidade de que dispõem provém de seu papel como centro distribuidor de bens e/ou de serviços, segundo as funções que historicamente desempenham. Nas palavras do autor,

centrality to mean the relative importance of a place with regard to the region surrounding it, or the degree to which the town exercises central functions. Thus we are able to speak of a higher, lesser, increasing, or decreasing centrality of a place (CHRISTALLER, 1966, p. 18) ⁱ

Assim, quanto mais forte a centralidade, maior a importância do lugar e tanto maior é a sua região complementar, conhecida entre nós, por região de influência urbana. Christaller (1966) buscou leis que determinassem o número, tamanho e a distribuição das cidades. Na concepção do autor, os lugares centrais são definidos como centros, cuja função principal é a da distribuição de bens e serviços a uma região em seu entorno. Para Christaller, “central goods and services are produced and offered at a few necessarily central points in order to be consumed at many scattered points” (CHRISTALLER, 1966, p. 19) ⁱⁱ. Portanto, nem todos os centros urbanos exercem essa função, pois os serviços mais especializados só são encontrados nos centros maiores.

Nesse contexto, o referido autor afirma que existe a possibilidade de essas funções contribuírem para aumentar a arrecadação do município e dos seus moradores.

Nas palavras de Garner (1975, p. 142), “[...] é uma observação comum haver menos localidades maiores do que menores numa região, e dos centros maiores fornecerem um número e variedade maior de bens do que as localidades pequenas”.

No Brasil muitos estudos foram realizados sobre a centralidade urbana, dentre eles, destacamos as análises de Corrêa (1997) repensando a Teoria das Localidades Centrais. Este autor afirma que “[...] a rede de localidades centrais aparece também como uma estrutura territorial por meio da qual o processo de reprodução das classes sociais se verifica” (CORRÊA, 1997, p. 21).

Segundo Corrêa (1997, p. 18), entre nós o desenvolvimento do sistema capitalista de produção provocou uma ampliação da divisão social e territorial do trabalho, gerando profundas diferenças entre os centros de uma rede de distribuição. Assim, a rede de localidades centrais constitui-se em um meio para a reprodução do modo capitalista de produção, oferecendo condições para o processo de acumulação capitalista e para a reprodução das classes sociais.

A articulação entre os centros urbanos de hierarquia complementar contribui para fortalecer a interdependência e diferenciação entre eles e mostra a importância disso, pois, ao atender às demandas dos centros de ordem mais baixa, os centros de ordem mais elevada veem as suas receitas ampliarem-se.

Christaller (1966) apresenta três princípios fundamentais para o sistema de localidades centrais: o princípio do mercado, o princípio da circulação e o princípio da administração. O princípio do mercado refere-se à distribuição espacial de bens centrais por um número mínimo de localidades centrais. Nas palavras de Garner (1975, p. 142), “[...] é uma observação comum haver menos localidades maiores do que menores numa região, e dos centros maiores fornecerem um número e variedade maior de bens do que as localidades pequenas”.

O princípio do tráfego ou da circulação, que mais se relaciona com este trabalho, procura satisfazer o máximo de demanda para o transporte com o mínimo de custo, o que afeta o estabelecimento e a operação das rotas de transporte, fazendo com que os principais centros se alinhem ao longo de poucas rotas, ou promovendo “[...] o

aparecimento de um sistema viário específico” (CORRÊA, 1997, p. 28), para atender às demandas geradas pelo avanço desigual do capitalismo nas diferentes regiões.

O princípio da administração é o da organização institucional hierarquizada, de natureza política e administrativa. Em sua resposta espacial, prioriza lugares e áreas de forma que não haja superposição de áreas de influência. De acordo com Corrêa (1997, p. 31), esse princípio deriva da coesão de interesses para que os centros de gestão, controle e distribuição de investimentos nacionais e/ou centros de retransmissão de investimentos externos estejam concentrados em algumas localidades, convergindo para a formação de “[...] economias locais para a reprodução”. Noutras palavras, os investidores encontram na centralidade diferencial as vantagens para exercer seu poder, sua reprodução, controle e reprodução de toda a sociedade.

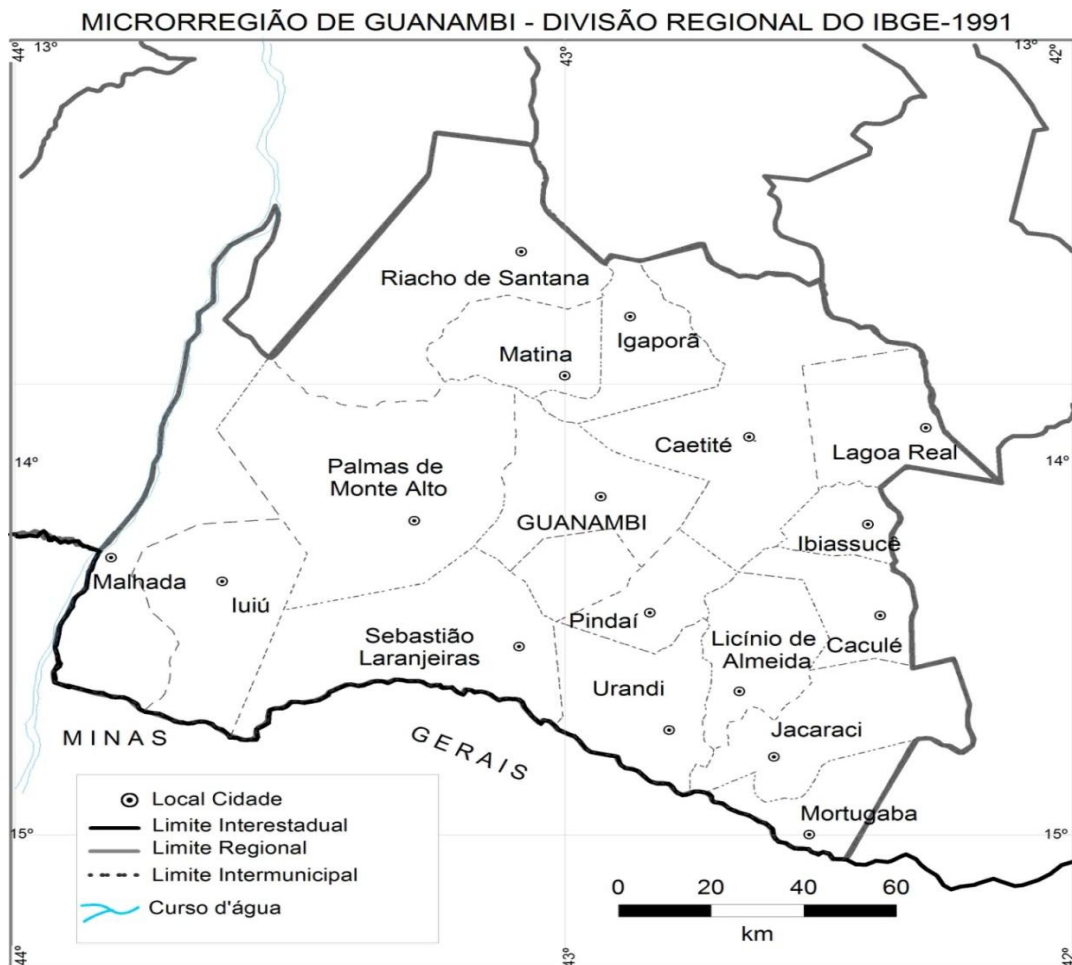
LOCALIZAÇÃO DO MUNICÍPIO

Conhecer a localização do município ajuda a entender o seu papel regional, pois a situação geográfica também é um fator importante na determinação das funções exercidas pela cidade na rede urbana. Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2010), o município de Guanambi possui uma área de 1.296,656 Km². Sua população total é de 78.833 habitantes, sendo 62.565 pessoas em área urbana e 16.268 em área rural. As coordenadas geográficas do município são 14° 13’ 24’’ de latitude sul e 42° 46’ 53’’ de longitude oeste; possui 530 metros de altitude em relação ao nível do mar. O município encontra-se dividido em quatro distritos: o da sede, e os distritos de Ceraíma, Mutãs e Morrinhos.

Guanambi é um dos municípios do estado da Bahia que compõem a mesorregião denominada Centro-Sul Baiano. Essa mesorregião é formada por 118 municípios agrupados em oito microrregiões organizadas em torno das cidades de: Boquira, Brumado, Guanambi, Itapetinga, Jequié, Livramento de Brumado, Seabra e Vitória da Conquista. Possui uma área de 128.472,722 km², e uma população total de 2.592.092 habitantes (IBGE, 2005).

A microrregião de Guanambi é composta pelo município que lhe dá nome e por 17 municípios, a saber: Caculé, Caetitê, Candiba, Ibiassucê, Igaporã, Iuiú, Jacaraci, Lagoa Real, Licínio de Almeida, Malhada, Matina, Mortugaba, Palmas de Monte Alto,

Pindaí, Riacho de Santana, Sebastião Laranjeiras e Urandi. A sua escolha como sede da microrregião ocorreu em virtude de o município apresentar um contingente demográfico significativo e uma influência crescente em sua área de influência urbana. O município apresenta como limites: Igaporã, ao norte; Caetité, a nordeste; Pindaí, a leste; Candiba e Sebastião Laranjeiras, ao sul; e Palmas de Monte Alto, a oeste (Figura 1).



Fonte: IBGE, 2008

Elaboração cartográfica: Altemar Amaral Rocha, 2012.

O PAPEL DOS TRANSPORTES PARA A CENTRALIDADE DE GUANAMBI

Para ser central, o núcleo precisa ter, além dos serviços já destacados, uma localização privilegiada e uma boa logística do sistema de transportes. Nesse aspecto, observamos que um dos motivos pelos quais a cidade de Guanambi elevou sua posição na rede urbana foi o fato de estar localizada numa área que interliga o estado da Bahia

com o de Minas Gerais, sendo uma importante rota de escoamento de mercadorias, e por apresentar uma posição na qual os dois maiores centros se encontram a uma distância considerável dela. Os mais próximos são as duas Capitais Regionais: uma da Bahia, Vitória da Conquista (da qual dista 276 km.) e outra de Minas Gerais, Montes Claros (da qual dista 390 km). Essas condições, aliadas a uma boa rede rodoviária, reforçam a sua função regional.

Para Dias (2008, p. 148), “[...] os fluxos de todo tipo – de mercadorias às informações pressupõem a existência das redes. A primeira propriedade das redes é a conexidade – qualidade de conexo -, que tem ou em que há conexão, ligação”. Esse entendimento nos leva a perceber a importância dos caminhos (suporte) para a existência da circulação (serviço) que dinamizam a rede urbana. Para Andrade,

Na configuração da rede urbana, o elemento da conexão é o Caminho. Os nós, formações urbanas, e a malha que os liga são a base física onde a rede se processa. A sua existência simplesmente não redundava na rede, visto que esta só se realiza mediante o estabelecimento de fluxos, mas também não é possível pensar uma rede sem linhas de conexão, mesmo que estas, como na contemporaneidade, possam ser imateriais (ANDRADE, 2010, p. 144).

O município de Guanambi encontra-se interligado a várias cidades do seu entorno e à capital estadual por rodovias estaduais e federais. Essa cidade também possui uma importante ligação com o Norte de Minas Gerais pela rodovia BR 122. No tocante às redes imateriais, a disponibilidade da internet permite aos seus usuários conectar-se com o mundo todo, acessando redes sociais, sites de compra e outros.

O percurso entre Guanambi e Salvador, por décadas, foi realizado passando por Vitória da Conquista (BR-030; BA-262; e BR-116), cuja distância é de 796 km. Atualmente, essas distâncias rodoviárias foram reduzidas em cerca de 100 quilômetros com a inauguração, em 2007, do trecho de 12,5 quilômetros da BA-026, que liga Nova Itarana, no Recôncavo Sul, ao entroncamento da BR-116. Além de Nova Itarana, foram beneficiados os municípios de Planaltina, Maracás, Contendas do Sincorá e Brumado. Assim, passando por esse percurso (chamado via Maracás), a distância entre Guanambi e Salvador passou a ser de 688 km.

Outro exemplo de redução do tempo gasto no percurso foi a construção da ponte sobre o rio São Francisco, interligando Malhada e Carinhanha. Além de facilitar o acesso àquela região, reduziu os custos com deslocamento e o tempo de viagem, ao

dispensar os serviços das balsas. Esse fator contribuiu para intensificar a procura de serviços em Guanambi por moradores daquelas localidades.

Guanambi se tornou também uma importante via de conexão entre os estados do Sudeste e do Nordeste, pois há alguns anos é observado um fluxo intenso de caminhões carregados principalmente de automóveis (Caminhão Cegonha) que chegam pela BR 122 e seguem pela BR 030 via Maracás, indo em direção ao Nordeste do estado. Constata-se também a circulação inversa, no sentido Minas Gerais. Muitos desses veículos param nos postos de combustíveis da cidade para seu abastecimento e alimentação dos motoristas, isso configura Guanambi como um dos lugares de etapas das viagens que fazem parte da dinâmica econômica do país (Figura 2).



Fonte: Dados da pesquisa, 2012

Elaboração cartográfica: Altemar Amaral Rocha

O uso dessas rodovias pelo transporte de carga ocorre como forma de fugir do adensamento de veículos nas rodovias federais, dos trechos em mau estado de

conservação de algumas delas, da fiscalização da Polícia Rodoviária Federal, além de aproveitar a redução das distâncias percorridas. Entretanto, isso provavelmente leva ao desgaste dessas rodovias, uma vez que muitas delas não foram construídas visando a um tráfego tão intenso.

A intensificação do fluxo de veículos em Guanambi e no seu entorno, nos últimos anos, ocorre também pelo transporte de materiais de grande porte para a construção do parque eólico no município e região. Cada carreta só transporta duas hélices por vez. Os aerogeradores são formados por três hélices, sendo previstos dois mil aerogeradores no parque eólico que está sendo implantado em Guanambi, Caetité, Pindaí, Igaporã e outros municípios da região. Uma parte desse material sai de Camaçari – BA, onde foi instalada uma fábrica de aerogeradores, e outra parte chega do Sudeste.

No tocante ao transporte aéreo, de acordo com Martins (1995, p. 19), a partir de “[...] meados da década de 1980 até o começo de 1990, a Nordeste Linhas Aéreas manteve linhas regulares, diariamente, para Salvador, Belo Horizonte (às vezes até São Paulo), perfazendo a mesma rota de volta”. Hoje o aeroporto está praticamente desativado. Todos os equipamentos recebidos na época da reforma (1990), luzes de balizamento, sistema de rádio e outros, foram transferidos para outros aeroportos da Bahia, o posto de abastecimento de aeronaves desativado e funcionários demitidos.

Algumas aeronaves de pequeno porte realizam alguns voos fretados para atender à demanda da cidade e de seu entorno. O aumento da demanda atual, em virtude dos empreendimentos que estão sendo feitos na região pelas empresas de mineração e energia, requer uma reforma para o aeroporto. Para viagens aéreas interestaduais ou internacionais programadas antecipadamente, além das possibilidades da internet, há uma agência de viagens que atua na cidade, mediando a compra, para embarque em outras cidades do Estado da Bahia ou de Minas Gerais.

FLUXOS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO COLETIVO INTERMUNICIPAL EM GUANAMBI

O transporte rodoviário regular em Guanambi é realizado por duas agências de ônibus que mantêm viagens diárias para várias cidades da Bahia e de outros estados,

atendendo à demanda da cidade e da sua região. Essas empresas forneceram os dados referentes às linhas de ônibus que têm como destino Guanambi e as que partem do município com outros destinos, mas não informaram os fluxos de pessoas, pois, de acordo com as empresas, não há como informar o quantitativo de passageiros que utilizam os seus serviços pelo fato de muitas das linhas fazerem seções em um ou mais municípios. Mesmo assim, as informações obtidas possibilitaram avaliar o alcance intermunicipal de Guanambi, pois foram identificadas as origens, os destinos e as paradas das viagens.

Instalada no Terminal Rodoviário de Guanambi, que foi inaugurado em 1991, a empresa de transporte rodoviário Gontijo, que possui sede em Belo Horizonte-MG e uma unidade em Guanambi, foi implantada no ano de 1970. Essa empresa possui um fluxo diário de três ônibus que saem de Bom Jesus da Lapa, passam por Guanambi e vão para 14 cidades: São Paulo, Americana, Rio Preto, Araxá, Patos de Minas, Montes Claros, Espinosa, Campinas, Limeira, Franca, Ibiá, Pirapora, Janaúba e Belo Horizonte. E recebe também três ônibus vindos das referidas cidades todos os dias. Esse percurso teve grande importância ao longo das últimas décadas, por constituir uma via de ligação entre a Região de Influência de Guanambi e o Sudeste do país, área mais procurada pelos trabalhadores temporários que fugiam das dificuldades geradas pelas secas.

De acordo com essa empresa, o período de maior fluxo de passageiros ocorre em dezembro, com o retorno de pessoas para Guanambi e região, e em janeiro e julho devido à saída de trabalhadores para as localidades mencionadas no parágrafo anterior. Atualmente a empresa teve o seu fluxo diário reduzido em função da existência de ônibus clandestinos que oferecem mais vantagens aos passageiros (preços menores, parcelamento, horário de saída, lugar de chegada).

A empresa de transporte rodoviário Novo Horizonte¹ implantou uma unidade em Guanambi em 18/11/1975. Ela começou a trabalhar com apenas um horário diário e cresceu junto com a cidade. A demanda dos passageiros levou a empresa a ampliar a oferta de serviços, passando a oferecer maior número de viagens diárias para vários destinos. Observe na Tabela 1.

¹ Originária de Vitória da Conquista – BA, essa empresa possui 730 ônibus além de outros veículos e atende mais de 85 cidades. São viagens para capitais como: Salvador, Brasília, Goiânia, Belo Horizonte e São Paulo além de várias outras cidades.

Tabela 1 – NÚMERO DE VIAGENS POR CIDADES DE ORIGEM E DESTINO
 GUANAMBI: EMPRESA NOVO HORIZONTE, 2012

Cidade de origem	Destino/origem	Quantidade de viagens	Destino/origem	Quantidade de viagens
Guanambi	Canavieiras	1	Goiânia	1
	Bom J. da Lapa	2	V. da Conquista	2
	Salvador	4	Malhada	1
	Ilhéus	1	Brasília	1
	Licínio de Almeida	1	Porto Seguro	1
	Canabrava	1	Espinosa	1
	Macaúbas	1	S. Laranjeiras	1
	Roda Velha	2	Estreito	1
	São Paulo	1	Pindai	1
	Belo Horizonte	1	Total Geral	25

Fonte: Dados da pesquisa, 2012.

Elaboração: Sofia Rebouças Neta Pereira

De acordo com os dados obtidos, saem diariamente de Guanambi 25 ônibus para diversas cidades e retornam na mesma quantidade, exceto no sábado (23 viagens) e no domingo (20 viagens); compreende viagens de saída e retorno. As viagens para São Paulo e Belo Horizonte são realizadas 2 ou 3 vezes por semana, a depender da demanda. O maior número de viagens ocorre para Salvador, a capital do estado da Bahia.

Quanto ao fluxo diário de passageiros, não foi possível verificar o número com exatidão, pois os ônibus saem de Guanambi com um determinado número de passageiros e em cada cidade por onde passam fazem uma seção (parada) e entram novos passageiros. Alguns ônibus saem cheios, outros com poucos passageiros e retornam da mesma forma, ora cheios, ora quase vazios.

A pesquisa de campo revela que essas duas empresas são insuficientes para atender à demanda da cidade e do entorno, e as lacunas deixadas abriram espaço para a atuação de algumas empresas alternativas que realizam viagens com ônibus e micro-ônibus para várias cidades. As empresas são: Roberto Viagens Especiais, com viagens diárias para Salvador, Vitória da Conquista e Bom Jesus da Lapa; Júnior Transportes com viagens diárias para Salvador e Montes Claros; e Neto Transportes com viagens diárias para Salvador e Malhada. Cada empresa mantém uma viagem diária com destino às referidas localidades e uma viagem de volta também diária.

Além disso, de acordo com os passageiros, muitos ônibus das empresas regulares colocados em algumas linhas são antigos e estão em condições inadequadas. Outra reclamação vem dos moradores dos municípios que possuem pacto de saúde

através do Sistema Único de Saúde (SUS), eles alegam que precisam utilizar o transporte alternativo, pois não há linhas suficientes com horários adequados para atendê-los. Essa situação permite a circulação de um elevado número de ônibus, micro-ônibus, vans e outros veículos diariamente em Guanambi.

FLUXOS DE TRANSPORTE ALTERNATIVO INTERMUNICIPAL PARA GUANAMBI

Nesta pesquisa foram levantados dados dos motoristas e passageiros dos ônibus, micro-ônibus e vans que ficam estacionados nas principais praças da cidade ou nas imediações das faculdades, para identificar a cidade de origem, o motivo das viagens, a quantidade de viagens por semana e o número total de veículos que vêm de fora. A pesquisa revelou que a maioria é proveniente dos municípios da microrregião de Guanambi, mas há também de outros municípios próximos. Observou-se que há municípios que mantêm um micro-ônibus por dia, há os que mantêm 3 ou 4 micro-ônibus com viagens diárias para Guanambi, e os que mantêm apenas um veículo de médio porte com duas viagens por semana, segunda e quinta.

Esse levantamento mostrou que fica difícil definir o número exato de veículos de cada município que chegam diariamente a Guanambi porque, além de não ser um sistema regulamentado, há uma variedade de veículos de grande e médio porte e carros pequenos de cooperativas e de particulares que se dirigem a essa cidade, nos diferentes turnos e dias da semana. Como não há ônibus de empresas regulares para atender à demanda dos passageiros dos municípios da Região de Influência de Guanambi, o trabalho deles torna-se essencial para manter esse fluxo diário para a cidade. Sistematizamos os dados dos carros observados com mais frequência na cidade (Tabela 2) nos turnos matutino e noturno.

Constatamos que são muitos os veículos que ficam estacionados em diferentes locais da cidade, identificamos 54 veículos de médio e grande porte nos dias observados, eles transportam em média 23 passageiros, totalizando cerca de 1.340 pessoas diariamente. Vale ressaltar que ainda existem veículos provenientes de outros municípios que se dirigem à cidade de Guanambi com menor regularidade, não detectados nesta coleta de dados.

Tabela 2 – NÚMERO DE VEÍCULOS, MÉDIA E TOTAL DE PASSAGEIROS POR VIAGEM, SEGUNDO O MUNICÍPIO DE ORIGEM – GUANAMBI, 2012

Município de origem	Quantidade de veículos	Número de viagens*	Número médio de passageiros	Total passageiros
1- Espinosa	3	1	12	36
2- Iuiú	3	1	20	60
3- Urandi	5	1	20	100
4- Carinhanha	3	1	12	36
5- Feira da Mata	1	1	15	15
6- Malhada	3	1	15	45
7-Sebastião Laranjeiras	7	1	16	115
8- Igaporã	2	1	25	50
9- Bom Jesus da Lapa	4	1	20	80
10- Serra do Ramalho	2	1	23	46
11- Matina	3	1	20	60
12- Pindaí	3	1	45	135
13- Candiba	2	1	60	120
14- Caetité	5	1	34	170
15- Lagoa Real	1	1	20	20
16- Caculé	2	1	15	30
17- Tanque Novo	1	1	25	25
18- Palmas de M. Alto	2	2	38	152
19- Riacho de Santana	1	2	15	30
20- Ibiassucê	1	1	15	15
Total	54		23	1340

Fonte: Dados da pesquisa, 2012

Elaboração e sistematização: Sofia Rebouças Neta Pereira

* Leia-se em número de viagens a quantidade de viagens realizada diariamente por cada veículo

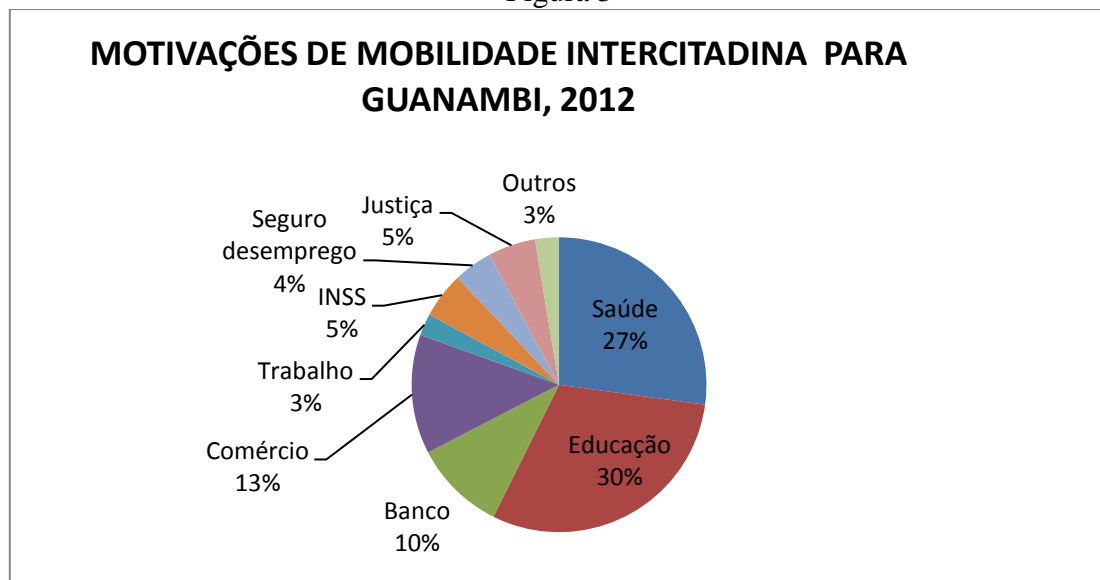
Os dados demonstram que existe um quantitativo considerável de veículos envolvidos com o transporte de passageiros com destino às faculdades existentes em Guanambi. De acordo com os motoristas, eles transportam alunos para a Faculdade Guanambi (FG), para a Universidade do Estado da Bahia (UNEB), a Líder Centro de Educação da Bahia Ltda. (UNOPAR), e para a Faculdade de Tecnologia e Ciências Sociais (FTC), sendo que a maioria é para a FG. Há também o transporte de pacientes para o atendimento médico em Guanambi, pois esta cidade mantém pacto de saúde através do SUS, com 30 municípios do entorno.

Além dos veículos citados, os motoristas informaram que existem vários carros pequenos de cooperativas que transportam estudantes universitários diariamente para Guanambi, seja no noturno, seja ou diurno. O fato de não ser esse transporte

regulamentado dificulta a precisão dos dados. Neste levantamento identificamos a origem dos estudantes, mas uma análise mais precisa do fluxo diário de passageiros ficou impossibilitada. Apesar disso, esse tipo de transporte articula espacialmente a cidade de Guanambi com os demais municípios da região, visto que possibilita maior acessibilidade e disponibilidade de horários para aqueles que buscam nessa cidade a satisfação de suas necessidades, seja no comércio, na saúde ou na educação.

Os resultados das motivações intercidadinas levantadas entre os passageiros que buscam a cidade de Guanambi mostraram que prevalece a procura pelos serviços de educação (30%) e saúde (27%), além do comércio (13%) entre outros. A figura 3 a seguir, sintetiza as informações levantadas entre os passageiros.

Figura 3



Fonte: Dados da pesquisa

Elaboração gráfica: Sofia Rebouças Neta Pereira

A população flutuante, pessoas que circulam diariamente por Guanambi, contribui para incrementar a economia da cidade, pois constitui um importante mercado de consumo que movimenta o comércio, a saúde e os setores alimentícios, de postos de combustíveis e de transporte rodoviário da cidade. Impossível ser dimensionada com exatidão, pela grande quantidade e variedade de automóveis (grandes e pequenos) que circulam na cidade, além da variação no decorrer da semana, mas podemos estimar que

oscile entre 2.000 e 3.000 pessoas por dia, considerando pessoas que vêm para as universidades, para atendimento de saúde, para o comércio e outros serviços.

O excesso de veículos circulando diariamente intensificou o trânsito no centro da cidade e levou algumas praças a funcionarem como uma estação de transbordo, pois é difícil encontrar lugares para estacionamento. Há cinco anos o trânsito intenso só ocorria nos dias de feira (segunda-feira e quinta-feira), mas atualmente ocorre todos os dias com congestionamentos nos horários de pico. Essa realidade gera a necessidade de medidas urgentes por parte dos gestores públicos, no intuito de resolver esse problema. O anel rodoviário feito no final da década de 1980 já está dentro da cidade com a expansão urbana vivida por ela nos últimos anos, o que requer a sua expansão para aliviar o trânsito em determinados pontos da cidade.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Reconhecemos que a centralidade foi o fator primordial para dinamizar as articulações intra e inter-regionais na cidade de Guanambi. A cidade cresceu e assumiu funções diversificadas com maior poder de atração e concentração, aumentando a sua área de influência e elevando a sua posição na rede urbana em poucos anos. A presença das instituições de ensino superior e a diversificação dos serviços de saúde e comércio deram mais solidez à economia da cidade e contribuíam para ampliar os fluxos populacionais intermunicipais.

O sistema de transporte, principalmente o alternativo, que é realizado através de vans, topics, micro-ônibus ou carros menores de cooperativas, contribuiu para articular espacialmente os municípios, suprimindo uma demanda que não é atendida pelas empresas de ônibus regulares locais. Apesar de não serem regulamentados, existe um número considerável de veículos, com viagens regulares e valores de passagens acessíveis que permitem um grande número de pessoas terem maior acessibilidade a Guanambi, para buscar bens e serviços.

Para atendimento às demandas da região de influência de Guanambi e manutenção da importância econômica da cidade, torna-se indispensável a reativação do aeroporto com voos regulares dessa cidade para a capital do Estado e para outras grandes cidades do país. O transporte alternativo requer regularização, pois ele é

necessário na manutenção desse fluxo intermunicipal, mas corre o risco de parar pelas pesadas multas da Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transporte e Comunicação (AGERBA).

Notas

ⁱ centralidade significa a importância relativa de um lugar em relação à região em torno dele, ou o grau de funções centrais exercidas pela cidade. Assim, nós estamos aptos a falar de uma maior, menor, aumento ou decréscimo da centralidade de um lugar (CHRISTALLER, 1966, p. 18, tradução nossa).

ⁱⁱ “bens e serviços centrais são, então, produzidos e oferecidos em um pequeno número de pontos necessariamente centrais de forma a ser consumidos em muitos pontos dispersos” (CHRISTALLER, 1966, p. 19, tradução nossa).

REFERÊNCIAS

ANDRADE, Adriano Bittencourt. **O outro lado da Bahia: a rede urbana do Recôncavo baiano setecentista**. 2010. 384 f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura, UFBA, Salvador, [2010].

CORRÊA, Roberto Lobato. **Trajetórias geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997. 302 p.

_____. **A rede urbana**. São Paulo: Ática, 1989. 96 p.

CHRISTALLER, W. **Central places in Southern Germany**. Englewood Cliffs: Prentice Hall, 1966. 230 p.

DIAS, Leila Christina. Redes, emergência e organização. In: CASTRO, Iná Elias; GOMES, Paulo C. Costa; CORRÊA, Roberto Lobato. **Geografia: conceitos e temas**. 11. ed. - Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2008. 352 p.

GARNER, B. J. Modelo de Geografia Urbana e Localização de Povoações. In: CHORLEY, Richard J.; HAGGETT, Peter. **Modelos socioeconômicos em Geografia**. São Paulo: Hucitec/Edusp, 1975. 125-177 p.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo demográfico 2010**. Rio de Janeiro: IBGE, 2010. 270 p. Disponível em: <http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/93/cd_2010_caracteristicas_populacao_domicilios.pdf>. Acesso em: 15 ago. 2012.

_____. **Região de Influência das Cidades 2007**. Rio de Janeiro: IBGE, 2008. 201 p. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/home/geociencias/geografia/regic.shtm?c=6>>. Acesso em: 10 out. 2012.

MARTINS, João. Rota Guanambi atende 350 mil moradores. **Integração**, Guanambi, ano III, n. 19, p.19, Jan./fev. 1995.

PEREIRA, Sofia Rebouças Neta. **Guanambi: centralidade, rede urbana e dinâmica regional no centro-sul baiano**. 2013. 186 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto Geociências, UFBA, Salvador, [2013].