

CIDADE MÉDIA E CENTRALIDADE: O EXEMPLO DE BARREIRAS-BA¹

Juliana Freitas de C. Guedes
Economista - UFBA, Mestranda em Engenharia Ambiental Urbana – UFBA
Bolsista Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado da Bahia - FAPESB
jfguedes@ufba.br

Roberto Bagattini Portella
Engenheiro Civil – UNISINOS, Doutor em Engenharia Ambiental – UPC/Espanha
Professor Adjunto I ICADS /UFBA
roberto.portella@ufba.br

1 INTRODUÇÃO

As cidades médias são objeto de grande interesse, pois possuem características tanto das cidades pequenas quanto das cidades grandes. O objetivo deste trabalho é analisar a nova centralidade que surgiu na cidade média de Barreiras – BA depois da construção da BR – 242. A metodologia utilizada no trabalho é a observação direta nos meses de junho e julho de 2010, análise de documentos como fotografias antigas e o Plano Diretor Urbano do Município, bem como revisão bibliográfica. Com este propósito, o presente artigo consta desta introdução mais três partes e uma conclusão.

Na segunda parte são apresentados alguns conceitos e quadros teóricos de análise sobre as cidades médias no Brasil enquanto forma e conteúdo. Por exemplo, para o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, a cidade média é aquela que possui população entre 50.000 e 500.000 habitantes (IBGE, 2005). Já enquanto função de cidade média, Sposito et al. (2007) ressaltam a importância de uma relação direta com a área sobre a qual ela é capaz de exercer influência.

Na terceira parte se abordará os conceitos de centro e a centralidade. O centro possui uma forma-conteúdo; forma em relação ao seu próprio sítio e conteúdo em relação à centralidade, ou seja, a parte mais dinâmica da cidade. As cidades médias, em sua maioria, estão passando pela transição da centralidade do centro para outros locais da cidade.

Na quarta seção se discutirá Barreiras enquanto cidade média. Posteriormente, iremos tratar do surgimento de uma nova centralidade em Barreiras, ressaltando que aspectos como desigualdades socioespaciais, aumento das periferias urbanas, expansão territorial e populacional, também estão contidos nesta abordagem, mas não de forma prioritária. O motivo de tal escolha é considerarmos que estes aspectos são inerentes ao surgimento das novas centralidades.

Na conclusão destacamos que o desenvolvimento do agronegócio e o conseqüente incremento do setor terciário e da economia urbana foram fundamentais

¹ I Simpósio Regional de Geografia do Cerrado, 9 a 12 de outubro de 2010, Barreiras – BA.

para que Barreiras chegasse ao posto de cidade média. Ressaltamos também que enquanto a maioria das cidades médias brasileiras está passando pelo período de transição da centralidade do centro para outras localidades, em Barreiras a centralidade já saiu completamente do centro para a região da BR – 242, haja vista que a própria Prefeitura Municipal tem um plano de revitalização do centro histórico.

2 CIDADES MÉDIAS NO BRASIL

O Governo Federal, na década de 1970, começa a incentivar a criação de novos pólos de desenvolvimento em regiões periféricas, por meio de políticas públicas de ordenamento territorial, a fim de frear a migração rumo às metrópoles e incentivar o desenvolvimento de cidades de porte médio. Sendo assim, como parte do II PND², foi criado o Programa Nacional de Apoio às Capitais e Cidades de Porte Médio – PNCCPM do Ministério do Planejamento (FRANÇA e SOARES, 2009).

Como parte das ações deste programa, na década de 1980, foi implantado o projeto Cidade de Porte Médio. O objetivo do projeto foi possibilitar à população carente o acesso à casa própria, a serviços urbanos básicos, como água, esgoto e energia elétrica, e a legalização de lotes, com vistas a elevar a qualidade de vida da população de baixo poder aquisitivo (FRANÇA e SOARES, 2009). A definição do conceito de cidade média do ponto de vista do nível hierárquico das cidades é aquela que possui uma posição intermediária entre a cidade pequena e a grande, apresentando características tanto da cidade pequena quanto da grande.

Corrêa (2007) alerta que a cidade média pode ser considerada como um estado transitório e as implicações disto podem ser amplas para o estabelecimento de um conceito de cidade média. O conceito de cidade média enquanto forma tem a ver com o seu tamanho demográfico. Para o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, a cidade média é aquela que possui população entre 50.000 e 500.000 habitantes (IBGE, 2005). Há também o conceito de cidade média enquanto função de cidade média. Para Sposito et al. (2007), a importância de uma cidade média tem relação direta com a área sobre a qual ela é capaz de exercer influência.

Na construção de um possível quadro teórico sobre a cidade média Corrêa (2007) considera três elementos essenciais: a presença de uma elite empreendedora, a localização relativa e as interações espaciais. A elite empreendedora estabelece uma relativa autonomia econômica e política numa cidade, criando interesses locais e regionais competindo em alguns setores de atividades com as grandes cidades e centros metropolitanos (CORRÊA, 2007).

² Plano econômico do governo Geisel (1975-1979) com três direções fundamentais: substituir importações, elevar exportações e ampliar o mercado interno consumidor (SANDRONI, 2005).

Para Corrêa (2007), os tipos preliminares de cidades médias podem ser: lugar central, centro de drenagem e consumo da renda fundiária e centro de atividades especializadas. Estas três tipologias ressaltam o papel de três tipos de elites locais: a elite comercial, a elite fundiária e a elite empreendedora, respectivamente. A presença da elite é crucial para a qualificação de uma cidade média, pois uma cidade com forma de cidade média cujos capitais sejam externos, não podem ser caracterizadas como cidades médias (CORRÊA, 2007).

A tipologia de lugar central é caracterizada por poderosa concentração da oferta dos bens e serviços para uma hinterlândia regional. Trata-se da convencional capital regional, foco do comércio varejista e de serviços diversificados. Na hierarquia urbana situa-se entre a metrópole regional, a quem ela recorre para procurar bens e serviços superiores ou dela advêm os capitais que controlam algumas de suas atividades terciárias; e numerosos centros menores, a quem subordina por meio de suas funções centrais (CORRÊA, 2007).

A tipologia de centro de drenagem da renda fundiária trata-se da cidade localizada em tradicional área pastoril, caracterizada pela grande propriedade rural e pelo absenteísmo de seus proprietários, que residem na cidade. Também em áreas onde foi implantado um complexo agro-industrial este tipo de cidade média emerge. Em ambos os casos a cidade apresenta significativa concentração de atividades varejistas e de prestação de serviços que têm como clientela central a elite fundiária (CORRÊA, 2007).

Já a tipologia de centro de atividades especializadas, caracteriza-se pela concentração de atividades que geram interações espaciais a longas distâncias, pois se trata de atividades destinadas ao mercado nacional e internacional. A especialização advém dos esforços de uma elite local empreendedora que sob condições de competição com outros centros, estabeleceu nichos específicos de atividades (CORRÊA, 2007).

Sposito et al. (2007) consideram como centrais para a análise da cidade média a difusão da agricultura científica e do agronegócio, a desconcentração da produção industrial, a difusão do comércio e dos serviços especializados e o aprofundamento das desigualdades socioespaciais. A difusão da agricultura científica e do agronegócio é expressa através da ampliação da área de produção agrícola realizada nos moldes capitalistas no país. Este processo resulta dos avanços científicos e tecnológicos promovidos por instituições de pesquisa que propiciaram o uso agrícola das áreas de cerrado e do semi-árido no país (SPOSITO et al., 2007).

A desconcentração da produção industrial destaca-se na tendência contemporânea da separação territorial das atividades de produção das atividades de comando e controle, as quais têm permanecido nas grandes metrópoles nacionais. Os

grandes grupos econômicos ao estabelecerem suas escolhas locacionais para as atividades de produção têm preferido aglomerações metropolitanas de menor porte ou cidades médias, locais onde são menores os custos como preço da terra e força de trabalho, por exemplo (SPOSITO et al., 2007).

A difusão do comércio e dos serviços especializados tem a ver com a concentração econômica no terciário, observada em alguns ramos do setor desde a década de 1980, que promoveu a expansão territorial e a multiplicação das redes de estabelecimentos comerciais e de serviços, gerando, neste caso, descentralização espacial dos capitais comerciais e de serviços de grande porte, que passaram a abranger maior parte do território brasileiro (SPOSITO et al., 2007).

A difusão da agricultura científica e do agronegócio, a desconcentração da produção industrial, a difusão do comércio e dos serviços especializados vêm promovendo transformações de inúmeras naturezas dentre as quais é destacado o aprofundamento das desigualdades socioespaciais. Os impactos negativos deste processo são a expansão territorial de algumas cidades, aumento das periferias urbanas, reestruturação dos espaços das cidades, com a multiplicação da centralidade e a ampliação das desigualdades sociais e territoriais. Tudo isto vem se refletindo em cidades médias e pequenas, que passam a reproduzir os mesmos problemas urbanos das cidades maiores (SPOSITO et al., 2007).

3 CENTRO E CENTRALIDADE

Desde suas origens toda cidade tem um centro, no que diz respeito à forma e a localização absoluta, ou seja, o sítio. Entre suas características, o centro destaca-se como o local mais protegido, do ponto de vista defensivo, ou ainda como lugar de concentração do poder, seja político ou religioso. O centro é também, tradicionalmente, um local de mercado (VASCONCELOS, 2005). Desta forma, possui uma forma-conteúdo; forma em relação ao seu próprio sítio e conteúdo em relação à centralidade, ou seja, a parte mais dinâmica da cidade.

Na “cidade tradicional”, a vida urbana dava-se de forma mais integrada, marcada por uma centralidade única, o lugar da festa, do encontro, da feira. Ou seja, das relações sociais e econômicas propriamente ditas. O termo tradicional, portanto, remete-se à porção da cidade que parte do seu núcleo primaz e apresenta uma morfologia compacta em torno deste núcleo. É notório que muitas das cidades médias brasileiras expressam um movimento de diluição da “cidade tradicional” e da emergência da “cidade modernizada” (MAIA, 2009).

São típicos exemplos da “cidade modernizada” as áreas que compõem os novos eixos de expansão, ora constituindo setores residenciais de alto padrão, ora compondo as áreas dos conjuntos habitacionais populares, localizadas no entorno dos

eixos rodoviários que circundam a cidade. Desta forma, a “cidade modernizada” é reveladora de um conteúdo social e econômico marcado por acentuadas desigualdades socioespaciais. A iniciativa de empreendimentos econômicos como *shopping centers* e hipermercados também estabelece uma cooperação levando ao surgimento de subcentros, ou seja, novas polaridades no espaço urbano (MAIA, 2009).

No processo de crescimento das cidades, o centro vai perdendo o seu poder único de concentração e dinamismo, a sua centralização, pois os interesses dos habitantes das cidades vão se diversificando e com as áreas de expansão, o fluxo cotidiano ao centro torna-se inviabilizado, o que por sua vez provoca a criação de subcentros na estrutura da cidade (MAIA, 2009). A centralidade liga-se hoje, portanto, a uma nova capacidade de concentração. A questão da centralidade diz respeito à constituição de lugares como ponto de acumulação e atração de fluxos, centro mental e social que se define pela reunião e pelo encontro (CARLOS, 2001).

No processo de urbanização, quando da expansão das cidades, e do surgimento de novos subcentros de comércio e serviços, normalmente o centro começa a enfraquecer-se, muitas vezes apresentado o processo de decadência e desvalorização. Nas grandes cidades brasileiras, já se reconhece que o centro não diz mais respeito à ideia espacial de centralidade. Muito embora, o centro principal corresponde na maioria das vezes ao núcleo original da cidade, ou ainda ao seu “centro histórico” (MAIA, 2009). Ou seja, o centro tradicional pode ser histórico quando mantém a sua forma. No entanto, o seu conteúdo, a centralidade, pode deixar o centro.

Nas últimas décadas, o centro perdeu centralidade para as chamadas “novas centralidades”, uma vez que não consegue continuar comandando, ele só, o complexo processo de construção metropolitana, sendo obrigado a entrar na arena competitiva com outras áreas da cidade. Desta forma, a centralidade tornou-se independente do centro, distanciou-se dele, conceitual e fisicamente falando (TOURINHO, 2006). O que ocorre é um acúmulo de funções no centro devido à aglomeração, desencadeando a explosão da centralidade nas grandes cidades enquanto que as cidades médias vivem esta transição.

4 BARREIRAS ENQUANTO CIDADE MÉDIA

Quando se considera como critério de classificação o tamanho demográfico, Barreiras é uma cidade média, haja vista o fato de possuir 137.832 mil habitantes³ (BRASIL, 2005). A cidade está situada no bioma do cerrado e é a mais populosa do

³ Estimativa da população para 2009.

oeste baiano, configurando-se em capital regional, pois a sua influência econômica e cultural se estende para além de seus limites municipais. O município de Barreiras está distante da capital do estado da Bahia, Salvador, 885 km e da capital do país, Brasília, 598 km.

As capitais regionais brasileiras são 70 centros que se relacionam com o estrato superior da rede urbana, assim como as metrópoles. No entanto, possuem capacidade de gestão no nível imediatamente inferior ao das metrópoles, têm área de influência de âmbito regional, sendo referidas como destino para um conjunto de atividades por um grande número de municípios. A cidade de Barreiras, em 1966, era classificada como um centro sub-regional⁴, terceiro nível de classificação, e atualmente pode ser classificada como capital regional C, uma classificação de segundo nível, atrás apenas das metrópoles (BRASIL, 2008).

O município possui um PIB *per capita* de 10.869 reais, com economia predominante nos setores de serviços e agropecuária, seguida pela indústria (BRASIL, 2007). Seguindo a tipologia de cidades médias de Corrêa (2007), Barreiras pode ser tipificada como lugar central e também como centro de drenagem e consumo da renda fundiária, com papel fundamental da elite fundiária. As condições de clima, solo e luminosidade do oeste da Bahia, região em que o município está inserido, favorecem culturas como soja, algodão, milho e café irrigado. O feijão, sorgo, capim, arroz, frutas e pecuária também vêm ganhando espaço. A cultura da cana-de-açúcar também é uma promessa da região, a qual será mecanizada e irrigada (AIBA, 2010).

A soja do oeste baiano corresponde a 4% da produção nacional e 56% da produção do nordeste do Brasil; o algodão é o primeiro em qualidade do país e a região é a segunda maior produtora nacional; a cultura do milho é importante para a rotação de culturas e a região também é responsável por 50% de todo o milho produzido na Bahia, abastecendo granjas de aves e suínos e a indústria alimentícia do nordeste (AIBA, 2010). Sendo assim, o município apresenta grande concentração de atividades varejistas e de prestação de serviços que têm como clientela principal a elite fundiária, visto que dados de Brasil (2007) apontam que o PIB de serviços é de 750.255 reais e o PIB agropecuário é de 371.713 reais, seguido pelo PIB industrial que é de 168.143 reais.

Esta agricultura do município de Barreiras e da região oeste da Bahia é científica e capitalista e assim como ressaltam Sposito et al. (2007) foi difundida através dos avanços científicos e tecnológicos que acabou ampliando a área de produção agrícola do país. No caso em questão, os avanços científicos e tecnológicos ocorreram através do Centro de Pesquisa Agropecuária do Cerrado -

⁴ Centros com atividades de gestão menos complexas e com área de atuação mais reduzida do que as capitais regionais (BRASIL, 2008).

CPAC/EMBRAPA que iniciou as pesquisas para superação da baixa fertilidade, alta acidez dos solos e para produção de materiais genéticos adaptados às condições naturais dos cerrados (BARREIRAS, 2009a).

As pesquisas obtiveram êxito, com a descoberta de uma técnica capaz de recuperar os solos, tornando-os aptos para a agricultura. Em 1978, a Empresa Baiana de Desenvolvimento Agrícola - EBDA, já demonstrava no primeiro campo experimental da região que algumas variedades de soja, como a Santa Rosa, adaptavam-se bem às condições locais. A partir dos anos 1980, tornou-se possível o desenvolvimento de culturas graníferas, principalmente da soja, que juntamente com a pecuária semi-intensiva e extensiva definiram uma nova realidade produtiva e econômica na região (BARREIRAS, 2009a).

A partir daí iniciou-se a exploração agrícola economicamente viável das áreas de cerrados, com os agricultores pioneiros, principalmente do sul do país. Este processo foi se expandindo à medida que novos agricultores chegavam atraídos pela disponibilidade de terras baratas, com topografia plana favorável à agricultura mecanizada, temperatura e luminosidade adequadas e grande potencial hídrico (BARREIRAS, 2009a). Devido ao desenvolvimento agrícola, a partir da década de 1990, Barreiras assume definitivamente a posição de principal centro urbano e econômico da região oeste, passando de 92.640 habitantes em 1991 para 129.501 em 2007 (IBGE, 2007).

No oeste baiano encontra-se a Fundação Bahia, que é uma fundação de apoio à pesquisa e desenvolvimento, cujos mantenedores são fundações, associações e empresas privadas. A Fundação Bahia também tem apoio da Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária - EMBRAPA no desenvolvimento de suas pesquisas relacionadas às soluções tecnológicas para os problemas da agricultura capitalista da região (FUNDAÇÃO BA, 2010). É através da exportação do agronegócio que Barreiras conecta-se à rede global de cidades. O Governo do Estado da Bahia assinou com o governo chinês, neste ano de 2010, um Protocolo de Intenções com o escritório da Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos - APEX, em Pequim, para a instalação de um escritório conjunto de representação da agropecuária baiana (AGROPECUÁRIA, 2010).

Sendo assim, podemos observar que em Barreiras realizou-se a materialização das condições gerais de reprodução do capital do agronegócio que ao mesmo tempo dinamizou o terciário e a economia urbana, como destacado em Sposito et al. (2007). Atualmente observa-se no município a presença de hipermercados, franquias, bancos públicos e privados, ou seja, são perceptíveis aspectos da cidade grande e da “cidade modernizada” que acaba revelando desigualdades socioespaciais, com aumento das

periferias urbanas, expansão territorial e populacional, e o surgimento de novas centralidades, como ressaltados em Maia (2009) e Sposito et al. (2007).

A seguir, iremos tratar da nova centralidade em Barreiras, destacando que os outros aspectos também estão contidos nesta abordagem, mas não de forma prioritária.

4.1 CENTRO E CENTRALIDADE EM BARREIRAS-BA

Quanto ao início da formação do município de Barreiras, que na época se chamava São João de Barreiras, surgiu às margens do Rio Grande devido ao fluxo de comércio que utilizava o rio para desembarque de mercadorias, que eram deslocadas para Goiás e Piauí e escoação da produção local para Minas Gerais. A região de São João de Barreiras viveu como um pequeno entreposto comercial durante cerca de 150 anos. A imigração de trabalhadores se tornou forte e o lugarejo começou a se transformar em uma cidade, em 1891, com os rios recebendo um grande número de navios (BARREIRAS, 2009a). A Figura 01 ilustra este período.



Figura 01 – Fluxo de Comércio no Rio Grande.

Fonte: <http://www.barreiras.hpdesign.com.br/paginas/pdfs/consolidacao.pdf>

Na Figura 01 podemos observar um grande fluxo de comércio no Rio Grande beneficiado pelo transporte aquaviário. No fundo da figura percebe-se a torre da catedral de São João Batista, padroeiro da cidade. Desta forma, o local às margens do Rio Grande é o centro de Barreiras, é o sítio, ou seja, local de fundação. A catedral de São João Batista revela o centro típico da maioria das cidades brasileiras, que frequentemente conta com a presença de uma igreja num local de destaque e uma praça. A catedral, até os dias atuais, está localizada no centro de uma praça.

O município de Barreiras entrou no século XX com um processo de ocupação lento e com um crescimento econômico diminuto. Em 1928, foi construída no

município a segunda hidroelétrica da Bahia, que fez com que indústrias se instalassem na região. Deste modo, em pouco tempo, a cidade que praticamente não crescia economicamente viu surgir frigoríficos, máquinas beneficiadoras de arroz e algodão, fábricas têxteis, curtumes e empresas especializadas na extração de borracha. Os bons tempos econômicos de Barreiras duraram até 1964. Neste ano, a hidroelétrica foi desativada, fazendo com que a economia do município mergulhasse no caos (BARREIRAS, 2009a).

No entanto, durante este período o centro da cidade ainda possuía um conteúdo, ou seja, local de centralidade, de tudo que a cidade pode oferecer, onde a cidade verdadeiramente acontecia. Local da prefeitura, da igreja, do comércio, da feira livre, do mercado municipal, da festa, do lazer.

O início do fim da centralidade do centro de Barreiras começou na década de 1970, quando um programa para eliminar as principais barreiras estranguladoras do crescimento foi implantado pelo Governo Federal e também quando o investimento no transporte automotivo tornou-se prioritário no Brasil. O programa consistia em investimentos públicos na infra-estrutura, estradas, energia, viabilização de pesquisas, tecnologia e apoio financeiro. Com isto, chega a Barreiras o 4º Batalhão de Engenharia e Construção - BEC, para construir o trecho da BR 020, de Barreiras a Brasília, e concluir o trecho da BR 242 de Barreiras a Ibotirama, ligando Barreiras a Salvador. Após o término da construção das rodovias, o município torna-se um importante entroncamento rodoviário entre o Norte, Nordeste e o Centro-Oeste do país (BARREIRAS, 2009a).

Hoje em dia, quem chega a Barreiras tem a visão de que uma rodovia corta a cidade ao meio. Na verdade, a BR foi construída próxima a Barreiras e a expansão territorial da cidade foi tamanha que ultrapassou a rodovia e a mesma acabou se integrando à cidade. O fator determinante para isto é a própria condição que uma rodovia tem de atrair oferta e demanda para as suas margens. No caso de Barreiras este processo foi tão intenso que a centralidade saiu do centro e foi para a região da BR – 242. O trecho da rodovia que passa em Barreiras é composto por duas avenidas, Aylon Macedo e Benedita Silveira, e uma rua, Severino Vieira. Há também duas importantes avenidas, Antônio Carlos Magalhães e Cleriston Andrade, que são paralelas num e noutro sentido a BR-242.

A evolução da mancha urbana da cidade mostra que na década de 1970 a ocupação predominante era na área central, bem próximo ao Rio Grande, e somente em uma parte da rodovia. Já na década de 1980, a ocupação já extrapola a BR, na década de 1990 mais ainda e na década 2000 esta evolução está se encaminhando para a saída da cidade em direção a Salvador. Em parte isto pode estar ocorrendo porque na saída da cidade em direção a Brasília há uma grande área pertencente ao

Exército Brasileiro que inicia junto ao Rio de Ondas até o pé da serra, o que daria uma descontinuidade na cidade se avançasse nesta direção.

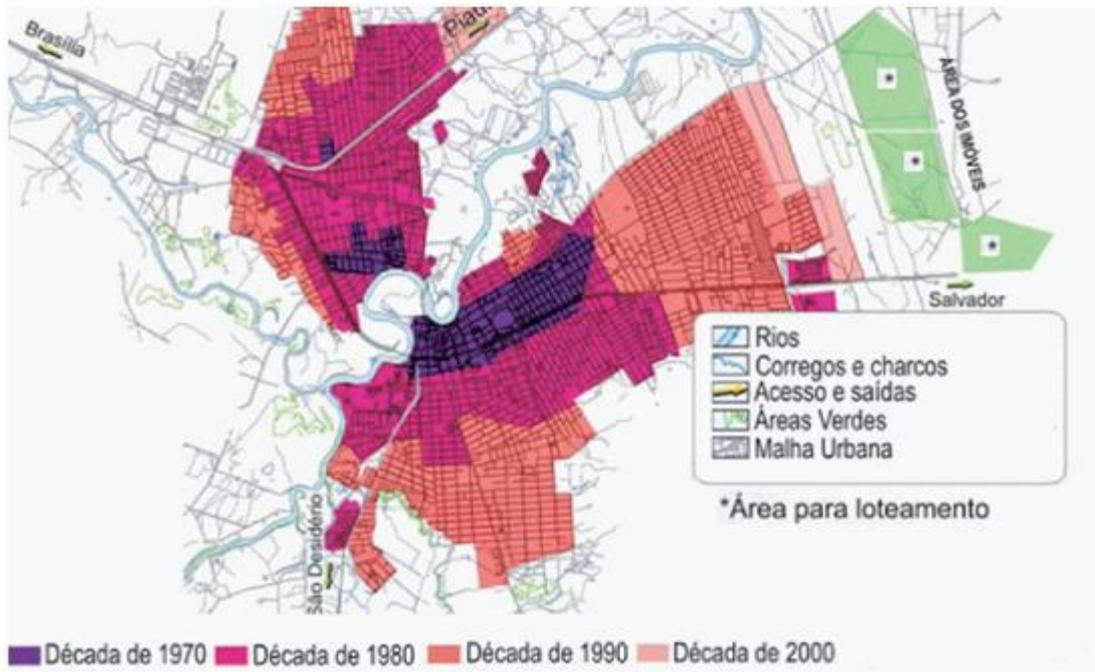


Figura 02 – Evolução da Mancha Urbana.
Fonte: PDU Barreiras, 2003.



Figura 03 – Uso e Ocupação do Solo
Fonte: PDU Barreiras, 2003.

Devido ao fluxo intenso de caminhões, principalmente no período de escoamento da produção do agronegócio, está sendo construído um anel rodoviário que objetiva desviar o fluxo de tráfego pesado que passa por Barreiras, incorporando os trechos urbanos das rodovias BR – 242 e BR – 020/135. A implantação deste anel viário implicará na execução das seguintes interseções: com a BR – 242, sentido Salvador; com a estrada velha do Angical; com a BR – 020; com a BR – 242, sentido Brasília (PDU, 2003).

No entanto, o anel rodoviário está projetado há mais de 15 anos e até os dias atuais sem conclusão da obra (AUDIÊNCIA, 2010), e praticamente já está inserido na área urbana. Fato relacionado com o crescimento acelerado da cidade na direção de Salvador, com a tendência de se criar uma nova centralidade, uma vez que grande parte do fluxo rodoviário se desviará da cidade. Exemplo desta tendência é o lançamento pelo setor imobiliário de muitos lotes de alto poder aquisitivo circunvizinhos àquela área e mostrado na Figura 02 como área de expansão da década de 2000.

Na Figura 03 observa-se, em cor azul, que a predominância de comércio e serviços encontra-se ao longo da BR – 242. Nesta região encontram-se comércio e serviços com presença de hipermercados, franquias, bancos públicos e privados, bares, restaurantes, a própria prefeitura que saiu do centro para esta região e também uma área de lazer, pois a prefeitura todos os dias, às 19 horas, impede o trânsito de veículos no trecho da BR - 242 e a reserva para espaço de atividades de lazer, desviando o fluxo para as avenidas Antonio Carlos Magalhães e Cleriston Andrade.

Também podemos observar que o uso habitacional de padrão alto, em cor laranja escuro, encontra-se na centralidade da BR, nos bairros Morada Nobre e Renato Gonçalves. Já o uso habitacional de padrão médio-médio alto e baixo-médio, em cores laranja claro e amarelo, é observado tanto na centralidade da BR quanto do centro da cidade. Desta forma, as desigualdades socioespaciais, problema inerente às grandes cidades, acaba se tornando evidente em Barreiras, uma vez que o crescimento exponencial, aliado à falta de um planejamento urbano adequado, cria áreas marginais no entorno da cidade. O que pode ser expresso pela Figura 04 que mostra a localidade de Vila Brasil, no entorno da cidade.



Figura 04 – Localidade de Vila Brasil, julho de 2010.
Fonte: Autores.

A Figura 05 mostra a Avenida Benedita Silveira antes da construção da BR - 242 e a Figura 06 mostra o trecho da BR na Avenida Bendita Silveira, no mês de junho de 2010.



Figura 05 – Avenida Benedita Silveira, em 1970
Fonte: ONG Mickey.



Figura 06 – BR – 242 no trecho que corresponde a Av. Benedita Silveira, junho de 2010.
Fonte: Autores.

Pelas Figuras 05 e 06 podemos observar que a centralidade de Barreiras atualmente encontra-se na região da BR e não mais no seu centro. O seu centro não tem mais o conteúdo da centralidade, mas permanece com a forma de centro e por isso é um centro histórico. Ressaltando que o centro de Barreiras não deixou de ser a região às margens do Rio Grande, o que mudou foi a centralidade. No entanto, a população de Barreiras denomina o seu centro original de centro histórico e a centralidade da BR correspondente às Avenidas Cleriston Andrade, Benedita Silveira e Antônio Carlos Magalhães de centro.

A distância do Cais do centro para a nova centralidade da BR – 242 na parte da Avenida Cleriston Andrade, local da nova sede da Prefeitura Municipal, é de 1200 metros ou 1,2 quilômetros. Já a distância para a região da Avenida Benedita Silveira é de 650 metros. A distância do centro para a parte da Avenida Aylon Macedo, na saída

em direção a Brasília, é de 2 quilômetros e para a Avenida Cleriston Andrade, na saída para Salvador, é de 4 quilômetros. São distâncias consideráveis dentro do perímetro urbano do município que, segundo Barreiras (2008), é de 113. 667. 129, 70 m².

Devido ao surgimento de uma nova centralidade em Barreiras o centro acabou ficando decadente, com vandalismo, prostituição, venda de drogas, assaltos e brigas. O plano de revitalização do centro histórico proposto pela Prefeitura Municipal engloba a construção de uma ponte pênsil para pedestres e ciclistas ligando a Praça Landolfo Alves ao Parque de Exposições, um calçadão até o antigo matadouro, o retorno de eventos artísticos culturais e outras sugestões que levarão os amantes da arte de volta para o hoje praticamente deserto centro histórico (BARREIRAS, 2009b).

Para a Câmara de Vereadores do município, a obra de revitalização do centro histórico de Barreiras “trará de volta ao local a frequência de pessoas necessária para que o comércio reaja gerando inclusive mais emprego com abertura de novas casas comerciais, além da vida cultural que será abrilhantada com a realização de eventos” (BARREIRAS, 2009b).

5 CONCLUSÃO

A cidade de Barreiras possui forma e conteúdo de cidade média. Forma porque tem uma população que se enquadra nos critérios do IBGE para cidade média e conteúdo porque é uma capital regional que polariza a população de cidades próximas que vão até ela atrás da oferta de bens e serviços. Atualmente, muitas pessoas vão até Barreiras em busca de universidades públicas de qualidade, haja vista que a cidade possui um *campus* da Universidade Federal da Bahia e um *campus* da Universidade do Estado da Bahia, além de um Instituto Federal com segundo grau técnico e cursos superiores de licenciatura.

O desenvolvimento do agronegócio e o conseqüente desenvolvimento do setor terciário e da economia urbana foram fundamentais para que Barreiras chegasse ao posto de cidade média. O agronegócio também é responsável pela conexão de Barreiras com a rede global de cidades. Alcançado o posto de cidade média, Barreiras também passa a expressar os problemas inerentes às cidades grandes como: expansão territorial e populacional, multiplicação da centralidade e desigualdades soioespaciais.

A maioria das cidades médias brasileiras está passando pelo período de transição da centralidade do centro para outras localidades. No entanto, em Barreiras podemos observar que a centralidade já saiu completamente do centro para a localidade da BR – 242, haja vista que a própria Prefeitura Municipal tem um plano de

revitalização do centro histórico. Geralmente, a centralidade sai do centro devido a um acúmulo de funções, mas no caso de Barreiras não houve um acúmulo de funções no centro. O que ocorreu foi que a economia da cidade mudou e a prioridade do transporte nacional também.

A economia da cidade deixou de ser baseada num entreposto comercial às margens do Rio Grande para ser predominante em comércio e serviços, que é uma consequência do agronegócio e da elite deste mesmo agronegócio. A prioridade do transporte nacional também passou a ser o automóvel e as rodovias, e o que a centralidade da cidade fez foi se mudar para um local mais dinâmico que polariza oferta e demanda, além de ser um meio de escoamento da produção do agronegócio. O mais interessante é que a cidade cresceu ao encontro da BR e, hoje em dia, os comerciantes do local reclamam da fuligem dos caminhões e do tráfego intenso, motivo pelo qual a construção do anel rodoviário já está em andamento. Resta saber se a centralidade também irá ao encontro do anel rodoviário e, se for, desta vez poderá ser por um acúmulo de funções na centralidade da BR.

REFERÊNCIAS

AGROPECUÁRIA baiana é representada em Pequim. **Correio**, Salvador, 19 mai 2010. Disponível em: < <http://www.correio24horas.com.br/noticias/detalhes/detalhes-4/artigo/agropecuaria-baiana-e-representada-em-pequim/>>. Acesso em: 7 jul 2010.

AIBA. **Associação de Agricultores e Irrigantes da Bahia**. 2010. Disponível em: <<http://www.aiba.org.br/>>. Acesso em: 1 jun 2010.

AUDIÊNCIA discute situação de BRs em Barreiras (BA). **Novoeste**, Barreiras, 9 mar 2010. Disponível em: <http://www.novoeste.com/articles_321_MPF-BA-audi%EAncia-discute-situacao-de-BRs-em-Barreiras-BA.html>. Acesso em: 7 jul 2010.

CARLOS, A. F. A. **Espaço-tempo na metrópole**: a fragmentação da vida cotidiana. São Paulo: Contexto, 2001.

CORRÊA, R. L. Construindo o Conceito de Cidade Média. In: SPOSITO, M. E. B. (org.). **Cidades Médias**: Espaços em Transição. São Paulo: Expressão Popular, 2007.

BARREIRAS. Câmara Municipal de Barreiras - BA. **Lei nº 820/08**. 2008. Disponível em: < http://www.camaradebarreiras.ba.gov.br/leis/2008/lei_820_008.pdf>. Acesso em: 10 jul 2010.

_____. Prefeitura Municipal de Barreiras. **Origem**. 2009a. Disponível em: < <http://www.barreiras.hpdesign.com.br/paginas/pdfs/origem.pdf>>. Acesso em: 14 mai 2010.

_____. Câmara Municipal de Barreiras – BA. **Presidente Kelly Magalhães Participa do Lançamento de Revitalização do Centro Histórico**. 2009b. Disponível em: <http://www.camaradebarreiras.ba.gov.br/index.php?id=ler_noticia&id_editoria=36&id_noticia=263>. Acesso em: 4 jul 2010.

BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE. **Cidades**. 2005. Disponível em: < <http://www.ibge.gov.br/cidadesat/topwindow.htm?1>>. Acesso em: 14 mai 2010.

_____. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE. **Cidades**. 2007. Disponível em: < <http://www.ibge.gov.br/cidadesat/topwindow.htm?1>>. Acesso em: 14 mai 2010.

_____. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE. **IBGE mostra a nova dinâmica da rede urbana brasileira**. 2008. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/presidencia/noticias/noticia_visualiza.php?id_noticia=1246&id_pagina=1>. Acesso em: 1 jun 2010.

FRANÇA, I. S., SOARES, B. R. A Cidade Média e suas Centralidades: O Exemplo de Montes Claros no Norte de Minas Gerais. In: **Encontro de Geógrafos da América Latina**, XVII, 2009, Montevideu.

FUNDAÇÃO BA. **Fundação de Apoio à Pesquisa e Desenvolvimento do Oeste Baiano**. 2010. Disponível em: < <http://www.fundacaoba.com.br/>>. Acesso em: 3 jul 2010.

MAIA, D. S. De Cidades Tradicionais a Centros Históricos: O Núcleo Original e o Centro Histórico das Cidades Médias Brasileira. In: SANFELIN, C. B., SPOSITO, M. E. B. (eds.). **Las Ciudades Medias o Intermedias en un Mundo Globalizado**. Lleida: Ediciones de la Universitat de Lleida, 2009.

PDU. **Plano Diretor Urbano de Barreiras**. 2003.

SANDRONI, P. **Dicionário de Economia do Século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2005.

SPOSITO, M. E. B., ELIAS, D., SOARES, B. R., MAIA, D. S., GOMES, E. T. A. O Estudo das Cidades Médias Brasileira: Uma Proposta Metodológica. In: SPOSITO, M. E. B. (org.). **Cidades Médias: Espaços em Transição**. São Paulo: Expressão Popular, 2007.

TOURINHO, A. de O. Centro e Centralidade: uma questão recente. In: OLIVEIRA, A. U. de, CARLOS, A. F. A. **Geografia das Metrôpoles**. São Paulo: Contexto, 2006.

VASCONCELOS, P. de A. A cidade alta de Salvador: de cidade colonial a “centro histórico pós-moderno”. In: CARLOS, A. F. A., LEMOS, A. I. G. (orgs.). **Dilemas Urbanos: novas abordagens sobre a cidade**. São Paulo: Contexto, 2005.