



PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA
CAMPUS UNIVERSITÁRIO DE PORTO NACIONAL

IANN DELLANO DA SILVA SANTOS

**A ORGANIZAÇÃO SOCIOESPACIAL DA REDE
URBANA DO OESTE BAIANO**

PORTO NACIONAL - TO
2016

IANN DELLANO DA SILVA SANTOS

**A ORGANIZAÇÃO SOCIOESPACIAL DA REDE
URBANA DO OESTE BAIANO**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Tocantins (UFT), Campus de Porto Nacional, como requisito para a obtenção do título de Mestre em Geografia.

Orientadora: Profa. Dra. Kelly C. F. de Oliveira Bessa

Linha de pesquisa: Estudos Geo-Territoriais

Porto Nacional – TO
2016

**Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
Biblioteca da Universidade Federal do Tocantins
Campus Universitário de Porto Nacional**

S237 Santos, Iann Dellano da Silva

A organização socioespacial da rede urbana do Oeste baiano. /
Iann Dellano da Silva Santos. – Porto Nacional, TO: UFT, 2016.
103 p.; il.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Kelly C. F. de Oliveira Bessa
Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Tocantins,
Programa de Pós-Graduação em Geografia.

1. Geografia. 2. Rede urbana. 3. Padrão espacial. Bahia. I.
Título.

CDD 711.498142

Bibliotecária: Janira Iolanda Lopes da Rosa CRB-10/420

TODOS OS DIREITOS RESERVADOS – A reprodução total ou parcial, de qualquer forma ou por qualquer meio deste documento é autorizado desde que citada a fonte. A violação dos direitos do autor (Lei nº 9.610/98) é crime estabelecido pelo artigo 184 do Código Penal.

IANN DELLANO DA SILVA SANTOS

**A ORGANIZAÇÃO SOCIOESPACIAL DA REDE URBANA DO OESTE
BAIANO**

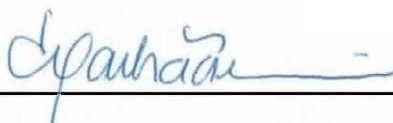
Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Tocantins (UFT), Campus de Porto Nacional, como requisito para obtenção do título de Mestre em Geografia.

Aprovada em: 22 de setembro de 2016.

BANCA EXAMINADORA



Profa. Dra. Kelly Cristine Fernandes de Oliveira Bessa (Orientadora)
Universidade Federal do Tocantins – UFT



Profa. Dra. Carolina Machado Rocha Busch Pereira
Universidade Federal do Tocantins – UFT



Prof. Dr. Thiago Ramos Machado
Universidade Federal do Tocantins – UFT

À minha mãe, Luzinete Santos.

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus.

Ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Tocantins, em especial aos professores Kelly Bessa, Atamis Foschiera, Carolina Busch e Rosane Balsan.

À minha orientadora, Kelly Bessa, a quem tanto almejei orientação, desde os meus tempos de graduação, e por ter me proporcionado um avanço excepcional durante o desenvolvimento da pesquisa.

À minha mãe, Luzinete Santos, a quem devo a vida e a criação.

Ao meu irmão, Thiago Vinícius, e aos demais familiares que torceram por mim.

Aos meus antigos amigos, Carla Thais, Yanna Bastos, Junior Moreira, Débora Maria, Sarah Raquel e Eneas Denieste, que, mesmo distantes, colaboraram no que puderam para o desenvolvimento da pesquisa.

Aos meus novos amigos, Pablo Lemos, Édina Costa, Nilson Cardoso, Claudio Passos, Nilza Santiago, Magda Cilene, Marciele Gomes e Regiane Sobreira, que acompanharam minha trajetória no Tocantins.

Às minhas novas amigas do mestrado, Sheryda Lila, a quem compartilhei os maiores desafios durante o curso e pelo incentivo para alcançar grandes objetivos, Marlucy Albuquerque, pela confiança em mim depositada, Marcely Rodrigues e Thayssllorranny Reinaldo, por partilharem momentos de dificuldade.

E aos professores da graduação de Geografia da Universidade Federal do Oeste da Bahia, Janes Lavoratti, Paulo Baqueiro e Valney Rigonato, pelo apoio.

RESUMO

A presente pesquisa tem como objetivo compreender a organização do padrão espacial de rede urbana na região do Oeste Baiano, no início do século XXI, partindo do questionamento concernente ao surgimento, evolução e estruturação do conjunto de centros funcionalmente articulados entre si. Nesse sentido, apresenta-se uma abordagem qualitativa, diacrônica e periodizada, sustentada a elementos ligados aos métodos da análise histórica e da análise descritiva, e sua operacionalização é constituída pela revisão bibliográfica e interpretação de dados quantitativos e cartográficos, de modo a se alcançar o visível e o inteligível da rede urbana do Oeste Baiano no limiar do século XXI. Desse modo, foi possível verificar três momentos de composição desse tipo particular de rede: o primeiro, relativo à formação de um padrão simples dendrítico, com o núcleo de Barra exercendo o controle regional devido à sua posição geográfica favorável, sobretudo pela circulação regional pautada no meio de transporte fluvial, subordinando núcleos inferiores e indiferenciados entre si em termos de gênese, tamanhos, funções urbanas e interações, no final do século XIX; o segundo, revelador de um momento de evolução para um padrão de localidades centrais de baixa complexidade, com a relativa ascensão de Barreiras, junto à nova posição geográfica pautada na circulação regional rodoviária e às novas funções urbanas adquiridas por esse respectivo centro até a década de 1980, juntamente ao declínio de Barra; e o terceiro, referente ao final do século XX ao início do século XXI, momento de ruptura do padrão preestabelecido para a formação de uma rede de múltiplos circuitos de média complexidade, baseando-se na sobreposição de representações das estruturas dimensional, funcional e espacial da rede urbana. Com a ligeira ascensão de Luís Eduardo Magalhães, centro que emerge no início da forte inserção da dinâmica capitalista no campo, as recentes transformações da rede urbana do Oeste Baiano remetem para novas discussões a respeito de relações complementares ou divergentes entre este terceiro centro, Luís Eduardo Magalhães, e Barreiras, que se encontram, até o momento, em questões às novas interpretações.

Palavras-chave: Rede urbana. Padrão espacial. Oeste Baiano.

ABSTRACT

This search intends to comprehend the spatial standard organization of the urban net in Bahia's West region, during the beginning of 21st Century, moving from rising, evolution and structure questions that touches the amount of centers functionally articulated between each other. To satisfy these questions, it's necessary having a qualitative, diachronic and periodized approach, based on elements from historical and descriptive analysis methods, whose accomplishment is made of bibliographic review and data interpretation (quantitative and cartographic data) to reach a visible and understandable perception of Bahia's West urban net in 21 Century threshold. It was possible to verify three composition moments of this private net: the first one, related to the formation of a basic dendritic standard, where Barra's nucleus was carrying out the regional control because of its favorable geographic position especially through the huge regional circulation based on the fluvial transport, subsuming lower cores and different from each other in rising, sizes, functions and interactions, by the end of 19th century; the second, that reveals a low-complexity locality standard, with a relative rise of Barreiras, that, with the new geographic position and the new urban functions acquired by this core until the 80's, and Barra's decline; the third, talking about the end of 20th Century and beginning of 21st Century, and this was the breakdown moment with the pre-established pattern resulting from the formation of a medium complexity multiple-circuit net, based on dimensional, functional and spatial structures and the rising of Luís Eduardo Magalhães, an urban center that comes from the field capitalistic dynamic. The recent transformations in the Bahia's West urban net bring new discussions about complementary or diverging relations between Luís Eduardo Magalhães and Barreiras.

Key words: Urban net. Spatial standard. Bahia's West.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Oeste Baiano: delimitação e localização geográfica.....	17
Figura 2 - Oeste Baiano: gênese das nucleações entre os séculos XVII e XIX	23
Figura 3 - Oeste Baiano: a rede de vilas subordinada a Salvador no final do século XIX.....	30
Figura 4 - Oeste Baiano: núcleos ligados a Salvador, Belo Horizonte e Rio de Janeiro na década de 1950	45
Figura 5 - Oeste Baiano: hierarquia da rede urbana regional na década de 1970	48
Figura 6 - Oeste Baiano: centros ligados às redes urbanas de Salvador, Belo Horizonte e Goiânia na década de 1970.....	49
Figura 7 - Oeste Baiano: hierarquia da rede urbana regional na década de 1980	52
Figura 8 - Oeste Baiano: centros ligados às redes urbanas de Salvador, Goiânia e Belo Horizonte na década de 1980.....	56
Figura 9 - Oeste Baiano: hierarquia da rede urbana regional na década de 1990	65
Figura 10 - Oeste Baiano: centros ligados às redes urbanas de Salvador, Belo Horizonte, Goiânia e Brasília na década de 1990.....	66
Figura 11 - Oeste Baiano: rodovias federais e estaduais no início do século XXI.....	68
Figura 12 - Oeste Baiano: hierarquia da rede urbana regional na década de 2000	69
Figura 13 - Oeste Baiano: centros ligados às redes urbanas de Salvador, Goiânia e Brasília na década de 2000	70
Figura 14 - Cobertura da TV Oeste em 2015	80
Figura 15 - Ligação aeroportuária de Barreiras com Brasília, Salvador e Belo Horizonte em 2016.....	81
Figura 16 - Oeste Baiano: padrão de rede de múltiplos circuitos, segundo as estruturas dimensional, funcional e espacial em 2016	83

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Oeste Baiano: surgimento das primeiras nucleações entre os séculos XVII e XIX	19
Quadro 2 - Oeste Baiano: nucleações elevadas para a condição de vila entre os séculos XVIII e XIX	26
Quadro 3 - Oeste Baiano: distribuição de bens e serviços entre os principais núcleos na década de 1950	40
Quadro 4 - Oeste Baiano: surgimento de nucleações entre as décadas de 1900 a 1950	40
Quadro 5 - Oeste Baiano: emancipação político-administrativa nas décadas de 1950 e 1960	44
Quadro 6 - Oeste Baiano: principais agentes inerentes à agricultura moderna na década de 2010	75
Quadro 7 - Oeste Baiano: redes de varejo e concessionárias de automóveis em 2016	76
Quadro 8 - Oeste Baiano: raridades de especialidades médicas e/ou clínicas em 2016.....	77
Quadro 9 - Oeste Baiano: cursos técnicos ofertados pela rede estadual de educação profissional em 2016	77
Quadro 10 - Oeste Baiano: cursos de graduação da Universidade Federal do Oeste da Bahia em 2016	78
Quadro 11 - Oeste Baiano: serviços ofertados pela rede SAC em 2016	78
Quadro 12 - Oeste Baiano: agências bancárias em 2016.....	79

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Oeste Baiano: censo demográfico dos principais núcleos em 1872.....	24
Tabela 2 - Oeste Baiano: distribuição populacional entre núcleos no ano de 1900	31
Tabela 3 - Oeste Baiano: comércio e giro comercial nos anos de 1955 e 1956	40
Tabela 4 - Oeste Baiano: tamanho populacional dos núcleos em 1950	41
Tabela 5 - Oeste Baiano: tamanho dos núcleos em população (urbana e total) em 1970	47
Tabela 6 - Oeste Baiano: tamanho dos núcleos em população (urbana e total) em 1980	53
Tabela 7 - Oeste Baiano: população urbana em 2000	67
Tabela 8 - Barreiras e Luís Eduardo Magalhães: unidades locais de indústrias e comércios em 2014	71
Tabela 9 - Oeste Baiano: tamanho dos núcleos em população urbana em 2010.....	72
Tabela 10 - Oeste Baiano: distribuição da população conforme faixa salarial em 2010.....	72
Tabela 11 - Oeste Baiano: distribuição da população conforme escolaridade (fundamental incompleto e superior completo) em 2010	73
Tabela 12 - Oeste Baiano: número de unidades locais de atividades econômicas em 2014	74
Tabela 13 - Oeste Baiano: unidades locais por Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE) nos municípios acima de 50.000 habitantes em 2014	74
Tabela 14 - Fluxo de passageiros no aeroporto de Barreiras em 2014 e 2015	82

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

ANA - Agência Nacional de Águas

BACEN - Banco Central do Brasil

BEC - Batalhão de Engenharia de Construção

CNAE - Classificação Nacional de Atividades Econômicas

COACERAL - Cooperativa Agrícola dos Cerrados do Brasil Central Ltda.

CODEVASF - Companhia de Desenvolvimento do Vale do São Francisco

COOPROESTE - Cooperativa Agropecuária do Oeste da Bahia

DATASUS - Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde

DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte

EFBSF - Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco

EFCB - Estrada de Ferro Central do Brasil

FRANAVE - Companhia de Navegação do São Francisco

HO - Hospital do Oeste

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IFBA - Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia da Bahia

PRODECER - Programa de Cooperação Nipo-Brasileira para o Desenvolvimento Agrícola do Cerrado

REGIC - Regiões de Influência das Cidades

SAC - Serviço de Atendimento ao Cidadão

SAEB - Secretaria da Administração do Estado da Bahia

UFOB - Universidade Federal do Oeste da Bahia

UNEB - Universidade Estadual da Bahia

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO.....	12
1 - A GÊNESE DO URBANO NO OESTE BAIANO: OS NÚCLEOS DE POVOAMENTO E A REDE DE VILAS NO SÉCULO XIX.....	15
1.1 - Introdução	15
1.2 - O processo de ocupação e as primeiras criações urbanas no Oeste Baiano	18
1.3 - A formação de uma rede de vilas e sua subordinação a Salvador.....	25
1.4 - Conclusões	31
1.5 - Referências	32
2 - O PAPEL DAS LOCALIDADES CENTRAIS NA REDE URBANA DO OESTE BAIANO (INÍCIO DO SÉCULO XX À DÉCADA DE 1980).....	35
2.1 - Introdução	35
2.2 - A diferenciação de Barra e a ascensão relativa de Barreiras.....	37
2.3 - A posição geográfica privilegiada para Barreiras e a decadência de Barra	50
2.4 - Conclusões	57
2.5 - Referências	58
3 - A REESTRUTURAÇÃO DA REDE URBANA DO OESTE BAIANO E SUA ORGANIZAÇÃO SOCIOESPACIAL NO INÍCIO DO SÉCULO XXI	61
3.1 - Introdução	61
3.2 - A posição de Barreiras e a gênese e a ascensão de Luís Eduardo Magalhães	63
3.3 - Das recentes estruturas da rede urbana regional à sua organização socioespacial.....	71
3.4 - Conclusões	85
3.5 - Referências	86
CONSIDERAÇÕES FINAIS	92
REFERÊNCIAS	95

APRESENTAÇÃO

Como surgiu, como evoluiu e como se encontra constituído o conjunto de centros funcionalmente articulados entre si, na região do Oeste Baiano, no início do século XXI? Partindo dessa questão, e tendo como objetivo compreender a organização do padrão espacial da rede urbana do Oeste Baiano, este trabalho é apresentado em três artigos interdependentes por se tratarem, em conjunto, de uma discussão diacrônica e periodizada. Ao final, tem-se uma nota conclusiva denominada considerações finais.

Nesse sentido, os artigos possuem, particularmente, resumos (em línguas portuguesa e inglesa), considerações introdutórias, análise dos resultados, conclusões e referências. Na parte introdutória é delineado a temática de discussão e o objetivo de cada artigo, com breves discussões teórico-metodológicas, bem como a operacionalização das pesquisas realizadas. A análise dos resultados é composta por dois tópicos. Nestes, apresenta-se a exposição empírica, complementada pela análise de dados e informações, com breves reflexões teórico-conceituais. As considerações finais apresentam as conclusões das temáticas suscitadas. Por fim, as referências listam as fontes utilizadas para a elaboração de cada artigo.

O primeiro artigo, “A gênese do urbano no Oeste Baiano: os núcleos de povoamento e a rede de vilas no século XIX”¹, tem como objetivo analisar a gênese da rede urbana do Oeste Baiano, conhecendo a formação das primeiras nucleações da região e abordando os processos históricos, econômicos, políticos e sociais que definiram os arranjos espaciais iniciais desse segmento particular de rede urbana, coincidido como uma longa periodização, que parte do período colonial ao início do período republicano brasileiro.

Esse primeiro artigo apresenta a clássica definição de Corrêa (1989) a respeito de rede urbana e os elementos que a constitui, fundamentais para a compreensão desse e dos demais artigos consecutivos, bem como a justificativa do recorte espacial da pesquisa, considerando que, ao se tratar de Oeste Baiano, desprende-se de regionalizações institucionalizadas, tendo em vista que essas não contemplam, satisfatoriamente, o conjunto de elementos componentes desse segmento de rede, nessa região da Bahia.

Na utilização de elementos do método da Geografia Histórica, a operacionalização desse artigo é estabelecida pela sistematização de subsídios histórico-bibliográficos em quadros, tabelas e, no esforço de alcançar a visualização da embrionária dessa rede urbana, em mapeamentos cartográficos.

¹ Publicado no periódico Geotextos, vol. 12, n. 11, julho 2016, p. 133-156.

Com base em um resgate eminentemente histórico-geográfico, o primeiro tópico desse artigo trata das primeiras criações urbanas e suas respectivas funções ligadas às práticas agropastoris, bem como da importância de Barra, núcleo pioneiro na região do Oeste Baiano, destacando sua posição geográfica favorável perante as demais nucleações. O segundo tópico esclarece as condições mínimas necessárias para a formação de uma rede urbana, na concepção de Corrêa (1989), evidenciando a importância da circulação regional fluvial, principalmente nas últimas décadas do século XIX, que estimula a dinâmica regional pautada nesse tipo de transporte, resultando na formação de uma embrionária rede urbana no Oeste Baiano, com padrão espacial simples.

O segundo artigo, “O papel das localidades centrais na rede urbana do Oeste Baiano (início do século XX à década de 1980)”, analisa a evolução da embrionária rede urbana do Oeste Baiano, formada em fins do século XIX, discorrendo o papel das localidades centrais, em especial de Barra e Barreiras. Nessa configuração de rede, Barreiras passa a desempenhar a função de principal centro, justamente pela sua favorável posição geográfica, realçada a partir da década de 1970. Sua discussão também se sustenta a elementos do método da Geografia Histórica e, assim como no primeiro artigo, a sistematização das informações é estabelecida com a elaboração de quadros, tabelas e mapeamentos, que retratam o momento de evolução e transição do padrão espacial precursor para o padrão dessa segunda periodização.

O primeiro tópico desse segundo artigo apresenta as funções das principais nucleações do Oeste Baiano, até da década de 1970, e o papel dos transportes fluvial, aéreo e ferroviário na dinâmica regional, tanto no que diz respeito às interações internas, como externas. Para tanto, considerou-se dados da Enciclopédia dos Municípios (IBGE, 1958) e do estudo Divisão do Brasil em Regiões Funcionais Urbanas (IBGE, 1972). O segundo tópico mostra o momento de ruptura do padrão espacial da rede preestabelecido, como resultado do incremento da posição geográfica de Barreiras e a decadência do núcleo de Barra, que perde importância em decorrência da substituição do modal fluvial pelo modal rodoviário, entre as décadas de 1970 e 1980. Para tanto, observou-se os dados do estudo Regiões de Influência das Cidades (IBGE, 1987).

O terceiro artigo, “A reestruturação da rede urbana do Oeste Baiano e sua organização socioespacial no início do século XXI”, tem como objetivo compreender a atual organização socioespacial do segmento de rede urbana do Oeste Baiano, destacando a posição geográfica favorável de Barreiras e a ascensão de Luís Eduardo Magalhães, ainda no final do século XX, resultado de processos vinculados à dinâmica capitalista que definiram os arranjos espaciais

atuais desse segmento de rede.

O primeiro tópico desse terceiro artigo mostra os elementos constituintes da rede urbana, destacando os papéis urbanos desempenhados por Barreiras e, recentemente, por Luís Eduardo Magalhães, considerando a prática da agricultura moderna como principal fonte econômica regional. O segundo tópico observa as recentes estruturas dimensional, funcional e espacial desse segmento de rede urbana, por meio de dados secundários e informações coletadas em campo. A partir das sistematizações feitas em tabelas, quadros e mapeamentos, fazem-se interconexões entre essas estruturas, como proposto por Corrêa (2004), com o intuito de evidenciar o padrão espacial dessa rede no Oeste Baiano.

Finalmente, sintetizam-se as discussões concernentes aos três artigos em um item conclusivo denominado “Considerações Finais”. Neste, são apresentados os principais resultados de cada artigo, com base na problemática inicialmente apresentada.

É importante frisar que este trabalho busca a aplicabilidade da proposição metodológica recente a respeito de redes urbanas elaborada por Corrêa (2000; 2004), a revisão da teoria das localidades centrais, o que traz em seu conteúdo uma preocupação voltada à empiria, não se tratando, portanto, de uma revisão bibliográfica do assunto, podendo, assim, inferir, conseqüentemente, um grau pragmático resultante de tal proposta. Ao mesmo tempo, busca-se apresentar uma atualidade interpretativa da rede urbana do Oeste Baiano, não contrapondo estudos consagrados, tais como os do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (1972; 1987; 1993; 2007), Santos Filho (1989), entre outros, mas contribuindo para um tipo de atualização do conjunto de centros urbanos dessa região do estado da Bahia.

1 - A GÊNESE DO URBANO NO OESTE BAIANO: OS NÚCLEOS DE POVOAMENTO E A REDE DE VILAS NO SÉCULO XIX

Resumo

Este artigo tem como objetivo analisar os processos que, na fase embrionária, definiram os arranjos espaciais da rede urbana no Oeste Baiano, destacando o papel do núcleo de Barra, que passa a desempenhar a função de principal entreposto comercial da região, desde o período colonial. Apreender o processo inicial de formação de uma rede urbana requer verificar elementos, tais como a origem, a posição geográfica, o tamanho dos núcleos, as funções urbanas, as interações espaciais derivadas dessas funções, por meio do intercâmbio de pessoas, mercadorias, capitais e informações, e a forma espacial embrionária da própria rede urbana. A discussão se inicia sobre o processo de ocupação na margem esquerda do rio São Francisco, na porção do estado da Bahia, ocorrido a partir da segunda metade do século XVI, e finaliza identificando a formação embrionária da rede urbana do Oeste Baiano ocorrida no final do século XIX.

Palavras-chave: Rede urbana. Forma espacial. Oeste Baiano.

THE URBAN GENESIS IN THE WEST OF BAHIA, BRAZIL: CLUSTERS AND THE TOWN'S NETWORK IN NINETEENTH CENTURY

Abstract

This paper has as main goal to analyze the processes which, in undeveloped phase, defined the spatial arrangements in Bahia's West region urban network, highlighting the role of Barra's core, performing the main function of trade warehouse in the region, since colonial period. Understanding this initial process is to comprehend the first formation of an urban net and it requires to verify elements, such as rising, geographic position, core's sizes, urban functions, spatial interactions that comes from these functions, through people, information, money, products and information's exchange, and the urban net's spatial undeveloped form. The discussion begins with the occupation in São Francisco river left bank, at Bahia's state side, that occurred during 16th century second half, and ends identifying the undeveloped formation of Bahia's west region urban network in the end of 19th century.

Key words: Urban network. Spatial form. West of Bahia, Brazil.

1.1 - Introdução

Alcançar o visível e o inteligível de “[...] um conjunto de centros funcionalmente articulados” (CORRÊA, 1989, p. 8) requer considerar alguns elementos inerentes para a organização socioespacial de uma dada região, como aspectos de natureza política, econômica e cultural (CORRÊA, 2000).

Nessa perspectiva, apreender o processo inicial de formação de uma rede urbana, alguns elementos intrínsecos a esse tipo particular de rede, é de crucial relevância,

principalmente no que concerne à origem, à posição geográfica e ao tamanho das criações urbanas, e também às primeiras funções urbanas desempenhadas por esses centros, às interações espaciais que dessas funções derivam, por meio do intercâmbio de pessoas, mercadorias, capitais e informações, e, por fim, à forma espacial embrionária da própria rede urbana (CORRÊA, 2000).

Esta reflexão analisa os processos que, na fase embrionária, definiram os arranjos espaciais da rede urbana no Oeste Baiano² (Figura 1), destacando o papel do núcleo de Barra, que passa a desempenhar a função de entreposto comercial fundamental para essa região, desde o período colonial até o findar do século XIX. Nesse sentido, parte-se do processo de ocupação no atual Oeste Baiano ocorrido no período colonial, identificando o surgimento das primeiras nucleações urbanas da região, bem como as motivações de suas localizações no espaço geográfico.

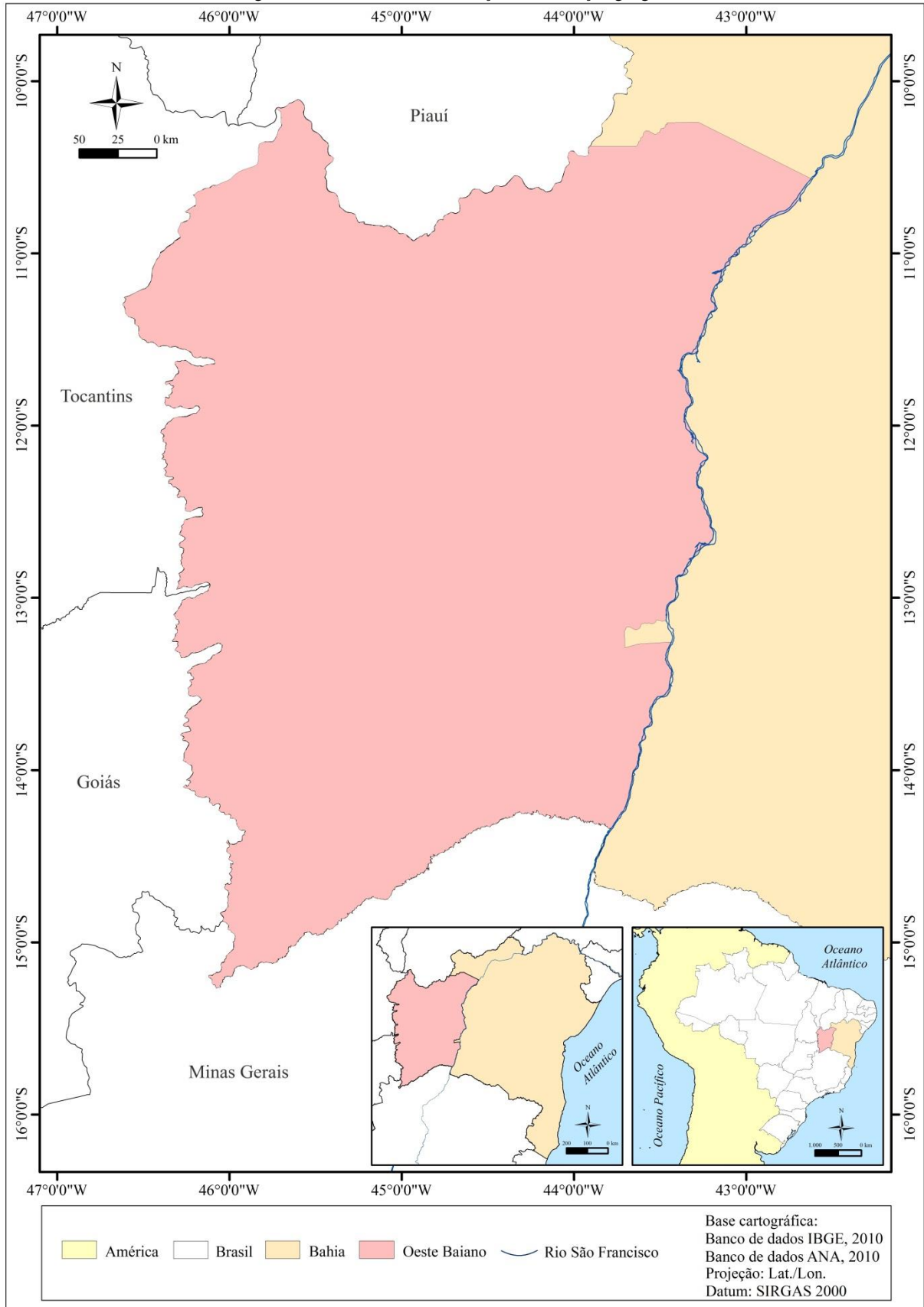
Para tanto, adota-se pressupostos da Geografia Histórica, que, “além de se preocupar em recuperar as espacialidades pretéritas que marcam as espacialidades atuais, busca metodologias apropriadas e esforça-se em refletir a categoria tempo, a fim de fornecer subsídios à abordagem espacial e temporal” (ERTHAL, 2003, p. 30).

A abordagem espaço-temporal ocorre de maneira diacrônica e periodizada, pois, segundo Corrêa (1989, p. 78), “é possível periodizar as formas espaciais”, e, entre essas formas, a da própria rede urbana. Tal periodização, podendo ser longa ou curta, coloca em evidência os momentos particulares que “caracterizam o processo de elaboração da organização espacial” (CORRÊA, 1987, p. 40).

Ao estabelecer periodizações de longa duração, como neste estudo, que compreende o período entre os séculos XVI e XIX, é necessário, conforme orientado por Vasconcelos (2009, p. 154), examinar as continuidades e as rupturas “de acordo com os eventos históricos de maior importância”. No caso desta pesquisa, os processos pretéritos de formação dos núcleos de povoamento no Oeste Baiano envolvem ciclos econômicos e questões de natureza política, ideológica, social, cultural e espacial.

²Considera-se como Oeste Baiano o conjunto territorial localizado na margem esquerda do Rio São Francisco, estado da Bahia, em direção a oeste, compreendendo a mesorregião do Extremo Oeste Baiano (território dos atuais municípios de Angical, Baianópolis, Barreiras, Brejolândia, Canápolis, Catolândia, Cocos, Coribe, Correntina, Cotegipe, Cristópolis, Formosa do Rio Preto, Jaborandi, Luís Eduardo Magalhães, Mansidão, Riachão das Neves, Santa Maria da Vitória, Santa Rita de Cássia, Santana, São Desidério, São Félix do Coribe, Serra Dourada, Tabocas do Brejo Velho e Wanderley) e parte da mesorregião do Vale São-Franciscano da Bahia (território dos atuais municípios de Barra, Buritirama, Carinhanha, Feira da Mata, Muquém de São Francisco, Serra do Ramalho e Sítio do Mato). A especificidade do recorte espacial decorre das fragilidades que os recortes regionais institucionalizados apresentam e das notáveis interações entre centros situados em distintas mesorregiões, como apontadas nos estudos denominados Regiões de Influência das Cidades, do IBGE (IBGE, 2008). Nesse sentido, o presente recorte espacial aproxima-se do utilizado no trabalho de Santos Filho (1989).

Figura 1 - Oeste Baiano: delimitação e localização geográfica



Fonte: IBGE, 2010; ANA, 2010. Elaboração: SANTOS, 2016.

Vasconcelos (2009, p. 155) acrescenta a necessidade de examinar, no contexto temporal, os principais agentes externos e internos que contribuíram para uma dada organização espacial, “tomando como referência principal a cartografia original”, complementada por informações escritas e/ou estatísticas documentais.

Desse modo, o artigo está estruturado em duas partes, abordando, respectivamente, dois períodos: o primeiro trata do lento processo de ocupação da região e da formação dos primeiros núcleos de povoamento no Oeste Baiano, nos períodos colonial e imperial, precisamente entre o século XVI e início do século XIX; e o segundo, entre o início e o final do século XIX, evidencia a formação da embrionária rede de vilas e sua vinculação com Salvador. Para tanto, utiliza-se, basicamente, de material bibliográfico e documental – Santos Filho (1989), Almeida (1993; 1995; 1996; 2005), Brandão (2009; 2010) e Enciclopédia dos Municípios do IBGE (1958). Para a visualização desse primeiro padrão espacial de rede no Oeste Baiano, emprega-se a fusão de elementos históricos e elementos cartográficos, evidenciando a posição geográfica dos centros e os principais meios de circulação regional.

1.2 - O processo de ocupação e as primeiras criações urbanas no Oeste Baiano

A partir do século XVI, os poucos grupos que adentraram no sertão baiano não chegaram a fixar povoados distantes da costa litorânea, indo, para o interior, em busca de riquezas (ZORZO, 2003). Sem sequer resquício de vida urbana durante parte do período colonial, a região do atual Oeste Baiano pertencia à capitania de Pernambuco, criada pelo império português e doada, por D. João III, a Duarte Coelho, que se iniciava na zona litorânea, na foz do rio São Francisco, margeando a sudoeste, em direção a Minas Gerais (ALMEIDA, 1996).

A Carta de Évora de 1534 foi o marco inicial para o processo de ocupação das terras da margem esquerda do rio São Francisco, na capitania de Pernambuco. Todavia, a apropriação desse espaço ocorreu de modo lento, sobretudo porque “a produção estava associada à oferta da natureza, sem imposições das técnicas sobre o ritmo da vida” (BRANDÃO, 2009, p. 50), não sendo necessário, portanto, a formação de aglomerados.

Prado Júnior (2011, p. 50), entretanto, esclarece que no período colonial dois fatores determinaram a penetração no interior da colônia brasileira: a mineração e as fazendas de gado. A primeira não propondo uma contiguidade no processo de ocupação, ou seja, uma ligação contínua de núcleos de povoamento e áreas ocupadas, ao contrário das fazendas de

gado que se alastraram com contiguidade. O autor assevera que na Bahia essa dispersão populacional ocorreu no final do século XVI, alcançando o médio São Francisco em meados do século XVII, com a instalação de fazendas nas margens direita e esquerda do rio.

No final do século XVI e durante todo o século XVII, sertanistas precursores instalaram currais pelas margens do Rio São Francisco e seus afluentes (ROCHA, 2004). No segundo meado do século XVII, o governador geral do Brasil, Dom João de Lencastre, a mando da corte lusitana, iniciou o processo de ocupação e fundação de povoados ao longo dos percursos dos rios Preto, Grande e Corrente, tributários na margem esquerda do rio São Francisco, apesar dos conflitos com os indígenas, resultando em genocídios e fugas dos ocupantes nativos (ALMEIDA, 1996).

Deffontaines (1944) aponta a fazenda como unidade de povoamento no interior do Brasil, mesmo essa não acarretando em um povoamento concentrado. Segundo Almeida (2005, p. 16), os desbravadores percorriam o sertão adentro em busca de ouro e pedras preciosas, através do curso navegável do rio São Francisco, chegando a Minas Gerais, “onde se descobriram os riquíssimos garimpos”. Enquanto na região do atual Oeste Baiano, além da procura de minas, fundavam-se fazendas, para a prática da pecuária e agricultura, embriões das primeiras nucleações (Quadro 1).

Quadro 1 - Oeste Baiano: surgimento das primeiras nucleações entre os séculos XVII e XIX

Nucleação	Origem	Subordinação
São Francisco das Chagas da Barra do Rio Grande do Sul (Barra)	1670	Cabrobó (PE)
Santa Rita do Rio Preto (Santa Rita de Cássia)	167?	Cabrobó (PE)
Campo Largo (Taguá) ³	1692	Cabrobó (PE)
São José de Carinhanha (Carinhanha)	1712	Cabrobó (PE)
Feira da Mata	1712	Cabrobó (PE)
Cocos	1712	Cabrobó (PE)
São Gonçalo (Serra Dourada)	174?	Cabrobó (PE)
Sant'Anna dos Brejos (Santana)	1760	Barra
Nossa Senhora da Glória do Rio das Éguas (Correntina)	1792	Barra
Formosa (Formosa do Rio Preto)	180?	Barra
Sant'Ana do Sacramento de Angical (Angical)	1810	Barra
São João dos Gerais (Coribe)	1815	Barra
São João das Barreiras (Barreiras)	1825	Barra
Porto de Santa Maria da Vitória (Santa Maria da Vitória)	1840	Carinhanha
Avaí do Brejo (Cotegipe)	185?	Campo Largo
Brejo Velho (Brejolândia)	1890	Angical
Sítio do Mato	1890	Bom Jesus da Lapa
Santana (Catolândia)	1892	Barreiras
Brejo do Buriti (Buritirama)	1894	Barra

Fonte: IBGE, 1958; IBGE, 2016.

³ Distrito do atual município de Cotegipe (IBGE, 2016).

Na porção norte do atual Oeste Baiano, Barra, primeiro núcleo de povoamento da região, surgiu no século XVII, por volta da década de 1670, com a instalação da fazenda Barra do Rio Grande do Sul, de propriedade de Francisco Dias de Ávila Pereira, localizada na confluência entre os rios Grande e São Francisco. Neste local, houve o erguimento de uma capela por franciscanos capuchos, entre as décadas de 1680 e 1690, resultando na posterior elevação daquela nucleação para a categoria de povoado em 1698, autorizada pelo rei D. Pedro II e sob a incumbência do governador geral do Brasil, D. João de Lencastre (IBGE, 1958). Conforme Marx (1991, p. 13-14), a formação do patrimônio religioso constituiu-se em estratégia decisiva para “[...] o nascimento de um sem-número de povoações no litoral e nos vastos sertões”. Por sua vez, Bessa (2013) aponta que, naquele período, a presença da capela era o modo de legitimação dos pequenos e antigos agrupamentos.

O povoado, então denominado São Francisco das Chagas da Barra do Rio Grande do Sul, na condição de distrito de Cabrobó, Capitania de Pernambuco, tinha a função de defesa ante os ataques dos índios acoroás e mocoases, considerados agressivos, e se elevou à categoria de vila em 1752, instaurada em 1753, quando se desligou de Cabrobó, Pernambuco. Barra abrangia todo o território do atual Oeste Baiano, mais uma porção a nordeste, compreendida pela área oeste da margem esquerda do rio São Francisco, nos limites com Piauí, ao norte, Goiás, a oeste, e Minas Gerais, ao sul (IBGE, 1958).

A origem do núcleo de Santa Rita de Cássia deu-se pela ocupação da aldeia indígena Guerém, entre a década de 1670 e 1680, localizada próxima à foz do rio Preto, à cerca de 150 km de distância, em direção oeste, de Barra. Tal núcleo foi elevado à condição de povoado em 1698, por meio do mesmo decreto de Barra, com denominação de Santa Rita do Rio Preto e à condição de vila em 1840 (IBGE, 1958).

Campo Largo, atual distrito de Taguá, hoje, no município de Cotegipe, arraial fundado em 1692 e também pertencente à Barra, à cerca de 150 km de distância, em direção sudoeste, é um dos povoados mais antigos da margem esquerda do rio Grande. Foi elevado para a categoria de povoado em 1698, sob o mesmo decreto que também elevou Barra e Santa Rita de Cássia (ALMEIDA, 2005).

Por volta de 1774, Campo Largo era uma importante nucleação, tanto como produtora de sal, por existir em suas adjacências salinas naturais denominadas lambedores, ambientes propícios para a prática da pecuária, como pela sua composição de comércios, de modo que o núcleo atraía viajantes de Goiás, Minas Gerais (Paracatu, Gerais, Serro e Minas Novas do Fanado), Bahia (Rio das Contas e Jacobina) e sertões circunvizinhos, fosse por barcas e canoas, através dos cursos fluviais, fosse por cavalgadas, pelos caminhos de picadas

(ALMEIDA, 2005).

Em Campo Largo o sal produzido e embalado em sacos de couro de boi era destinado às nucleações citadas, assim como “[...] seguia, nas canoas e barcas a vela, através do rio São Francisco e seus afluentes, para Minas Gerais e outros lugares situados na bacia sãofranciscana” (ALMEIDA, 2005, p. 14). Campo Largo foi elevado à categoria de vila em 1829 (IBGE, 1958).

No início do século XVIII, na porção sul do atual Oeste Baiano, São José da Carinhanha surgiu por volta de 1712, quando as expedições dos bandeirantes, lideradas por Manuel Nunes Viana, à procura de minas de ouro, entraram em confronto com os nativos aldeados pela Coroa, especialmente os caiapós, instalando um núcleo de povoamento na antiga aldeia que se tornou freguesia em 1813 e vila em 1832 (IBGE, 1958).

O núcleo de povoamento de Sant’Anna dos Brejos (Santana), nascido da fundação da fazenda de Antônio da Costa Xavier, com base na produção da cana-de-açúcar e na criação de gado, deu-se por volta de 1760, transformado em freguesia em 1868 e elevado à condição de vila em 1890 (IBGE, 1958).

A expedição chefiada por Francisco José Teixeira, por volta de 1792, em busca de ouro e pedras preciosas, fomentou a formação de uma nucleação na margem direita do rio Corrente, o povoado de Nossa Senhora da Glória do Rio das Éguas, atual Correntina, onde se praticavam atividades agropastoris para o abastecimento interno. O aglomerado foi elevado à categoria de freguesia em 1806 e de vila em 1866 (IBGE, 1958).

Na porção central do atual Oeste Baiano, os registros históricos apontam o início de uma nucleação na região de Angical, nomenclatura essa ligada à presença significativa de matas de angico, com o levantamento da primeira igreja, subordinada a Campo Largo, no ano de 1810, decorrente da anterior instalação de fazenda de posse de prestigiada família portuguesa. A freguesia foi erigida em 1821, sob denominação de Sant’Ana do Sacramento de Angical, e elevada à condição de vila em 1890 (IBGE, 1958).

Embora se constate a não exatidão a respeito de datas, Teixeira Neto (2001) indica que, no século XVIII, havia núcleo de povoamento - São João das Barreiras (Barreiras) - no trajeto do caminho real de ligação entre o interior do país, mais precisamente das minas do norte goiano, perpassando por Natividade e Dianópolis, no atual Tocantins, e o litoral. Os registros históricos apontam também que, no ano de 1825, viajantes em embarcações fluviais instalaram-se no porto da atual sede municipal, na margem direita do rio Grande, “possivelmente por terem notado os altos barrancos existentes” que impediam a continuidade da navegação em sentido oeste (IBGE, 1958, p. 65). A partir de 1850, houve um impulso do

porto decorrente das primeiras relações comerciais entre os povoadores das margens do rio São Francisco e os povoadores dos arraiais do norte de Goiás, que faziam desse porto “[...] parada obrigatória, o entreposto comercial para nossa região e todo o movimento do Norte de Goiás, atual Tocantins” (ALMEIDA, 1993, p. 3).

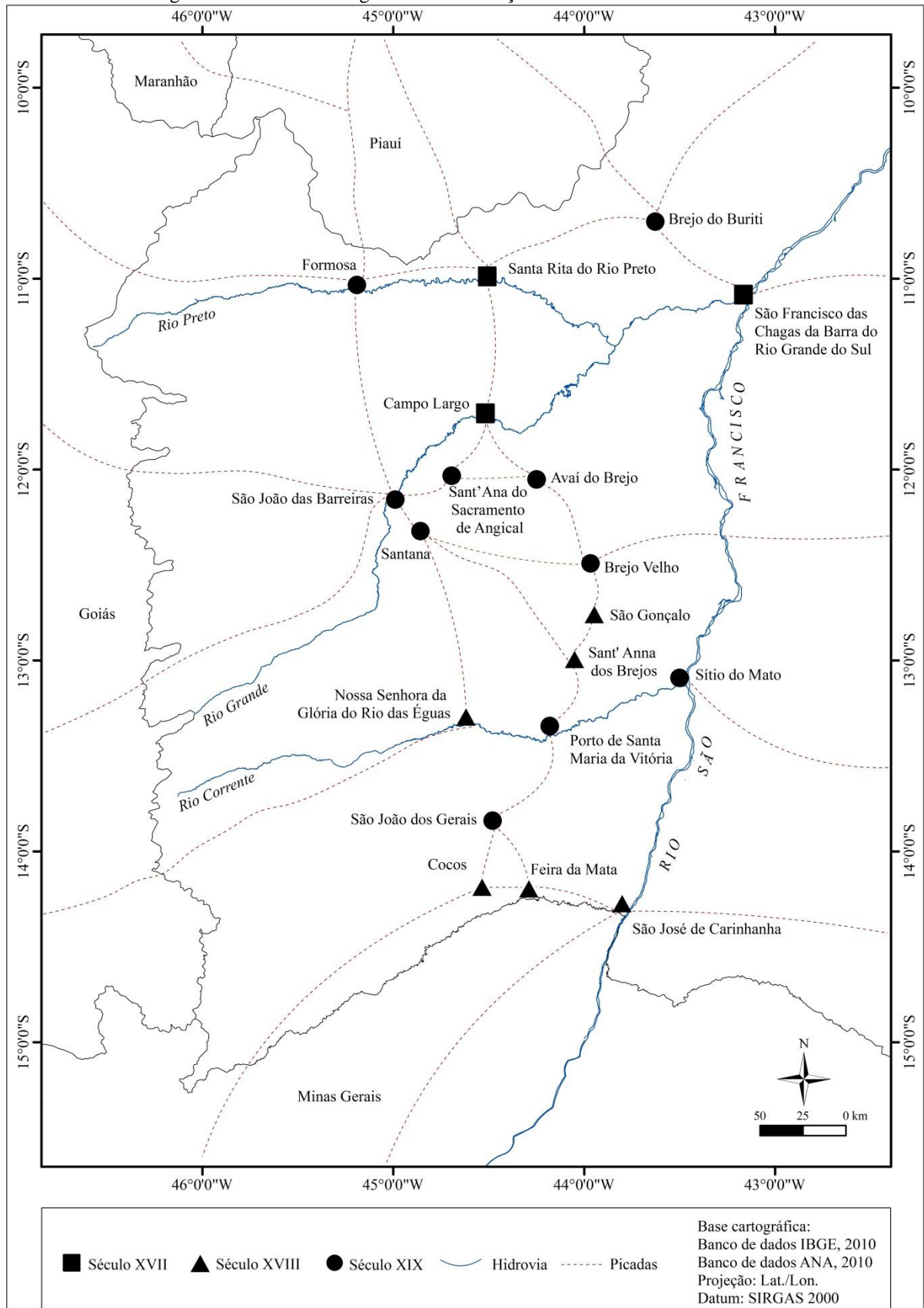
Segundo Almeida (2005), o fluxo migratório ocorrido em meados de 1870 em direção ao aglomerado de São João das Barreiras, por conter no seu entorno grande disponibilidade de mangabeira, árvore da qual se extrai a borracha natural, motivou a criação de sua freguesia em 1881, elevada à categoria de vila em 1891 (IBGE, 1958).

Em 1840, surge o arraial de Porto de Santa Maria da Vitória (Santa Maria da Vitória), originado na margem esquerda do rio Corrente, no período em que ocorria o tráfego de pessoas em busca da exploração de ouro em regiões próximas, registrando-se casas circundadas de gameleiras, que abrigavam comerciantes da localidade. No ano de 1850, foram instauradas as primeiras embarcações para o transporte de mercadorias e animais, impulsionando o crescimento do arraial do Porto de Santa Maria da Vitória, onde já se desenvolviam atividades agrícolas, motivando sua elevação à condição de vila em 1880 (IBGE, 1958).

Destacam-se ainda as fixações incipientes de Feira da Mata e Cocos, originadas por volta de 1712, Formosa (Formosa do Rio Preto), inicialmente habitada em torno da década de 1800, São João dos Gerais (Coribe), em 1815, São Gonçalo (Serra Dourada), em torno da década de 1840, Avaí do Brejo (Cotegipe), em meados do século XIX, e os povoamentos reconhecidos por meio de decretos oficiais na condição de distritos: Brejo Velho (Brejolândia) e Sítio do Mato em 1890, Santana (Catolândia) em 1892 e Brejo do Buriti (Buritirama) em 1894 (IBGE, 2016), compondo, assim, a rede das primeiras nucleações no Oeste Baiano (Figura 2).

Saliente-se que os aglomerados tiveram como base em suas economias a produção agropecuária, a exemplo de Santana dos Brejos, dedicando-se à produção da cana-de-açúcar e à criação de gado; de Santa Rita do Rio Preto, onde também se cultivava cereais; e Sant’Ana do Sacramento de Angical, com a produção de cereais e criação de gado, cujo fluxo do rebanho atravessava o rio São Francisco em direção à região da Chapada Diamantina, na porção central da Província da Bahia, no início do século XIX (IBGE, 1958).

Figura 2 - Oeste Baiano: gênese das nucleações entre os séculos XVII e XIX



Fonte: ALMEIDA, 1993; ALMEIDA, 1995; ALMEIDA, 2005; BRANDÃO, 2009; BRANDÃO, 2010; IBGE, 1958; IBGE, 2016; MACHADO, 2002; ROCHA, 2004; TEIXEIRA NETO, 2001. Elaboração: SANTOS, 2016.

São José da Carinhanha (Carinhanha) e Nossa Senhora da Glória do Rio das Éguas (Correntina), antes de desenvolverem práticas agropastoris, tiveram suas origens relacionadas com a mineração. Carinhanha era centro de intercâmbio com Minas Gerais, com povoamento provocado pelo desbravamento à procura de minas de ouro no rio das Velhas. Correntina, por sua vez, era ponto de ligação com as minas goianas e mato-grossenses. Ademais, pela descoberta de depósitos de ouro no rio das Éguas, atraiu fluxo migratório, inclusive de sertanistas da Província da Bahia (IBGE, 1958).

Importante destacar a devoção religiosa exercida nos núcleos do atual Oeste Baiano, a exemplo de Santa Rita do Rio Preto (Santa Rita de Cássia), onde um “imenso núcleo de habitantes formou-se na fazenda Santa Rita, em torno do monumento religioso”, a construção da igreja de Sant’Ana do Sacramento de Angical (Angical), em 1810, e de residências suntuosas, por seus fundadores, devoção esta evidenciada também na nomenclatura de origem da maioria das nucleações (IBGE, 1958, p. 253).

Dentre as principais nucleações existentes no atual Oeste Baiano, até o século XIX, os registros históricos indicam Barra, tida também como a primeira e a mais importante, devido a fatores econômicos, culturais, religiosos, políticos e de posição geográfica, não se destacando apenas no aspecto demográfico (Tabela 1).

Tabela 1 - Oeste Baiano: censo demográfico dos principais núcleos em 1872

Núcleo	Livre	%	Escrava	%	Total
Barra	10.891	94,5	634	5,5	11.525
Campo Largo	21.887	95,4	1.062	4,6	22.949
Carinhanha	6.855	91,3	656	8,7	7.511
Correntina	32.889	89,5	3.789	10,5	36.678
Santa Rita de Cássia	15.047	96,1	611	3,9	15.658

Fonte: IBGE, 1872.

O sal-gema e o salitre foram as principais fontes econômicas para a atividade de criação de gado e para o beneficiamento de carnes e peixes, enquanto que a rapadura, a cachaça, a farinha de mandioca e as atividades exercidas por vaqueiros, lavradores e canoieiros incrementaram a economia local, destacando-se também a indústria vegetal, com a utilização de ubás e igaras para a produção de canoas, beneficiando também a pescaria, e a indústria da construção, com a utilização de madeiras, carnaúbas, estipe para esteios, linhas, cercados e palhas (IBGE, 1958).

Em termos culturais e religiosos são destacadas em Barra a criação da primeira paróquia entre os anos de 1700 e 1701, as instalações das missões, a exemplo da missão de Aricobé, em 1706, e as irmandades Nossa Senhora do Rosário, com capela própria, e

Santíssimo Sacramento, ambas compostas por cemitério desde 1769 (IBGE, 1958).

A importância de Barra esteve evidenciada, no aspecto político, pela criação da comarca de São Francisco, por D. João VI, em 1820, também denominada “Comarca do Alto Sertão do Rio São Francisco ou Sertão de Rodelas”, compreendida por todo o território de Barra, ao norte, até o território de Carinhanha, ao sul (ALMEIDA, 2005, p. 18), tornando-se Barra sede da comarca recém-criada (IBGE, 1958).

Somada ao aspecto político, desligando-se da condição de sede de julgado de Cabrobó (Pernambuco), ao se tornar sede da Comarca de São Francisco, a posição geográfica de Barra influenciou o incremento em seu comércio de víveres e estreitou as relações de transporte e comunicação com São Paulo e Minas Gerais, através do rio São Francisco, promovendo a chegada de povoadores de Piauí e Pernambuco, dentre esses funcionários públicos e militares (IBGE, 1958).

Entretanto, o movimento separatista, iniciado e liderado pelos pernambucanos em 1817 e ressurgido em 1824, com o intuito de criar a Confederação do Equador, na tentativa de se desvincular da colônia portuguesa, foi derrotado por D. Pedro I, e, como forma punitiva, a Comarca de São Francisco foi anexada a Minas Gerais (BRANDÃO, 2010). Em 15 de outubro de 1827, devido à inviabilidade administrativa mineira, o território da Comarca de São Francisco foi apropriado pela província baiana, ocasionando a perda de importância política de Barra ao retornar para a condição de vila (ALMEIDA, 2005).

1.3 - A formação de uma rede de vilas e sua subordinação a Salvador

Dentre as condições mínimas para a existência de uma rede urbana estão i) em primeiro lugar, a verificação de um grau mínimo de divisão territorial do trabalho, ou seja, a troca de uma produção por outra não produzida local ou regionalmente; ii) em segundo, “a existência de pontos fixos no território”, no caso, as nucleações urbanas, que realizam as trocas dessas produções; iii) e, em terceiro, a existência de uma mínima articulação entre esses núcleos no âmbito da circulação (CORRÊA, 1989, p. 7).

Com base nos estudos de Brandão (2010, p. 36), essas condições passaram a emergir no atual Oeste Baiano, sobretudo, a partir da anexação da Comarca de São Francisco à Província da Bahia, no ano de 1827, o que representou a “estabilidade político-administrativa” da região, permitindo, por exemplo, a elevação de núcleos à condição de vilas, com atribuição de força política municipal (Quadro 2) e o impulso de trocas comerciais

entre os pequenos núcleos, através do transporte fluvial⁴, ainda que de modo lento e gradativo.

No rio São Francisco, e em seus tributários, a navegação ocorreu por meio de “canoas, balsas ou ajoujos” durante mais de três séculos e meio de colonização portuguesa. Apenas em meados do século XIX, o governo imperial ordenou estudos a respeito da navegabilidade desse rio, para a introdução de barcos a vapor, desde a região em direção a sua nascente até a foz, no oceano Atlântico, incluindo afluentes (ROCHA, 2004, p. 44).

Quadro 2 - Oeste Baiano: nucleações elevadas para a condição de vila entre os séculos XVIII e XIX

Nucleação	Elevação à condição de vila	Desmembrado
São Francisco das Chagas da Barra do Rio Grande do Sul (Barra)	1752	Cabrobó (PE)
Campo Largo (Taguá)	1820	Barra
São José de Carinhanha (Carinhanha)	1832	Barra
Santa do Rio Preto (Santa Rita de Cássia)	1840	Barra
Nossa Senhora da Glória do Rio das Éguas (Correntina)	1866	Carinhanha
Porto de Santa Maria da Vitória (Santa Maria da Vitória)	1880	Carinhanha
Santana dos Brejos (Santana)	1890	Santa Maria da Vitória
Sant'Ana do Sacramento de Angical (Angical)	1890	Campo Largo
São João das Barreiras (Barreiras)	1891	Angical

Fonte: IBGE, 1958.

Curiosamente, a primeira viagem de barco a vapor na região do médio São Francisco somente ocorreu em 28 de dezembro de 1872, partindo de Juazeiro, na Bahia, até Januária, em Minas Gerais, passando pelos respectivos núcleos de Barra e Carinhanha, no Oeste Baiano (MACHADO, 2002). Segundo informações do IBGE (1958, p. 57), “a navegação fluvial a vapor, no rio de São Francisco, começou com o navio ‘Saldanha Marinho’, armado em Sabará (1872), seguindo-se o ‘Presidente Dantas’, armado em Juazeiro (1873)”, havendo o encontro dos dois barcos a vapor no porto do núcleo de Barra no ano de 1874.

Em 1874, o governo baiano declarou satisfação caso fosse aberto comércio nas regiões banhadas pelo rio São Francisco e seus tributários. Entretanto, para “participar do progresso material” (MACHADO, 2002, p. 145), era necessário tanto consolidar o transporte de barcos a vapor como concluir o trajeto da ferrovia que partia do litoral ao encontro do grande rio - a Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco (EFBSF), cujo início da construção deu-se em 1856 (ZORZO, 2003) e sua conclusão em 1896, ligando Salvador a Juazeiro:

Em abril de 1896, o governador da Bahia, Joaquim Manuel Rodrigues Lima, declarava que a inauguração da ferrovia ligando Juazeiro a Salvador, vale dizer, ao oceano Atlântico, representou a abertura de toda a extensa e rica zona banhada pelo rio São Francisco ao comércio e à civilização mundial (MACHADO, 2002, p. 273).

⁴ Apenas em 1862, houve a concessão do direito exclusivo para o tráfego de barcos a vapor no rio São Francisco. Em 1866, ocorreu a celebração do contrato para a navegação e, em 1867, a inauguração da viagem executada pela Companhia Bahiana, na porção da Província da Bahia. Entretanto, esse tipo de transporte era concentrado na região do baixo São Francisco, próxima do litoral (SAMPAIO, 2006).

No entanto, para Rocha (2004, p. 47), “os governantes do Império praticaram o erro de abandonar as estradas de penetração das bandeiras, condutoras de gado destinado a povoar os currais do São Francisco”, ocasionando um lento desenvolvimento econômico para a região do Oeste Baiano durante o século XIX.

Tão-somente no ano de 1892, no período republicano, ocorreu a primeira viagem de barco a vapor no rio Preto, realizada pela embarcação Presidente Dantas. No ano de 1895, sob o amparo da Lei n. 72, de 24 de agosto de 1894, os vapores Saldanha Marinho e Amaro Cavalcanti operaram viagens, cada qual e respectivamente, nos rios Grande e Corrente (MACHADO, 2002).

Devido aos dispêndios com o transporte de barco a vapor, a Empresa Central Brasil, responsável pelos vapores que percorriam os afluentes do rio São Francisco, rescindiu o contrato com o governo baiano em 1896, com a regularidade desse tipo de transporte mantida apenas no rio São Francisco, desde 1894, transportando pessoas e cargas de Minas Gerais até Juazeiro, na Bahia, passando por Carinhanha e Barra (MACHADO, 2002), enquanto nos tributários predominavam barcos a vela (ALMEIDA, 2005).

O trajeto da navegação no rio Preto, iniciado na confluência com o rio Grande e seguindo à montante, tinha como ponto intermediário a vila de Santa Rita do Rio Preto, seguindo em direção à povoação de Formosa (atual sede do município de Formosa do Rio Preto), entreposto comercial com o norte goiano e sul piauiense (MACHADO, 2002).

Machado (2002, p. 320) destaca que as terras das localidades próximas ao rio Preto, incluindo o sul do Piauí e o norte de Goiás, continham “abundantes recursos naturais”, bem como solo propício para o desenvolvimento da cana-de-açúcar e o plantio de cereais, além da presença de madeiras para construção e marcenaria, plantas medicinais, oleaginosas e pastagens naturais.

No rio Corrente, o trajeto da navegação iniciava na confluência deste com o rio São Francisco, em direção a oeste para o porto de Santa Maria da Vitória, e no rio Grande, onde o percurso partia de Barra em direção à vila de Campo Largo até a vila de Barreiras, última estação, na época considerada “animada, populosa e bem situada” por se localizar “próxima a centros de comércio de Goiás” (MACHADO, 2002, p. 314).

Com relação ao transporte fluvial, Barreiras desempenhou papel de entroncamento entre as primeiras estradas rústicas “por onde trafegavam as tropas de burros, que aqui faziam toda a circulação de riquezas desde o Brasil Colônia”, com o porto que, na condição de ponto final do percurso do rio Grande, receitava barcos a vela (ALMEIDA, 1995, p. 10). O porto

barreirense também era o ponto de abastecimento de grupos de tropeiros e mascates advindos de Goiás e Minas Gerais (IBGE, 1958). Os viajantes importavam sal, café, açúcar, querosene, talheres, pratos, tecidos, remédios e sapatos (ALMEIDA, 2011).

No porto de Barreiras eram alocados produtos regionais oriundos do norte goiano, tais como arroz, feijão, carne seca, rapadura, melaço da cana-de-açúcar e algodão, além da borracha produzida em Barreiras no final do século XIX (ALMEIDA, 2011). Para Almeida (2005, p. 4), navegar era imprescindível, “[...] pois, não havendo estradas, todos os produtos – os nossos e os que vinham de Goiás – tinham que sair daqui de barco, pelo rio Grande e o São Francisco, generoso caminho líquido, por onde também chegavam os produtos industrializados”.

As tropas e os comboios que partiam de Goiás em direção a Barreiras percorriam longo caminho em decorrência dos barrancos que impossibilitavam a continuidade da navegação, mesmo de barcos de pequeno porte, no sentido à montante do rio (IBGE, 1958).

[...] É um lugar de mágica beleza este último ponto navegável do rio Grande, mas, para nós, goianos, que dependíamos do porto de Barreiras para exportar nossos produtos e importar os artigos industrializados que consumíamos e todo esse movimento era feito pelo porto de Barreiras. Se não fossem essas corredeiras, nossas viagens seriam mais fáceis, pois poderíamos fazer em barco uma boa parte do trajeto acima de Barreiras, subindo o rio Grande até bem mais perto de Goiás. Mas essas barreiras de pedras nos impediam: barravam nosso caminho e daí surgiu o nome “porto de Barreiras”, para designar o ponto final da navegação no rio Grande (ALMEIDA, 1993, p. 2-3).

No entanto, essas condições naturais não impediram as possibilidades de aproximação e troca entre baianos e norte-goianos, por meio de caminhos próprios para carroças e carros de bois, que viabilizavam a chegada dos produtos norte-goianos a Barreiras. A exportação dos produtos primários da região de Barreiras e do norte goiano percorria o rio Grande, “navegável por canoas, barcos e pequenos vapores, da cidade para baixo até uma extensão de 350 quilômetros, ou seja, até a sua confluência com o rio São Francisco, na cidade de Barra”, no final do século XIX (IBGE, 1958, p. 66).

O núcleo barreirense, último porto do rio Grande, principal afluente da margem esquerda do rio São Francisco, desempenhava papel tanto no escoamento de manufaturados e matérias-primas, como couro, charque e algodão, produzidos na região de Barreiras e norte goiano, vindos de tropas e comboios através das picadas, como na recepção de mercadorias industriais advindas de Salvador, como “tecidos, calçados, artigos de armarinho e perfumarias, remédios e drogas, além de gêneros alimentícios e demais artigos do comércio varejista” (IBGE, 1958, p. 66).

É importante destacar que, nesse período, a ligação entre os núcleos do Oeste Baiano e Salvador não se dava de maneira direta, mas sob a intermediação de Barra, principal estação fluvial na confluência do rio Grande com o São Francisco, e “ponto de partida dos vapores” (MACHADO, 2002, p. 314). De Barra, as mercadorias seguiam em direção à jusante, com destino a Juazeiro, de onde partiam para Salvador, através de 578 quilômetros de linha férrea, pela Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco, e o percurso dos produtos industrializados vindos de Salvador se realizava inversamente (IBGE, 1958). Em 1899, retoma-se a navegação a vapor nos tributários do rio São Francisco, com viagem mensal até Juazeiro (MACHADO, 2002).

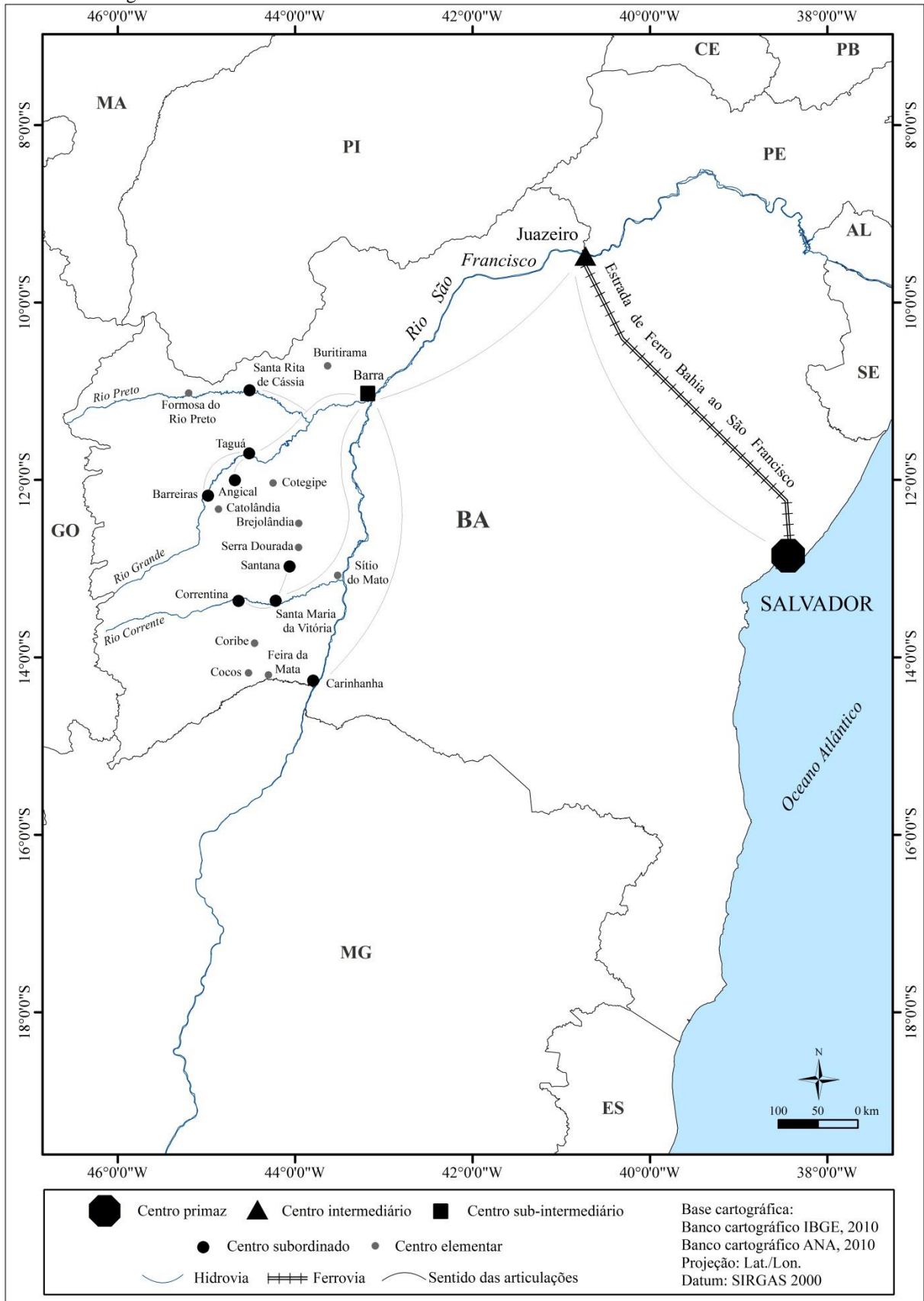
Assim, verifica-se a participação desses centros do Oeste Baiano em uma rede de transporte encabeçada por Salvador e, secundariamente, por Juazeiro. Em escala regional, prevaleceu uma circulação fluvial, de modo que a organização espacial dos principais núcleos, “claramente ancorados sobre a navegação fluvial” (SANTOS FILHO, 1989, p. 125), configurou, para a sua embrionária rede de vilas, um padrão espacial eminentemente dendrítico, no final do século XIX (Figura 3).

O padrão dendrítico, considerado por Corrêa (1989, p. 71) “[...] a forma espacial mais simples de rede urbana”, apresenta, basicamente, três características. Em primeiro lugar, esse tipo de rede urbana é caracterizado por um centro primaz, sendo esse mais antigo que os outros centros, antecedendo até mesmo a área de ocupação posterior, localizando-se “excentricamente à hinterlândia” (CORRÊA, 1988, p. 117), geralmente na embocadura do principal rio de navegação.

No caso da rede de vilas do Oeste Baiano, a excentricidade locacional de seu centro primaz, Salvador, nesse primeiro período de criação da rede urbana, está relacionada não apenas com a navegação fluvial, incluída a atividade de transporte a vapor no findar do século XIX, mas com a atividade ferroviária, viabilizando a integração da região na divisão territorial do trabalho, evidenciando a função da rede dendrítica na drenagem dos recursos, de uma ampla hinterlândia, em direção ao centro primaz.

Uma segunda característica das redes dendríticas refere-se à emergência de pequenos centros indiferenciados entre si, a partir de suas respectivas gêneses e práticas econômicas similares. As práticas pretéritas, durante o processo de ocupação no Oeste Baiano, especialmente aquelas de cunho econômico, como a atividade agropastoril voltada ao abastecimento interno, bem como a posição geográfica dos núcleos, relacionada com suas respectivas gêneses, incrementam as condições de ausência de diferenciações no âmbito do conjunto de núcleos.

Figura 3 - Oeste Baiano: a rede de vilas subordinada a Salvador no final do século XIX



Fonte: ALMEIDA, 1993; ALMEIDA, 1995; ALMEIDA, 2005; BRANDÃO, 2009; BRANDÃO, 2010; IBGE, 1958; IBGE, 2016; MACHADO, 2002, SANTOS FILHO, 1989; ZORZO, 2003. Elaboração: SANTOS, 2016.

Como vislumbrado por Corrêa (1989), a baixa demanda populacional, atrelada à precariedade de vias e meios de transporte, como no caso do Oeste Baiano, desenha uma rede, no final do século XIX, “[...] com poucas nucleações de importância e com uma rede de vilarejos dispersos com pouca conexão entre si” (SANTOS FILHO, 1989, p. 126). Tal dispersão decorre também de uma estrutura fundiária concentradora, como verificado por Bessa (2013). Cabe assinalar que, no ano de 1900, os tamanhos dos núcleos no Oeste Baiano eram basicamente semelhantes: todos com população inferior a 16.000 habitantes (Tabela 2).

Tabela 2 - Oeste Baiano: distribuição populacional entre núcleos no ano de 1900

Nucleação	População	Percentual no total
Angical	3.441	5%
Barra	8.457	12%
Barreiras	4.502	6%
Campo Largo	9.646	13%
Carinhanha	5.920	8%
Correntina	15.986	22%
Santa Maria da Vitória	4.525	6%
Santa Rita de Cássia	12.244	17%
Santana	7.729	11%
Total	72.450	100%

Fonte: IBGE, 1900.

Uma terceira característica de uma rede dendrítica é a ausência de núcleos intermediários, isso porque o padrão de interações espaciais direciona-se de um núcleo para outro, obedecendo a uma sequência locacional e unidirecional, através da rede fluvial, em direção ao centro primaz, dificultando o “aparecimento de centros intermediários intersticialmente localizados” (CORRÊA, 1989, p. 72).

Como aqui apresentado, o conjunto de centros indiferenciados do Oeste Baiano, no século XIX, é conectado a Salvador, com intermediação em Juazeiro, que possuía função portuária, na confluência entre os transportes hidro e ferroviário, corroborando para a presença de núcleos subordinados e elementares na rede urbana do Oeste Baiano.

1.4 - Conclusões

A gênese dos primeiros núcleos do Oeste Baiano está intimamente relacionada com o processo de ocupação dessa região, marcada pela prática agropecuária, sendo a fazenda o embrião de grande parte dessas nucleações. Nesse sentido, o modo de ocupação e de penetração no território garantiu a contiguidade do povoamento, controlado pelas pioneiras oligarquias rurais.

Essa organização socioespacial do Oeste Baiano se refletiu em sua embrionária rede de vilas, no final do século XIX, que, por suas características peculiares, apresentou-se de uma maneira simples, com baixa conectividade entre seus núcleos, resultado de concentração fundiária e forma espacial herdada do período colonial, com circulação vinculada aos caminhos fluviais junto à finalidade do abastecimento do mercado interno.

É importante ressaltar, nessa embrionária rede, a diferenciação do centro de Barra, considerado, nesse período, um centro sub-intermediário, situado na confluência entre o rio São Francisco e seu principal tributário da margem esquerda, o rio Grande, excentricamente em face de uma prometida hinterlândia. Tal centro exercia controle sobre os demais núcleos, ao intermediar relações com centros imediatamente superiores a ele, como Juazeiro, e, consecutivamente, Salvador, o centro primaz dessa vasta hinterlândia, que convergia para si o sentido das interações derivadas de suas funções, sobretudo de naturezas econômica, política e cultural, e, principalmente, devido a sua favorável posição geográfica.

A despeito da emergência de uma rede com padrão simples e com interações pouco complexas, faz-se necessária a continuidade da discussão no que se refere às alterações de suas bases dimensional, funcional e espacial, por meio das novas interações entre os centros, nos âmbitos interno e externo à região, verificando possíveis relações de convergências ou divergências, em relação ao passado, entre os centros desse segmento de rede no Oeste Baiano.

1.5 - Referências

AGÊNCIA NACIONAL DE ÁGUAS (ANA). **Hidroweb**: sistema de informações hidrológicas - arquivos digitais, 2010. Disponível em: <<http://hidroweb.ana.gov.br/HidroWeb.asp?TocItem=4100>>. Acesso em: 01 fev. 2016.

ALMEIDA, Iñez Pitta de. Entrevista. Barreiras, 12 nov. 2011. Entrevista concedida a Iann Dellano da Silva Santos.

_____. **Barreiras, uma história de sucesso**: resumo didático desde as origens até 1902. Barreiras: Cangraf, 2005.

_____. **Saudade de Barreiras**: álbum de recordações. Barreiras: Gráfica Irmãos Ribeiro, 1996.

_____. O 4º BEC em Barreiras: construindo estradas e formando jovens. **Jornal Novoeste**, Barreiras, p. 10-11, 1995.

_____. Origem do nome Barreiras. **História de Barreiras**. Barreiras, ano 2, n. 4, p. 2-3, 1993.

BESSA, Kelly. A gênese do urbano no triângulo mineiro: os núcleos de povoamento e a rede de arraiais do século XIX. **Brazilian Geographical Journal: Geosciences and Humanities research medium**, Ituiutaba, v. 4, n. 2, p. 509-528, jul./dec. 2013.

BRANDÃO, Paulo Roberto Baqueiro. A formação territorial do Oeste Baiano: a constituição do “Além São Francisco” (1827-1985). **Geotextos**, Salvador, v. 6, n. 1, p. 35-50, jul. 2010.

_____. Um território indiferenciado dos sertões: a geografia pretérita do Oeste Baiano (1501-1827). **Boletim Goiano**, Goiânia, v. 29, n. 1, p. 47-56, jan./jun. 2009.

CORRÊA, Roberto Lobato. Rede urbana e formação espacial – uma reflexão considerando o Brasil. **Revista Território**, Rio de Janeiro, ano V, n. 8, p. 121-129, jan./jun. 2000.

_____. **A rede urbana**. Série Princípios. São Paulo: Ática, 1989.

_____. O estudo da rede urbana: uma proposição metodológica. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 50, n. 2, p. 107-124, abr./jun. 1988.

_____. A periodização da rede urbana da Amazônia. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 49, n. 3, p. 39-68, jul./set. 1987.

DEFFONTAINES, Pierre. Como se constituiu no Brasil a rede das cidades. **Boletim Geográfico**, Rio de Janeiro, ano II, n. 14, p. 141-148, abr. 1944.

ERTHAL, Rui. Geografia histórica – considerações. **Geographia**, Rio de Janeiro, ano V, n. 9, p. 29-39, 2003.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Biblioteca**, 2016. Disponível em: <<http://biblioteca.ibge.gov.br>>. Acesso em: 18 mar. 2016.

_____. **Cidades**, 2016. Disponível em: <<http://www.cidades.ibge.gov.br>>. Acesso em 15 mar. 2016.

_____. **Bases cartográficas: malhas digitais**, 2010. Disponível em: <<http://mapas.ibge.gov.br/bases-e-referenciais/bases-cartograficas/malhas-digitais.html>>. Acesso em: 01 fev. 2016.

_____. **Regiões de Influência das Cidades**, 2007. Rio de Janeiro: IBGE, 2008.

_____. **Enciclopédia dos municípios brasileiros**. Rio de Janeiro: IBGE, 1958.

_____. **Censos demográficos – 1900 e 1872**.

MACHADO, Fernando da Matta. **Navegação do Rio São Francisco**. Rio de Janeiro: Topbooks, 2002.

MARX, Murillo. **Cidade no Brasil: terra de quem?** São Paulo: Nobel, 1991.

PRADO JÚNIOR, Caio. **Formação do Brasil contemporâneo: colônia**. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.

ROCHA, Geraldo. **O Rio São Francisco: fator precípua da existência do Brasil**. 4. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 2004.

SAMPAIO, Marcos Guedes Vaz. **Uma contribuição à história dos transportes no Brasil: A companhia bahiana de navegação a vapor (1839-1894)**. 2006. 341f. Tese (Doutorado em História) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

SANTOS FILHO, Milton. **O processo de urbanização no Oeste baiano**. Série de estudos urbanos. Recife: SUDENE-DPE-URB, 1989.

TEIXEIRA NETO, Antônio. Os caminhos de ontem e de hoje em direção a Goiás-Tocantins. **Boletim Goiano de Geografia**, Goiânia, v. 21, n. 1, p. 51-68, jan./jul. 2001.

VASCONCELOS, Pedro de Almeida. Questões metodológicas na geografia urbana histórica. **Geotextos**, Salvador, vol. 5, n. 2, p. 147-157, dez. 2009.

ZORZO, Francisco Antônio. Ferrovia e rede urbana na Bahia (1860-1930). In: Encontro Nacional da Anpur, 10, 2003, Belo Horizonte. **Anais...** Belo Horizonte: Associação Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional, 2003, 15p.

2 - O PAPEL DAS LOCALIDADES CENTRAIS NA REDE URBANA DO OESTE BAIANO (INÍCIO DO SÉCULO XX À DÉCADA DE 1980)

Resumo

Este artigo tem como objetivo analisar o processo evolutivo da rede urbana do Oeste Baiano, destacando, ainda na primeira metade do século XX, os papéis desempenhados pelos segmentos de Barra e de Barreiras, e, posteriormente, a diferenciação geográfica de Barreiras, a partir das décadas de 1970, quando há a alteração na circulação regional, e de 1980, quando ocorre contexto conveniente para a instauração das novas relações de produção na região. Sustentado aos pressupostos da Geografia Histórica, em uma discussão diacrônica e periodizada, este artigo está estruturado em duas partes: a primeira trata das características da rede urbana em formação até a década de 1970, apontando os centros praticamente indiferenciados em posição geográfica, tamanho, funções e interações internas e externas à região do Oeste Baiano; e a segunda aborda o período entre as décadas de 1970 a 1980, quando os elementos constituintes da rede urbana começam a ser alterados por consequência da posição geográfica favorável para Barreiras em detrimento de Barra, iniciando uma reestruturação da forma espacial da rede.

Palavras-chave: Rede urbana. Papéis urbanos. Posição geográfica.

THE ROLE OF CENTRAL LOCALITIES IN BAHIA'S WEST REGION URBAN NETWORK (FROM THE BEGINNING OF 20TH CENTURY TO 1980)

Abstract

This paper has as aim to analyze the evolutionary process of Bahia's West region urban network, emphasizing, during 20th century first half, the roles of Barra and Barreiras' segments, and, afterwards, the geographic distinction of Barreiras, from 1970's on, when the regional afloat is modified, and the 1980's, when a convenient context is provided for the institution of new production relations on that region. Based on Historic Geography tenets, within a diachronic and periodic discussion, this paper is framed into two parts: first one brings the main features of urban net in progress until 1970's, pointing centers practically equal in geographic position, size, functions, in and out interactions; the second one approaches the years between the 70's and the 80's, when the basic elements alterations inside the urban net begins because of the favorable geographic position for Barreiras and not for Barra, beginning a redesign in the net spatial form.

Key words: Urban network. Urban roles. Geographic position.

2.1 - Introdução

De acordo com Corrêa (2001), o conjunto de centros funcionalmente articulados entre si, ou a rede urbana, é resultado de processos complexos e mutáveis concebidos por agentes sociais diversos. Por conta desses processos, com base em relações espaço-temporais, emergem padrões variados de redes urbanas, que possuem especificidades em suas

características constitutivas, tais como a gênese, a posição geográfica, o tamanho, as funções dos centros, as interações e padrão espacial da própria rede⁵.

A rede urbana é um tipo particular de rede susceptível a transformações. Estas diretamente associadas aos dinamismos próprios de uma dada espaço-temporalidade, oriundos de fatores internos ou externos à rede e baseados nas motivações de agentes sociais. “Nesse dinamismo, em consequência, podem ser alterados o tamanho, a densidade e as funções dos centros urbanos, assim como a natureza, intensidade, periodicidade e alcance espacial das interações e forma espacial da rede” (CORRÊA, 2001, p. 424).

A rede urbana embrionária da região do Oeste Baiano do tipo dendrítico é corroborada, sobretudo pela localização ribeirinha dos principais centros urbanos e pelas características das interações espaciais, claramente ancoradas no eixo da navegação fluvial, no final do século XIX. Porém, a mutabilidade da forma se revela à medida que as interações espaciais têm sua natureza alterada, seja pela emergência de outros núcleos, seja pelos incrementos na posição geográfica, com a presença da rodovia, alterando o padrão preestabelecido e configurando uma superposição ou uma justaposição de padrões espaciais.

No âmbito da rede urbana regional do Oeste Baiano, as transformações que se operam a partir do início do século XX não apontam, inicialmente, para uma alteração efetiva no padrão da rede, pois “a passagem para outro padrão de rede, diferente do tipo dendrítico, pressupõe, em realidade, mudanças mais profundas na esfera da produção, circulação e consumo regional” (CORRÊA, 2011, p. 49). No entanto, é inegável a sobreposição ou a justaposição de padrões, engendrados a partir das características genéticas para o padrão atual que, por ora, apresenta-se complexo.

O controle regional efetuado por Barra, desde o período colonial até o século XX, torna-se questionável quando a sua função de entreposto comercial fluvial perde importância para as funções de entreposto comercial rodoviário que passam a se estabelecer em Barreiras a partir da década de 1970, rearticulando interações espaciais, em especial entre a região do Oeste Baiano com o litoral, a leste, e com o interior do território brasileiro, nos sentidos oeste, norte e sul.

Nessa perspectiva, este artigo tem como objetivo analisar o processo evolutivo da rede urbana do Oeste Baiano, destacando, ainda na primeira metade do século XX, os papéis desempenhados pelos segmentos de Barra e de Barreiras, e, posteriormente, a diferenciação geográfica de Barreiras, a partir das décadas de 1970, quando há a alteração na circulação

⁵ Esses são elementos próprios à natureza desse tipo particular de rede. A esse respeito, ver Corrêa (2000) e Bessa (2010).

regional, e de 1980, quando ocorre contexto conveniente para a instauração das novas relações de produção na região.

Sustentado aos pressupostos da Geografia Histórica, em uma discussão diacrônica e periodizada, este artigo está estruturado em duas partes: a primeira trata das características da rede urbana em formação até a década de 1970, apontando os centros praticamente indiferenciados em posição geográfica, tamanho, funções e interações internas e externas à região do Oeste Baiano; e a segunda aborda o período entre as décadas de 1970 a 1980, quando os elementos constituintes da rede urbana começam a ser alterados por consequência da posição geográfica favorável para Barreiras em detrimento de Barra, iniciando uma reestruturação da forma espacial da rede.

Desse modo, utiliza-se, basicamente, o material documental de Santos Filho (1989), Diniz (1982), Almeida (1996), Pamplona (2002), Enciclopédia dos Municípios (1958) e os primeiros estudos a respeito da rede urbana brasileira realizados pelo IBGE, sendo o primeiro denominado Divisão do Brasil em Regiões Funcionais Urbanas, de 1972, e sua atualização denominada Regiões de Influência das Cidades, de 1987. Os mapeamentos que acompanham a discussão são imprescindíveis às análises.

2.2 - A diferenciação de Barra e a ascensão relativa de Barreiras

A partir do final do século XIX e do início do século XX, a navegação fluvial no rio São Francisco e em seus tributários, em especial por meio de barcos a vapor, impulsionou a dinâmica dos centros do Oeste Baiano, mormente Barra, em razão da sua posição geográfica favorável na convergência da circulação regional à jusante dos rios Preto, Grande e Corrente, nas suas desembocaduras no rio São Francisco (IBGE, 1958).

Entre 1891 e 1912, acentuou-se a influência da cidade de Barra, centro de movimento comercial e social, dada a sua posição geográfica no estado da Bahia, passagem forçada de quem viajasse pelo rio São Francisco no seu curso médio, e, ademais, ponto de trânsito das boiadas de Goiás, Piauí e também do Maranhão (IBGE, 1958, p. 58).

É importante também frisar que, para esse centro pioneiro, o final do século XIX e o início do século XX foi o período áureo da borracha da maniçoba. Tal atividade influenciou e dinamizou a circulação regional, principalmente no fluxo de pessoas, mercadorias, capitais e informações, refletindo, materialmente, na construção do primeiro cais de porto na margem esquerda do rio São Francisco, em sua porção do estado baiano, no ano de 1907, e na

instalação da estação telegráfica, em 1912, difundindo a informação via telefone⁶ (IBGE, 1958).

Até a década de 1950, entre os serviços urbanos contidos em Barra, destacavam-se os de hotelaria e pensões, com o total de cinco estabelecimentos, dos correios, de radiocomunicação, bancários, aeroportuário, do cinema, além da presença do hospital geral, com trinta leitos, de três farmácias e de dois centros de ensino ginásial. Ressalta-se que 59% dos logradouros do núcleo urbano eram servidos de energia elétrica (IBGE, 1958).

No caso de Barreiras, verifica-se o início de sua ascensão a partir da emancipação político-administrativa, em 1891, momento em que as oligarquias políticas locais pioneiras, convencionadas ao modelo coronelista⁷, agiram na articulação de financiamentos de benfeitorias nas esferas estadual e federal, angariando obras que dotariam de funcionalidade ao núcleo barreirense.

Entre as benfeitorias estaduais sobressaem o cais do porto⁸ em 1914, obra intermediada pelo intendente Coronel Antonio Balbino, quem conseguiu angariar recursos argumentando que a localização geográfica de Barreiras era favorável para o estabelecimento de relações comerciais com o norte goiano, e o mercado municipal, inaugurado em 1922 pelo intendente Coronel Baylon Alves Boaventura (PAMPLONA 2002).

Entre os projetos federais, destacaram-se a construção do canal no rio de Ondas, na década de 1920, da usina hidrelétrica, em 1928, e, por meio do Ministério da Agricultura, a instalação da Escola Técnica Aprendizado Agrícola de Barreiras, em 1927, que funcionou por sete anos⁹. Como resultado da força empreendedora da elite local e organizações religiosas, firmaram-se a construção da igreja matriz São João Batista, em 1925, e do prédio do Grupo Escolar Costa Borges, iniciada por Anphilóphio Lopes e inaugurada por Annibal Alves Barbosa, em 1928 (PAMPLONA, 2002).

A partir do empreendedorismo de Geral Rocha, militante político regional, com forte influência entre grupos político-financeiros, e pioneiro na inserção do capital industrial na

⁶ Ressalta-se que a difusão da informação impressa aumentou à medida que se inauguravam folhetos semanários. O primeiro periódico de Barra, Eco do São Francisco, foi criado em 1875, e, posteriormente, foram inaugurados Três Rios, em 1903, O Sertanejo, em 1909, e Fôlha da Barra, em 1916, sendo esse último criado pelo grupo de bispado que também construiu o colégio Diocesano, em 1916, e o colégio de Freiras, em 1920, entre outras feitorias (IBGE, 1958).

⁷ Os intendentos, cargo de maior autoridade na administração municipal, eram escolhidos por conselheiros eleitos por uma parcela da população, e aprovados pelo Senado Estadual. O modelo coronelista oligárquico perdurou até o ano de 1930, com a Revolução Getulista, sendo interrompido entre os anos de 1915 a 1920 por força de constituição estadual (PAMPLONA, 2002).

⁸ A ampliação do cais do porto, com a construção da muralha de concreto na margem direita do rio Grande, ocorreu em 1947.

⁹ Essas obras foram adquiridas sob a intermediação política de Geraldo Rocha, militante dos governos estadual e federal à época (PAMPLONA, 2002).

região do Oeste Baiano, “foram instaladas duas turbinas, importadas da Holanda, para gerar uma potência hidrelétrica de quinhentos cavalos-vapor, equivalentes a 350 quilowatts, cuja inauguração foi em 1928” (ROCHA, 2004, p. 11). Essa Usina Rocha favoreceu para a implantação de indústrias “como o frigorífico e a fábrica de tecidos, que utilizavam de maquinário importado da Inglaterra” na década de 1940 (HAESBAERT, 1995, p. 143-144).

Em 1941, foi concretizada a construção do aeroporto internacional de Barreiras, como resultado de ‘negociações’ político-empresariais desde 1937, quando foi concedido para a *Pan American World Airways* a construção de uma pista preliminar de apoio (ALMEIDA, 2011). A princípio, o aeroporto estava relacionado com o intuito de reduzir escalas de voos no Brasil, uma vez que Barreiras encontra-se na região epicentral do país. Todavia, tratava-se de um projeto geopolítico de interesse estadunidense, que, durante a Segunda Guerra Mundial, utilizou esse aeroporto como base militar “pra ser o ponto de apoio dos aviões, que partiam de Miami, para a guerra” (ALMEIDA, 1996, p. 13).

Acrescente-se ao quadro de feitorias o matadouro, construído em 1942, que empregava direta e indiretamente, cerca de 200 pessoas; e a delegacia de presídio, construída em 1944, (PAMPLONA, 2002). Na década de 1950, o centro urbano de Barreiras contava com os serviços de hotelaria, dois cinemas, agência dos correios, quatro farmácias, centro de ensino ginasial e médio. Além de contar com 100% dos cinquenta logradouros cobertos pelo sistema de energia elétrica, que, todavia, atendia 622 das 1.200 habitações (IBGE, 1958).

Em geral, até a década de 1950, os principais centros da rede urbana do Oeste Baiano, exceto Barra e Barreiras, apresentavam-se, relativamente, indiferenciados entre si em termos de oferta de bens e serviços, tais como comércio varejista, comércio de atacado, hotelaria, agência de correios e farmácia (Quadro 3).

Os centros urbanos apresentavam seus setores comercial e financeiro similares, muito embora algumas características pudessem ser destacadas. Barreiras apresentou o maior giro comercial no ano de 1956, 61.100 milhares de cruzeiros, e Santana concentrava 27,65% dos estabelecimentos varejistas e 48,78% dos estabelecimentos de atacado de toda região (Tabela 3). De acordo com Santos Filho (1989), Barra e Barreiras eram os únicos núcleos a possuírem agência bancária desde a década de 1940.

Ao longo da primeira metade do século XX, foram surgindo novas nucleações vinculadas às práticas pecuaristas. Assim como no período colonial e imperial, em alguns casos, a fazenda foi o embrião desses centros, como São Félix (São Félix do Coribe), Tabocas (Tabocas do Brejo Velho), São Desidério, Jaborandi, Mansidão, Riachão das Neves, Bonfim (Baianópolis), Piragiba (Muquém de São Francisco), Buritizinho (Cristópolis), Canabrava

(Wanderley) e Ibiagui (Canápolis) (Quadro 4).

Quadro 3 - Oeste Baiano: distribuição de bens e serviços entre os principais núcleos na década de 1950

Centros	Serviços												
	Comércio (varejo)	Comércio (atacado)	Hotelaria	Eletricidade	Correios	Farmácia	Cinema	Portuário	Ensino ginasial	Banco	Aeroportuário	Radiocomunicação	Hospital geral
Barra	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Barreiras	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		
Santa Maria da Vitória	x	x	x	x	x		x	x				x	
Carinhanha	x	x	x	x	x	x	x	x					
Santa Rita de Cássia	x	x		x	x	x		x					
Santana	x	x	x	x		x							
Angical	x	x	x	x	x								
Correntina	x		x	x		x	x						
Cotegipe	x		x		x								

Fonte: IBGE, 1958.

Tabela 3 - Oeste Baiano: comércio e giro comercial nos anos de 1955 e 1956

Núcleos	Estabelecimentos comerciais (1955)		Giro comercial (1956)*
	Varejista	Atacado	
Angical	58	02	13.800
Barra	81	06	22.225
Barreiras	116	03	61.100
Carinhanha	40	05	24.950
Correntina	79	-	8.425
Cotegipe	20	-	13.475
Santa Maria da Vitória	140	03	38.300
Santa Rita de Cássia	65	02	17.650
Santana	229	20	55.450
Total	828	41	255.375

Fonte: IBGE, 1958. *Em milhares de cruzeiros.

Quadro 4 - Oeste Baiano: surgimento de nucleações entre as décadas de 1900 a 1950

Nucleação	Origem	Subordinação
São Félix (São Félix do Coribe)	1901*	Santa Maria da Vitória
São Desidério	1911**	Barreiras
Jaborandi	1928*	Carinhanha
Mansidão	1933**	Santa Rita de Cássia
Riachão das Neves	1934**	Cotegipe
Bonfim (Baianópolis)	1936**	Barreiras
Piragiba (Muquém de São Francisco)	1943**	Barra
Buritizinho (Cristópolis)	1953**	Angical
Canabrava (Wanderley)	1953**	Cotegipe
Ibiagui (Canápolis)	1953**	Santana

Fonte: IBGE, 2016. *Início do povoamento; **Reconhecimento oficial na condição de distrito.

Mesmo acentuando ao que Prado Junior (2011) denominava de contiguidade territorial, os centros emergentes estavam dispersos e, desse modo, a rede permanecia simples do ponto de vista da configuração territorial, pois os núcleos eram incipientes em tamanho (Tabela 4): dentre os maiores em população, na década de 1950, estavam Barreiras (5.802

habitantes), Barra (5.580), Santana (3.059) e Santa Maria da Vitória (2.073); e mantinham escassas interações internas e externas à região. Tais ligações eram estritamente fluviais e/ou por estradas rústicas (IBGE, 1958).

Tabela 4 - Oeste Baiano: tamanho populacional dos núcleos em 1950

Núcleo	População	Núcleo	População
Barreiras	5.802	São Desidério	896
Barra	5.580	Cotegipe	801
Santana	3.059	Tabocas (Tabocas do Brejo Velho)	718
Santa Maria da Vitória	2.073	Mansidão	538
Correntina	1.727	Tapiracanga (Baianópolis)	524
Carinhanha	1.707	Coribe	524
Ibipetuba (Santa Rita de Cássia)	1.702	Brejo Velho (Brejolândia)	472
Sítio do Mato	1.157	Piragiba (Muquém de São Francisco)	456
Itajuí (Formosa do Rio Preto)	1.130	Canabrava (Wanderley)	350
Angical	1.047	Buritirama	347
Ibiagui (Canápolis)	1.000	Catão (Catolândia)	299
Cocos	986	Taguá (antigo Campo Largo)	283
Riachão das Neves	971	Buritizinho (Cristópolis)	275
Penamar (Serra Dourada)	914	São Félix (São Félix do Coribe)	160

Fonte: IBGE, 1958.

Com relação às ligações ferroviárias, Santos (2007, p. 103), aponta que essas eram feitas a partir das extremidades navegáveis do rio São Francisco, tanto por Juazeiro, ao norte, como por Pirapora, ao sul. Com essas tem-se “o primeiro momento integrador dos habitantes da região do sertão do São Francisco à sociedade nacional”. Como assinalado no artigo anterior, a Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco (Salvador a Juazeiro) fora concluída em 1896 (MACHADO, 2002). Enquanto que a linha de Pirapora da Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB) (Rio de Janeiro a Pirapora) foi inaugurada em 1910 (ALMEIDA, 2014).

Os principais centros - sedes de municípios (Angical, Barra, Barreiras, Carinhanha, Correntina, Cotegipe, Santa Maria da Vitória, Santa Rita de Cássia e Santana) - estavam, em sua maioria, ancorados à navegação fluvial, organizados na herdada forma espacial dendrítica, cujo padrão espacial infere um grau menor de participação dos centros na divisão territorial do trabalho, pois a produção predominantemente agrícola é destinada para regiões externas da rede e, inversamente, esses centros pouco participam do processo de “criação, apropriação e circulação do valor excedente” (CORRÊA, 1988, p. 117).

Na década de 1950, a agricultura, a pecuária e a silvicultura, junto a um setor industrial caracteristicamente rudimentar, eram, basicamente, a fonte de renda gerada nas respectivas nucleações do Oeste Baiano. Tais produções, em sua grande parte, destinavam-se para o abastecimento do próprio núcleo e, em menor parte, para o mercado interno, especialmente Salvador, Rio de Janeiro e São Paulo (IBGE, 1958).

A despeito das principais nucleações, em Angical, a atividade fundamental para a

economia era o cultivo do algodão herbáceo, com produção de 378 toneladas, em 1955, em seguida a mandioca, milho e arroz. Embora não expressiva, a pecuária apresentava índices de 22.500 cabeças bovinas, 6.000 caprinos, 5.000 ovinos e 5.000 suínos, sendo abatidos, para o consumo local, e no mesmo ano, “3.185 caprinos, 3.032 ovinos, 2.515 suínos e 1.130 bovinos”. A atividade da transformação girava em torno da produção de aguardente, rapadura e farinha de mandioca (IBGE, 1958, p. 41).

A extração da cera da carnaúba era a atividade econômica fundamental para Barra, rendendo 1.006 milhares de cruzeiros em 1955. A cana-de-açúcar, algodão, coco, arroz, feijão, mandioca e milho, complementavam a renda agrícola do núcleo. No ramo pecuário, a criação bovina registrava cerca de 35.000 cabeças, caprinos 7.500 e ovinos 6.000. A produção manufaturada (farinha de mandioca e rapadura), o extrativismo, vegetal (cera de carnaúba e madeiras) e animal (peixes), e o artesanato (louças, filtros, potes e entre outros) incrementavam a economia local (IBGE, 1958).

Bem como agricultura (basicamente milho e algodão) e pecuária (40.000 bovinos, 25.000 equinos e 15.000 asininos), “há exportação de sacos, fios e tecidos de algodão, charque, óleos de côco e de mamona, cal de pedra, couros e peles inclusive de animais silvestres”. O diferencial da economia de Barreiras esteve contido na produção industrial de tecidos, na fábrica Baylon & Filhos, elemento diferenciador aos demais centros, além de destaque para as fábricas de algodão beneficiado, Mariano Gonçalves & Cia, de charque, Agro-Pastoril Antônio Balbino, e de couro e de solas curtidas, Baylon & Filhos, resultando num total produzido de 12.704 milhares de cruzeiros, incluindo a atividade extrativista (IBGE, 1958, p. 68).

O pilar da economia de Carinhanha estava na agricultura, principalmente com a produção do algodão, seguido da batata-doce, cana-de-açúcar, arroz, mamona, milho e feijão. A pecuária estendia-se para a criação de, aproximadamente, 100.000 bovinos, 220.000 equinos e 150.000 asininos, e a atividade secundária para o algodão beneficiado, além dos manufaturados rapadura, farinha e aguardente (IBGE, 1958).

Também na mesma década, a principal fonte econômica de Correntina estava na produção do feijão, com 14.180 sacas, representando 45,216% de sua renda agrícola, em seguida do arroz, com 15.300 sacas (21,24%) e do milho, 15.700 sacas (9,90%). Cultivava-se também “banana, mandioca, mamona, abóbora, laranja, aipim, limão, manga, lima, fava e melancia”. Na pecuária, constavam-se 21,800 suínos, 19.700 caprinos, 18.700 bovinos, 8.300 equinos, 7.380 ovinos, 6.200 muares e 850 asininos. A inexpressiva indústria extrativa se pautava na fibra do buriti, casca de angico, pequi, mangabeira, cera e mel de abelhas e pele de

animais silvestres (IBGE, 1958, p. 197).

Em Cotegipe, o fumo e o algodão contribuíram com maior parte da renda agrícola, e na pecuária a criação bovina era representada por 27.000 cabeças bovinas, no ano 1955. Cera da carnaúba, rapadura e arroz beneficiado constituíam o conjunto de manufaturados produzidos (IBGE, 1958).

Em Santa Maria da Vitória o feijão era o principal produto cultivado, representando 7.458 do total de 22.523 milhares de cruzeiros da renda agrícola. Em seguida, tinham-se algodão, arroz, cana-de-açúcar, milho, mandioca, mamona fumo e frutas. No âmbito da pecuária, liderava, numericamente, o número de bovinos (148.000), em posterior os suínos (82.000), caprinos (35.000) e ovinos (28.000). A respeito dos manufaturados, a rapadura representava 7.200 dos 24.191 milhares de cruzeiros produzidos, enquanto a farinha da mandioca, algodão beneficiado e o artesanato “representado pela produção de louça de barro, rêdes de algodão e de fibra de timbó, e de cordas de caroá” eram de escalas menores (IBGE, 1958, p. 286).

A cana-de-açúcar era o principal produto da renda agrícola de Santa Rita de Cássia, que alcançou, em 1955, a margem de 2.000 toneladas de produção. Também eram cultivados o fumo, a mandioca e cereais. O número pecuário do mesmo ano era de 70.000 bovinos, 20.000 caprinos e 15.000 suínos. “As produções de borracha da mangabeira e maniçoba, baga de timbó, buriti, fibras de caroá e tucum, resina de jatobá, cêra da carnaúba e especialmente a produção de madeira” incrementaram a renda oriunda da indústria extrativista (IBGE, 1958, p. 255).

Em Santana, 30% de sua renda agrícola eram oriundas do cultivo do algodão. Ainda na agricultura, destacavam-se “arroz, feijão, cana-de-açúcar, milho e mamona”. A pecuária em sua maioria era representada por 55.000 bovinos, 18.000 tanto ovinos como suínos, 12.000 caprinos, 2.700 asininos, 2.000 muares e 1.600 equinos. No âmbito dos manufaturados tinham rapadura, manteiga, farinha de mandioca, tijolos, o beneficiamento de algodão e artesanato (IBGE, 1958, p. 289).

Os produtos importados por essas nucleações eram, basicamente, sal, açúcar, trigo, café, soda caustica, tecidos, calçados, chapéus, ferragens, drogas, medicamentos, artigos de armarinho e perfumaria, cereais, chá, fibras vegetais, frutas, peles de animais silvestres, madeiras, etc. Eram oriundos de Recife, Salvador, São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte, e percorriam, no âmbito regional, as ferrovias (até Juazeiro e Pirapora) e, posteriormente, as rotas fluviais, através do rio São Francisco e dos rios Grande, Preto e Corrente, e, secundariamente, as rotas terrestres, sobre estradas e rústicas (IBGE, 1958).

Segundo o IBGE (1958), até a década de 1950, apenas Barra, Barreiras e Carinhanha mantinham, simultaneamente, ligações diretas para a capital estadual, Salvador, e para a capital federal, Rio de Janeiro, por via aérea. Os demais núcleos se ligavam a esses centros através da conexão entre os transportes fluvial e ferroviário, sendo, ao norte, até Juazeiro por via fluvial e até Salvador por linha férrea, e, ao sul, até Pirapora por via fluvial e até Rio de Janeiro, perpassando por Belo Horizonte, por via férrea (Figura 4).

Nas décadas de 1950 e 1960, o território do Oeste Baiano teve suas divisas internas reconfiguradas com a criação de novos municípios, um dos maiores conjuntos de rupturas político-administrativas da região motivadas por interesses de oligarquias políticas rurais locais, fato tal que atribuiu força de sede municipal para alguns centros elementares (SANTOS, 1989).

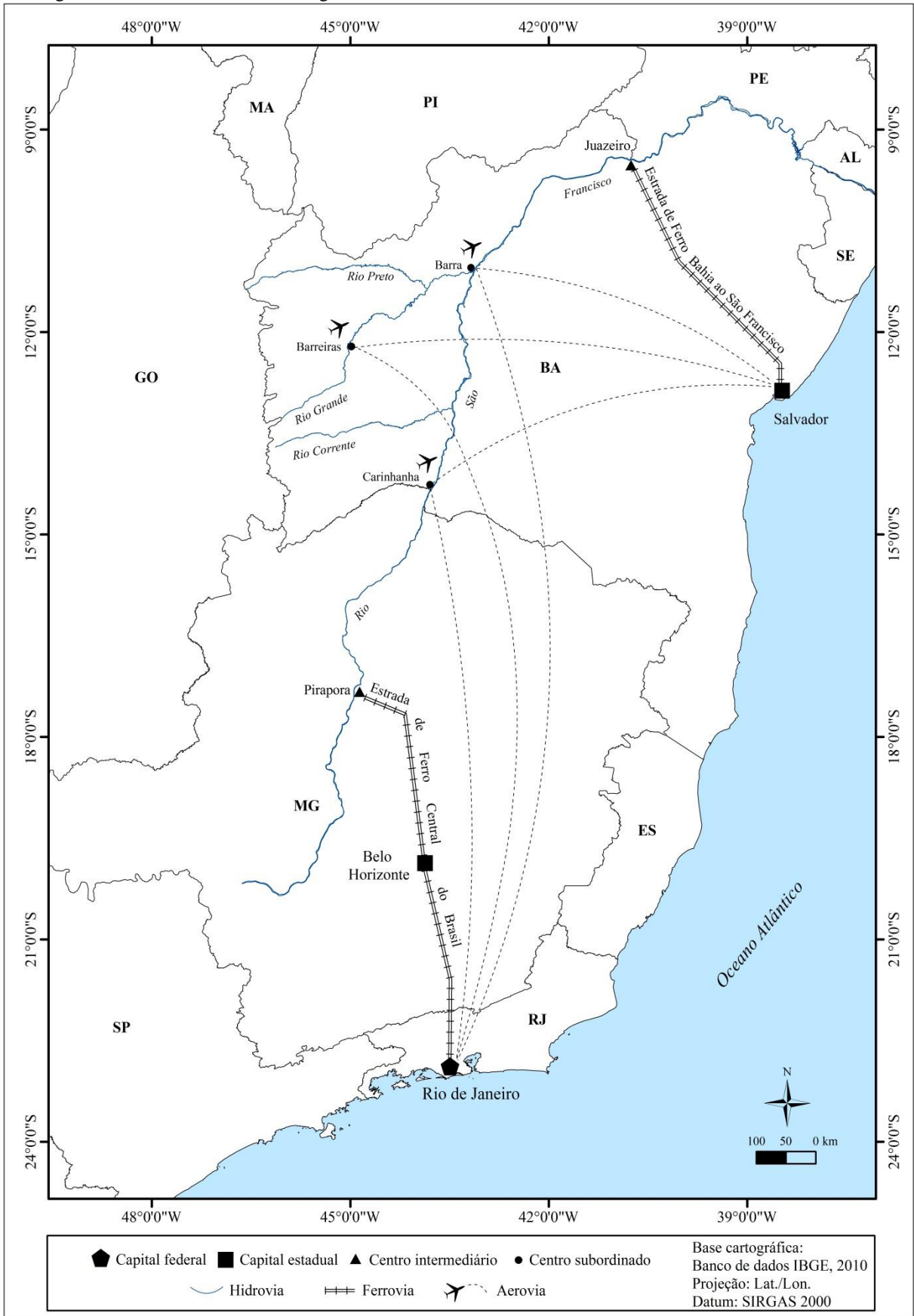
Segundo o IBGE (2016), em 1958, Carinhanha perdeu território para a elevação de Cocos e Santa Maria da Vitória foi desmembrada para a criação do município de Coribe. No ano de 1961, Santa Rita de Cássia cedeu parte de sua porção territorial para a ascensão municipal de Formosa do Rio Preto. Em 1962, Angical perdeu território para Brejo Velho, Tabocas do Brejo Velho e Cristópolis; Barreiras se dividiu para a criação dos municípios de Baianópolis, Catolândia e São Desidério; Cotegipe desmembrou-se para a formação de Riachão das Neves; e Santana para Canápolis e Serra Dourada (Quadro 5). Para Santos Filho (1989, p. 130), apesar dessas descentralizações administrativas não representarem uma “real modificação da dinâmica de reprodução regional” do Oeste Baiano, permitiram a canalização de recursos públicos para os novos centros sede de município, bem como uma estruturação precária de serviços administrativos.

Quadro 5 - Oeste Baiano: emancipação político-administrativa nas décadas de 1950 e 1960

Núcleo	Emancipação	Desmembrado
Cocos	1958	Carinhanha
Coribe	1958	Santa Maria da Vitória
Formosa do Rio Preto	1961	Santa Rita de Cássia
Brejolândia	1962	Angical
Tabocas do Brejo Velho	1962	Angical
Cristópolis	1962	Angical
Baianópolis	1962	Barreiras
Catolândia	1962	Barreiras
São Desidério	1962	Barreiras
Riachão das Neves	1962	Cotegipe
Canápolis	1962	Santana
Serra Dourada	1962	Santana

Fonte: IBGE, 2016.

Figura 4 - Oeste Baiano: núcleos ligados a Salvador, Belo Horizonte e Rio de Janeiro na década de 1950



Fonte: IBGE, 1958; ANA, 2010. Elaboração: SANTOS, 2016.

Esse conjunto de rupturas administrativas, que elevou centros elementares à categoria de sede municipal, derivou-se do interesse das oligarquias políticas locais em se apropriarem de cotas federais de impostos e para garantias de reeleição, não obedecendo, em alguns casos, à antiga regra de haver uma população mínima superior a 10.000 habitantes, como estabelecido pelo IBGE (SANTOS FILHO, 1989). “Os movimentos emancipacionistas idealizados pelas elites regionais são registrados desde o século passado, e os intuitos de separação/emancipação sempre estiveram como forma de captar benefícios através de pressão sobre o estado” (RAMIREZ; SOARES; SOUZA, 2005, p. 35).

Mesmo assim, e tendo em vista a persistente dependência dos menores centros com relação aos bens de serviços e consumo disponíveis nos centros maiores, nota-se que, baseado na distribuição de bens e serviços no país, os centros do Oeste Baiano, ainda estavam organizados em uma forma espacial de rede urbana simples, conforme apontado pelo IBGE (1972)¹⁰.

Em 1972, O IBGE qualificou Barreiras como centro sub-regional A, o qual passou a ser o centro de maior importância no âmbito regional (Figura 5), ao englobar na sua área de influência o maior número de subordinados, incluindo os elementares Angical, Baianópolis, Brejolândia, Catolândia, Cotegipe, Cristópolis, Riachão das Neves, São Desidério, Tabocas do Brejo Velo, bem como Dianópolis (centro local A), e os demais elementares Almas, Conceição, Ponte Alta do Bom Jesus, Taguatinga e Aurora do Norte, localizados no antigo norte do estado de Goiás (IBGE, 1972).

Em seguida, Barra, qualificado a centro local A, sustentava-se como segundo centro de importância na rede regional, tendo sua região de influência restrita aos elementares Formosa do Rio Preto e Santa Rita de Cássia, no Oeste Baiano, além dos demais elementares Morpará, Ibotirama, Brotas de Macaúbas e Ipupiara, localizados na margem direita do rio São Francisco. Em terceira ordem, Santana, Santa Maria da Vitória e Carinhanha, todos qualificados como centro local B, hierarquizaram dois centros cada, sendo Santana subordinador de Canápolis e Serra Dourada, Santa Maria da Vitória subordinador de Correntina e Coribe, e Carinhanha controlador de Cocos e Malhada, esse último localizado na

¹⁰ O estudo Divisão do Brasil em Regiões Funcionais Urbanas, de 1972, um dos pioneiros estudos do IBGE a respeito da rede urbana brasileira, foi firmado basicamente pelo método de contagem de relacionamentos entre os núcleos a partir de três setores de atividades: “fluxos agrícolas, distribuição de bens e serviços à economia e à população”, definindo, desse modo, um sistema de centros hierarquizado (IBGE, 1972, p. 10). Os centros foram classificados em quatro níveis hierárquicos: o de mais alto escalão foi subdividido em grande metrópole nacional (São Paulo), metrópole nacional (Rio de Janeiro), centros metropolitanos regionais (Recife, Belo Horizonte, Salvador e Porto Alegre) e centros macrorregionais (Curitiba, Fortaleza, Belém e Goiânia); em seguida acompanharam os centros regionais (A e B); em terceiro os centros sub-regionais (A e B); e em quarto os centros locais (A e B). Abaixo do centro local B constaram centros elementares.

margem direita do rio São Francisco (IBGE, 1972).

Apesar da diferenciação hierárquica entre Barreiras (centro sub-regional A) e Barra (centro local A) destacada pelo IBGE (1972), Barra mantinha a maior população urbana em 1970, contabilizando 10.879 habitantes, seguida de Barreiras, com 9.760 habitantes (Tabela 5). Santana, Santa Maria da Vitória e Carinhanha, núcleos de terceira ordem de importância regional (centro local A), contabilizavam, respectivamente, 6.186, 7.740 e 3.121 habitantes (IBGE, 1970).

Tabela 5 - Oeste Baiano: tamanho dos núcleos em população (urbana e total) em 1970

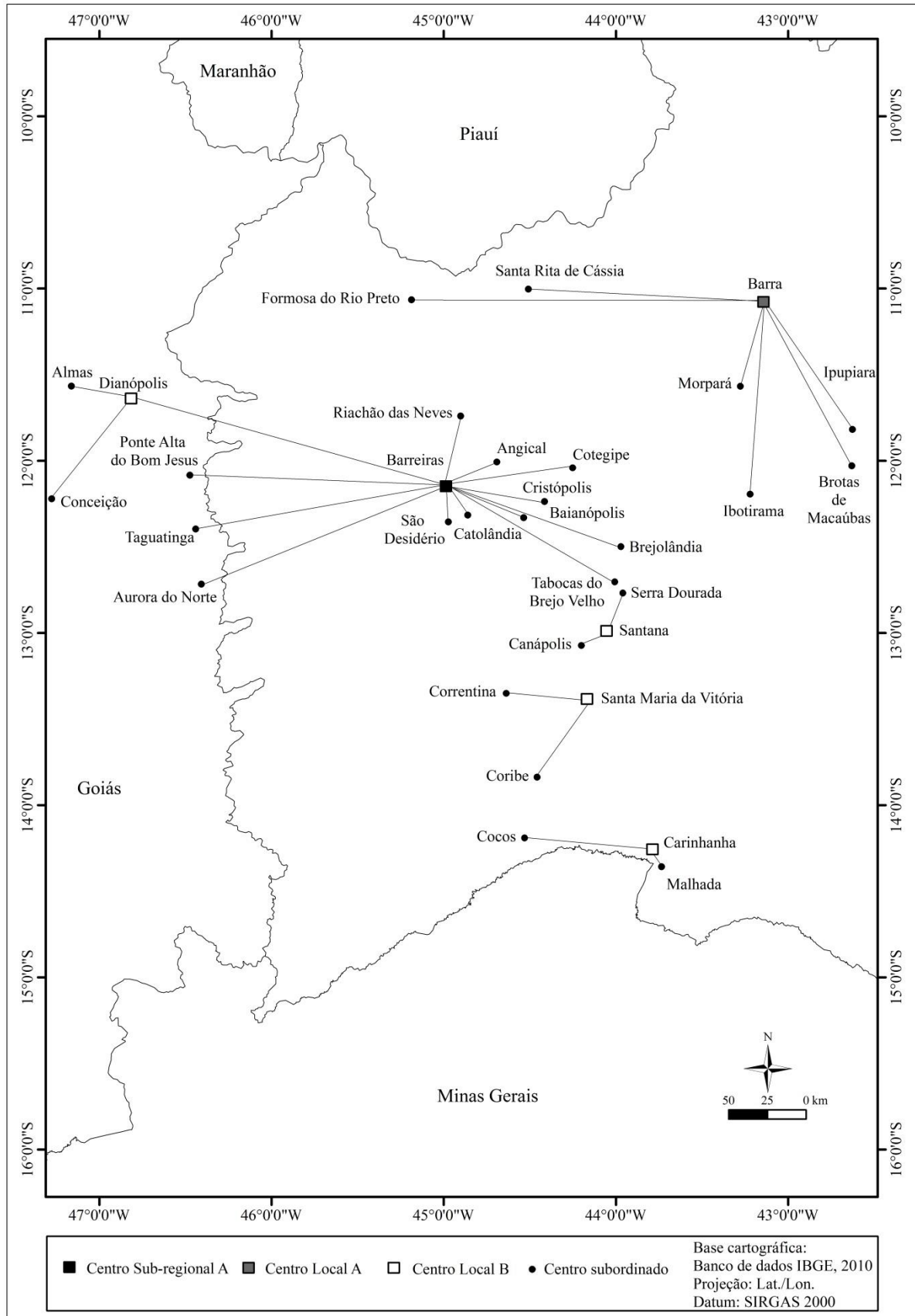
Centro	Urbana	Total	Centro	Urbana	Total
Angical	1.698	11.310	Cotegipe	4.353	20.085
Baianópolis	891	8.698	Cristópolis	536	7.606
Barra	10.879	46.330	Formosa do Rio Preto	1.304	8.979
Barreiras	9.760	20.864	Riachão das Neves	3.060	14.693
Brejolândia	693	8.127	Santa Maria da Vitória	7.740	31.216
Canápolis	977	8.198	Santa Rita de Cássia	4.216	20.627
Carinhanha	3.121	19.390	Santana	6.186	19.118
Catolândia	365	1.940	São Desidério	2.152	12.790
Cocos	2.174	13.239	Serra Dourada	1.260	14.885
Coribe	1.183	18.575	Tabocas do Brejo Velho	1.094	8.017
Correntina	2.942	30.365	Total	66.584	345.052

Fonte: IBGE, 1970.

Verifica-se que o tamanho de Barra não se consistiu em um elemento que lhe garantisse o controle da rede urbana do Oeste Baiano, pois suas interações continuaram a se manter estritamente, como no passado, com Salvador, através da navegação fluvial até Juazeiro e, posteriormente, por meio de estrada de ferro. Em contrapartida, outros centros beneficiavam-se com a mudança da posição geográfica, transferida da circulação fluvial para a rodoviária, de modo que esses centros passaram a se conectar com as redes urbanas de Brasília e Goiânia, como os casos de Barreiras, Santana e Correntina (Figura 6).

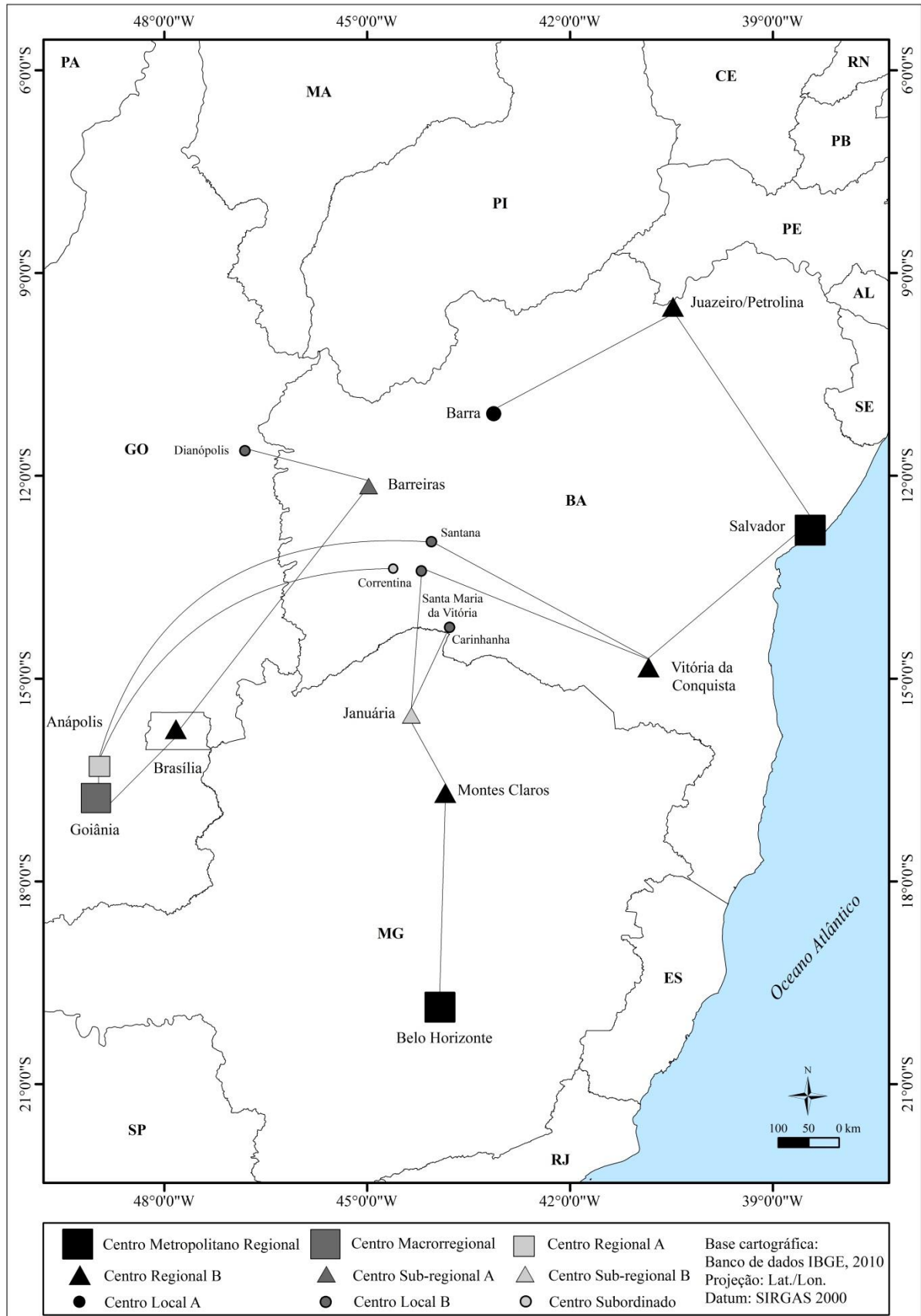
A ligação de Barreiras com Brasília foi incrementada com a rodovia federal BR-020 (Fortaleza-Brasília), construída desde meados da década de 1950, muito embora rústica, sem asfalto, com travessias em riachos e atoleiros dificultosos, porém, proporcionando a mudança no eixo dos transportes, ligando Barreiras a Brasília, Goiânia e São Paulo (ALMEIDA, 1995). Posteriormente, tem-se a construção da BR-135 (Montes Claros - Miranda do Norte), permitindo o estreitamento entre Santa Maria da Vitória e Belo Horizonte, intermediado por Montes Claros e Januária (IBGE, 1972).

Figura 5 - Oeste Baiano: hierarquia da rede urbana regional na década de 1970



Fonte: IBGE, 1972. Elaboração: SANTOS, 2016.

Figura 6 - Oeste Baiano: centros ligados às redes urbanas de Salvador, Belo Horizonte e Goiânia na década de 1970



Fonte: IBGE, 1972. Elaboração: SANTOS, 2016.

A diminuição gradativa da atividade da navegação fluvial, sendo um dos resultados da desapropriação da Companhia de Navegação do São Francisco (FRANAVE)¹¹, feita pelo Estado durante o governo militar (1964-1985)¹², que passou a priorizar o projeto de expansão do modal rodoviário já iniciado no Plano de Metas do presidente Juscelino Kubistchek (1956-1961), justifica a ausência do elo entre Barra e Barreiras, como apontado pelo IBGE (1972).

No final da década de 1960, sob a ordem do governador estadual da Bahia, Luiz Viana Filho, iniciou-se a construção da rodovia federal BR-242, que, partindo da região de Salvador, entroncaria com Barreiras, em sentido transversal, na década de 1970. No entanto, o trecho concluíra até Ibotirama, centro à margem direita do rio São Francisco, enquanto os restantes 208 quilômetros em direção a Barreiras não haviam sido contemplados com camada asfáltica, o que justifica as dificuldades de conectividade com Salvador. “[...] Barreiras continuava sem estrada para Salvador, dependendo dos vapores que levavam até 8 dias para chegar a Juazeiro, onde o trem de ferro gastava 24 horas até a capital baiana” (ALMEIDA, 1995, p.10).

Parte dos núcleos da rede urbana do Oeste Baiano, que nos períodos colonial, imperial e início do republicano estava em sua totalidade na área de influência de Salvador, passou às áreas de influência de Brasília, Goiânia e Belo Horizonte (Figura 6), sobretudo, devido ao melhoramento da posição geográfica estabelecido pelo contato rodoviário. Barra continuava como um dos principais centros, porém, vinculado ainda a Salvador, em decorrência da posição geográfica tradicional que, por sua vez, também seria substituída, afetando notadamente o seu controle sobre a região do Oeste Baiano.

2.3 - A posição geográfica privilegiada para Barreiras e a decadência de Barra

O incremento da posição geográfica para Barreiras se conformou com a transferência da sede do 4º Batalhão de Engenharia de Construção (BEC)¹³, em 1972, constituído o mecanismo estatal para a construção e pavimentação de estradas. O 4º BEC construiu diversas estradas vicinais e rodovias, sendo a principal BR-020 e a conclusão do trecho entre Barreiras e Ibotirama, da BR-242 (BEC, 2014), permitindo o contato direto entre os centros de

¹¹ Sociedade de economia mista fundada em 24 de janeiro de 1963, por intermédio da Lei n. 2.599/55, e constituída com as incorporações das empresas Navegação Mineira do São Francisco/MG, Viação Baiana do São Francisco/BA, Companhia Industrial e Viação de Pirapora S.A. e Empresa Fluvial Ltda., estando vinculada ao Ministério dos Transportes (BRASIL, 2008).

¹² “Costuma-se dizer que o governo ‘boicotou’ o crescimento de Barreiras, na década de 60, ao encampar e depois fechar a hidrelétrica e ao privatizar a companhia de navegação” (HAESBAERT, 1995, p. 143).

¹³ Criado em 1955 e instalado em Crateús (CE) com denominação de 4º Batalhão de Engenharia, passando a denominar Batalhão de Engenharia de Construção em 1957 (BRASIL, 2015).

Barreiras e Salvador por rodovia pavimentada. A afirmação do Estado no Oeste Baiano ainda se estendeu com a construção da rodovia federal BR-349, ligando o centro de Santa Maria da Vitória a BR-242, além da rodovia estadual BA-172, articulando os centros de Santa Maria da Vitória, Coribe e Cocos (SANTOS FILHO, 1989).

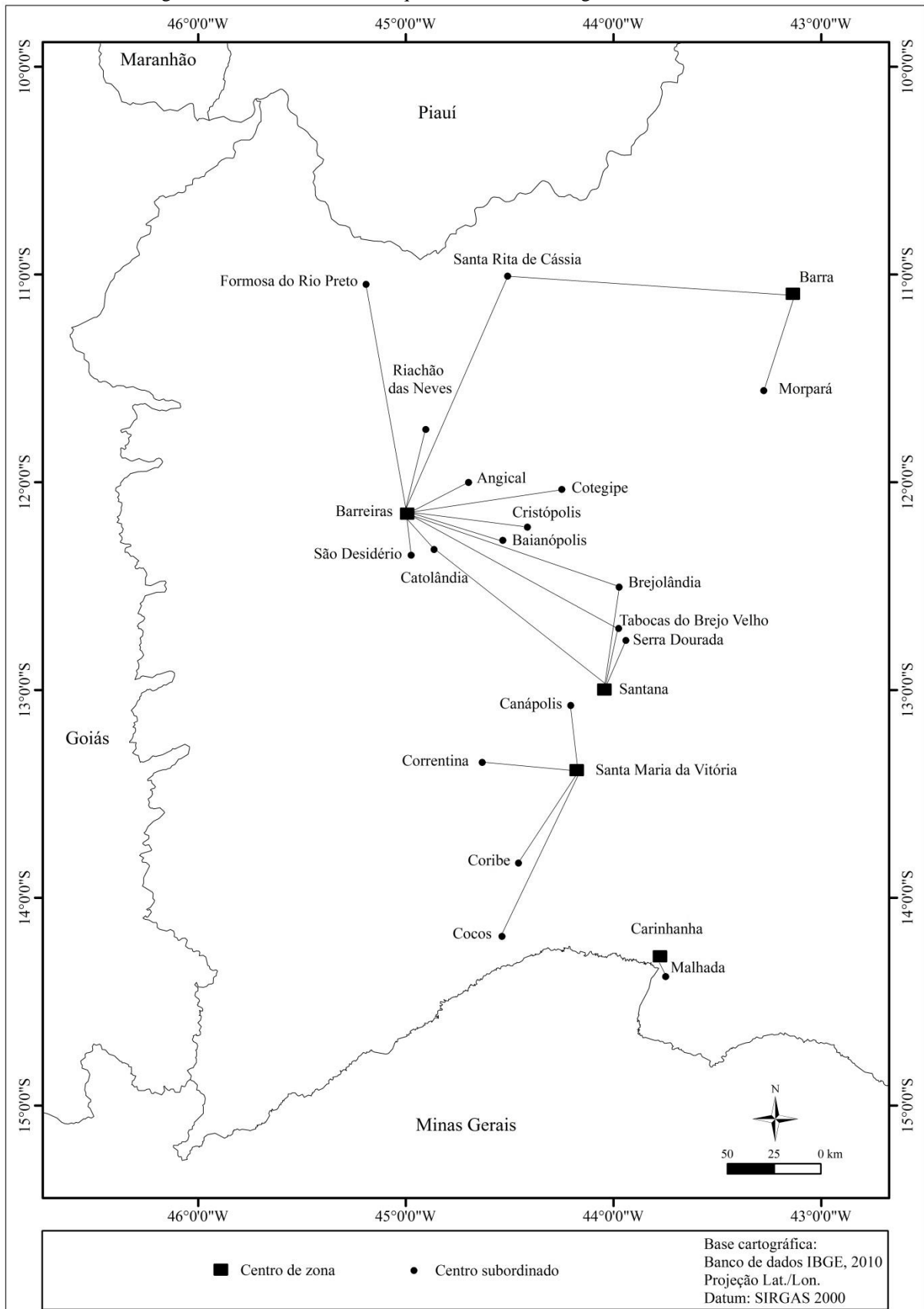
Como resultado do favorecimento da posição geográfica de Barreiras, houve investimento de construtoras e aumento de contingente populacional. O 4º BEC, por exemplo, trouxe consigo cerca de 5.000 pessoas, “entre militares, funcionários e suas famílias, injetando de imediato consideráveis recursos na economia barreirense, com a construção de seu aquartelamento” (ALMEIDA, 1995, p. 10-11), cujo suas funções se estenderam ao recrutamento de jovens à atividade militar e para educação profissional técnica.

Em nível regional, nas áreas de cerrado, instalaram-se investimentos de projetos de colonização agrícola e irrigação, a exemplo da Companhia de Desenvolvimento do Vale do São Francisco (CODEVASF), em 1973, no município de São Desidério; do Programa de Ocupação Econômica do Oeste, no ano de 1980; do Programa de Cooperação Nipo-Brasileira para o Desenvolvimento Agrícola do Cerrado (PRODECER II), em 1985; e do Programa de Desenvolvimento Econômico e Social do Oeste Baiano, em 1987 (SANTOS; CHAVES, 2014, SAMPAIO, 2012).

Segundo Santos Filho (1989, p. 136), “a dinâmica que passa a reger a região a partir dos anos 70 é eminentemente urbana, ainda que com totalidades difusas e ainda que exercida e controlada por cidades externas e distantes da própria região”. Mesmo assim, verifica-se que Barreiras corrobora um controle sobre maior parte da região, como indicado no estudo Regiões de Influência das Cidades (REGIC) de 1987¹⁴, aumentando sua área de influência (Figura 7), porque passa a exercer maior centralidade, por conta dos investimentos urbanos, bens e serviços, que passaram a servir o centro, ocasionando uma dependência maior entre dos centros subordinados perante o núcleo barreirense. Por sua vez, Barra teve sua rede de interações regionais reduzida, estendendo-se à Santa Rita de Cássia e Morpará (centro externo ao Oeste Baiano); Santana subordinou Serra Dourada e compartilhou, junto com Barreiras, Brejolândia, Catolândia e Tabocas do Brejo Velho; Santa Maria da Vitória expandiu, timidamente, sua influência sobre Canápolis, Coribe, Correntina e Cocos; e Carinhanha, ao sul, subordinava apenas Malhada (IBGE, 1987).

¹⁴ Atualização do Divisão do Brasil em Regiões Funcionais Urbanas de 1972, que teve como base a teoria das localidades centrais, formulada, em 1933, por Walter Christaller, que considera “o conjunto de centros de uma dada região ou país [...] em seu papel de distribuição varejista e de prestação de serviços para uma população neles residentes” (IBGE, 1987, p. 11), os níveis hierárquicos dos centros variaram de centro metropolitano, capital regional, centro sub-regional, centro de zona a centro subordinado.

Figura 7 - Oeste Baiano: hierarquia da rede urbana regional na década de 1980



Fonte: IBGE, 1987. Elaboração: SANTOS, 2016.

A respeito das localidades centrais da região do Oeste Baiano, Barra, Barreiras, Carinhanha, Santana e Santa Maria da Vitória foram re-hierarquizadas e igualadas a centros de zona. Entretanto, essa generalização classificatória do REGIC de 1987 (IBGE, 1987), em termos de hierarquia urbana regional, é questionável, porque, além de considerar o maior número de centros encabeçados por Barreiras (onze), verifica-se a importância, em termos de funções urbanas, que esse núcleo passa a apresentar, na transição entre as décadas de 1970 e 1980, características de “um centro extremamente dinâmico, que está começando a controlar espaço no qual se insere” (DINIZ, 1982, p. 166).

Contrapondo Barra, Barreiras torna-se o maior núcleo do Oeste Baiano na década de 1980 (Tabela 6), com população urbana de 30.055 habitantes e evolução de 207,9%, entre as de 1970 e 1980, resultado de correntes migratórias cearenses, pernambucanas e paraibanas, que instalavam fazendas de gado em regiões vizinhas, desde a década de 1960, e a penetração sulista no final da década de 1970, nas áreas de cerrado, mas que residiam em Barreiras (DINIZ, 1982).

Tabela 6 - Oeste Baiano: tamanho dos núcleos em população (urbana e total) em 1980

Centro	Urbana	Total	Centro	Urbana	Total
Angical	1.773	11.865	Cotegipe	6.432	22.556
Baianópolis	1.250	9.606	Cristópolis	1.718	9.972
Barra	13.497	51.563	Formosa do Rio Preto	3.630	11.883
Barreiras	30.055	41.454	Riachão das Neves	5.950	18.292
Brejolândia	871	9.073	Santa Maria da Vitória	17.262	38.759
Canápolis	1.586	9.439	Santa Rita de Cássia	6.332	26.362
Carinhanha	5.074	22.275	Santana	8.986	21.898
Catolândia	366	3.170	São Desidério	3.143	14.926
Cocos	3.528	15.730	Serra Dourada	2.099	16.641
Coribe	2.371	18.849	Tabocas do Brejo Velho	1.817	10.669
Correntina	4.429	34.783	Total	122.169	419.765

Fonte: IBGE, 1980.

O crescimento populacional urbano induz à presença de equipamentos funcionais que, por vez, podem atender satisfatoriamente uma dada demanda, como no caso do de Barreiras, quando no início da década de 1980 se tornou referência em prestação de serviços no comércio, bem como na saúde, com um hospital geral e dois hospitais particulares; na educação, com escolas de ensino médio e a escola agrícola; e no âmbito político-administrativo, com a presença de sedes das secretarias estaduais da saúde, educação e fazenda (DINIZ, 1982).

Para Diniz (1982, p. 172), o fluxo do capital sulista, dentre empresas do ramo agrícola, maquinários e insumos, estimulou o crescimento de Barreiras, contribuindo para a geração de

serviços urbanos ligados ao circuito superior da economia. Nesse sentido, “vem se organizando uma rede urbana cada vez mais independente de Salvador”, muito embora haja uma estruturação de relações entre Barreiras e outros centros, “não há uma verdadeira integração de toda a área”.

Também não havia uma ligação efetiva entre os núcleos da rede, que recorriam a bens e serviços de consumo de centros superiores fora da região, rompendo, por vez, a hierarquia regional, sobretudo no âmbito do comércio, em que os comerciantes desses centros abasteciam “quase que essencialmente em grandes cidades fora da área e mesmo fora do Estado, pois na capital os preços são muito altos, sendo preferível comprar diretamente na localidade produtora” (DINIZ, 1982, p.173). Nota-se a ligação direta entre Correntina (centro subordinado) e Goiânia (metrópole regional), sem perpassar por centros intermediários, caracterizando o que Santos (2014b, p. 61) denomina de “curto circuito”, já que se rompe com o esquema tradicional hierárquico, como apontado pelo IBGE (1987).

Enquanto o abastecimento local e regional era predominantemente de produtos agropecuários, os produtos industrializados eram diretamente adquiridos no centro produtor, geralmente por “representantes comerciais de indústrias ou de empresas atacadistas” (DINIZ, 1982, p. 173). Desse modo, verifica-se que há “produção de excedentes e trocas, envolvendo uma separação no tempo e no espaço de consumidores, varejistas e atacadistas” (CORRÊA, 2011, p. 19).

Cabe assinalar, também, a perda da força do núcleo pioneiro, Barra, no segmento de rede urbana no Oeste Baiano, causada pelo ganho de rodovias por dois centros da margem direita do rio São Francisco: Xique-Xique e Ibotirama. Segundo Diniz (1982, p. 166), a antiga relação de subordinação de Xique-Xique para Barra se inverte quando Xique-Xique se torna ponto final da rodovia que liga a Salvador, perpassando pelos importantes centros de Irecê e Feira de Santana. Desse modo, Xique-Xique torna-se “um centro dinâmico, que atende a vários municípios a leste do rio São Francisco, tendo também drenado parte das funções de Barra”; Ibotirama se torna o ponto de entrada para o Oeste Baiano para quem se desloca da direção de Salvador pela rodovia federal BR-242, aumenta suas funções urbanas e amplia sua zona de influência sobre a zona de influência de Barra.

Ademais, Barra “perdeu o controle de parte do oeste baiano, tomado por Barreiras” – a exemplo de Formosa do Rio Preto, “e de partes das margens do São Francisco, capturadas por Xique-Xique” – a exemplo de Ipujiara, sua importância de entreposto comercial fluvial e de ponto de escoamento da produção da região do Oeste Baiano e partes das regiões de Goiás, Piauí e Maranhão (DINIZ, 1982, p. 160-161).

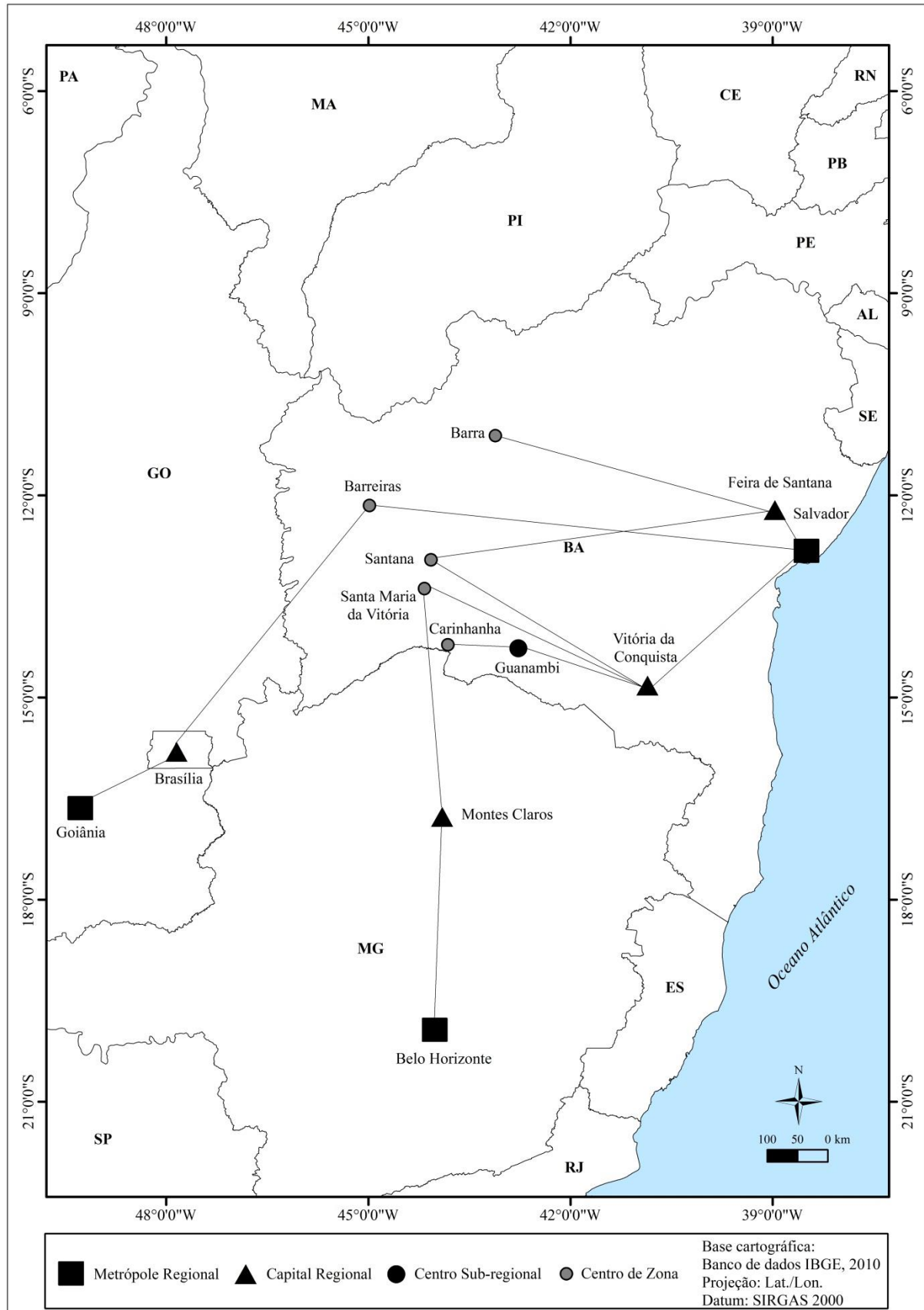
A respeito das ligações externas (Figura 8), o REGIC de 1987 (IBGE, 1987) mostrou que dentre os principais centros do Oeste Baiano, classificados como centros de zona, Barreiras reafirmou sua relação com Brasília (capital regional) e Goiânia (metrópole regional), e se destacou como o único centro do Oeste Baiano a manter ligação direta com Salvador (IBGE, 1987). Para Diniz (1982, p. 160), essas interações são mantidas em decorrência das trocas comerciais e na prestação de serviços, pois os centros menores enviam “parte da sua produção agrícola”, e recebem produtos industrializados e se suprem de “serviços não oferecidos em seus aglomerados urbanos”, corroborando com papéis de localidades centrais. Santana, por sua vez, manteve relação com Salvador (metrópole regional) por duas vias, sendo uma intermediada por Vitória da Conquista e outra por Feira de Santana, ambas qualificadas capital regional (IBGE, 1987).

Santa Maria da Vitória passou a estabelecer contato direto com a metrópole regional baiana, rompendo o vínculo com Vitória da Conquista, e permaneceu subordinado à Belo Horizonte (metrópole regional), intermediado por Montes Claros (capital regional). Enquanto Carinhanha manteve-se nas redes de Salvador e Belo Horizonte, mas intermediada por Vitória da Conquista e Guanambi (centro sub-regional) (IBGE, 1987). Barra rompeu sua ligação com Juazeiro-Petrolina, como anteriormente apontado pelo IBGE (1972), e manteve-se na rede urbana de Salvador, entretanto com intermediação de Feira de Santana (capital regional), por malha rodoviária (IBGE, 1987).

Verifica-se que núcleos tradicionais perderam sua importância, especialmente aqueles de função de entreposto comercial por via fluvial, como o exemplo notável de Barra, enquanto outros núcleos são cada vez mais conectados à sociedade capitalista, ao serem beneficiados e valorizados com a implantação de rodovias, como o exemplo notável de Barreiras. Nesse sentido, mesmo considerando Barra e Barreiras centros oriundos de um mesmo processo de criação, uma vez que não foram, *a priori*, diferenciados por uma complexidade genética, esses se mostraram diferenciados posteriormente, já que, em um intervalo espaço-temporal equivalentemente curto, passaram a responder por processos distintos de evolução urbana.

Em termos de rede urbana regional, as alterações refletem-se na recombinação dos elementos constituintes desse tipo de rede, sobretudo com relação à posição geográfica, o tamanho e as funções desses centros urbanos, que possibilitam mudanças nas interações espaciais e, conseqüentemente, modificaram o próprio padrão espacial da rede.

Figura 8 - Oeste Baiano: centros ligados às redes urbanas de Salvador, Goiânia e Belo Horizonte na década de 1980



Fonte: IBGE, 1987. Elaboração: SANTOS, 2016.

A posição geográfica, com o beneficiamento de um conjunto de infraestrutura em especial para Barreiras, é o elemento precursor para as demais mudanças, principalmente com relação ao tamanho populacional e às funções urbanas. Esse núcleo é incorporado de atividades que passam a atender não apenas a população local e regional com finalidade para o consumo, como também respondem ao processo de produção que se instaura no campo, denotado principalmente pela ampliação dos serviços voltados para essa área específica, gerando uma distinção de natureza hierárquica com relação aos demais centros.

Como aponta Diniz (1982, p. 160), “não resta a menor dúvida de que a penetração lenta do capital, a abertura de estradas” [...] e “a decadência da navegação fluvial” foram fatores responsáveis por mudanças na rede urbana regional. Mudanças essas que, na concepção de Sposito (2011, p. 131), sendo quantitativas, como relacionado ao tamanho dos centros urbanos, e qualitativas, como no que diz respeito aos papéis desempenhados pelos centros, redefinem o “escopo” de uma dada rede urbana.

Ao longo do processo de evolução, a rede urbana do Oeste Baiano não se consistiu de forma conjugada ao modelo denominado por Santos (2014b) de piramidal, contrapondo a hierarquia tradicional. Entretanto, não perdeu sua natureza hierárquica, sobretudo porque o capitalismo proporciona, gradativamente, a interligação “de um número crescente de áreas e com a expansão desigual da oferta de bens e serviços [...], implicando o aprofundamento do processo de hierarquização” (BESSA, 2012, p. 156-157), e gerando uma seletividade espacial que se manifesta no âmbito econômico e social (SANTOS, 2014a).

2.4 - Conclusões

No processo de estruturação, a rede urbana do Oeste Baiano teve Barra como principal centro, condição essa assegurada pela sua tradicional posição geográfica, conferindo-lhe função de entreposto comercial fluvial, bem como de centro político-regional, desde o período colonial até o início da década de 1970. Entretanto, as ações desempenhadas pelas oligarquias políticas locais de Barreiras, em comum acordo com agentes políticos de esferas superiores, conduziram para uma tímida ascensão desse segundo núcleo, que passou a contar com funcionalidades urbanas geradoras de diferenciações espaciais favoráveis, desde a primeira metade do século XX.

Nesse processo de reestruturação da rede urbana do Oeste Baiano, é predicável destacar duas características: i) a mudança da posição geográfica favorável para Barreiras na

década de 1970, conectada por malha rodoviária a dois grandes centros urbanos, Salvador e Brasília, retirou Barra do eixo central da rede, reestabelecendo novas articulações dentro e fora da região, culminando ao próprio crescimento urbano de Barreiras e uma crescente articulação regional por parte desse núcleo, ou seja, uma maior centralidade; ii) as criações urbanas oriundas no primeiro meado do século XX e aquelas que ganharam força de sede de município no início do segundo meado do mesmo século emergiram fora do curso de circulação fluvial, diferentemente de suas predecessoras, de modo que não obedeceram a uma organização espacialmente dendrítica. Basicamente, essas duas características demonstraram o rompimento com o antigo padrão dendrítico, configurando uma rede de localidades centrais, de média complexidade, que se instaura a partir da década de 1980, como base para a plena inserção do modo produção capitalista na região.

Nesse sentido, torna-se imprescindível investigar as novas relações de produção a partir da década de 1990, especialmente, levando em conta a recombinação dos elementos constituintes da rede urbana, com base nas discussões propostas por Corrêa (2000; 2004), no intuito de tornar o atual padrão de rede inteligível, identificando as novas estruturas dimensional, funcional e espacial.

2.5 - Referências

AGÊNCIA NACIONAL DE ÁGUAS (ANA). **Hidroweb**: sistema de informações hidrológicas - arquivos digitais, 2010. Disponível em: <<http://hidroweb.ana.gov.br/HidroWeb.asp?TocItem=4100>>. Acesso em: 01 fev. 2016.

ALMEIDA, Ignez Pitta de. Entrevista. Barreiras, 12 nov. 2011. Entrevista concedida a Iann Dellano da Silva Santos.

_____. **Saudade de Barreiras**: álbum de recordações. Gráfica Irmãos Ribeiro: Barreiras, 1996.

_____. O 4º BEC em Barreiras: construindo estradas e formando jovens. **Jornal Novoeste**, Barreiras, p. 10-11, 1995.

ALMEIDA, Maria Natividade Maia e. A instalação da ferrovia Central do Brasil no norte de Minas: modificações espacial e populacional no século XX. In: IV Congresso em Desenvolvimento Social – Mobilidades e desenvolvimentos, 4, 2014, Montes Claros. **Anais...** Montes Claros: Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Social, 2014, 21p.

BESSA, Kelly Cristine Fernandes de Oliveira. A dinâmica da diferenciação espacial entre os centros do segmento de rede urbana no Tocantins. In: SANTOS, Roberto de Souza; LIRA, Elizeu Ribeiro; CALAÇA, Manoel; CHAVEIRO, Eguimar Felício (orgs.). **Território e diversidade territorial no cerrado**: cidades, projetos regionais e comunidades tradicionais.

Goiânia: Kelps, 2013. p. 55-89.

_____. Estudos sobre a rede urbana: os precursores da teoria das localidades centrais. **Geotextos**, Salvador, v. 8, n. 1, p. 147-165, jul. 2012.

_____. Proposições para a análise da diferenciação espacial nos estudos sobre rede urbana: as noções de convergência e divergência. **GEOUSP**, São Paulo, n. 28, p. 34-58, 2010.

BRASIL. 4º. Batalhão de Engenharia de Construção, 2015. Disponível em: <<http://www.4becnst.eb.mil.br>>. Acesso em: 08 de jun. 2015.

_____. Ministério dos Transportes. **Companhia de Navegação do São Francisco “em liquidação”**: relatório de gestão - 2007, 2008. Disponível em: <<http://www2.transportes.gov.br/RelatorioGestao/2007/FRANAVE/RelatorioGestao.pdf>>. Acesso em: 07 de jun. 2015.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Trajelórias geográficas**. 6ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2011.

CORRÊA, Roberto Lobato. A rede urbana: reflexões, hipóteses e questionamentos sobre um tema negligenciado. **Revista Cidades**, Presidente Prudente, v.1, n.1, p. 65-78, jan./jun. 2004.

_____. Reflexões sobre a dinâmica recente da rede urbana brasileira. In: IX Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional (ANPUR), 9, 2001, Rio de Janeiro. **Anais...** Rio de Janeiro: Associação Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional, 2001, p. 424-430.

_____. Rede urbana e formação espacial - uma reflexão considerando o Brasil. **Revista Território**, Rio de Janeiro, ano V, n.8, p. 121-129, jan./jun. 2000.

_____. O estudo da rede urbana: uma proposição metodológica. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 50, n. 2, p. 107-124, abr./jun. 1988.

DINIZ, José Alexandre Felizola. **A área Centro-Ocidental do Nordeste**. Recife, SUDENE, 1982.

HAESBAERT, Rogério. **“Gaúchos” no Nordeste**: modernidade, des-territorialização e identidade. 1995. 387f. Tese (Doutorado em Geografia) – Departamento de Geografia da Universidade de São Paulo, São Paulo, 1995.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Cidades**, 2016. Disponível em: <<http://www.cidades.ibge.gov.br>>. Acesso em: 15 mar. 2016.

_____. **Bases cartográficas**: malhas digitais, 2010. Disponível em: <<http://mapas.ibge.gov.br/bases-e-referenciais/bases-cartograficas/malhas-digitais.html>>. Acesso em: 01 fev. 2016.

_____. **Regiões de Influência das Cidades 1987**. Rio de Janeiro: IBGE, 1987.

_____. **Censos demográficos – 1980 e 1970**.

_____. **Divisão do Brasil em regiões funcionais urbanas**. Rio de Janeiro: IBGE: 1972.

_____. **Enciclopédia dos municípios brasileiros**. Rio de Janeiro: IBGE, 1958.

MACHADO, Fernando da Matta. **Navegação do Rio São Francisco**. Rio de Janeiro: Topbooks, 2002.

ROCHA, Geraldo. **O Rio São Francisco: fator precípua da existência do Brasil**. 4. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 2004.

PAMPLONA, Luiz Gonzaga. **Barreiras, Bê-A, ... da Barra pra cá!**. Brasília: [s.n.], 2002.

PRADO JÚNIOR, Caio. **Formação do Brasil contemporâneo: colônia**. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.

RAMIREZ, Júlio Cesar de Lima; SOARES, Beatriz Ribeiro; SOUZA, Claudio Vanderli de. Triângulo Mineiro: região e regionalismo. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 59, n. 1, p. 43-69, jan./jun. 2005.

SAMPAIO, Mateus. Oeste da Bahia capitalismo, agricultura e expropriação de bens de interesse coletivo. In: XXI Encontro Nacional de Geografia Agrária – territórios em disputa: os desafios da Geografia Agrária nas contradições do desenvolvimento brasileiro, 21, 2012, Uberlândia. **Anais...** Uberlândia: Universidade Federal de Uberlândia, 2012, 17p.

SANTOS, Camila Dutra dos; CHAVES, Maria Lucenir Jerônimo. Difusão do agronegócio e urbanização no Nordeste: as regiões produtivas do agronegócio da soja no oeste da Bahia e da fruticultura no baixo curso do rio Açu/Jaguaribe (CE/RN). **Geografia Ensino & Pesquisa**, Santa Maria (RS), v. 18, n.2, p. 39-56, maio/ago. 2014.

SANTOS, Clóvis Caribé Menezes dos. **Oeste da Bahia: modernização com (des) articulação econômica e social de uma região**. 2007. 239f. Tese (Doutorado em Ciências Sociais) - Universidade Federal da Bahia, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Salvador. 2007.

SANTOS, Milton. **Economia espacial: críticas e alternativas**. 2ª ed. 3ª reimp. São Paulo: EDUSP, 2014 a.

_____. **Metamorfose do espaço habitado: fundamentos teóricos e metodológicos da geografia**. 6ª ed. 2ª reimp. São Paulo: EDUSP, 2014 b.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. 17ª ed. Rio de Janeiro: Record, 2013.

SANTOS FILHO, Milton. **O processo de urbanização no Oeste baiano**. Série de estudos urbanos. Recife: SUDENE-DPE-URB, 1989.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. A produção do espaço urbano: escalas, diferenças e desigualdades socioespaciais. In: CARLOS, Ana Fani; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (orgs.). **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo: Contexto, 2011. p. 123-145.

3 - A REESTRUTURAÇÃO DA REDE URBANA DO OESTE BAIANO E SUA ORGANIZAÇÃO SOCIOESPACIAL NO INÍCIO DO SÉCULO XXI

Resumo

Este artigo tem como objetivo compreender a atual organização socioespacial da rede urbana do Oeste Baiano, destacando a posição geográfica favorável de Barreiras e a ascensão de Luís Eduardo Magalhães, ainda no final do século XX, bem como as recentes estruturas dimensional, funcional e espacial desse segmento de rede urbana, no início do século XXI, no sentido de entender os papéis urbanos desse conjunto de centros. Desse modo, este artigo está dividido em duas partes: a primeira verifica os elementos constituintes da rede urbana, sobretudo os papéis urbanos desempenhados por Barreiras e, recentemente, por Luís Eduardo Magalhães; e a segunda examina as recentes estruturas dimensional, funcional e espacial desse segmento de rede, por meio de dados secundários e informações coletadas em campo, com o intuito de alcançar, de uma maneira inteligível, o padrão espacial do conjunto de centros funcionalmente articulados no Oeste Baiano.

Palavras-chave: Rede urbana. Papéis urbanos. Padrão espacial.

THE URBAN NET RESTRUCTURE OF BAHIA'S WEST REGION AND ITS SOCIAL AND SPATIAL ORGANIZATION DURING THE BEGINNING OF 21ST CENTURY

Abstract

This paper intends to comprehend the current social and spatial organization of Bahia's west region's urban network, highlighting favorable Barreiras' geographic position and the rising of Luís Eduardo Magalhães city, in the end of 20th century, and the recent dimensional, functional and spatial structures of this urban net segment in the beginning of 21st Century, to understand the urban roles of this amount of centers. Following this logic, the paper will be divided into two parts: one to verify the constitution elements of the urban network, mainly the urban roles performed by Barreiras, and, recently, by Luís Eduardo Magalhães; and other to examine the recent dimensional, functional and spatial structures of this net segment, through derived and field collected data, with the aim to reach, in an understandable way, a spatial form on the set of functionally jointed centers in Bahia's west region.

Key words: Urban network. Urban roles. Spatial form.

3.1 - Introdução

A rede urbana compõe-se de um conjunto de centros que, por sua vez, desempenham “[...] papéis diretamente associados a dois amplos circuitos de exploração dos centros de acumulação de capital e poder sobre a região” (BESSA, 2010, p. 37). Tais circuitos efetuam-se, como sugere Corrêa (1989, p. 75), por meio de “[...] um multivariado processo de criação, apropriação e circulação dos valores excedentes”, estando inseridos na divisão territorial do trabalho que, por sua vez, impõe distinção entre os centros urbanos, entre os segmentos de

rede urbana, entre as regiões, enfim, entre os espaços, pois a divisão territorial do trabalho “cria uma hierarquia entre lugares e redefine, a cada momento, a capacidade de agir das pessoas, das firmas e das instituições” (SANTOS; SILVEIRA, 2013, p. 21).

Nesse sentido, este artigo, com base nos elementos constituintes de “[...] um conjunto de centros funcionalmente articulados [...]” (CORRÊA, 2001, p. 424), tem como objetivo compreender a atual organização socioespacial da rede urbana do Oeste Baiano, destacando a posição geográfica favorável de Barreiras e a ascensão de Luís Eduardo Magalhães, ainda no final do século XX, bem como as recentes estruturas dimensional, funcional e espacial desse segmento de rede urbana, no início do século XXI, no sentido de entender os papéis urbanos desse conjunto de centros.

Essas reflexões estão organizadas em duas partes: a primeira verifica os elementos constituintes da rede urbana, sobretudo os papéis urbanos desempenhados por Barreiras e, recentemente, por Luís Eduardo Magalhães; e a segunda examina as recentes estruturas dimensional, funcional e espacial desse segmento de rede, por meio de dados secundários e de informações coletadas em campo, com o intuito de alcançar, de uma maneira inteligível, a forma espacial do conjunto de centros funcionalmente articulados no Oeste Baiano. De acordo com Santos (1977, p. 89), “são as formas que atribuem ao conteúdo novo provável, ainda abstrato, a possibilidade de tornar-se conteúdo novo e real”.

A estrutura dimensional, referente ao “tamanho dos centros de uma rede, revelando o grau de concentração ou dispersão de população e de atividades nos seus centros” (CORRÊA, 2004, p. 67), é examinada a partir de dados secundários disponibilizados pelo IBGE (2010; 2014), como o tamanho da população urbana e as características socioeconômicas (renda e escolaridade), em 2010, e o censo de empresas, em 2014. A estrutura funcional, relativo à diferenciação funcional entre os centros urbanos no que diz respeito ao conjunto de bens e serviços ofertados, considerando atividades urbanas de natureza “não básica”, que “se destinam à população urbana”, e de natureza “básica”, que geram renda e são “exportadas para fora” (CORRÊA, 1988, p. 108). Tais dados são, também, examinados por meio de dados secundários averiguados em sítios eletrônicos a respeito dos agentes inerentes da agricultura moderna (cooperativas agrícolas, agroindústrias, *tradings* e concessionários de maquinarias agrícolas), redes de varejo, concessionárias de automóveis, unidades de empresas de telefonia, serviços de saúde raros, ensino público técnico e superior, serviços governamentais e bancários. A estrutura espacial, concernente “ao modo como os centros urbanos e os fluxos estão dispostos sobre um dado segmento da superfície terrestre” (CORRÊA, 2004, p. 71), é verificada por meio de dados obtidos em campo, com uma atividade urbana de alcance

espacial regional (interno), como o caso da rede de TV local, e outra atividade de alcance espacial amplo, que transcende o regional (externo), como o caso da atividade aeroportuária.

Esses elementos (gênese dos novos núcleos, tamanho e posição geográfica dos centros, e estruturas dimensional, funcional e espacial da rede urbana do Oeste Baiano) foram agrupados e sobrepostos, no sentido de entender a importância de cada centro nesse segmento de rede. Segundo Bessa (2015, p. 174), “a combinação particular desses elementos, num dado espaço-tempo, determina a composição espacial de uma rede urbana e constitui dado essencial de distinção”. Para a sistematização da pesquisa, os dados são apresentados em formas de quadros, tabelas e figuras.

3.2 - A posição de Barreiras e a gênese e a ascensão de Luís Eduardo Magalhães

Com a inserção de capital agrícola nas áreas de cerrado a partir da década de 1970, a rede urbana do Oeste Baiano foi se reestruturando em torno das necessidades da agricultura moderna. Nesse contexto, destaca-se a inserção de atividades voltadas para o campo nos centros tradicionais, sobretudo Barreiras, e nos novos aglomerados criados pela própria agricultura moderna, tais como Roda Velha, no município de São Desidério, Rosário, no município de Correntina, Novo Paraná¹⁵ e Mimoso do Oeste, no então território municipal de Barreiras, que, inclusive, leva à “mobilização da força de trabalho” (SANTOS FILHO, 1989, p. 146; SANTOS; CHAVES, 2014).

Os investimentos iniciais da agricultura moderna, ressaltando o fluxo de capital privado oriundo de cooperativas¹⁶ lideradas por agricultores sulistas, destinaram-se para Barreiras, demandando desse núcleo suporte funcional para atender ao ramo agrícola e às atividades urbanas (SANTOS FILHO, 1989). Notadamente, a centralidade de Barreiras ampliou-se, sendo considerado, no início da década de 1990, pelo IBGE (2000)¹⁷, um centro sub-regional, com área de influência ampla, onde subordinava 21 núcleos, em 1993 (Figura 9). Em escala mais ampla, a maior parte dos centros do Oeste Baiano encontrava-se subordinados a Brasília e a Salvador, e, secundariamente, à Goiânia e Belo Horizonte (IBGE,

¹⁵ Topônimo com referência à origem de migrantes paranaenses (SANTOS FILHO, 1989).

¹⁶ Cooperativa Agropecuária do Oeste da Bahia e Cooperativa Agrícola dos Cerrados do Brasil Central Ltda. (SANTOS; CHAVES, 2014).

¹⁷ Embasado na teoria das localidades centrais, o estudo Regiões de Influência das Cidades, de 1993 (IBGE, 2000), consistiu no agrupamento de centros por meio de funções centrais consideradas de baixa, média e elevada complexidade e de fluxos relativos à busca de serviços de informação, empregando-se oito níveis de centralidade: metrópole (máximo), submetrópole (muito forte), capital regional (forte), centro sub-regional (forte para médio), tendendo a centro sub-regional (médio), centro de zona (médio para fraco), tendendo a centro de zona (fraco) e centro subordinado (muito fraco).

2000) (Figura 10).

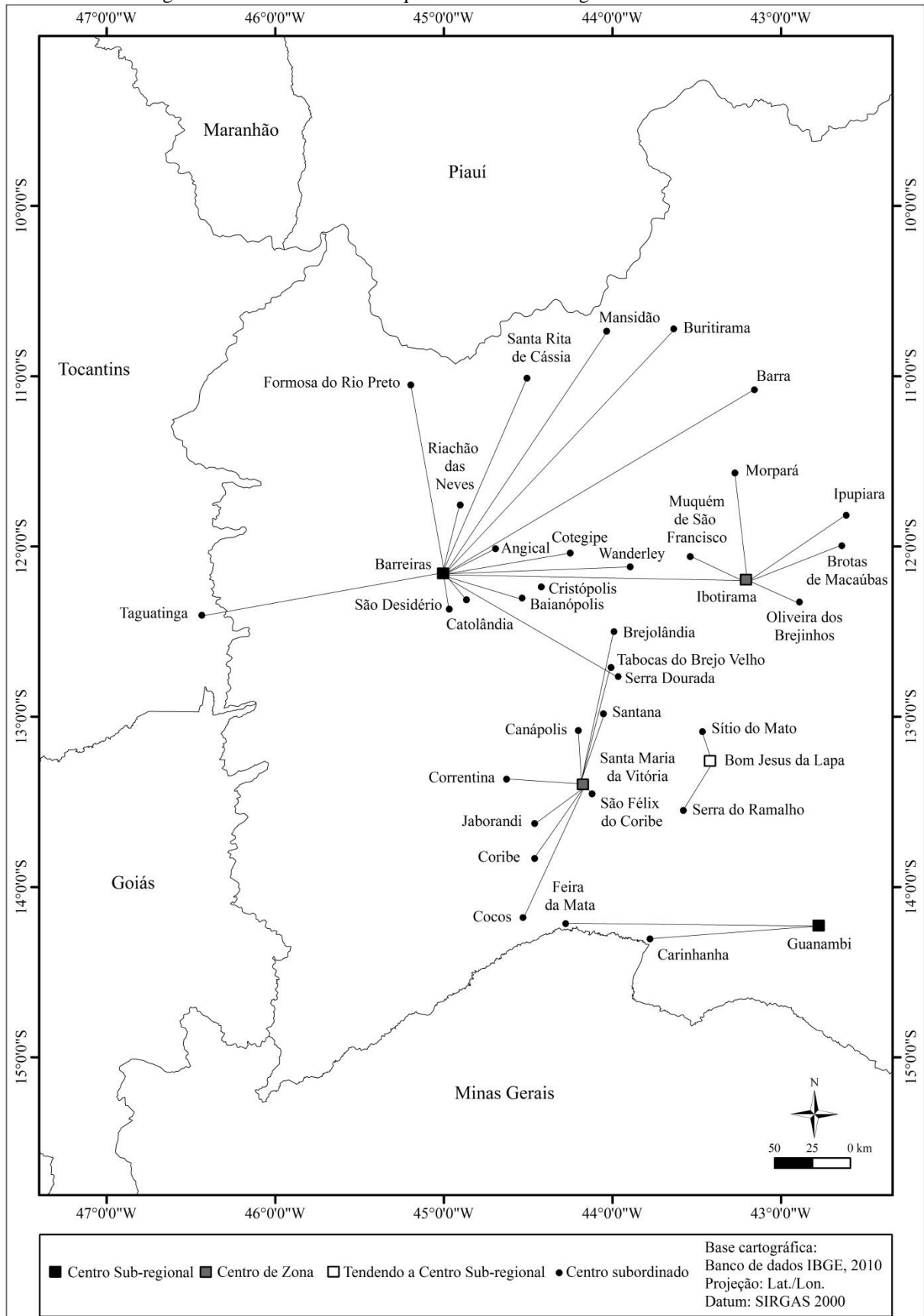
Entre os recentes aglomerados oriundos da agricultura moderna, Mimoso do Oeste, originado em 1974, com a instalação de uma pensão para caminhoneiros e um posto de combustíveis (BRANDÃO, 2012), destacou-se pela célere ascensão, contabilizando 2.385 habitantes, em 1991 (MOTTA, 2015). Segundo o IBGE (2016), Mimoso do Oeste foi reconhecido oficialmente na condição de distrito de Barreiras no ano de 1997, passando a denominar-se Luís Eduardo Magalhães em 1998. Emancipou-se em 2000, sendo essa força emancipatória resultante de interesses políticos de elites agroindustriais (BRANDÃO, 2012).

Desse modo, o Oeste Baiano contabilizava 31 centros com foro de sede municipal em 2000¹⁸, com população urbana total de 332.726 habitantes (IBGE, 2000), dentre os maiores, Barreiras, com 115.784 habitantes, Santa Maria da Vitória, com 22.787 habitantes, Barra, com 19.641 habitantes, e Luís Eduardo Magalhães, com 18.757 habitantes (Tabela 7).

Verificou-se que a posição geográfica desses principais centros foi melhorada à medida que a malha rodoviária se ampliou, formando um conjunto de rodovias federais e estaduais (Figura 11). A BR-020, iniciada em Brasília (DF), a sudoeste, entrecruzou Luís Eduardo Magalhães (antigo Mimoso do Oeste) e, a oeste, entroncou-se em Barreiras, retomando a direção para nordeste, a partir de Mansidão, com destino ao estado do Ceará. A BR-242, iniciada em Salvador (BA), a leste, entrecruzou, longitudinalmente, os centros de Cristópolis, Barreiras e Luís Eduardo Magalhães, com destino ao estado do Tocantins. No sentido latitudinal, a BR-135, iniciada em Montes Claros (MG), ao sul, entroncou em Cocos, Coribe, Santa Maria da Vitória, Correntina, São Desidério, Barreiras, Riachão das Neves e Formosa do Rio Preto, com destino ao estado do Maranhão. As rodovias estaduais, com características rudimentares, promoveram maior ligação entre os núcleos e os conectaram, em grande parte, às rodovias federais, a exemplos da BA-161, ligando Barra à BR-242, ao norte, e Sítio do Mato, Serra do Ramalho e Carinhanha à BR-349, ao sul; da BA-601, ligando Feira da Mata à BR-135; da BA-466, conectando Tabocas do Brejo Velho à BR-242; da BA-447, conectando Angical à BR-242; e da BA-225 e BA-451, conectando Santa Rita de Cássia à BR-135.

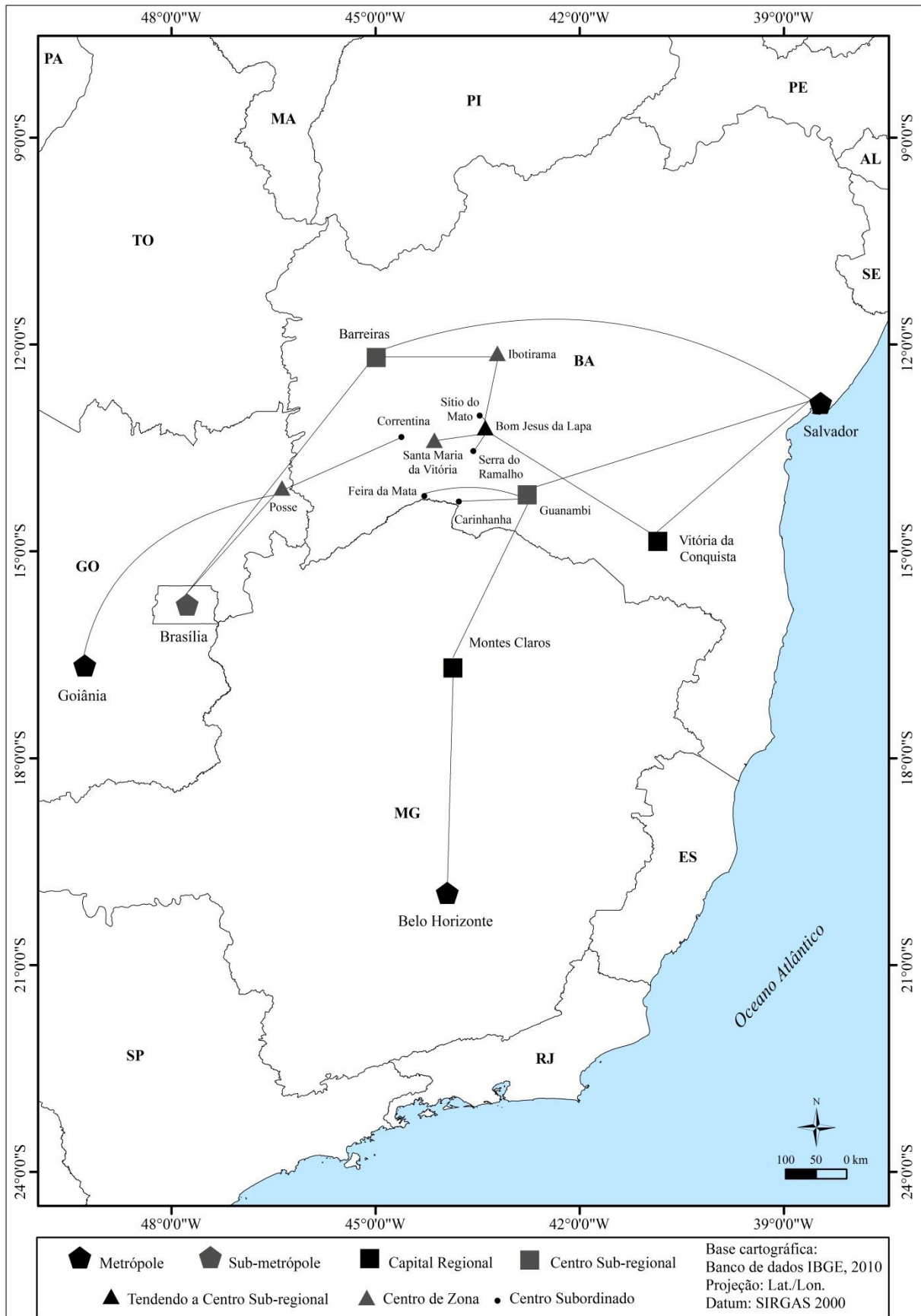
¹⁸ Na década de 1980 foram desmembrados: Buritirama, Muquém de São Francisco (de Barra), Feira da Mata (de Carinhanha), Jaborandi (de Correntina), Mansidão (de Santa Rita de Cássia), São Félix do Coribe (de Santa Maria da Vitória), Serra do Ramalho, Sítio do Mato (de Bom Jesus da Lapa) e Wanderley (de Cotegipe) (IBGE, 2016).

Figura 9 - Oeste Baiano: hierarquia da rede urbana regional na década de 1990



Fonte: IBGE, 2000. Elaboração: SANTOS, 2016.

Figura 10 - Oeste Baiano: centros ligados às redes urbanas de Salvador, Belo Horizonte, Goiânia e Brasília na década de 1990



Fonte: IBGE, 2000. Elaboração: SANTOS, 2016.

Tabela 7 - Oeste Baiano: população urbana em 2000

Núcleo	População	%	Núcleo	População	%
Barreiras	115.784	35	Buritirama	5.924	2
Santa Maria da Vitória	22.787	7	Coribe	5.695	1
Barra	19.641	6	Wanderley	5.478	1
Luís Eduardo Magalhães	18.757	6	Serra Dourada	5.377	1
Santana	12.496	4	Serra do Ramalho	3.742	1
Santa Rita de Cássia	12.185	4	Tabocas do Brejo Velho	3.431	1
Correntina	11.355	3	Feira da Mata	2.822	1
Carinhanha	10.483	3	Baianópolis	2.727	1
Riachão das Neves	10.257	3	Cristópolis	2.675	1
Formosa do Rio Preto	9.381	3	Canápolis	2.538	1
São Félix do Coribe	8.552	3	Mansidão	2.334	1
São Desidério	7.129	2	Jaborandi	2.023	1
Cotegipe	6.547	2	Brejolândia	1.832	0
Sítio do Mato	6.470	2	Muquém de São Francisco	997	0
Cocos	6.424	2	Catolândia	848	0
Angical	6.035	2	Total	332.726	100

Fonte: IBGE, 2000.

Além de apresentar uma importância por ser o entroncamento das principais rodovias federais, BR-020, BR-135 e BR-242, Barreiras configurou-se como centro de gestão do território no Oeste Baiano por concentrar órgãos estatais e mais ampla diversidade de atividades industriais, comerciais e de serviços. Por essa razão, foi considerado, pelo IBGE (2008)¹⁹, como o centro de maior importância do Oeste Baiano, qualificado como capital regional C, apresentado máxima hierarquia regional e mantendo maior área de influência (Figura 12). Em escala ampla, a maioria dos centros do Oeste Baiano encontrava-se subordinados à Brasília e Salvador²⁰, por intermédio de Barreiras, conformando, assim, um conjunto de ligações externas relativamente complexas (Figura 13).

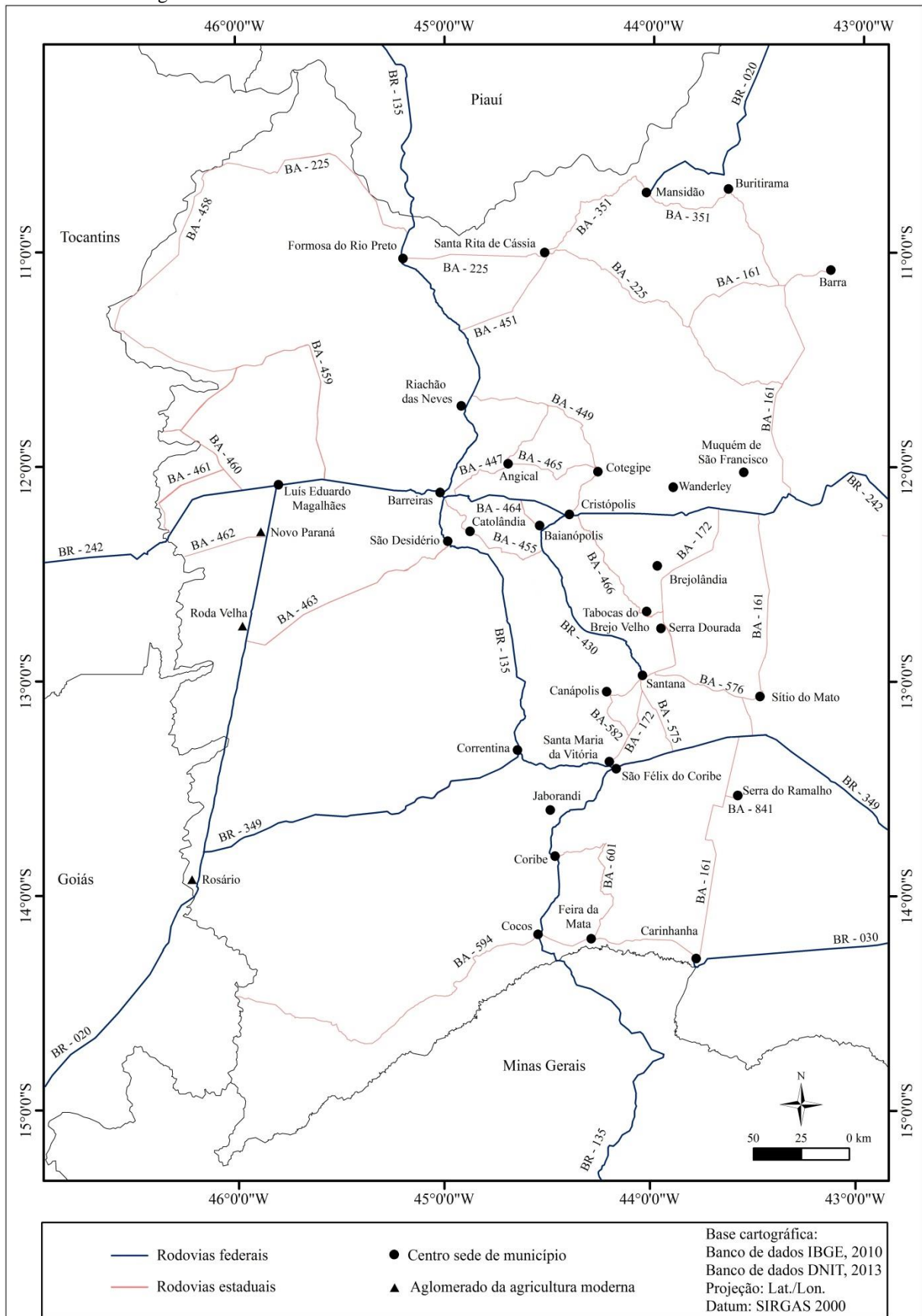
Já em 2014, Barreiras e Luís Eduardo Magalhães²¹ figuravam como os principais centros da rede urbana do Oeste Baiano por concentrarem grande parte dos estabelecimentos industriais e comerciais (Tabela 8). Na atividade comercial, Barreiras concentrava um total de 1.960 estabelecimentos frente aos 1.468 estabelecimentos de Luís Eduardo Magalhães. Porém, na atividade industrial, Luís Eduardo Magalhães concentrava 453 estabelecimentos frente aos 419 estabelecimentos de Barreiras (IBGE, 2016).

¹⁹ O Regiões de Influência das Cidades, de 2007, apoiou-se na concepção utilizada no Divisão do Brasil em Regiões Funcionais Urbanas, de 1972, ao classificar e delimitar áreas de atuação dos centros brasileiros, no entanto, privilegiando a gestão do território, localidades de órgãos estatais e sedes de empresas cujas decisões incidiram em outros espaços, e complementando com atividades de comércio e serviços, atividade financeira, ensino superior, saúde, internet, redes de televisão e transporte aéreo. Posteriormente, foram investigadas as ligações entre as localidades centrais, a intensidade dos relacionamentos e a dimensão das regiões de influência. Em ordem decrescente, a classificação ficou estabelecida em: grande metrópole nacional (São Paulo), metrópole nacional, metrópole, capital regional A, capital regional B, capital regional C, centro sub-regional A, centro sub-regional B, centro de zona A, centro de zona B e centro local (IBGE, 2008).

²⁰ Correntina apareceu como único centro vinculado à metrópole Goiânia (IBGE, 2008).

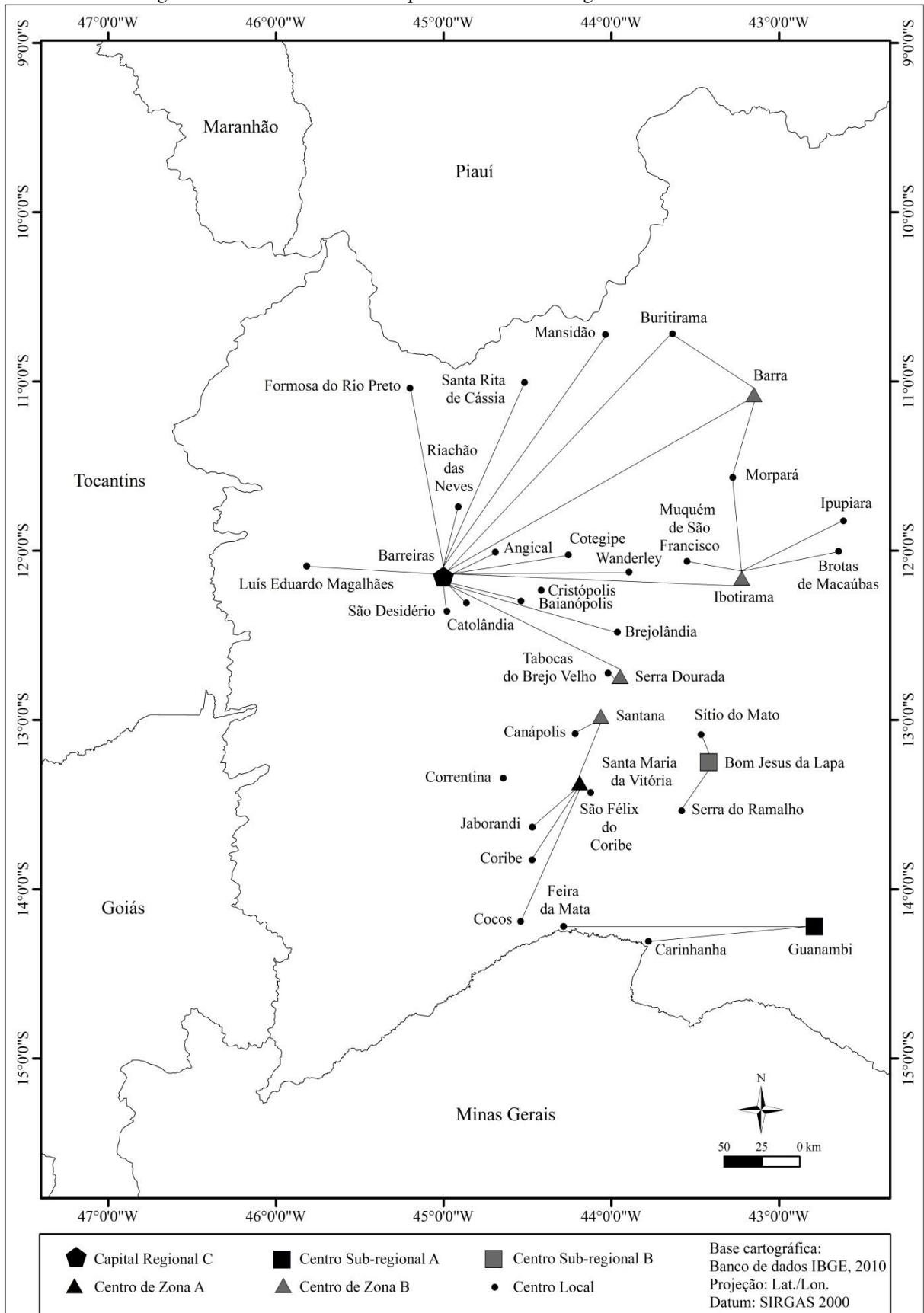
²¹ Luís Eduardo Magalhães, segundo o IBGE (2008), cumpria funções apenas de centro local, na primeira década do século XXI.

Figura 11 - Oeste Baiano: rodovias federais e estaduais no início do século XXI



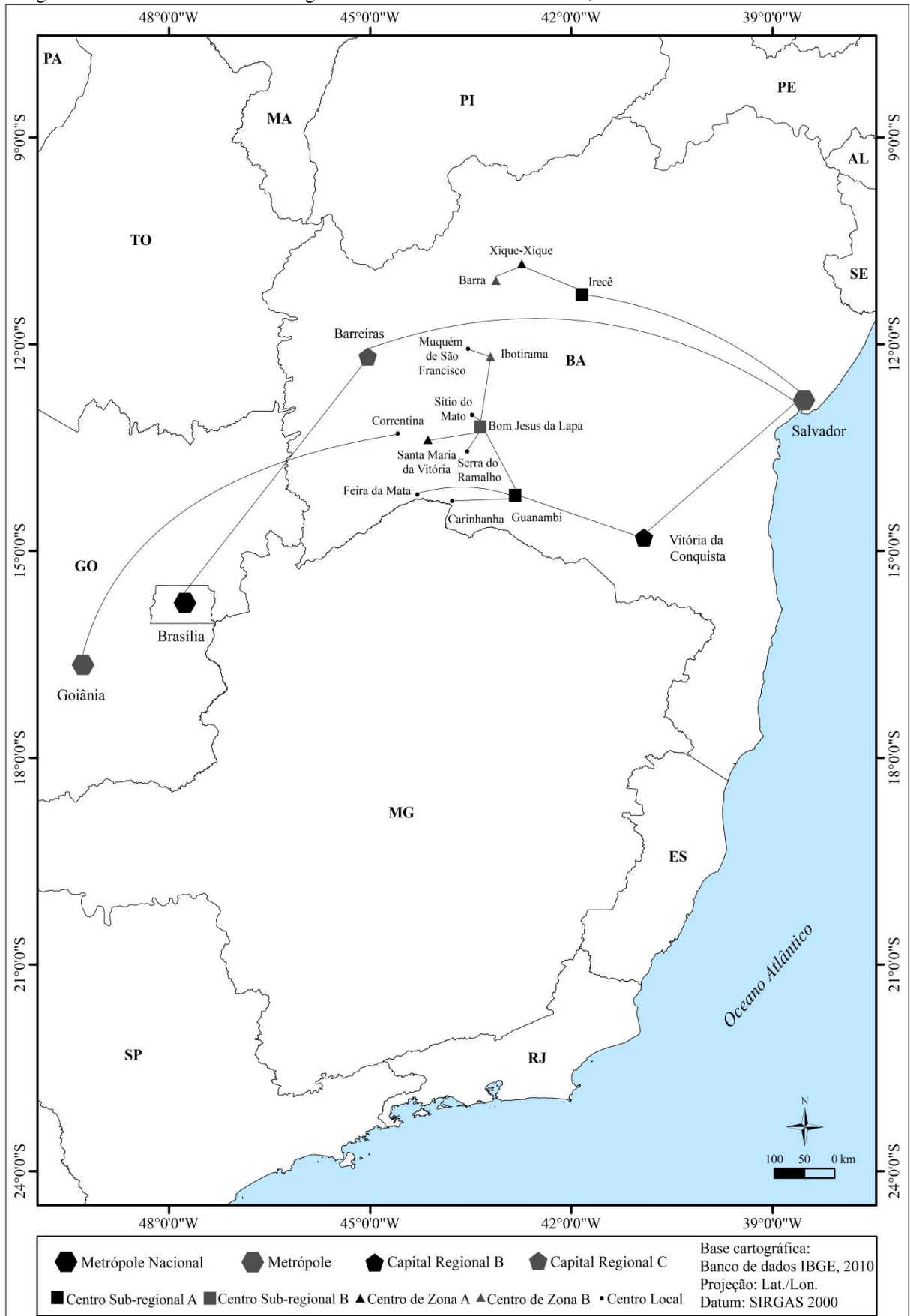
Fonte: DNIT, 2013. Elaboração: SANTOS, 2016.

Figura 12 - Oeste Baiano: hierarquia da rede urbana regional na década de 2000



Fonte: IBGE, 2008. Elaboração: SANTOS, 2016.

Figura 13 - Oeste Baiano: centros ligados às redes urbanas de Salvador, Goiânia e Brasília na década de 2000



Fonte: IBGE, 2008. Elaboração: SANTOS, 2016.

Tabela 8 - Barreiras e Luís Eduardo Magalhães: unidades locais de indústrias e comércios em 2014

Atividades econômicas	Barreiras	Luís E. Magalhães
Indústrias extrativas	08	03
a) Extração de minerais metálicos	01	00
b) Extração de minerais não metálicos	06	03
c) Atividades de apoio à extração de minerais	01	00
Indústrias da construção	160	178
a) Construção de edifícios	89	87
b) Obras de infraestrutura	19	18
c) Serviços especializados para construção	52	73
Indústrias de transformação	251	272
a) Fabricação de produtos alimentícios	64	33
b) Fabricação de bebidas	01	00
c) Fabricação de produtos têxteis	06	20
d) Confecção de artigos do vestuário e acessórios	15	13
e) Fabricação de produtos de madeira	03	05
f) Fabricação de celulose, papel e produtos de papel	05	00
g) Impressão e reprodução de gravações	17	09
h) Fabricação de produtos químicos	10	16
i) Fabricação de produtos de borracha e de material plástico	10	05
j) Fabricação de produtos de minerais não metálicos	23	26
k) Metalurgia	01	01
l) Fabricação de produtos de metal	25	46
m) Fabricação de máquinas, aparelhos e materiais elétricos	01	00
n) Fabricação de máquinas e equipamentos	04	07
o) Fabricação de veículos automotores, reboques e carrocerias	12	08
p) Fabricação de outros equipamentos de transporte	02	01
q) Fabricação de móveis	18	15
r) Fabricação de produtos diversos	15	04
s) Manutenção, reparação e instalação de máquinas e equipamentos	19	63
Comércio	1960	1468
a) Comércio por atacado	188	303
b) Comércio varejista	1452	888
c) Comércio e reparação de veículos automotores e motocicletas	320	277

Fonte: IBGE, 2016.

Barreiras e Luís Eduardo Magalhães acolheram e desenvolveram atividades demandas pela agricultura moderna, especialmente Luís Eduardo Magalhães, por concentrar e desempenhar funções inerentes ao agronegócio, transformando-se em lugar de gestão local e regional dessa atividade, por concentrar a produção agrícola e agroindustrial da região (ELIAS, 2011). Barreiras, por sua vez, se manteve como principal centro regional por concentrar maior população e quantidade e diversidade de estabelecimentos comerciais e de serviços, além de apresentar uma área de influência expressiva, ultrapassando os limites regionais do Oeste Baiano (SANTOS; CHAVES, 2014).

3.3 - Das recentes estruturas da rede urbana regional à sua organização socioespacial

A rede urbana, como aponta Corrêa (2004, p.66), “[...] é parte integrante da sociedade e de sua dinâmica [...]”, interagindo com os diversos contextos socioespaciais (CORRÊA,

2000). Por essa razão, apresenta-se tão diversa e múltipla como a própria sociedade, da qual é “[...] reflexo, meio e condição social” (CORRÊA, 2004, p. 66). Nesse sentido, a rede urbana revela-se, de acordo com Corrêa (2004, p. 67), “[...] por meio de distintas estruturas, dimensional, funcional e espacial, as três estando interconectadas, gerando alguns padrões de redes urbanas”, como no caso do segmento de rede urbana no Oeste Baiano.

No âmbito da estrutura dimensional, constatou-se maior concentração populacional urbana em Barreiras, cujo núcleo, em 2010, era composto por 123.741 habitantes, o equivalente a 30% da população urbana regional; posteriormente, em Luís Eduardo Magalhães, com 54.881 (13%) habitantes; Santa Maria da Vitória, com 23.816 (6%) habitantes; e Barra, com 22.446 (5%) habitantes (Tabela 9). Apenas esses quatro núcleos apresentaram população urbana superior a 20.000 habitantes, concentrando 54% da população urbana total da região. Ademais, juntos apresentaram concentração de população em diversos níveis de renda (Tabela 10) e maiores contrastes entre população de baixa e alta escolaridade (Tabela 11) (IBGE, 2010).

Tabela 9 - Oeste Baiano: tamanho dos núcleos em população urbana em 2010

Centro	População	%	Centro	População	%
Barreiras	123.741	30	Angical	6.531	2
Luís Eduardo Magalhães	54.881	13	Serra do Ramalho	6.274	2
Santa Maria da Vitória	23.816	6	Coribe	6.141	1
Barra	22.446	5	Serra Dourada	6.002	1
Santa Rita de Cássia	14.907	4	Wanderley	5.878	1
Formosa do Rio Preto	13.647	3	Mansidão	4.782	1
Santana	13.483	3	Tabocas do Brejo Velho	3.932	1
Correntina	12.604	3	Baianópolis	3.482	1
Carinhanha	12.585	3	Feira da Mata	3.243	1
Riachão das Neves	10.744	3	Canápolis	3.225	1
São Félix do Coribe	10.587	3	Cristópolis	3.133	1
São Desidério	8.633	2	Jaborandi	3.040	1
Cocos	8.572	2	Brejolândia	1.984	0
Buritirama	7.905	2	Muquém de São Francisco	1.283	0
Sítio do Mato	6.866	2	Catolândia	967	0
Cotegipe	6.648	2	Total	411.962	100

Fonte: IBGE, 2010.

Tabela 10 - Oeste Baiano: distribuição da população conforme faixa salarial em 2010

Centro/Salário	≤ 1	%	1 a 5	%	5 a 15	%	> 15	%
Barreiras	38.209	16	31.179	31	4.454	43	1.006	48
Luís Eduardo Magalhães	11.488	5	18.213	18	2.617	26	604	29
Santa Maria da Vitória	16.083	7	4.541	5	462	5	74	4
Santa Rita de Cássia	10.065	4	2.263	2	188	2	56	3
Formosa do Rio Preto	6.935	3	2.589	3	193	2	43	2
Santana	10.564	4	2.480	2	191	2	42	2
São Desidério	7.569	3	4.147	4	258	3	33	2
Correntina	9.958	4	3.993	4	301	3	28	2
Wanderley	4.901	2	1.087	1	86	1	28	2
Angical	5.007	2	1.443	1	56	1	22	1
Barra	13.713	6	3.413	3	201	2	17	1
Coribe	5.613	2	1.122	1	85	1	17	1

Brejoândia	4.361	2	725	1	35	0	16	1
Buritirama	6.332	3	1.536	2	56	1	15	1
Cristópolis	5.162	2	1.313	1	55	0	15	1
São Félix do Coribe	4.950	2	1.888	2	130	1	14	0
Cocos	6.181	3	1.959	2	117	1	11	0
Serra do Ramalho	11.038	5	2.664	3	104	1	11	0
Baianópolis	4.685	2	1.453	1	70	1	10	0
Jaborandi	3.545	1	765	1	115	1	10	0
Riachão das Neves	7.338	3	1.974	2	28	0	10	0
Serra Dourada	7.181	3	1.515	2	70	1	10	0
Carinhanha	11.041	5	2.245	2	117	1	8	0
Cotegipe	5.024	2	1.263	1	87	1	6	0
Canápolis	3.786	2	759	1	27	0	4	0
Feira da Mata	2.391	0	447	0	38	0	0	0
Tabocas do Brejo Velho	4.209	2	921	1	36	0	0	0
Mansidão	3.879	2	1.020	1	28	0	0	0
Sítio do Mato	3.791	2	502	1	22	0	0	0
Catolândia	991	0	246	0	12	0	0	0
Muquém de São Francisco	3.275	1	775	1	9	0	0	0
Total	239.265	100	100.440	100	10.248	100	2.110	100

Fonte: IBGE, 2010.

Tabela 11 - Oeste Baiano: distribuição da população conforme escolaridade (fundamental incompleto e superior completo) em 2010

Centro/Escolaridade	F. I.	%	S.C.	%	Centro/Escolaridade	F. I.	%	S. C.	%
Barreiras	52.615	14	6.525	39	Carinhanha	15.909	4	224	1
Luís E. Magalhães	26.083	7	3.001	18	Baianópolis	8.224	2	197	1
Santa Maria da Vitória	22.857	6	791	5	Coribe	8.622	2	188	1
Correntina	18.127	5	723	4	Tabocas do B. Velho	6.782	2	175	1
Barra	27.953	7	474	3	Wanderley	7.190	2	172	1
Formosa do Rio Preto	11.664	3	474	3	Angical	7.860	2	136	1
Serra do Ramalho	17.314	4	399	2	Cristópolis	7.383	2	122	1
Santa Rita de Cássia	14.762	4	397	2	Jaborandi	5.438	1	96	1
Mansidão	6.316	2	370	2	Brejoândia	6.515	2	80	1
São Desidério	16.148	4	355	2	Sítio do Mato	6.682	2	79	1
Santana	14.602	4	354	2	Cotegipe	7.857	2	78	1
Riachão das Neves	13.319	3	264	2	Catolândia	1.649	0	64	0
Buritirama	11.421	3	258	2	Muquém S. Francisco	6.134	1	60	0
Cocos	11.001	3	248	1	Feira da Mata	3.790	1	51	0
São Félix do Coribe	6.848	2	244	1	Canápolis	5.677	1	14	0
Serra Dourada	10.495	3	229	1	Total	387.237	100	16.842	100

Fonte: IBGE, 2010.

Segundo o IBGE (2016), em 2014, os maiores núcleos, Barreiras e Luís Eduardo Magalhães, concentraram 55% do total de unidades locais das atividades econômicas, respectivamente 30% e 25% (Tabela 12). Dentre os municípios acima de 50.000 habitantes, a maioria dessas unidades locais concentrou-se nas áreas do comércio, reparação de veículos automotores e motocicletas, em especial em Barreiras, com 1.960 unidades, e em Luís Eduardo Magalhães, com 1.468 unidades. Barreiras destacou-se por concentrar serviços na área de administração e serviços complementares (254 unidades). Luís Eduardo Magalhães destacou-se por concentrar atividades nas áreas da indústria de transformação (272 unidades) e de transporte, armazenagem e correio (346 unidades). Por sua vez, Barra apresentou 15% do seu total de atividades na área da educação (Tabela 13).

Tabela 12 - Oeste Baiano: número de unidades locais de atividades econômicas em 2014

Centro	Unidades locais	%	Centro	Unidades locais	%
Barreiras	3 930	30	Cotegipe	110	1
Luís Eduardo Magalhães	3 263	25	Wanderley	106	1
Santa Maria da Vitória	753	6	Riachão das Neves	106	1
Barra	576	4	Jaborandi	93	1
Correntina	508	4	Canápolis	82	1
São Desidério	437	3	Mansidão	80	1
Santana	425	3	Cristópolis	75	1
Serra do Ramalho	387	3	Baianópolis	74	1
Santa Rita de Cássia	278	2	Coribe	70	1
São Félix do Coribe	250	2	Sítio do Mato	68	0
Formosa do Rio Preto	223	2	Angical	60	0
Carinhanha	219	2	Brejolândia	59	0
Cocos	209	2	Muquém de São Francisco	52	0
Serra Dourada	133	1	Feira da Mata	43	0
Tabocas do Brejo Velho	132	1	Catolândia	26	0
Buritirama	111	1	Total	12.938	100

Fonte: IBGE, 2016.

Tabela 13 - Oeste Baiano: unidades locais por Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE) nos municípios acima de 50.000 habitantes em 2014²²

Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE)	Barreiras		Luís Eduardo Magalhães		Barra	
	Quant.	(%)	Quant.	(%)	Quant.	(%)
Comércio; reparação de veículos automotores e motocicletas	1.960	51	1.468	46	325	57
Atividades administrativas e serviços complementares	254	6	205	6	17	3
Indústrias de transformação	251	6	272	8	12	2
Alojamento e alimentação	220	6	149	5	18	3
Transporte, armazenagem e correio	177	5	346	11	5	1
Saúde humana e serviços sociais	175	4	67	2	12	2
Outras atividades de serviços	173	4	107	3	49	9
Construção	160	4	178	5	11	2
Atividades profissionais, científicas e técnicas	151	4	153	5	7	1
Educação	99	3	65	2	89	15
Agricultura, pecuária, produção florestal, pesca e aquicultura	96	2	113	3	10	2
Informação e comunicação	64	2	35	1	5	1
Artes, cultura, esporte e recreação	46	1	22	1	7	1
Atividades imobiliárias	44	1	42	1	-	0
Atividades financeiras, de seguros e serviços relacionados	36	1	22	1	4	1
Indústrias extrativas	8	0	3	0	1	0
Administração pública, defesa e seguridade social	7	0	4	0	2	0
Água, esgoto, atividade de gestão de resíduos e descontaminação	6	0	11	0	2	0
Eletricidade e gás	3	0	1	0	-	0
Total	3.930	100	3.263	100	576	100

Fonte: IBGE, 2016.

No âmbito da estrutura funcional, destacaram-se os agentes intrínsecos da agricultura moderna: cooperativas agrícolas, agroindústrias, *tradings* e distribuidores de maquinários agrícolas (Quadro 6). Dentre as principais cooperativas agrícolas, destacaram-se a Cooperativa Agropecuária do Oeste da Bahia (COOPROESTE), com unidades em Luís Eduardo Magalhães e nos aglomerados de Roda Velha e Novo Paraná, atuantes no processo produtivo de semente de soja (COOPROESTE, 2016); e a Cooperativa Agrícola dos Cerrados do Brasil Central Ltda. (COACERAL), com unidade em Barreiras, voltada para o comércio

²²População total de Santa Maria da Vitória em 2010: 40.309 habitantes (IBGE, 2010).

atacadista de alimentos para animais (EMPRESAS CNPJ, 2016).

Quadro 6 - Oeste Baiano: principais agentes inerentes à agricultura moderna na década de 2010

Cooperativas agrícolas	Centros
Cooperativa Agropecuária do Oeste da Bahia	Luís Eduardo Magalhães Roda Velha (São Desidério) Novo Paraná (Luís Eduardo Magalhães)
Cooperativa Agrícola dos Cerrados do Brasil Central Ltda.	Barreiras
Agroindústrias	Centros
<i>Cargill</i>	Barreiras
Galvani	Luís Eduardo Magalhães
<i>Bunge</i>	Luís Eduardo Magalhães Roda Velha (São Desidério) Rosário (Correntina)
Tradings	Centros
<i>Archer-Daniels Midland (ADM)</i>	Luís Eduardo Magalhães
<i>Louis Dreyfus Company</i>	Luís Eduardo Magalhães
<i>Multigrain</i>	Luís Eduardo Magalhães
<i>Noble</i>	Luís Eduardo Magalhães
SLC Agrícola	Barreiras Correntina Formosa do Rio Preto Jaborandi São Desidério
Distribuidores de maquinários	Centros
<i>Agrale</i>	Luís Eduardo Magalhães
<i>Case ih Agriculture</i>	Luís Eduardo Magalhães Roda Velha (São Desidério) Rosário (Correntina)
<i>John Deere</i>	Barreiras Formosa do Rio Preto Luís Eduardo Magalhães Roda Velha (São Desidério) Rosário (Correntina)
<i>Massey Ferguson</i>	Luís Eduardo Magalhães Rosário (Correntina)
<i>Valtra</i>	Luís Eduardo Magalhães Rosário (Correntina)

Fonte: SANTOS, 2016.

Dentre as principais agroindústrias, em Barreiras, tem-se a *Cargill*, com sua indústria de esmagamento de soja, na produção de farelo, com destino a alimentação animal, e no refino de óleo de soja, bem como no fornecimento desse óleo à produção de biodiesel, (CARGILL, 2016); e, em Luís Eduardo Magalhães, tem-se a Galvani, indústria de fertilizantes (GALVANI, 2016), e a *Bunge*, com a indústria de processamento de soja e de refino do óleo da soja (BUNGE, 2012), e demais unidades de armazenamento em Roda Velha e Rosário (BUSCA CNPJ, 2016).

Em referências às *tradings*, verificaram-se unidades de armazenamento da *Archer-Daniels Midland (ADM)*, da *Noble*, da *Louis Dreyfus Company* e da *Multigrain*, em Luís Eduardo Magalhães (SANTOS; CHAVES, 2014; LOUIS DREYFUS COMPANY, 2016;

MULTIGRAIN, 2016); e, ainda, da SLC Agrícola, com unidades de produção, entre algodão, girassol, mamona, milho, soja, sorgo e trigo, em Barreiras, Correntina, Formosa do Rio Preto, Jaborandi e São Desidério (SLC AGRÍCOLA, 2015).

Em referência aos principais distribuidores de maquinários agrícolas (concessionárias de tratores e demais equipamentos agrícolas), em Luís Eduardo Magalhães foram identificados representantes da *Agrale*, da *Case ih Agriculture* (presente também em Roda Velha, no município de São Desidério e Rosário, no município de Correntina), da *John Deere* (presente também em Barreiras, Formosa do Rio Preto, Roda Velha e Rosário), da *Massey Ferguson* (presente também em Rosário) e da *Valtra* (também presente em Rosário) (AGRALE, 2016; CASE IH AGRICULTURE, 2016; JOHN DEERE, 2016; MASSEY FERGUSON, 2016; JORNAL O EXPRESSO, 2012; MASSEY FERGUSON, 2016).

No setor terciário notou-se a concentração do comércio e da prestação de serviços modernos em Barreiras e Luís Eduardo Magalhães. Com relação às redes de varejo (Atacadão, Casas Bahia, *Havan*, *Le Biscuit*, Lojas Americanas, Magazine Luiza, Novo Mundo, Pague Menos e Real Calçados) e concessionárias de automóveis (*Chevrolet*, *Fiat*, *Ford*, *Honda*, *Hyundai*, *Land Rover*, *Mercedes Benz*, *Mitsubishi Motors*, *Nissan*, *Renault*, *Toyota* e *Volkswagen*), por exemplo, essas puderam ser identificadas somente nesses dois núcleos (Quadro 7).

Quadro 7 - Oeste Baiano: redes de varejo e concessionárias de automóveis em 2016

Centros	Redes de varejo	Concessionárias de automóveis
Barreiras	Atacadão; Casas Bahia; <i>Havan</i> ; <i>Le Biscuit</i> ; Lojas Americanas; Magazine Luiza; Novo Mundo; Pague Menos; Real Calçados.	Chevrolet; Fiat; Ford; Honda; Hyundai; Land Rover; Mercedes Benz; Mitsubishi Motors; Nissan; Renault; Toyota; Volkswagen.
Luís Eduardo Magalhães	Lojas Americanas; Magazine Luiza; Novo Mundo; Pague Menos; Real Calçados.	Chevrolet; Fiat; Mitsubishi Motors; Toyota.

Fonte: SANTOS, 2016.

As especialidades clínicas/médicas, com os serviços de atendimento a pessoas com doença renal crônica, cardiovascular/cardiologia, endocrinologia, neurologia/neurocirurgia, pneumologia, terapia intensiva e urologia, foram localizadas estritamente em Barreiras (Quadro 8). Os serviços de atenção às pessoas em situação de violência sexual, laboratório de histocompatibilidade e videolaparoscopia foram identificados apenas em Luís Eduardo Magalhães. O serviço de atenção à saúde da população indígena diferenciou Serra do Ramalho dos demais segmentos, que, por ora, continham especialidades básicas e similares (DATASUS, 2016). Ainda no âmbito dos serviços de saúde, destaca-se o principal hospital da região, o Hospital do Oeste (HO), localizado em Barreiras (OSID, 2016).

Quadro 8 - Oeste Baiano: raridades de especialidades médicas e/ou clínicas em 2016

Centros	Especialidades clínicas e/ou médicas
Barreiras	Atenção à doença renal crônica; Cardiovascular/cardiologia; Endocrinologia; Neurologia/neurocirurgia; Pneumologia; Terapia intensiva; Transplante; Urologia.
Luís Eduardo Magalhães	Atenção às pessoas em situação de violência sexual; Laboratório de histocompatibilidade; Videolaparoscopia.
Serra do Ramalho	Atenção à saúde da população indígena.

Fonte: DATASUS, 2016.

O ensino técnico público esteve distribuído nas redes estadual e federal, de modo que na rede estadual, as instituições estiveram localizadas nos núcleos de Barra, Barreiras, Correntina, Formosa do Rio Preto, Luís Eduardo Magalhães, Santa Maria da Vitória e Santa Rita de Cássia (Quadro 9). Estes centros contavam com cursos em função das necessidades de formação profissional em virtude das especificidades socioeconômicas de cada localidade (SECRETARIA DA EDUCAÇÃO DO ESTADO DA BAHIA, 2016). Na rede federal, a unidade do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia da Bahia (IFBA), localizada apenas em Barreiras, apresentou, em seu conjunto, os cursos de edificações, eletrotécnica, eletromecânica, enfermagem, informática e processamento de alimentos e bebidas (IFBA, 2016).

Quadro 9 - Oeste Baiano: cursos técnicos ofertados pela rede estadual de educação profissional em 2016

Centros	Cursos técnicos
Barra	Agricultura; Agroextrativismo; Agroindústria; Meio ambiente; Pesca.
Barreiras	Agropecuária; Comércio; Enfermagem; Informática; Saúde.
Santa Maria da Vitória	Agropecuária; Cooperativismo; Edificações; Enfermagem; Meio ambiente.
Formosa do Rio Preto	Agropecuária; Informática.
Correntina	Agropecuária
Luís Eduardo Magalhães	Agroindústria
Santa Rita de Cássia.	Agropecuária

Fonte: SECRETARIA DA EDUCAÇÃO DO ESTADO DA BAHIA, 2016.

O ensino superior público, também fornecido nas redes estadual e federal de ensino, foi averiguado no campus da Universidade Estadual da Bahia (UNEB), em Barreiras, ofertante das graduações em ciências biológicas, ciências contábeis, engenharia agrônoma, letras, matemática e pedagogia (UNEB, 2016); no Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia da Bahia (IFBA) e na Universidade Federal do Oeste da Bahia (UFOB), sendo essa última instituição com sede em Barreiras e *campi* em Barra, Luís Eduardo Magalhães e Santa Maria da Vitória²³. No IFBA, as graduações disponíveis foram em arquitetura e urbanismo, engenharia de alimentos e licenciatura em matemática (IFBA, 2016). Na UFOB, constatou-se a concentração de cursos de graduação em Barreiras, totalizando 15 cursos

²³ Houve também o *campus* de Bom Jesus da Lapa, localizado na margem direita do rio São Francisco, ofertante dos cursos de graduação em engenharia elétrica e engenharia mecânica (BRASIL, 2016).

(Quadro 10), bem como um curso de mestrado em ciências ambientais (UFOB, 2016). Nos demais *campi* (Barra, Luís Eduardo Magalhães e Santa Maria da Vitória), foram apurados dois cursos de graduação, em cada *campus* (UFOB, 2016).

Quadro 10 - Oeste Baiano: cursos de graduação da Universidade Federal do Oeste da Bahia em 2016

Centros	Cursos superiores
Barreiras	Administração; Bacharelado interdisciplinar em ciência e tecnologia; Bacharelado interdisciplinar em humanidades; Biologia; Engenharia civil; Engenharia sanitária e ambiental; Farmácia; Física; Geografia; Geologia; História; Matemática; Medicina; Nutrição; Química.
Barra	Agronomia; Medicina veterinária.
Luís Eduardo Magalhães	Engenharia de biotecnologia; Engenharia de produção.
Santa Maria da Vitória	Artes visuais; Publicidade e propaganda.

Fonte: UFOB, 2016.

Parte significativa dos serviços públicos governamentais pôde ser identificada por meio dos postos da rede de Serviço de Atendimento ao Cidadão (SAC)²⁴, em Barreiras, Luís Eduardo Magalhães e Santa Maria da Vitória (SAEB, 2016). Os serviços contidos no posto de Barreiras, que o diferenciava dos dois demais, eram bancários, do departamento de trânsito, ouvidoria da polícia militar, plano de saúde, da secretaria da fazenda e de registros eleitorais (Quadro 11).

Quadro 11 - Oeste Baiano: serviços ofertados pela rede SAC em 2016

Centros	Serviços
Barreiras	Antecedentes criminais; Bancários; Cadastro de Pessoa Física; Departamento Estadual de Transito; Identidade; Intermediação para o trabalho; Ouvidoria da Polícia Militar; Plano de Saúde; Previdenciários; Secretaria da Fazenda; Tribunal Regional Eleitoral.
Luís Eduardo Magalhães Santa Maria da Vitória	Antecedentes criminais; Cadastro de Pessoa Física; Identidade; Intermediação para o trabalho; Previdenciários.

Fonte: SAEB, 2016.

A respeito das redes bancárias, nove bancos puderam ser identificados na região (Quadro 12), sendo do total das 65 agências, 22 (34%) eram do Banco do Brasil, 18 (28%) do Bradesco, 13 (20%) da Caixa Econômica Federal e 4 (6%) do Banco do Nordeste. Entre os bancos mais raros foram constatados *Rabobank*, *HSBC* e *Itaú*, com uma agência cada em Barreiras e uma agência cada em Luís Eduardo Magalhães, e *Triângulo* e *Santander*, com uma agência cada em Barreiras (BRASIL, 2016). As redes de telefonia da *Claro*, *Vivo*, *Oi* e *Tim* têm unidades de vendas em Barreiras, Coribe, Formosa do Rio Preto, Luís Eduardo Magalhães, Riachão das Neves, Santa Maria da Vitória São Félix do Coribe ou Serra do Ramalho (CLARO, 2012; TIM, 2014; OI, 2016; VIVO, 2016).

²⁴ A rede SAC foi criada em 1995, com unidade em Salvador, e, até 2016, era composta por 60 unidades de atendimento em todo estado da Bahia. O posto de Barreiras foi inaugurado em 1998, de Santa Maria da Vitória em 2010 e Luís Eduardo Magalhães em 2012 (BAHIA, 2016).

Quadro 12 - Oeste Baiano: agências bancárias em 2016

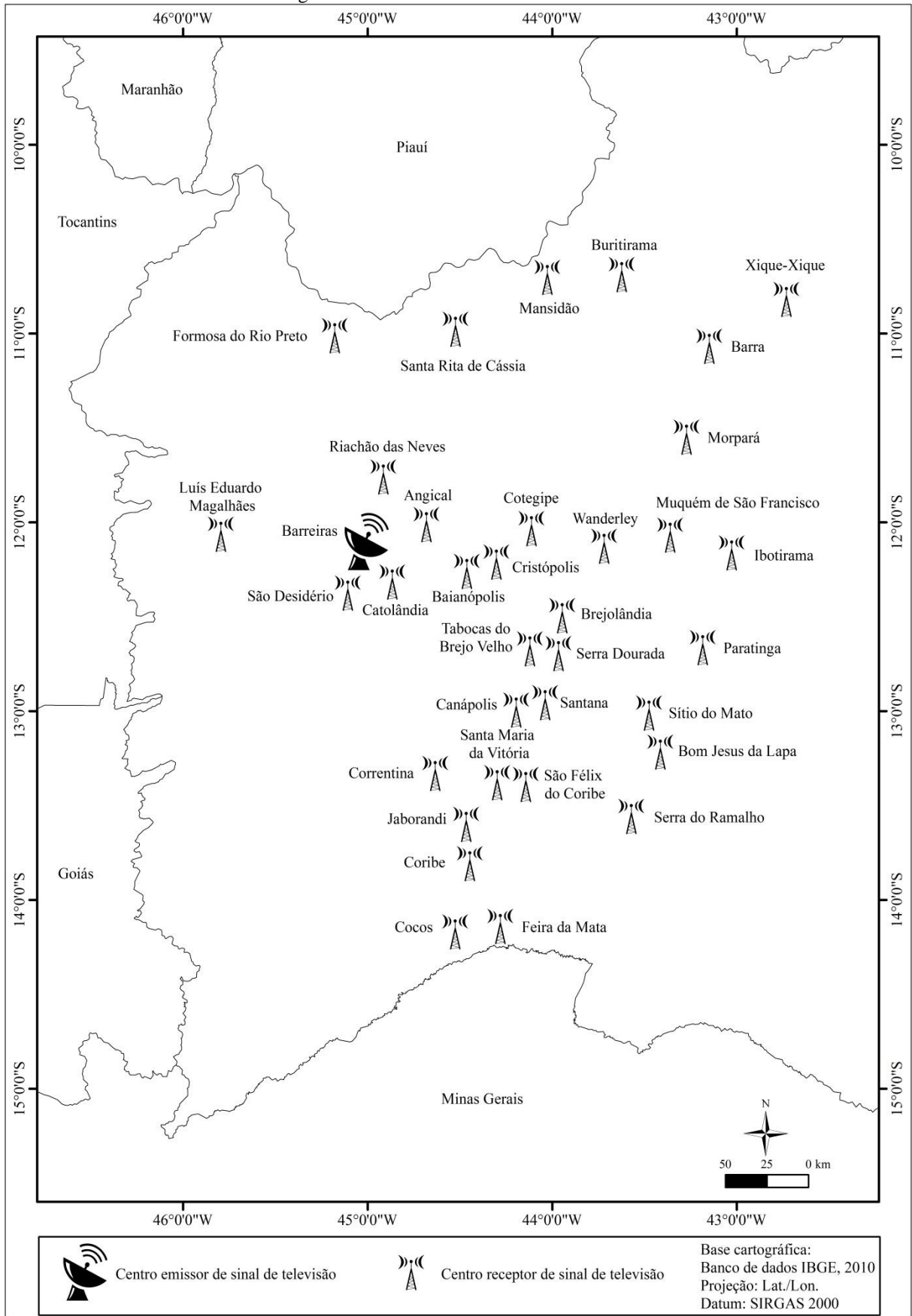
Centros	Bancos
Barreiras	Brasil; Bradesco; Caixa Econômica Federal; Nordeste; Rabobank; HSBC; Itaú; Triângulo; Santander.
Luís Eduardo Magalhães	Brasil; Bradesco; Caixa Econômica Federal; Nordeste; Rabobank; HSBC; Itaú.
Correntina; Santa Maria da Vitória.	Brasil; Bradesco; Caixa Econômica; Nordeste.
São Desidério; Barra; Formosa do Rio Preto; Santana; Serra do Ramalho.	Brasil; Bradesco; Caixa Econômica.
Carinhanha; Riachão das Neves; Santa Rita de Cássia.	Brasil; Caixa Econômica.
Angical, Baianópolis; Cocos; Serra Dourada; Wanderley.	Brasil; Bradesco.
Buritirama; Coribe.	Bradesco

Fonte: BACEN, 2016.

No âmbito da estrutura espacial, considerando um tipo de rede de alcance predominantemente regional (interno), a TV Oeste (emissora da Rede Bahia da Televisão e afiliada à Rede Globo) é a única empresa de telecomunicação via televisiva, no Oeste Baiano, com sede localizada em Barreiras, receptora de sinais de comunicação de Salvador, Rio de Janeiro e São Paulo. Em 2015, o fluxo de informação foi transmitido para Barreiras, local com maior número de domicílios com televisores (44.281), Luís Eduardo Magalhães (23.064), Bom Jesus da Lapa (17.529), Xique-Xique (11.977), Barra (11.576), Santa Maria da Vitória (11.475) e demais núcleos que possuíam números inferiores a 10.000 domicílios com televisores (TV OESTE, 2015). A área de abrangência da TV Oeste não coincidiu com a área de influência de Barreiras apontada pelo REGIC de 2007 (IBGE, 2008), tendo em vista que a cobertura dessa rede de televisão se apresentou mais ampla, abrangendo no total de 35 centros, incluindo núcleos externos à região do Oeste Baiano, tais como Xique-Xique, Morpará, Ibotirama, Paratinga e Bom Jesus da Lapa. Carinhanha foi o único núcleo do Oeste Baiano a não ser abrangido por essa rede (Figura 14).

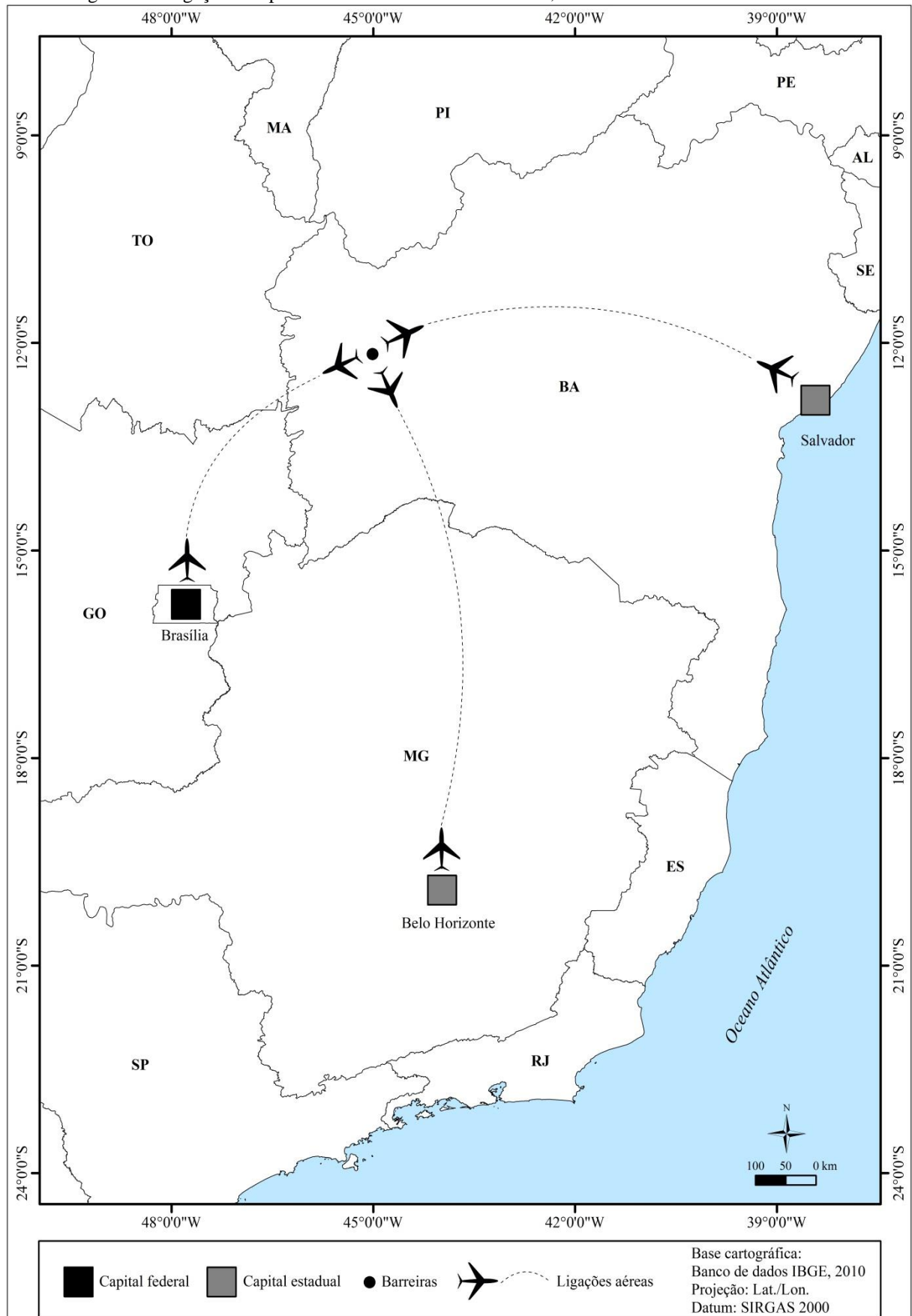
Ainda, no âmbito da estrutura espacial, levando em conta um tipo de rede de alcance extra regional mais amplo (externo), o aeroporto de Barreiras, único com atividades regulares na região, mantendo voos diretos para Salvador, Brasília e Belo Horizonte (Figura 15), também amplia a área de interações externas apontadas pelo REGIC de 2007 (IBGE, 2008), tendo em vista que a capital mineira, Belo Horizonte, não manteve contato com o Oeste Baiano, segundo o referido estudo. As ligações para Salvador e Brasília, executadas pelas empresas Passaredo e Azul, e a ligação para Belo Horizonte, executada pela empresa Azul, foram mantidas por aeronaves com capacidade para 70 assentos (BAHIA, 2016).

Figura 14 - Cobertura da TV Oeste em 2015



Fonte: TV OESTE, 2015. Elaboração: SANTOS, 2016.

Figura 15 - Ligação aeroportuária de Barreiras com Brasília, Salvador e Belo Horizonte em 2016



Fonte: SECRETARIA DE INFRAESTRUTURA DA BAHIA, 2016. Elaboração: SANTOS, 2016.

No ano de 2014, o fluxo total no aeroporto (embarque e desembarque) correspondeu a 92.695 passageiros, sendo 52,5% (48.669) de embarques e 47,5% (44.026) de desembarques, com movimentação média de 7.725 passageiros ao mês. Em 2015, o fluxo parcial foi de 90.052 passageiros, sendo 51,4% (46.312) de embarques e 48,6% (43.740) de desembarques, com movimentação de passageiros média de 10.005 por mês (Tabela 14). Os dados referentes aos meses de outubro a dezembro de 2015 não foram disponibilizados (BAHIA, 2016).

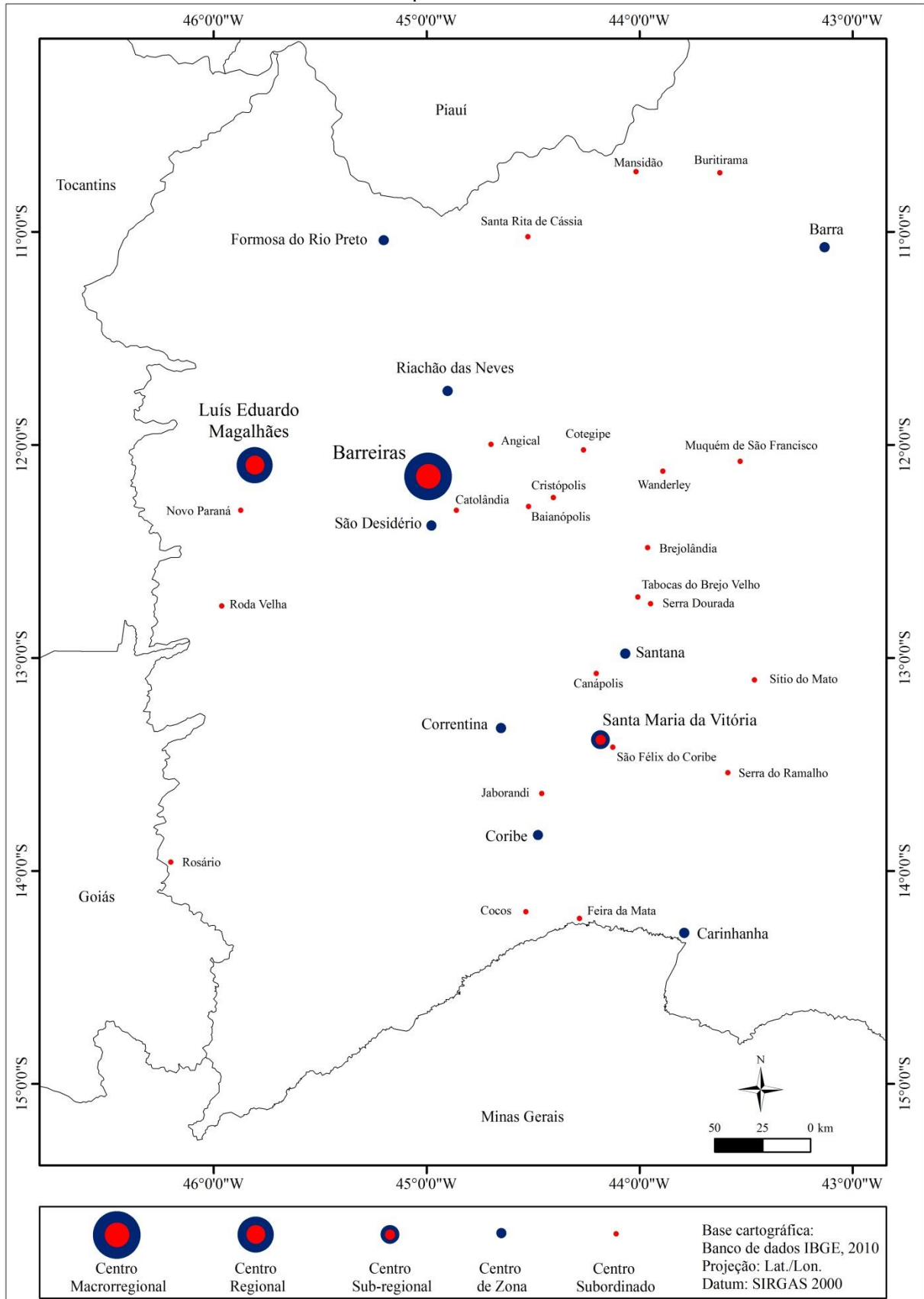
Tabela 14 - Fluxo de passageiros no aeroporto de Barreiras em 2014 e 2015

Mês	2014			2015		
	Embarque	Desembarque	Total	Embarque	Desembarque	Total
Jan.	3.217	3.202	6.419	3.029	3.072	6.101
Fev.	3.535	3.266	6.801	3.102	3.109	6.211
Mar.	3.802	3.557	7.359	5.386	5.066	10.452
Abr.	3.963	3.694	7.657	5.261	5.390	10.651
Mai.	4.346	4.000	8.346	5.799	5.602	11.401
Jun.	3.850	3.500	7.350	5.905	6.270	12.175
Jul.	4.241	3.950	8.191	6.062	4.426	10.488
Ago.	4.620	4.300	8.920	5.900	5.025	10.925
Set.	5.223	4.421	9.644	5.868	5.780	11.648
Out.	5.423	4.317	9.740	-	-	-
Nov.	4.155	3.700	7.855	-	-	-
Dez.	2.294	2.119	4.413	-	-	-
Total	48.669	44.026	92.695	46.312	43.740	90.052

Fonte: BAHIA, 2016.

Diante da interconexão desse conjunto de dados e informações com relação às estruturas dimensional, funcional e espacial, nota-se, no Oeste Baiano, no início do século XXI, um padrão de rede urbana de média complexidade em formação, porém com múltiplos circuitos (Figura 16), tendo em vista a própria complexidade da organização socioespacial da região. Destaca-se que, no âmbito dessa complexidade, forças políticas ganharam protagonismos nos últimos anos: seja pela tentativa de emancipação regional para a criação da unidade federativa do estado do São Francisco, a partir da década de 1990, liderada, principalmente, por sulistas, tendo o movimento fortalecido pelo processo de modernização da agricultura (MARTINS, 2001); seja pela projeção de instauração da ferrovia de integração Oeste-Leste (BRASIL, 2009), cujo traçado atende aos municípios de Barreiras e Luís Eduardo Magalhães; seja pela recente criação do Plano de Desenvolvimento Agropecuário do Matopiba (alusão às siglas dos estados do Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia), referente a um conjunto de políticas públicas voltadas para o desenvolvimento econômico dessa região, onde o Oeste Baiano está inserido em sua grande parte (BRASIL, 2015). Essas forças, embora dependentes de uma conjectura político-econômica nacional favorável às suas implementações, são fatores cruciais para possíveis mudanças na própria rede urbana regional em termos de estrutura e conteúdo.

Figura 16 - Oeste Baiano: padrão de rede de múltiplos circuitos, segundo as estruturas dimensional, funcional e espacial em 2016



Fonte: SANTOS, 2016.

A respeito do padrão espacial de múltiplos circuitos, Corrêa (1989, p. 77) aponta ser um padrão “[...] resultante da ação de vários processos, cada um implicando localizações específicas, datadas de uma lógica que, se não é inexorável, é simultaneamente própria a cada atividade e ao momento de sua implantação, e geral no âmbito do capitalismo”. De modo que os centros se diferenciam “segundo a posição na hierarquia de lugares centrais e segundo as especializações produtivas que apresentam” (CORRÊA, 2012, p. 207), nesse padrão recente, tem-se Barreiras desempenhando papéis como centro macrorregional, com uma área de influência considerável, que ultrapassa os limites regionais do Oeste Baiano. Esse centro destaca-se também pela posição geográfica privilegiada concernente ao entroncamento das principais rodovias federais da região, convergindo para si um conjunto de estradas favorável para os contatos com os centros de seu entorno, bem como mantendo contatos diretos com os centros superiores, como Salvador, Brasília e Belo Horizonte, sobretudo por meio das atividades aeroportuária.

Ademais, Barreiras segue como fornecedor de um conjunto de bens e serviços considerável, com atividades seletivas ligadas aos circuitos horizontais e verticais²⁵, como serviços de saúde especializados, ensino público técnico e superior, grandes redes de varejo, concessionárias de automóveis e entre outros, atendendo a demanda local e regional. Por ser um centro difusor da informação, sobretudo de autopromoção das atividades econômicas via televisiva no âmbito interno, Barreiras congrega para si funções de centro comercial, de prestação de serviços públicos (administrativo) e privados, bem como de consumo.

Em uma posição secundária, tem-se, nessa rede urbana regional, Luís Eduardo Magalhães, que vem se estruturando em torno de atividades especializadas para a agricultura moderna, sobretudo agroindústrias e serviços especializados para o campo, como distribuidores de maquinários, atendendo a demanda local e regional com serviços do terciário ligados intrinsecamente às verticalidades do circuito da produção agrícola. Esse centro é possuidor de uma posição geográfica favorável no que se refere ao entroncamento de rodovias federais, BR-020 e BR-242, e ponto de referência para os aglomerados da agricultura moderna, como Novo Paraná, Roda Velha e Rosário. Luís Eduardo Magalhães cresce vertiginosamente, em curto espaço-tempo, em termos de população e serviços, exercendo um papel de centro regional, em uma notável relação de competitividade com Barreiras.

²⁵ “Enquanto as horizontalidades são, sobretudo, a fábrica da produção propriamente dita e o *locus* de uma cooperação mais limitada, as verticalidades dão, sobretudo, conta dos outros momentos da produção (circulação, distribuição, consumo), sendo o veículo de uma cooperação mais ampla, tanto econômica e politicamente, como geograficamente” (SANTOS, 2014, p. 284).

Na sequência, Santa Maria da Vitória obtém sua importância por ser o principal centro da porção sul desse segmento de rede urbana no Oeste Baiano. Por essa razão, possui uma área de influência relativa, subordinando núcleos de seu entorno. Esse centro destaca-se por uma posição geográfica relativamente favorável por ser entroncamento de rodovias federais, BR-349 e BR-135, mantendo ligação, a oeste, com o interior do país, em direção à BR-020, e, a leste, em sentido ao litoral. Por ser o terceiro centro em termos de tamanho populacional urbano e concentrador de um número considerável de unidades locais de atividades econômicas, Santa Maria da Vitória exerce papel de centro sub-regional.

Posteriormente, seguem centros possuidores de indústrias, comércios e serviços elementares, que atendem, basicamente, a população local e microrregional, exercendo, assim, papéis como centros de zona, tais como: Barra, Carinhanha, Coribe, Correntina, Formosa do Rio Preto, Riachão das Neves, Santana e São Desidério.

Por fim, na base desse segmento de rede urbana, tem-se um número de centros incipientes em tamanho e na funcionalidade urbana, voltada para o atendimento da população local, exercendo papéis como centros subordinados - Angical, Baianópolis, Brejolândia, Buritirama, Canápolis, Catolândia, Cocos, Cotegipe, Cristópolis, Feira da Mata, Jaborandi, Mansidão, Muquém de São Francisco, Santa Rita de Cássia, São Félix do Coribe, Serra do Ramalho, Serra Dourada, Sítio do Mato, Tabocas do Brejo Velho e Wanderley- e os recentes aglomerados da agricultura moderna - Novo Paraná, Roda Velha e Rosário, que figuram, mesmo em estágios embrionários, em posições geográficas favoráveis, situados nas margens da rodovia federal BR-020.

3.4 - Conclusões

Na recombinação dos principais elementos da rede urbana do Oeste Baiano, sobretudo as estruturas dimensionais, funcionais e espaciais, resultantes de processos sociais, políticos e econômicos ocorridos a partir da década de 1970, dentre os quais se destacam as melhorias da posição geográfica dos centros, com a substituição da circulação fluvial pela rodoviária, e aqueles diretamente resultantes da inserção da agricultura moderna na região, que atraiu população e um conjunto de atividades que alteraram as funções urbanas e as interações espaciais dos principais centros a partir das décadas 1970 e 1980, foi verificada uma reestruturação do padrão espacial desse segmento de rede.

Esses processos resultaram em uma urbanização que vem se manifestando em termos

quantitativos e qualitativos nos centros tradicionais e nos novos aglomerados ainda em estágios elementares. Ressalva-se Luís Eduardo Magalhães que se destaca pela célere ascensão, atribuída a uma especialização funcional apoiada na agricultura moderna. Tal ascensão faz frente a Barreiras, que desde a década de 1970, é o principal centro desse segmento de rede urbana no oeste da Bahia. Barreiras conserva seu papel regional apoiado no setor terciário. Porém, ambos direcionam suas funcionalidades urbanas no sentido de ampliar as centralidades das atividades, seja para o atendimento direto da população, seja para o atendimento das demandas especializadas na agricultura moderna, e conseqüentemente ampliar a polarização regional, nessas primeiras décadas do século XXI.

Portanto, sobrepõe-se à antiga forma espacial simples de rede urbana, anterior à década de 1980, um padrão espacial de média complexidade e com múltiplos circuitos ainda em estágio constitutivo. Nesse, observa-se a ascensão de Luís Eduardo Magalhães e as estratégias de manutenção da posição em Barreiras, resultante da concentração social, política e econômica, sobretudo nos investimentos de capital e infraestruturas nesses dois centros, podendo-se, assim, direcionar para um estudo acurado a respeito de relações complementares ou competitivas entre ambos.

3.5 - Referências

AGRALE. **Onde encontrar as concessionárias da Agrale**, 2016. Disponível em: <<http://www.agrale.com.br/pt/concessionarias>>. Acesso em: 01 ago. 2016.

ATACADÃO. **Buscar lojas**, 2016. Disponível em: <<http://www.atacado.com.br/lojas>>. Acesso em: 30 jul. 2016.

BANCO CENTRAL DO BRASIL (BACEN). **ESTBAN - Estatística Bancária por município (transferência de arquivos)**, 2016. Disponível em: <<http://www4.bcb.gov.br/fis/cosif/estban.asp>>. Acesso em: 28 jul. 2016.

BESSA, Kelly Cristine Fernandes de Oliveira. Periodização e diferenciação espacial no segmento de rede urbana no Tocantins. In: SANTOS, Roberto de Souza; LIRA, Elizeu Ribeiro; CALAÇA, Manoel; CHAVEIRO, Eguimar Felício (orgs.). **Território e diversidade territorial no cerrado: projetos regionais, cidades e conflitos socioespaciais** (vol. II). Goiânia: Kelps, 2015. p. 173-222.

_____. Proposições para a análise da diferenciação espacial nos estudos sobre rede urbana: as noções de convergência e divergência. **GEOUSP**, São Paulo, n. 28, p. 34-58, 2010.

BRANDÃO, Paulo Roberto Baqueiro. Barreiras e Luís Eduardo Magalhães: uma aglomeração urbana embrionária no Oeste Baiano? In: DIAS, Patrícia Chame; SANTOS, Janio. (Orgs.). **Cidades médias e pequenas: contradições, mudanças e permanências nos**

espaços urbanos. Série Estudos e Pesquisas. 1. ed. Salvador: Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia, 2012, v. 94, p. 183-195.

BRASIL. Decreto nº. 8.447 de 06 de maio de 2015. Dispõe sobre o Plano de Desenvolvimento Agropecuário do Matopiba e a criação de seu comitê gestor. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 06 mai. 2015. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2015/Decreto/D8447.htm>. Acesso em: 02 ago. 2016.

_____. Ministério dos Transportes. **Relatório de Impacto Ambiental (RIMA):** Ferrovia de Integração Oeste-Leste (EF-334) entre Figueirópolis (TO) e Ilhéus (BA), 2009. Disponível em: <[http://ilheus.ba.gov.br/abrir_arquivo.aspx/RIMA_\(FERROVIA_DE_INTEGRACAO_OESTE-E-LESTE\)?cdLocal=2&arquivo=%7B8EED021C-A427-1EAC-DB2A-B4C6B73BC01E%7D.pdf](http://ilheus.ba.gov.br/abrir_arquivo.aspx/RIMA_(FERROVIA_DE_INTEGRACAO_OESTE-E-LESTE)?cdLocal=2&arquivo=%7B8EED021C-A427-1EAC-DB2A-B4C6B73BC01E%7D.pdf)>. Acesso em: 02 ago. 2016.

BUNGE. **Unidades**, 2012. Disponível em: <<http://www.bunge.com.br/Bunge/Unidades.aspx>>. Acesso em: 01 ago. 2016.

BUSCA CNPJ. **Bunge Alimentos S/A**, 2016. Disponível em: <<http://www.buscacnpj.com.br/cnpjs/bunge-alimentos-s-a>>. Acesso em: 01 ago. 2016.

CARGILL. **Unidades**, 2016. Disponível em: <<http://www.cargill.com.br/pt/sobre-cargill-brasil/localidades/index.jsp>>. Acesso em: 31 jul. 2016.

CASAS BAHIA. **Lojas**, 2016. Disponível em: <<http://institucional.casasbahia.com.br/lojas>>. Acesso em: 30 jul. 2016.

CASE IH AGRICULTURE. **Encontre um concessionário**, 2016. Disponível em: <<http://www.caseih.com/latam/pt-br/concession%C3%A1rio/encontre-um-concession%C3%A1rio>>. Acesso em: 01 ago. 2016.

CHEVROLET. **Localize uma concessionária**, 2016. Disponível em: <<https://www.chevrolet.com.br/tools/dealer-locator.extapp.html>>. Acesso em: 30 jul. 2016.

CLARO. **Encontre uma loja**, 2012. Disponível em: <<http://www.claro.com.br/encontre-uma-loja>>. Acesso em: 30 jul. 2016.

COOPERATIVA AGROPECUÁRIA DO OESTE DA BAHIA (COOPROESTE). **Unidades**, 2016. Disponível em: <<http://www.cooproeste.com.br/unidades.html>>. Acesso em: 31 jul. 2016.

CORRÊA, Roberto Lobato. Redes geográficas: reflexões sobre um tema persistente. **Revista Cidades**, Presidente Prudente, v. 9, n. 16, p. 199-218, jul./dez. 2012.

_____. A rede urbana: reflexões, hipóteses e questionamentos sobre um tema negligenciado. **Revista Cidades**, Presidente Prudente, v.1, n.1, p.65-78, jan./jun. 2004.

_____. Reflexões sobre a dinâmica recente da rede urbana brasileira. In: IX Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e

Regional (ANPUR), 9, 2001, Rio de Janeiro. **Anais...** Rio de Janeiro: Associação Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional, 2001, p. 424-430.

_____. **A rede urbana**. Série Princípios. São Paulo: Ática, 1989.

_____. O estudo da rede urbana: uma proposição metodológica. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 50, n. 2, p. 107-124, abr./jun. 1988.

DEPARTAMENTO DE INFORMÁTICA DO SISTEMA ÚNICO DE SAÚDE (DATASUS). **Cadastro Nacional de Estabelecimentos de Saúde (CNES)**, 2016. Disponível em: <<http://cnes2.datasus.gov.br/>>. Acesso em: 27 jul. 2016.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE (DNIT). **Shapefile**, 2013. Disponível em: <<http://www.dnit.gov.br/mapas-multimodais/shapefiles>>. Acesso em: 01 ago. 2016.

ELIAS, Denise. Agronegócio e novas regionalizações no Brasil. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, Recife, v. 13, n. 2, nov. 2011, p. 153-167.

EMPRESAS CNPJ. **Cooperativa Agrícola dos Cerrados do Brasil Central Ltda.**, 2016. Disponível em: <<http://www.empresacnpj.com/s/empresa/coaceral/78579356000380>>. Acesso em: 31 jul. 2016.

FIAT. **Concessionárias**, 2016. Disponível em: <<http://www.fiat.com.br/concessionarias.html>>. Acesso em: 30 jul. 2016.

FORD. **Localize um distribuidor**, 2016. Disponível em: <<http://www.ford.com.br/compre-o-seu/localize-um-distribuidor?sitetype=web&site=FBR>>. Acesso em: 30 jul. 2016.

GALVANI FERTILIZANTES. **Complexo industrial de Luís Eduardo Magalhães**, 2016. Disponível em: <<http://www.galvani.ind.br/unidade-cilem.htm>>. Acesso em: 31 jul. 2016.

HAVAN. **Lojas**, 2016. Disponível em: <<http://cliente.havan.com.br/portal/filiais/lojas>>. Acesso em: 30 jul. 2016.

HONDA. **Concessionárias**, 2012. Disponível em: <<http://www.honda.com.br/concessionarias/Paginas/default.aspx>>. Acesso em: 30 jul. 2016.

HYUNDAI. **Concessionárias**, 2016. Disponível em: <<https://www.hyundai-motor.com.br/concessionarias/>>. Acesso em: 30 jul. 2016.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Bases cartográficas**: malhas digitais, 2010. Disponível em: <<http://mapas.ibge.gov.br/bases-e-referenciais/bases-cartograficas/malhas-digitais.html>>. Acesso em: 01 fev. 2016.

_____. **Cidades**: Bahia, 2016. Disponível em: <<http://cidades.ibge.gov.br/xtras/uf.php?coduf=29>>. Acesso em: 28 jul. 2016.

_____. **Sistema IBGE de Recuperação Automática (SIDRA)**, 2016. Disponível em: <<http://www.sidra.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 01 ago. 2016.

_____. **Censos demográficos – 2010 e 2000.**

_____. **Regiões de Influência das Cidades 2007.** Rio de Janeiro: IBGE, 2008.

_____. **Regiões de Influência das Cidades 1993.** Rio de Janeiro: IBGE, 2000.

INSTITUTO FEDERAL DE EDUCAÇÃO, CIÊNCIA E TECNOLOGIA DA BAHIA (IFBA). **Campus Barreiras**, 2016. Disponível em: <<http://www.barreiras.ifba.edu.br/>>. Acesso em: 29 jul. 2016.

JOHN DEERE. **Localizador de concessionários e distribuidores**, 2016. Disponível em: <<http://dealerlocator.deere.com/servlet/country=BR?industry=7>>. Acesso em: 01 ago. 2016.

JORNAL O EXPRESSO. **Agrovia inaugura unidade da Vila do Rosário**, 2012. Disponível em: <<https://jornaloexpresso.wordpress.com/2012/05/18/agrovia-inaugura-unidade-da-vila-do-rosario/>>. Acesso em: 01 ago. 2016.

LAND ROVER. **Encontre um concessionário**, 2016. Disponível em: <<http://www.landrover.com.br/national-dealer-locator.html>>. Acesso em: 30 jul. 2016.

LOJAS AMERICANAS. **Encontre a Lojas Americanas mais próxima**, 2013. Disponível em: <<http://www.americanas.com.br/lojamaisproxima>>. Acesso em: 30 jul. 2016.

LE BISCUIT. **Lojas**, 2016. Disponível em: <<http://lebiscuit.com.br/lojas/>>. Acesso em: 30 jul. 2016.

LOUIS DREYFUS COMPANY. **Unidades**, 2016. Disponível em: <<http://www.ldcom.com/br/pr/sobre-nos/unidades-2/>>. Acesso em: 31 jul. 2016.

MAGAZINE LUIZA. **Nossas lojas**, 2012. Disponível em: <<http://www.magazineluiza.com.br/nossas-lojas/>>. Acesso em: 30 jul. 2016.

MARTINS, Herbert Toledo. A fragmentação do território brasileiro: a criação de novos estados no Brasil. **Caderno CRH**, Salvador, n. 35, p. 263-288, jul./dez. 2001.

MASSEY FERGUSON. **Concessionárias**, 2016. Disponível em: <<http://www.massey.com.br/concessionarias/localize-a-sua>>. Acesso em: 01 ago. 2016.

MERCEDEZ BENZ. **Concessionários**, 2016. Disponível em: <<https://www.mercedes-benz.com.br/concessionarios>>. Acesso em: 30 jul. 2016.

MITSUBISHI MOTORS. **Concessionárias**, 2016. Disponível em: <<http://www.mitsubishimotors.com.br/wps/portal/mit/concessionarias>>. Acesso em: 30 jul. 2016.

MOTTA, Margarida Cunha de Miranda. **Povoados da Bahia**, 2015. Disponível em: <http://www.sei.ba.gov.br/index.php?option=com_content&id=154&Itemid=103>. Acesso em: 20 set. 2015.

MULTIGRAIN. **Contatos:** região BA/MA/TO/PI, 2016. Disponível em: <<http://www.multigrain.com.br/Paginas/Contatos.aspx>>. Acesso em: 31 jul. 2016.

NISSAN. **Encontre uma concessionária,** 2016. Disponível em: <<https://www.nissan.com.br/encontre-uma-concessionaria.html>>. Acesso em: 30 jul. 2016.

NOVO MUNDO. **Nossas lojas,** 2015. Disponível em: <<http://www.novomundo.com.br/institucional/nossas-lojas>>. Acesso em: 30 jul. 2016.

OBRAS SOCIAIS IRMÃ DULCE (OSID). **Hospital do Oeste,** 2016. Disponível em: <<https://www.irmadulce.org.br/portugues/saude/centro-e-unidade/hospital-do-oeste>>. Acesso em: 30 jul. 2016.

OI. **Lojas físicas da Oi,** 2016. Disponível em: <<http://www.oi.com.br/oi/oi-pra-voce/atendimento/fale-com-a-oi/lojas-fisicas-da-oi>>. Acesso em: 30 jul. 2016.

PAGUE MENOS. **Nossas lojas,** 2016. Disponível em: <<http://portal.paguemenos.com.br/portal/institucional/nossas-lojas#0>>. Acesso em: 30 jul. 2016.

REAL CALÇADOS. **Lojas,** 2016. Disponível em: <<http://realcalçados.com.br/lojas>>. Acesso em: 30 jul. 2016.

RENAULT. **Encontre uma concessionária,** 2016. Disponível em: <<https://www.renault.com.br/encontre-uma-concessionaria.html>>. Acesso em: 30 jul. 2016.

SANAVE. **Concessionária Volkswagen Sanave Volkswagen,** 2016. Disponível em: <<http://www.sanave.com.br/>>. Acesso em: 31 jul. 2016.

SANTOS, Camila Dutra dos; CHAVES, Maria Lucenir Jerônimo. Difusão do agronegócio e urbanização no Nordeste: as regiões produtivas do agronegócio da soja no oeste da Bahia e da fruticultura no baixo curso do rio Açu/Jaguaribe (CE/RN). **Geografia Ensino & Pesquisa,** Santa Maria, v. 18, n. 2, P. 39-56, mai./ago. 2014.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção.** São Paulo: EDUSP, 2014.

_____. Sociedade e espaço: a formação social como teoria e como método. **Boletim Paulista de Geografia,** São Paulo, n. 54, p. 81-99, jun. 1977.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI.** 17ª ed. Rio de Janeiro: Record, 2013.

SANTOS FILHO, Milton. **O processo de urbanização no Oeste baiano.** Série de estudos urbanos. Recife: SUDENE-DPE-URB, 1989.

SECRETARIA DA ADMINISTRAÇÃO DO ESTADO DA BAHIA (SAEB). **Serviço de Atendimento ao Cidadão (SAC),** 2016. Disponível em: <<http://www.sac.ba.gov.br/>>. Acesso em: 29 jul. 2016.

SECRETARIA DA EDUCAÇÃO DO ESTADO DA BAHIA. **Educação profissional – a rede:** centros e unidades, 2016. Disponível em: <<http://escolas.educacao.ba.gov.br/centroseunidadesep>>. Acesso em: 29 jul. 2016.

SECRETARIA DE INFRAESTRUTURA DA BAHIA. **Roteiro da aviação regular:** aeroporto de Barreiras, 2016.

SLC AGRÍCOLA. **SLC Agrícola:** nossas fazendas, 2015. Disponível em: <<http://www.slcagricola.com.br/nossas-fazendas/>>. Acesso em: 31 jul. 2016.

TIM. **Lojas**, 2014. Disponível em: <<http://www.tim.com.br/ba/para-voce/atendimento/lojas>>. Acesso em: 30 jul. 2016.

TOYOTA. **Localize uma concessionária**, 2016. Disponível em: <<http://www.toyota.com.br/concessionarias/>>. Acesso em: 30 jul. 2016.

TV OESTE. **Atlas de cobertura**, 2015.

UNIVERSIDADE ESTADUAL DA BAHIA (UNEB). **Pró-Reitoria de Ensino de Graduação (PROGRAD)**, 2016. Disponível em: <<http://www.uneb.br/prograd/graduacao/>>. Acesso em: 29 jul. 2016.

UNIVERSIDADE FEDERAL DO OESTE DA BAHIA (UFOB). **Cursos**, 2016. Disponível em: <<http://www.ufob.edu.br/ensino/2014-08-08-14-46-02/cursos>>. Acesso em: 29 jul. 2016.

_____. **Programa de Pós-Graduação em Ciências Ambientais (PPGCA)**, 2016. Disponível em: <<http://ppgca.ufob.edu.br/>>. Acesso em: 29 jul. 2016.

VALTRA. **Onde comprar**, 2016. Disponível em: <<http://www.valtra.com.br/onde-comprar>>. Acesso em: 01 ago. 2016.

VIVO. **Lojas**, 2016. Disponível em: <http://www.vivo.com.br/portalweb/appmanager/env/web?_nfpb=true&_nfls=false&_pageLabel=vcAtendLojasBook#>. Acesso em: 30 jul. 2016.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

No sentido de compreender a organização do atual padrão espacial da rede urbana do Oeste Baiano, a presente reflexão, diante dos processos desiguais no âmbito espaço-temporal, serviu-se de uma abordagem periodizada, e, com base nessa, estruturou três períodos: o primeiro, do período colonial até o findar do século XIX, referente à formação de um padrão simples de rede urbana; o segundo, do início do século XX até a década de 1980, referente ao processo evolutivo desse padrão, quando se tem uma reestruturação dessa forma espacial de rede, fundamentada nos papéis centrais dos principais centros; e o terceiro, a partir da década de 1980, referente à uma nova reestruturação, com a constituição de uma rede de múltiplos circuitos.

No primeiro período, verificou-se que, até a conformação do segmento de rede urbana embrionário no Oeste Baiano, ocorreu um lento processo de ocupação desse território, compreendido entre os séculos XVII e XIX. Pôde-se constatar que Barra, primeiro núcleo de povoamento dessa região, teve sua posição geográfica relacionada à função de defesa (e de ataque aos nativos da época), pois, sua posição na confluência do principal tributário da margem esquerda do rio São Francisco, o rio Grande, representou a legitimação do processo de conquista dessa porção do território, por parte do governo lusitano, no final do século XVII.

Ademais, a fundação das primeiras fazendas, cujas sedes se tornariam embriões dos centros que atualmente conformam a rede urbana do Oeste Baiano, expressou uma fase marcada por uma ocupação territorial pouco densa, resultante de uma formação socioeconômica agrária concentradora. Essa fase perdurou ao longo dos séculos XVIII e XIX. Neste último, a pioneira nucleação - Barra - apresentou significativa importância político-econômica, seja pela sua função de entreposto comercial fluvial e de entroncamento com os caminhos do interior do país, em especial com o Piauí, Maranhão e Goiás; seja pela condição de sede da Comarca de São Francisco, desempenhando papéis de núcleo de controle de toda a porção regional a sudoeste da então Capitania de Pernambuco.

Apesar da extinção da Comarca de São Francisco, ainda no início do século XIX, que resultou na perda de importância política de Barra, este núcleo continuou a subordinar as demais nucleações em termos econômicos, políticos e socioculturais, sobretudo pela posição geográfica. Com a anexação do atual território do Oeste Baiano à Província da Bahia, iniciou-se um processo lento e gradativo de atribuição de força político-administrativa a núcleos estratégicos, preferencialmente aqueles ligados à navegação fluvial.

Em decorrência da posição geográfica, como núcleos ribeirinhos, e das funções político-administrativas, de entreposto e funções apoiadas na produção da pecuária, formou-se uma rede urbana simples, cuja forma espacial era dendrítica, com um conjunto de núcleos ribeirinhos similares em suas gêneses, assim como em seus tamanhos, funções elementares e interações unidirecionais, que se conectavam com Salvador, através dos transportes fluvial e ferroviário, com intermediação em Juazeiro, no final do século XIX.

Em um segundo período, do início do século XX à década de 1980, verificou-se que o processo evolutivo da embrionária rede urbana formada, no Oeste Baiano, no final do século XIX, deu-se, a princípio, com a continuidade do surgimento de novas nucleações, oriundas de fazendas que figuraram do processo de ocupação na região. Nesse período, Barra manteve-se como principal centro da rede, pela sua favorável posição geográfica e pela intermediação com núcleos superiores, como Salvador e Belo Horizonte, através dos transportes fluvial e ferroviário.

As interações espaciais do Oeste Baiano com interior do território brasileiro, sobretudo com o antigo norte goiano, efetuadas por Barreiras, último ponto navegável do rio Grande no sentido oeste, criaram as condições de ascensão desse núcleo para a condição de importante entreposto comercial, que, paralelamente, gerou novas funções, que resultaram em diferenciações espaciais perante as demais nucleações da região. A posição geográfica, como último ponto navegável do rio Grande na região, tornou-se privilegiada para a inserção da atividade aeroportuária.

De fato, o início da ruptura com o padrão espacial dendrítico dessa rede ocorreu na década de 1970, com a substituição da circulação regional fluvial pela rodoviária, que alterou a posição geográfica dos núcleos tradicionais, com impactos significativos para Barra, que teve suas funções esvaziadas e sua área de influência gradativamente reduzida, frente aos ganhos de Barreiras, que, por sua vez, assumiu condição de principal centro da rede, subordinando nucleações elementares e mantendo vínculo rodoviário com a capital federal, Brasília, e com a capital estadual, Salvador.

A partir da década de 1980, o modo de produção capitalista inseriu-se, plenamente, na região dos cerrados baianos, via agricultura modernizada. Nesse novo contexto, Barreiras passou a desempenhar papéis urbanos voltados para o atendimento das demandas dessa agricultura modernizada. Tais processos refletiram na recombinação dos elementos constitutivos na rede urbana regional, com o surgimento de novos aglomerados, cujas gêneses associam-se à modernização do campo, com alterações no tamanho das nucleações urbanas, com modificações nas funções urbanas e nas interações espaciais efetuadas a partir dessas

funções, que, por consequência, levaram à reestruturação do padrão espacial de rede urbana, que passou a caracterizar-se por meio de múltiplos circuitos.

Nesse terceiro período, verificou-se que o processo de reestruturação se deu justamente pela recombinação dos elementos inerentes a esse tipo de rede, sobretudo pelo incremento da posição geográfica de Barreiras, ratificada pela convergência de rodovias (federais e estaduais) e pelo incremento do aeroporto, com funcionamento regular, bem como pela ampliação das funções urbanas, com um conjunto de bens e serviços, que atende às demandas da população local e regional e às demandas do campo modernizado, gerando interações internas e externas à região, ou seja, horizontalidades e verticalidades.

Cabe assinalar, como consequência da inserção da agricultura moderna, a gênese dos novos aglomerados oriundos desses processos, localizados às margens das rodovias. Luís Eduardo Magalhães é o principal exemplo desse processo. Tal centro, em uma curta espaço-temporalidade, ascendeu na rede urbana regional como um dos principais centros em tamanho e com funções centrais ligadas às demandas do agronegócio, resultado da incorporação de novos agentes produtores do espaço e diferenciadores espaciais.

Nesse sentido, as novas funções urbanas e as interações espaciais destas decorrentes, comandadas por agentes diversos, internos, externos e seletivos, concentradas em Barreiras e em Luís Eduardo Magalhães, modificaram o escopo da rede urbana no Oeste Baiano, que apresenta média complexidade, sendo caracterizada por múltiplos circuitos. Tendo em vista os papéis desempenhados por Barreiras, como centro macrorregional, e por Luís Eduardo Magalhães, como centro regional, porém especializados no atendimento às demandas da agricultura modernizada na região, nota-se uma rede urbana com um conteúdo hierárquico, marcada, no início do século XXI, pela dualidade entre esses dois centros principais, e pela manutenção, na base, de um conjunto de localidades com pouca participação no processo de criação, circulação e apropriação dos excedentes, cujos controles regionais se encontram justamente em Barreiras e em Luís Eduardo Magalhães.

REFERÊNCIAS

- AGÊNCIA NACIONAL DE ÁGUAS (ANA). **Hidroweb**: sistema de informações hidrológicas - arquivos digitais, 2010. Disponível em: <<http://hidroweb.ana.gov.br/HidroWeb.asp?TocItem=4100>>. Acesso em: 01 fev. 2016.
- AGRALE. **Onde encontrar as concessionárias da Agrale**, 2016. Disponível em: <<http://www.agrale.com.br/pt/concessionarias>>. Acesso em: 01 ago. 2016.
- ALMEIDA, Ignez Pitta de. Entrevista. Barreiras, 12 nov. 2011. Entrevista concedida a Iann Dellano da Silva Santos.
- _____. **Barreiras, uma história de sucesso**: resumo didático desde as origens até 1902. Barreiras: Cangraf, 2005.
- _____. **Saudade de Barreiras**: álbum de recordações. Barreiras: Gráfica Irmãos Ribeiro, 1996.
- _____. O 4º BEC em Barreiras: construindo estradas e formando jovens. **Jornal Novoeste**, Barreiras, p. 10-11, 1995.
- _____. Origem do nome Barreiras. **História de Barreiras**. Barreiras, ano 2, n. 4, p. 2-3, 1993.
- ALMEIDA, Maria Natividade Maia e. A instalação da ferrovia Central do Brasil no norte de Minas: modificações espacial e populacional no século XX. In: IV Congresso em Desenvolvimento Social – Mobilidades e desenvolvimentos, 4, 2014, Montes Claros. **Anais...** Montes Claros: Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Social, 2014, 21p.
- ATACADÃO. **Buscar lojas**, 2016. Disponível em: <<http://www.atacado.com.br/lojas>>. Acesso em: 30 jul. 2016.
- BANCO CENTRAL DO BRASIL (BACEN). **ESTBAN - Estatística Bancária por município (transferência de arquivos)**, 2016. Disponível em: <<http://www4.bcb.gov.br/fis/cosif/estban.asp>>. Acesso em: 28 jul. 2016.
- BESSA, Kelly Cristine Fernandes de Oliveira. Periodização e diferenciação espacial no segmento de rede urbana no Tocantins. In: SANTOS, Roberto de Souza; LIRA, Elizeu Ribeiro; CALAÇA, Manoel; CHAVEIRO, Eguimar Felício (orgs.). **Território e diversidade territorial no cerrado**: projetos regionais, cidades e conflitos socioespaciais (vol. II). Goiânia: Kelps, 2015. p. 173-222.
- _____. A dinâmica da diferenciação espacial entre os centros do segmento de rede urbana no Tocantins. In: SANTOS, Roberto de Souza; LIRA, Elizeu Ribeiro; CALAÇA, Manoel; CHAVEIRO, Eguimar Felício (orgs.). **Território e diversidade territorial no cerrado**: cidades, projetos regionais e comunidades tradicionais. Goiânia: Kelps, 2013. p. 55-89.
- _____. A gênese do urbano no triângulo mineiro: os núcleos de povoamento e a rede de arraiais do século XIX. **Brazilian Geographical Journal**: Geosciences and Humanities research medium, Ituiutaba, v. 4, n. 2, p. 509-528, jul./dec. 2013.

_____. Estudos sobre a rede urbana: os precursores da teoria das localidades centrais. **Geotextos**, Salvador, v. 8, n. 1, p. 147-165, jul. 2012.

_____. Proposições para a análise da diferenciação espacial nos estudos sobre rede urbana: as noções de convergência e divergência. **GEOUSP**, São Paulo, n. 28, p. 34-58, 2010.

BRANDÃO, Paulo Roberto Baqueiro. Barreiras e Luís Eduardo Magalhães: uma aglomeração urbana embrionária no Oeste Baiano? In: DIAS, Patrícia Chame; SANTOS, Janio. (Orgs.). **Cidades médias e pequenas: contradições, mudanças e permanências nos espaços urbanos**. Série Estudos e Pesquisas. 1. ed. Salvador: Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia, 2012, v. 94, p. 183-195.

_____. A formação territorial do Oeste Baiano: a constituição do “Além São Francisco” (1827-1985). **Geotextos**, Salvador, v. 6, n. 1, p. 35-50, jul. 2010.

_____. Um território indiferenciado dos sertões: a geografia pretérita do Oeste Baiano (1501-1827). **Boletim Goiano**, Goiânia, v. 29, n. 1, p. 47-56, jan./jun. 2009.

BRASIL. 4º. Batalhão de Engenharia de Construção, 2015. Disponível em: <<http://www.4becnst.eb.mil.br>>. Acesso em: 08 de jun. 2015.

_____. Decreto nº. 8.447 de 06 de maio de 2015. Dispõe sobre o Plano de Desenvolvimento Agropecuário do Matopiba e a criação de seu comitê gestor. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 06 mai. 2015. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2015/Decreto/D8447.htm>. Acesso em: 02 ago. 2016.

_____. Ministério dos Transportes. **Relatório de Impacto Ambiental (RIMA): Ferrovia de Integração Oeste-Leste (EF-334) entre Figueirópolis (TO) e Ilhéus (BA)**, 2009. Disponível em:

<[http://ilheus.ba.gov.br/abrir_arquivo.aspx/RIMA_\(FERROVIA_DE_INTEGRACAO_OEST_E-LESTE\)?cdLocal=2&arquivo=%7B8EED021C-A427-1EAC-DB2A-B4C6B73BC01E%7D.pdf](http://ilheus.ba.gov.br/abrir_arquivo.aspx/RIMA_(FERROVIA_DE_INTEGRACAO_OEST_E-LESTE)?cdLocal=2&arquivo=%7B8EED021C-A427-1EAC-DB2A-B4C6B73BC01E%7D.pdf)>. Acesso em: 02 ago. 2016.

_____. Ministério dos Transportes. **Companhia de Navegação do São Francisco “em liquidação”**: relatório de gestão - 2007, 2008. Disponível em: <<http://www2.transportes.gov.br/RelatorioGestao/2007/FRANAVE/RelatorioGestao.pdf>>. Acesso em: 07 de jun. 2015.

BUNGE. **Unidades**, 2012. Disponível em: <<http://www.bunge.com.br/Bunge/Unidades.aspx>>. Acesso em: 01 ago. 2016.

BUSCA CNPJ. **Bunge Alimentos S/A**, 2016. Disponível em: <<http://www.buscacnpj.com.br/cnpjs/bunge-alimentos-s-a>>. Acesso em: 01 ago. 2016.

CARGILL. **Unidades**, 2016. Disponível em: <<http://www.cargill.com.br/pt/sobre-cargill-brasil/localidades/index.jsp>>. Acesso em: 31 jul. 2016.

CASAS BAHIA. **Lojas**, 2016. Disponível em: <<http://institucional.casasbahia.com.br/lojas>>. Acesso em: 30 jul. 2016.

CASE IH AGRICULTURE. **Encontre um concessionário**, 2016. Disponível em: <<http://www.caseih.com/latam/pt-br/concession%C3%A1rio/encontre-um-concession%C3%A1rio>>. Acesso em: 01 ago. 2016.

CHEVROLET. **Localize uma concessionária**, 2016. Disponível em: <<https://www.chevrolet.com.br/tools/dealer-locator.extapp.html>>. Acesso em: 30 jul. 2016.

CLARO. **Encontre uma loja**, 2012. Disponível em: <<http://www.claro.com.br/encontre-uma-loja>>. Acesso em: 30 jul. 2016.

COOPERATIVA AGROPECUÁRIA DO OESTE DA BAHIA (COOPROESTE). **Unidades**, 2016. Disponível em: <<http://www.cooproeste.com.br/unidades.html>>. Acesso em: 31 jul. 2016.

CORRÊA, Roberto Lobato. Redes geográficas: reflexões sobre um tema persistente. **Revista Cidades**, Presidente Prudente, v. 9, n. 16, p. 199-218, jul./dez. 2012.

_____. **Trajéorias geográficas**. 6ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2011.

CORRÊA, Roberto Lobato. A rede urbana: reflexões, hipóteses e questionamentos sobre um tema negligenciado. **Revista Cidades**, Presidente Prudente, v.1, n.1, p. 65-78, jan./jun. 2004.

_____. Reflexões sobre a dinâmica recente da rede urbana brasileira. In: IX Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional (ANPUR), 9, 2001, Rio de Janeiro. **Anais...** Rio de Janeiro: Associação Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional, 2001, p. 424-430.

_____. Rede urbana e formação espacial - uma reflexão considerando o Brasil. **Revista Território**, Rio de Janeiro, ano V, n.8, p. 121-129, jan./jun. 2000.

_____. **A rede urbana**. Série Princípios. São Paulo: Ática, 1989.

_____. O estudo da rede urbana: uma proposição metodológica. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 50, n. 2, p. 107-124, abr./jun. 1988.

_____. A periodização da rede urbana da Amazônia. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 49, n. 3, p. 39-68, jul./set. 1987.

DEFFONTAINES, Pierre. Como se constituiu no Brasil a rede das cidades. **Boletim Geográfico**, Rio de Janeiro, ano II, n. 14, p. 141-148, abr. 1944.

DEPARTAMENTO DE INFORMÁTICA DO SISTEMA ÚNICO DE SAÚDE (DATASUS). **Cadastro Nacional de Estabelecimentos de Saúde (CNES)**, 2016. Disponível em: <<http://cnes2.datasus.gov.br/>>. Acesso em: 27 jul. 2016.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE (DNIT). **Shapefile**, 2013. Disponível em: <<http://www.dnit.gov.br/mapas-multimodais/shapefiles>>. Acesso em: 01 ago. 2016.

DINIZ, José Alexandre Felizola. **A área Centro-Ocidental do Nordeste**. Recife, SUDENE, 1982.

ELIAS, Denise. Agronegócio e novas regionalizações no Brasil. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, Recife, v. 13, n. 2, nov. 2011, p. 153-167.

EMPRESAS CNPJ. **Cooperativa Agrícola dos Cerrados do Brasil Central Ltda.**, 2016. Disponível em: <<http://www.empresascnpj.com/s/empresa/coaceral/78579356000380>>. Acesso em: 31 jul. 2016.

ERTHAL, Rui. Geografia histórica – considerações. **Geographia**, Rio de Janeiro, ano V, n. 9, p. 29-39, 2003.

FIAT. **Concessionárias**, 2016. Disponível em: <<http://www.fiat.com.br/concessionarias.html>>. Acesso em: 30 jul. 2016.

FORD. **Localize um distribuidor**, 2016. Disponível em: <<http://www.ford.com.br/compre-o-seu/localize-um-distribuidor?sitetype=web&site=FBR>>. Acesso em: 30 jul. 2016.

GALVANI FERTILIZANTES. **Complexo industrial de Luís Eduardo Magalhães**, 2016. Disponível em: <<http://www.galvani.ind.br/unidade-cilem.htm>>. Acesso em: 31 jul. 2016.

HAESBAERT. Rogério. **“Gaúchos” no Nordeste**: modernidade, des-territorialização e identidade. 1995. 387f. Tese (Doutorado em Geografia) – Departamento de Geografia da Universidade de São Paulo, São Paulo, 1995.

HAVAN. **Lojas**, 2016. Disponível em: <<http://cliente.havan.com.br/portal/filiais/lojas>>. Acesso em: 30 jul. 2016.

HONDA. **Concessionárias**, 2012. Disponível em: <<http://www.honda.com.br/concessionarias/Paginas/default.aspx>>. Acesso em: 30 jul. 2016.

HYUNDAI. **Concessionárias**, 2016. Disponível em: <<https://www.hyundai-motor.com.br/concessionarias/>>. Acesso em: 30 jul. 2016.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Biblioteca**, 2016. Disponível em: <<http://biblioteca.ibge.gov.br>>. Acesso em: 18 mar. 2016.

_____. **Cidades**, 2016. Disponível em: <<http://www.cidades.ibge.gov.br>>. Acesso em: 15 mar. 2016.

_____. **Cidades: Bahia**, 2016. Disponível em: <<http://cidades.ibge.gov.br/xtras/uf.php?coduf=29>>. Acesso em: 28 jul. 2016.

_____. **Sistema IBGE de Recuperação Automática (SIDRA)**, 2016. Disponível em: <<http://www.sidra.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 01 ago. 2016.

_____. **Bases cartográficas: malhas digitais**, 2010. Disponível em: <<http://mapas.ibge.gov.br/bases-e-referenciais/bases-cartograficas/malhas-digitais.html>>. Acesso em: 01 fev. 2016.

_____. **Censos demográficos** – 2010, 2000, 1980, 1970, 1900 e 1872.

_____. **Regiões de Influência das Cidades 2007**. Rio de Janeiro: IBGE, 2008.

_____. **Regiões de Influência das Cidades 1993**. Rio de Janeiro: IBGE, 2000.

_____. **Regiões de Influência das Cidades 1987**. Rio de Janeiro: IBGE, 1987.

_____. **Divisão do Brasil em regiões funcionais urbanas**. Rio de Janeiro: IBGE: 1972.

_____. **Enciclopédia dos municípios brasileiros**. Rio de Janeiro: IBGE, 1958.

INSTITUTO FEDERAL DE EDUCAÇÃO, CIÊNCIA E TECNOLOGIA DA BAHIA (IFBA). **Campus Barreiras**, 2016. Disponível em: <<http://www.barreiras.ifba.edu.br/>>. Acesso em: 29 jul. 2016.

JOHN DEERE. **Localizador de concessionários e distribuidores**, 2016. Disponível em: <<http://dealerlocator.deere.com/servlet/country=BR?industry=7>>. Acesso em: 01 ago. 2016.

JORNAL O EXPRESSO. **Agrovia inaugura unidade da Vila do Rosário**, 2012. Disponível em: <<https://jornaloexpresso.wordpress.com/2012/05/18/agrovia-inaugura-unidade-da-vila-do-rosario/>>. Acesso em: 01 ago. 2016.

LAND ROVER. **Encontre um concessionário**, 2016. Disponível em: <<http://www.landrover.com.br/national-dealer-locator.html>>. Acesso em: 30 jul. 2016.

LOJAS AMERICANAS. **Encontre a Lojas Americanas mais próxima**, 2013. Disponível em: <<http://www.americanas.com.br/lojamaisproxima>>. Acesso em: 30 jul. 2016.

LE BISCUIT. **Lojas**, 2016. Disponível em: <<http://lebiscuit.com.br/lojas/>>. Acesso em: 30 jul. 2016.

LOUIS DREYFUS COMPANY. **Unidades**, 2016. Disponível em: <<http://www.ldcom.com.br/pr/sobre-nos/unidades-2/>>. Acesso em: 31 jul. 2016.

MACHADO, Fernando da Matta. **Navegação do Rio São Francisco**. Rio de Janeiro: Topbooks, 2002.

MAGAZINE LUIZA. **Nossas lojas**, 2012. Disponível em: <<http://www.magazineluiza.com.br/nossas-lojas/>>. Acesso em: 30 jul. 2016.

MARTINS, Herbert Toledo. A fragmentação do território brasileiro: a criação de novos estados no Brasil. **Caderno CRH**, Salvador, n. 35, p. 263-288, jul./dez. 2001.

MARX, Murillo. **Cidade no Brasil: terra de quem?** São Paulo: Nobel, 1991.

MASSEY FERGUSON. **Concessionárias**, 2016. Disponível em: <<http://www.massey.com.br/concessionarias/localize-a-sua>>. Acesso em: 01 ago. 2016.

MERCEDEZ BENZ. **Concessionários**, 2016. Disponível em: <<https://www.mercedes-benz.com.br/concessionarios>>. Acesso em: 30 jul. 2016.

MITSUBISHI MOTORS. **Concessionárias**, 2016. Disponível em: <<http://www.mitsubishimotors.com.br/wps/portal/mit/concessionarias>>. Acesso em: 30 jul. 2016.

MOTTA, Margarida Cunha de Miranda. **Povoados da Bahia**, 2015. Disponível em: <http://www.sei.ba.gov.br/index.php?option=com_content&id=154&Itemid=103>. Acesso em: 20 set. 2015.

MULTIGRAIN. **Contatos: região BA/MA/TO/PI**, 2016. Disponível em: <<http://www.multigrain.com.br/Paginas/Contatos.aspx>>. Acesso em: 31 jul. 2016.

NISSAN. **Encontre uma concessionária**, 2016. Disponível em: <<https://www.nissan.com.br/encontre-uma-concessionaria.html>>. Acesso em: 30 jul. 2016.

NOVO MUNDO. **Nossas lojas**, 2015. Disponível em: <<http://www.novomundo.com.br/institucional/nossas-lojas>>. Acesso em: 30 jul. 2016.

OBRAS SOCIAIS IRMÃ DULCE (OSID). **Hospital do Oeste**, 2016. Disponível em: <<https://www.irmadulce.org.br/portugues/saude/centro-e-unidade/hospital-do-oeste>>. Acesso em: 30 jul. 2016.

OI. **Lojas físicas da Oi**, 2016. Disponível em: <<http://www.oi.com.br/oi/oi-pra-voce/atendimento/fale-com-a-oi/lojas-fisicas-da-oi>>. Acesso em: 30 jul. 2016.

PAGUE MENOS. **Nossas lojas**, 2016. Disponível em: <<http://portal.paguemenos.com.br/portal/institucional/nossas-lojas#0>>. Acesso em: 30 jul. 2016.

PAMPLONA, Luiz Gonzaga. **Barreiras, Bê-A, ... da Barra pra cá!** Brasília: [s.n.], 2002.

PRADO JÚNIOR, Caio. **Formação do Brasil contemporâneo: colônia**. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.

RAMIREZ, Júlio Cesar de Lima; SOARES, Beatriz Ribeiro; SOUZA, Claudio Vanderli de. Triângulo Mineiro: região e regionalismo. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 59, n. 1, p. 43-69, jan./jun. 2005.

REAL CALÇADOS. **Lojas**, 2016. Disponível em: <<http://realcalçados.com.br/lojas>>. Acesso em: 30 jul. 2016.

RENAULT. **Encontre uma concessionária**, 2016. Disponível em: <<https://www.renault.com.br/encontre-uma-concessionaria.html>>. Acesso em: 30 jul. 2016.

ROCHA, Geraldo. **O Rio São Francisco: fator precípua da existência do Brasil**. 4. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 2004.

SAMPAIO, Marcos Guedes Vaz. **Uma contribuição à história dos transportes no Brasil: A companhia bahiana de navegação a vapor (1839-1894)**. 2006. 341f. Tese (Doutorado em História) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

SAMPAIO, Mateus. Oeste da Bahia capitalismo, agricultura e expropriação de bens de interesse coletivo. In: XXI Encontro Nacional de Geografia Agrária – territórios em disputa: os desafios da Geografia Agrária nas contradições do desenvolvimento brasileiro, 21, 2012, Uberlândia. **Anais...** Uberlândia: Universidade Federal de Uberlândia, 2012, 17p.

SANAVE. **Concessionária Volkswagen Sanave Volkswagen**, 2016. Disponível em: <<http://www.sanave.com.br/>>. Acesso em: 31 jul. 2016.

SANTOS, Camila Dutra dos; CHAVES, Maria Lucenir Jerônimo. Difusão do agronegócio e urbanização no Nordeste: as regiões produtivas do agronegócio da soja no oeste da Bahia e da fruticultura no baixo curso do rio Açu/Jaguaribe (CE/RN). **Geografia Ensino & Pesquisa**, Santa Maria (RS), v. 18, n.2, p. 39-56, mai./ago. 2014.

SANTOS, Clóvis Caribé Menezes dos. **Oeste da Bahia: modernização com (des) articulação econômica e social de uma região**. 2007. 239f. Tese (Doutorado em Ciências Sociais) - Universidade Federal da Bahia, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Salvador. 2007.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: EDUSP, 2014.

SANTOS, Milton. **Economia espacial: críticas e alternativas**. 2ª ed. 3ª reimp. São Paulo: EDUSP, 2014 a.

_____. **Metamorfose do espaço habitado: fundamentos teóricos e metodológicos da geografia**. 6ª ed. 2ª reimp. São Paulo: EDUSP, 2014 b.

_____. Sociedade e espaço: a formação social como teoria e como método. **Boletim Paulista de Geografia**, São Paulo, n. 54, p. 81-99, jun. 1977.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. 17ª ed. Rio de Janeiro: Record, 2013.

SANTOS FILHO, Milton. **O processo de urbanização no Oeste baiano**. Série de estudos urbanos. Recife: SUDENE-DPE-URB, 1989.

SECRETARIA DA ADMINISTRAÇÃO DO ESTADO DA BAHIA (SAEB). **Serviço de Atendimento ao Cidadão (SAC)**, 2016. Disponível em: <<http://www.sac.ba.gov.br/>>. Acesso em: 29 jul. 2016.

SECRETARIA DA EDUCAÇÃO DO ESTADO DA BAHIA. **Educação profissional – a rede: centros e unidades**, 2016. Disponível em: <<http://escolas.educacao.ba.gov.br/centroseunidadessep>>. Acesso em: 29 jul. 2016.

SECRETARIA DE INFRAESTRUTURA DA BAHIA. **Roteiro da aviação regular: aeroporto de Barreiras**, 2016.

SLC AGRÍCOLA. **SLC Agrícola: nossas fazendas**, 2015. Disponível em: <<http://www.slcagricola.com.br/nossas-fazendas/>>. Acesso em: 31 jul. 2016.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. A produção do espaço urbano: escalas, diferenças e desigualdades socioespaciais. In: CARLOS, Ana Fani; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (orgs.). **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo: Contexto, 2011. p. 123-145.

TEIXEIRA NETO, Antônio. Os caminhos de ontem e de hoje em direção a Goiás-Tocantins. **Boletim Goiano de Geografia**, Goiânia, v. 21, n. 1, p. 51-68, jan./jul. 2001.

TIM. **Lojas**, 2014. Disponível em: <<http://www.tim.com.br/ba/para-voce/atendimento/lojas>>. Acesso em: 30 jul. 2016.

TOYOTA. **Localize uma concessionária**, 2016. Disponível em: <<http://www.toyota.com.br/concessionarias/>>. Acesso em: 30 jul. 2016.

TV OESTE. **Atlas de cobertura**, 2015.

UNIVERSIDADE ESTADUAL DA BAHIA (UNEB). **Pró-Reitoria de Ensino de Graduação (PROGRAD)**, 2016. Disponível em: <<http://www.uneb.br/prograd/graduacao/>>. Acesso em: 29 jul. 2016.

UNIVERSIDADE FEDERAL DO OESTE DA BAHIA (UFOB). **Cursos**, 2016. Disponível em: <<http://www.ufob.edu.br/ensino/2014-08-08-14-46-02/cursos>>. Acesso em: 29 jul. 2016.

_____. **Programa de Pós-Graduação em Ciências Ambientais (PPGCA)**, 2016. Disponível em: <<http://ppgca.ufob.edu.br/>>. Acesso em: 29 jul. 2016.

VALTRA. **Onde comprar**, 2016. Disponível em: <<http://www.valtra.com.br/onde-comprar>>. Acesso em: 01 ago. 2016.

VASCONCELOS, Pedro de Almeida. Questões metodológicas na geografia urbana histórica. **Geotextos**, Salvador, vol. 5, n. 2, p. 147-157, dez. 2009.

VIVO. **Lojas**, 2016. Disponível em: <http://www.vivo.com.br/portalweb/appmanager/env/web?_nfpb=true&_nfls=false&_pageLabel=vcAtendLojasBook#>. Acesso em: 30 jul. 2016.

ZORZO, Francisco Antônio. Ferrovia e rede urbana na Bahia (1860-1930). In: Encontro Nacional da Anpur, 10, 2003, Belo Horizonte. **Anais...** Belo Horizonte: Associação Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional, 2003, 15p.