

Centro de Aracaju-Se: fixos e fluxos urbano-regionais

D. M. de Carvalho¹; G. A. Trindade^{1,2}; T. R. Velloso^{1,3}

¹ Núcleo de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal de Sergipe, 49100-000, São Cristóvão-Se, Brasil

²Universidade Estadual de Santa Cruz

³Universidade Federal do Recôncavo Baiano

dianamendoncadecarvalho@yahoo.com.br, ga.trindade@uol.com.br, vellosotatiana@hotmail.com

(Recebido em 27 de janeiro de 2011; aceito em 19 de agosto de 2011)

Este trabalho tem o objetivo de analisar o caráter de centralidade do centro urbano de Aracaju, identificando as principais funções exercidas pelo centro da cidade, os principais equipamentos e serviços disponibilizados nesta área, e os tipos, alcance e volume dos fluxos articulados ao centro de Aracaju através do terminal de transportes Luiz Garcia. A pesquisa foi desenvolvida entre os meses de setembro e outubro de 2008, período em que foi realizada revisão bibliográfica. Os instrumentos de pesquisa foram: entrevistas semi-estruturadas com membros do Núcleo de Pós-graduação em Geografia da UFS e com gerentes de redes de lojas que possuem filiais tanto no centro de Aracaju como em outras áreas da cidade; aplicação de 80 questionários com usuários dos transportes que partem do terminal Luiz Garcia; representação cartográfica dos fluxos que conectam o centro da cidade a outros lugares do estado de Sergipe. A pesquisa revelou que o centro de Aracaju mantém-se dinâmico e vivo, pois possui uma gama relevante de fixos urbanos que atendem a uma demanda que extrapola os limites da cidade, exercendo funções diversificadas, especialmente as ligadas ao comércio e aos serviços de saúde e educação. O terminal de transportes Luiz Garcia ocupa uma localização privilegiada na cidade; por ser contíguo ao centro, ajuda a consolidar as funções da centralidade urbana, inserindo o centro de Aracaju em uma dinâmica espacial que, mais que simplesmente urbana, é regional.

Palavras-chave: centro urbano; centralidade; fixos e fluxos; cidade-região.

This paper aims is to analyze the nature of the central of Aracaju downtown, identifying the main functions of it, major equipment and services available in this area, and the types, range and volume of the articulate flows to downtown through the transport terminal Luis Garcia. The research was conducted between the months of September and October 2008, a period when literature review was performed. The research tools were: semi-structured interviews with members of the Geography Postgraduation at Federal University of Sergipe and network managers of stores that have branches in downtown and in other areas of the city; application of eighty questionnaires with transport users who leaving the terminal Luiz Garcia; cartographic representation of the flows that connect downtown to other parts of the state of Sergipe. The research showed that the Aracaju downtown remains dynamics and alive, because it has a relevant range of urban fixed to meet a demand that exceeds the limit of the city, acting diversified, particular those related to trade and health services and education. The transport terminal Luiz Garcia takes a prime city location, adjacent to the center because it helps to consolidate the functions of urban centrality, placing Aracaju downtown in a dynamic space that, more than just urban, it's regional.

Key words: urban center, centrality, fixed and flows, region-city.

1. INTRODUÇÃO

A cidade de Aracaju passou por consideráveis transformações entre final do século XX e início do XXI. É possível afirmar que deixou de ser uma capital “com cara de interior” para tornar-se um centro regional dinâmico, moderno, conectado por fluxos às redes geográficas que na contemporaneidade definem um novo sentido de urbanização da sociedade e do território.

Assim como outras médias e grandes cidades capitalistas, Aracaju é *locus* privilegiado de ocorrência de uma série de processos sociais, no âmbito dos quais a acumulação de capital e a reprodução das relações sociais exercem relevante papel. Tais processos produzem funções e formas espaciais que são visíveis na paisagem urbana, criam atividades produtivas e suas materializações, cuja distribuição no espaço constitui a própria organização espacial urbana e regional (CORRÊA, 2003, p.36).

Ao longo do tempo os processos sociais fazem emergir lugares especializados no espaço urbano-regional. As forças produtivas e a ação política fragmentam o espaço da grande cidade de acordo com interesses sociais e econômicos que tendem a privilegiar determinados segmentos da sociedade. Este fato pode ser apreendido, de imediato, através da observação da paisagem de Aracaju: área central e pericentral; conjuntos habitacionais de baixo padrão geralmente localizados nas periferias norte e oeste da cidade; bairros e conjuntos habitacionais de médio e alto padrão ao sul da cidade (Coroa do meio, Atalaia e Jardim Atlântico).

A organização espacial não é estática, nem é homogênea, na medida em que conteúdos sociais diversificados podem ser encontrados em uma dada área que a princípio surgiu para atender a uma função específica no bojo da organização socioespacial. Todo esse dinamismo pode ser explicado porque a cidade, especialmente a grande cidade, não atende apenas a uma demanda social local, mas sim, regional, e em alguns casos, como as grandes metrópoles, até mesmo nacional.

Neste contexto da organização da cidade é possível definir qual o espaço (ou espaços) que atende a uma demanda que extrapola os seus limites, articulando efetivamente a cidade à região, e quais funções centrais esse espaço desempenha no âmbito das relações urbano-regionais. Como em outras cidades de médio e grande portes, em Aracaju, esse espaço privilegiado continua sendo o centro da cidade, apesar das novas centralidades que emergiram recentemente em outras áreas (como o entorno do *shopping center* Jardins).

Logo, objetivou-se analisar a centralidade urbano-regional do centro Metropolitano de Aracaju – SE, por meio da verificação das principais funções urbanas do centro tradicional de Aracaju – SE; da identificação de equipamentos e serviços disponibilizados pelo centro de Aracaju – SE à sua região de influência; e da distinguindo os tipos, o alcance e o volume dos fluxos articulados com centro de Aracaju – SE.

Para tanto foram feitas análises bibliográficas e documentais providas de fontes secundárias, como: arquivo público municipal de Aracaju - SE; biblioteca da Universidade Federal de Sergipe - UFS; biblioteca do Núcleo de Pós-Graduação em Geografia - NPGEO; e fontes on-line de pesquisa. Além disso, foram realizadas três entrevistas semi-estruturadas entre os membros do NPGEO, de redes de lojas situadas no centro comercial e com empresas de transporte alternativo, a destacar: Cooperativa do Transporte Alternativo de Aracaju (Coopertaju), Cooperativa de Transporte Alternativo de Passageiros do Estado de Sergipe (Coopertalse) e Transporte Tropical. Ainda foram aplicados oitenta questionários com usuários dos transportes alternativos metropolitanos, situados no terminal Rodoviário Luiz Garcia. Na confecção desse artigo utilizou-se também, do registro fotográfico e da elaboração de mapas.

2. CENTRALIDADE URBANA E REGIONAL DO CENTRO TRADICIONAL DE ARACAJU

O centro de Aracaju continua sendo um espaço dinâmico que atende a uma demanda social cuja procedência extrapola os limites da Grande Aracaju, chegando mesmo a atrair pessoas de municípios mais distantes (como Lagarto e Propriá) e até mesmo de outros estados (sul de Alagoas e nordeste da Bahia). Essa procura pelo centro de Aracaju revela a magnitude e a importância do centro enquanto uma forma espacial, bem como o seu significado para a cidade, a região e mesmo o estado de Sergipe. De fato,

A área central constitui-se no foco principal não apenas da cidade mas também de sua hinterlândia. Nela concentram-se as principais atividades comerciais, de serviços, da gestão pública e privada, e os terminais de transportes inter-regionais e intra-urbanos. (CORRÊA, 2003, p. 38).

Neste contexto, tratando-se do caso específico da área central de Aracaju, o terminal de transportes inter-regionais e intra-urbanos conhecido como “rodoviária velha” (terminal Luiz Garcia), exerce uma função importante, inclusive por localizar-se contíguo ao centro, pois

articula os diferentes lugares dentro da própria cidade e articula a cidade com outros municípios do seu entorno e mesmo mais distantes. Trata-se de um fixo urbano que exerce uma função regional importantíssima, pois ajuda a consolidar as atividades de comércio e de serviços situadas no centro de Aracaju.

Aracaju, além de capital político-administrativa, é o centro econômico do estado, sua ação se faz sentir em todo o território estadual. Ela é “[...] o centro regional que comanda o sistema urbano sergipano, com forte primazia sobre as demais cidades, em decorrência da presença das funções mais especializadas dos setores terciários e quaternário, além da intensa recente verticalização” (FRANÇA, 2007, p. 139).

Em função disso, a cidade conta com considerável frota de veículos, até mesmo no segmento de transportes alternativos, que a articula a quase todos os municípios sergipanos. Este segmento conta com três empresas principais, que são: COOPERTALSE, COOPERTAJU e Transporte Tropical, que realizam diariamente aproximadamente 445 viagens, partindo de quase todas as 75 sedes municipais sergipanas em direção a capital Aracajuana. Dessa capital também partem 445 micro-ônibus, que a interligam direta ou indiretamente a quase todos os municípios sergipanos, conforme mostra a figura 1.

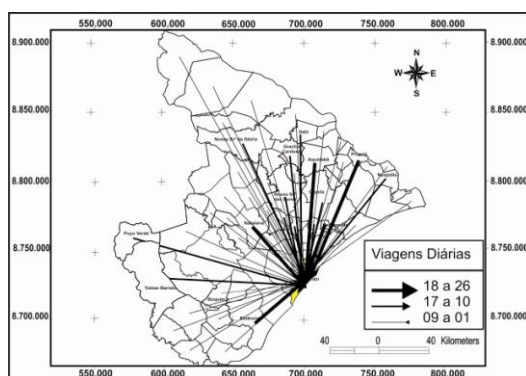


Figura 1 – Fluxos de transportes alternativos de municípios sergipanos para a Capital. Base Cartográfica do IBGE (2005). Trabalho de Campo (2008).

Entre os municípios em que os usuários desses transportes mais se dirigem para a capital sergipana, estão: Própria, com 26 viagens diárias; Itabaiana, com 22; Carmópolis, com 21; Estância e Aquidabã, com 18 viagens diárias; tais viagens sempre partem de suas sedes municipais em direção ao terminal rodoviário Luiz Garcia, no centro de Aracaju.

O terminal Luiz Garcia atende frequentemente a uma grande demanda popular que consome produtos e serviços do circuito inferior da economia urbana (SANTOS, 1979); sua localização contígua ao centro é bastante conveniente para aqueles usuários, pois podem assim diminuir custos com transportes de outras naturezas, uma vez que têm a possibilidade de acessar o centro da cidade imediatamente, já que o terminal localiza-se a poucos metros dali.

Faz-se necessário acrescentar, no entanto, que a área central de Aracaju também disponibiliza atividades relacionadas ao circuito superior da economia urbana, uma vez que concentra as sedes das principais agências bancárias, financeiras, lojas de departamentos e agências de turismo, entre outros equipamentos.

Analisando-se a cidade de Aracaju na sua totalidade, não restam dúvidas de que “o centro da cidade se caracteriza por uma paisagem arquitetural e humana muito mais complexa que nos demais setores da cidade” (SANTOS, 2008, p. 198). Além disso, observando-se a planta da cidade verifica-se que a localização do centro não é necessariamente central na mancha urbana; o centro de Aracaju localiza-se na porção nordeste da cidade, próximo ao rio Sergipe, que a poucos quilômetros dali atinge as águas do Oceano Atlântico. Não é demais lembrar que essas amenidades encontradas próximas ao centro funcionam como mais um atrativo para as pessoas que usam aquele espaço. Especialmente para os sergipanos do interior do estado que visitam sua capital para compras, para ir ao médico ou simplesmente para um breve passeio, certamente que esse conjunto de formas naturais e artificiais existentes na paisagem da área central de Aracaju,

resguarda, simbolicamente, conteúdos identitários e sentimentais que os acompanharão por toda a vida.

O centro da cidade é um espaço de movimento, de fluidez, de convergência urbano-regional. No centro a metrópole pulsa mais intensamente que nos demais lugares da cidade. Conteúdos sociais os mais diversificados circulam pelo centro, contrariando a idéia de que tenha se transformado em um espaço obsoleto, sem vida. O centro da cidade é usado por pessoas de todas as classes sociais; a paisagem comprova este fato, pois, se por um lado, o terminal Luiz Garcia atende a um público mais frequentemente relacionado às classes mais populares, por outro lado, as centenas de vagas ocupadas nos estacionamentos rotativos das principais avenidas e ruas da área central de Aracaju, inclusive com automóveis importados, indicam que esta continua sendo intensamente utilizada também pelos segmentos sociais das classes média e alta, pois o centro da cidade exerce diversificadas funções, além da comercial.

3. FUNÇÕES DO CENTRO QUE EXTRAPOLAM O ESPAÇO URBANO E CONSTITUEM UM ESPAÇO DE INFLUÊNCIA REGIONAL

O espaço geográfico, segundo Santos (1988) é resultado do entrelaçamento de um conjunto inseparável de fixos e fluxos, sendo o primeiro definido por qualidade e o segundo por quantidade (ou densidade) técnicas que encerram. Os fixos correlacionam-se com aspectos econômicos, sociais, culturais, religiosos etc. Eles podem ser verificados por diversos pontos, em destaque, serviço, produtivos, casas de negócio, hospitais, casas de saúde, ambulatórios, escolas, estádios, piscinas e outros lugares de lazer.

No interior do espaço metropolitano, “os fluxos de circulação mais concentrados correspondem às artérias mais comerciais, o que se relaciona com o fenômeno que faz do centro das cidades um lugar de reunião para quase todas as categorias da sociedade urbana” (SANTOS, 1981, p. 209). No bojo dessas relações faz-se necessário considerar a articulação entre produção, circulação, distribuição e consumo, fatores fundamentais para manter o dinamismo e a densidade econômica das regiões metropolitanas, que precisam ser fluidas. É interessante observar que

a partir da disseminação do uso do automóvel, o centro da cidade foi colocado em questão pelos habitantes da metrópole [...] o centro se pulverizou, provocando uma reorganização da cidade, com o surgimento de centros especializados – de compras, de decisão, financeiro [...] além disso, a rede de transportes de massa permitiu que o periférico se aproximasse do que é central em questão de minutos (PINTAUDI, 1999, p.156).

Todavia, não é demais lembrar que nos espaços metropolitanos a pulverização das áreas centrais tradicionais caracteriza-se pela emergência de sub-centros e de novas centralidades, como aquelas relacionadas aos lugares das metrópoles onde há a instalação de *shopping centers*. Quanto à questão das centralidades urbanas pode-se considerar que

a centralidade de um núcleo refere-se ao seu grau de importância a partir de suas funções centrais: maior o número delas, maior a sua região de influência, maior a população externa atendida pela localidade central, e maior a sua centralidade (CORRÊA, 1989, p. 21).

Na análise acerca das funções exercidas pelo centro de Aracaju, constata-se que a área central da cidade dispõem de alguns fixos que atraem uma demanda ainda significativa de pessoas, tais como: algumas secretarias do Estado, situadas no edifício Estado de Sergipe, no Largo Esperanto, onde funciona também o BANESE; a Caixa Econômica Federal, o Banco do Brasil e outras agências, localizam-se nas intermediações da Praça general Valadão; Secretária de Saúde, diversas lojas de comércio varejista e prestadoras de serviços, como também financeiras, fixam-se especialmente na Rua São Cristóvão e Av. Otoniel Dórea.

Já outros fixos, como o Arquivo Público de Sergipe, o Tribunal de Justiça, a Assembléia Legislativa encontram-se localizadas próximo à Praça Fausto Cardoso, enquanto que na Praça Monsenhor Olímpio Campos, ficam a Cúria Metropolitana, Catedral Metropolitana de Aracaju (Igreja Nossa Senhora da Conceição) e Câmara de Deputados. Nas proximidades da Praça Almirante Tamandaré localizam-se os Bancos do Nordeste, Itaú e Unibanco, entre outros equipamentos.

Vê-se, portanto, que um importante conjunto de fixos (resguardando funções econômicas, políticas e religiosas) está localizado no centro da cidade, o que explica toda uma ordem de fluxos materiais e imateriais que o conectam com outros tantos lugares da própria capital, da região metropolitana em emergência e mesmo de outras regiões de Sergipe, do Brasil e do mundo. Ainda segundo a geógrafa,

O que me admira no centro de Aracaju é que embora alguns elementos que seriam fixos, como o Palácio do Governo e a Prefeitura municipal, que tinham saído de lá, isso não fez com que o centro perdesse intensidade de fluxos; ou seja, o centro de Aracaju ainda não perdeu a força de centralidade, o que houve foi uma mudança de categoria dos que frequentam o centro, além disso, é forte a demanda de pessoas oriundas de outras cidades de todo o Estado de Sergipe e até de outros Estados. (VERA FRANÇA, 2008).

O centro de Aracaju continua sendo atrativo por oferecer uma variedade de produtos nos diversos segmentos comerciais. Além disso, para 50% dos gerentes consultados, o terminal de transportes Luiz Garcia exerce um papel importante neste contexto, pois possibilita que a população proveniente de outras cidades possa ter acesso direto ao centro da cidade, onde realiza compras, utiliza os serviços, autarquias públicas e ainda passeia nas praças e nos calçadões.

Os mesmos, questionados acerca da procedência dos consumidores que buscam suas lojas, excetuando-se a própria Aracaju, os lugares que apareceram com mais frequência foram: Nossa Senhora do Socorro, São Cristóvão, Barra dos Coqueiros, Itabaiana, Lagarto, Ribeirópolis, Capela, Maruim, Laranjeiras, Rosário do Catete, Nossa Senhora das Dores, Cristinápolis e Estância. Portanto, os consumidores são oriundos tanto do entorno imediato de Aracaju, como São Cristóvão, quanto de municípios mais distantes, como Cristinápolis, situado próximo ao limite estadual entre Sergipe e Bahia.

O terminal Luiz Garcia, como já destacado anteriormente, está localizado estrategicamente próximo ao centro de Aracaju. Essa contigüidade espacial possibilita um acesso imediato para pessoas provenientes dos diversos municípios de Sergipe. Portanto, este terminal tem um significado econômico – e provavelmente simbólico – bastante relevante para milhares de sergipanos que com frequência fazem uso do mesmo. Por meio da pesquisa, observou-se que 25% frequentam diariamente esse centro, 16% semanalmente, 24% mensalmente e 35% esporadicamente. Deste modo, é considerável o número de pessoas que se deslocam ao centro comercial de Aracaju.

Aracaju é mesmo um centro regional dinâmico, a fluidez e o movimento nas avenidas que conduzem ao centro é comprovação inequívoca desse fenômeno. A capital de fato se modernizou rapidamente nas duas últimas décadas. Mas é preciso ter muito cuidado com as intervenções urbanas realizadas sem um estudo minucioso dos seus impactos. Neste caso específico, é preciso atentar para o fato de que uma possível eliminação da “rodoviária velha” implicaria em uma nova lógica socioespacial que pode trazer conseqüências negativas para o centro de Aracaju. Se este espaço ainda mantém-se vivo e dinâmico é necessário que se considere o papel que o terminal Luiz Garcia exerce neste contexto, pois sua função extrapola os limites da cidade, sendo terminal de transportes de apoio para uma demanda regional bastante expressiva (Figura 02). As políticas de intervenção urbana em uma cidade do porte de Aracaju precisam, necessariamente, considerar uma vasta região derivada, que não se limita apenas aos municípios do entorno imediato da capital. A relação do centro com a própria cidade

e da cidade com a região não pode ser negligenciada, pois “a centralidade refere-se a uma dupla escala: a do centro urbano e a da metrópole como centro” (CARLOS, 2001, p. 178).

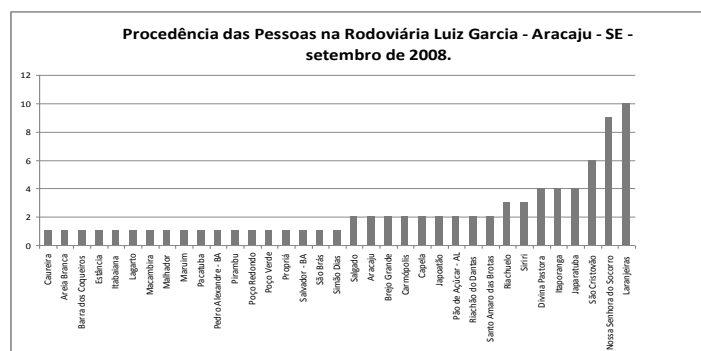


Figura 02– Municípios de procedência dos usuários da Rodoviária Velha. Trabalho de Campo, 2008.

Entre as pessoas consultadas no terminal Luiz Garcia, apareceu com maior frequência usuários dos transportes coletivos provenientes de Laranjeiras, Nossa Senhora do Socorro e São Cristóvão, municípios da Grande Aracaju que têm contigüidade territorial com a capital. Em seguida foram encontrados usuários oriundos de Divina Pastora, Itaporanga D’Ajuda e Japaratuba. Com frequências menores, mas ainda consideráveis, foram encontradas pessoas que se declararam nativas de Riachuelo, Siriri, Brejo Grande, Capela, Carmópolis, Riachão do Dantas, Salgado, Santo Amaro das Brotas e até mesmo de Pão de Açúcar (AL). Outros municípios foram citados, com frequência menor, entretanto, corroborando com a afirmação de que a centralidade de Aracaju é mesmo bastante ampla e significativa, atraindo para esta área uma demanda expressiva de pessoas oriundas de diversas regiões do território sergipano; sendo assim, pode-se considerar que “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” (LEFEBVRE apud CARLOS, 2001, p. 177).

No caso da área central de Aracaju, esse espaço de convergência de fluxos (e de localização de fixos) pode ser delimitado a partir do calçadão da Rua João Pessoa e das ruas e transversais localizadas no seu entorno: Ruas Itabaianinha, São Cristóvão, Laranjeiras e Divina Pastora. Essa área central com próteses urbanas mais concentradas, nos setores de comércio e serviços os mais variados, pode ser um pouco estendida ao norte, em direção da Avenida Coelho e Campos, e ao sul, em direção da Avenida Barão de Marumim, onde também serão encontrados fixos urbanos, ainda que de forma menos concentrada.

Todavia, o espaço que realmente caracteriza a função de centralidade do centro – o que a princípio pode parecer uma redundância – é mesmo o calçadão da João Pessoa e seu entorno. Espaço de fixos e fluxos onde as atividades dos circuitos superior e inferior da economia urbana (SANTOS, 1979) acontecem, envolvendo os diferentes segmentos da vida urbana e regional, indivíduos de todas as classes sociais. Mesmo considerando que o centro de Aracaju oferece serviços os mais variados, é inegável que o comércio ainda é a função mais significativa que faz dele um espaço de atração dos mais variados fluxos urbano-regionais. Na realidade, por se localizar “concentrada no centro da cidade, mesclada a outras atividades terciárias e à moradia, a atividade comercial atrai para lá pessoas de todos os estratos sociais” (PINTAUDI, 1999, p. 157).

Para 39% dos pesquisados o centro da cidade é usado prioritariamente em função do comércio (consumo) em lojas das mais diversificadas atividades da economia urbana. Em seguida os serviços relacionados à saúde (médicos e odontólogos), pois foi citado por cerca de 32%; 8,4 % das pessoas a principal atividade é a educação, para 7,4% são os serviços bancários e 5,3% das pessoas consultadas fizeram referência aos serviços religiosos. A confirmação do centro como espaço privilegiado do comércio e dos serviços, ao mesmo tempo em que são reafirmadas atividades ligadas aos serviços de saúde, educação e religião, constituídas historicamente ao longo da reprodução do centro e da própria cidade. Sendo assim, ao mesmo tempo em que “a atividade comercial sempre demandou centralidade, o que também significa

dizer acessibilidade”, o centro da cidade “se constitui em referencial simbólico, o que une as pessoas e o distingue dos novos centros” (PINTAUDI, 1999, p. 155, 157). E além de distingui-lo entre outras centralidades que emergem como decorrência da modernização da cidade, as pessoas consultadas continuam priorizando o centro de Aracaju como local preferido para compras no comércio. Entre os entrevistados, 70% buscam realizar compras no centro comercial de Aracaju e os demais 30% buscam outros tipos de serviços.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise têmporo-espacial das cidades, especialmente das médias e grandes cidades, aponta para a observação de conteúdos que a paisagem urbana apresenta aos nossos olhos, mas que nem sempre são desvelados cognitivamente; por isso é necessário buscar da explicação dos fatos que, apesar de aparentes, ainda não são inteligíveis para a maioria das pessoas. Pensar a condição da centralidade urbana de Aracaju foi um tema que se inseriu no bojo dessa problemática.

A priori, se costuma imaginar que a área central de uma cidade tem importância apenas para a população que reside na mesma. Muitas pessoas, ao circularem pelo centro da cidade envolvidas com suas preocupações cotidianas – comprar, trabalhar, ir ao médico, divertir-se – sequer param por alguns minutos, diante do turbilhão de transeuntes e veículos que circulam pelo centro, para questionar sobre o significado daquele movimento que o centro apresenta, ou mesmo sobre as razões que levam aquelas pessoas a convergirem freneticamente para este território específico da cidade.

Este trabalho teve como finalidade pensar o centro de Aracaju vinculado a um processo socioespacial mais amplo, que extrapola os níveis da análise intra-urbana e nos remete a pensar o centro e a própria cidade em uma escala mais abrangente, uma escala cuja dimensão é regional.

Os dados da pesquisa revelaram isso com bastante clareza. O centro da cidade é usado por uma população local e, simultaneamente, por uma grande parcela de pessoas da região da Grande Aracaju e mesmo de outras regiões do estado de Sergipe. Os fixos urbanos concentrados na área central de Aracaju, são mais que simplesmente urbanos, são urbano-regionais, pois atendem a uma demanda social que extrapola os limites da capital sergipana. Sejam eles relacionados a funções do tipo político-administrativa, comercial, religiosa ou ligados aos diversos serviços do terciário, especialmente os de saúde, tais fixos têm o poder de continuar atraindo para o centro da cidade uma expressiva demanda social, representada por fluxos das mais diversas naturezas (de pessoas, de mercadorias e de informações, entre outros).

O centro de Aracaju ainda mantém-se como um espaço privilegiado de comércio e de serviços, apesar da existência de outras centralidades que emergiram recentemente como consequência do processo de crescimento e modernização que caracterizou a capital sergipana nas duas últimas décadas (1990 – 2000). Tais centralidades, como em outras cidades de médio e grande portes no Brasil, geralmente estão associadas a áreas onde são instalados os *shopping centers*. Esses objetos urbanos que têm tido o poder de atrair para seus entornos outros equipamentos, cujos conteúdos frequentemente não são acessíveis para todos os segmentos sociais. Além disso, os serviços básicos que atendem a uma grande demanda social continuam concentrados no centro tradicional da cidade, até mesmo porque o centro é um espaço para onde historicamente fluxos dos mais variados convergiram, constituindo uma identidade construída no bojo de relações sociais vividas por pessoas que vivem na cidade e fora dela, em outras regiões de Sergipe.

Neste contexto, que articula o centro da cidade a um espaço mais amplo que o perímetro urbano, articulando-o a uma escala regional, é oportuno destacar o papel de um fixo urbano, um grande objeto urbano conhecido como “Rodoviária velha” (o terminal de transportes Luiz Garcia). Ele é o principal elo de articulação entre o centro urbano de Aracaju e outros lugares, tanto próximos da capital (São Cristóvão, Laranjeiras, Nossa Senhora do Socorro, Riachuelo), quanto mais distantes (Carmópolis, Lagarto, Estância, Cristinápolis). Diariamente, centenas de ônibus e outros veículos partem deste terminal em direção aos mais diversos municípios do

território sergipano e mesmo para além dele, e vice-versa. O terminal comunica diretamente todo o território sergipano à área central de sua capital, contribuindo para densificar fluxos urbano-regionais e para manter as funções de centralidade do centro urbano de Aracaju. Seguindo o caminho apontado pelos estudos mais recentes da Geografia urbana, conclui-se que, efetivamente, cidade e região constituem um par dialético cujas interações devem ser consideradas pelo pesquisador no momento da explicação de temas relacionados à análise espacial.

-
1. ALFREDO, A. Cidade e metrópole: uma identidade contraditória no processo da urbanização contemporânea. In: CARLOS, A.F.A. et al. (Orgs.). **Dilemas urbanos: novas abordagens sobre a cidade**. São Paulo: Contexto, 2003. p. 45-56.
 2. BENAKOUCHE, T. Redes de comunicação eletrônica e desigualdades regionais. In: GONÇALVES, M.F. (Org.). **O Novo Brasil urbano: impasses, dilemas e perspectivas**. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1995. p. 227-237.
 3. BRASIL. **Constituição Federal Brasileira**. Brasília, 1967.
 4. _____. **Constituição Federal Brasileira**. Brasília, 1988.
 5. CARLOS, A.F.A. **Espaço-tempo na metrópole**. São Paulo: Contexto, 2001. 368p.
 6. CARLOS, A.F.A. et al. (Orgs.). **Dilemas urbanos: novas abordagens sobre a cidade**. São Paulo: Contexto, 2003. p. 57-72.
 7. CLARK, D. **Introdução à Geografia urbana**. São Paulo: Difel, 1985. 286p.
 8. CORRÊA, R.L. **A rede urbana**. São Paulo: Ática, 1989. 96p.
 9. _____. **O Espaço Urbano**. 4. ed. Editora Ática. 2003.
 10. _____. **Estudos Sobre a Rede Urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.
 11. DAVIDOVICH, F. Metrópole e contemporaneidade: algumas pontuações. In: : CARLOS, A.F.A. et al. (Orgs.). **Dilemas urbanos: novas abordagens sobre a cidade**. São Paulo: Contexto, 2003. p. 57-72.
 12. FRANÇA, V. L. A. et al. (Orgs.). **Atlas Escolar Sergipe: espaço geo-histórico e cultural**. João Pessoa – PB: Editora Grafset, 2007.
 13. FRANÇA, V. L. A. **Entrevista aos autores**. 23 de setembro de 2008.
 14. GUIMARÃES, N.A. **Regiões metropolitanas: aspectos jurídicos**. Rio de Janeiro: UERJ, 2004. p. 1-32. Disponível em: <<http://www.fcaa.com.br/site/artigo/regiaometropolitana.pdf>>. Acesso em 18/07/2006.
 15. LENCIONI, S. Uma nova determinação do urbano: o desenvolvimento do processo de metropolização do espaço. In: CARLOS, A.F.A. et al. (Orgs.). **Dilemas urbanos: novas abordagens sobre a cidade**. São Paulo: Contexto, 2003. p. 35-44.
 16. PINTAUDI, S.M. A cidade e as formas do comércio. In: CARLOS, A.F.A. (Org.). **Novos Caminhos da Geografia**. São Paulo: Contexto, 1999. p.143-159.
 17. ROBIRA, R.T. Áreas metropolitanas: espaços colonizados. In: CARLOS, A.F.A. et al. (Orgs.). **Urbanização e Mundialização: estudos sobre a metrópole**. São Paulo: Contexto, 2005. p. 9-20.
 18. SANTOS, M. **O espaço dividido**. Rio de Janeiro: Editora Francisco Alves, 1979.
 19. _____. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Hucitec, 1994. 157p.
 20. _____. **Metamorfoses do espaço habitado**. São Paulo: Hucitec, 1996, 124 p.
 21. _____. **Manual de Geografia urbana**. 3. ed. São Paulo: EDUSP, 2008. 228p.
 22. _____. in **O Espaço do Cidadão**. EDUSP, 1988. Disponível em <<http://cosmopista.wordpress.com/2008/03/08/fixos-e-fluxos/>>. Acesso em 23 de outubro de 2008.
 23. SANTOS, M; SILVEIRA, M.L. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2001. 471p.
 24. SILVA, S.B.M.; SILVA, B.C.N.; LEÃO, S.O. **O subsistema urbano-regional de Ilhéus e Itabuna**. Recife: SUDENE, 1987.
 25. TOLEDO JÚNIOR, R. Telecomunicações e uso do território brasileiro. In: SOUZA, M.A. de. **Território brasileiro: usos e abusos**. Campinas – SP: Edições Territorial, 2003. p. 93-107.