

O PAPEL DAS LOCALIDADES CENTRAIS NA REDE URBANA DO OESTE BAIANO: DO DECLÍNIO DE BARRA À ASCENSÃO DE BARREIRAS (INÍCIO DO SÉCULO XX À DÉCADA DE 1980)

Iann Dellano da Silva Santos

Universidade Federal de Goiás, Pós-Graduação em Geografia, Goiânia, GO, Brasil
iann.dellano@hotmail.com

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 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; Barra (BA); Barreiras (BA).

THE ROLE OF CENTRAL LOCALITIES IN BAHIA'S WEST REGION URBAN NETWORK: FROM DECAY OF BARRA TO THE ASCENT OF BARREIRAS (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 in 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, Barra (BA); Barreiras (BA).

INTRODUÇÃO

De acordo com Corrêa (2001), o conjunto de centros urbanos 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 rede, elementos esses próprios à natureza desse tipo particular de rede (CORRÊA, 2000; BESSA, 2010).

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.

Continuidade do estudo denominado *A gênese do urbano no Oeste Baiano: os núcleos de povoamento e a rede de vilas no século XIX*, 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 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.

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,

además, 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 telefone (IBGE, 1958).

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).

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 ginasial. 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, convencidas ao modelo coronelista, agiram na articulação de financiamentos de benfeitorias nas esferas estadual e federal, angariando obras que dotariam de funcionalidade ao núcleo barreirense. 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).

Entre as benfeitorias estaduais sobressaem o cais do porto 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 anos. 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 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 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. 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 para aeronaves norte-americanas (ALMEIDA, 1996).

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 se apresentavam, 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. Barra e Barreiras eram os únicos a possuírem serviços de ensino ginásial e agência bancária. Por sua vez, Barra se destacava como único centro com a presença de um hospital geral (IBGE, 1958).

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 (atual São Félix do Coribe), em 1901, Jaborandi, em 1928, e os núcleos reconhecidos na condição de distrito, São Desidério, em 1911, Mansidão, em 1933, Riachão das Neves, em 1934, Bonfim (Baianópolis), em 1936, Piragiba (Muquém de São Francisco), em 1943, e Buritizinho (Cristópolis), Canabrava (Wanderley) e Ibiagui (Canápolis) em 1953 (IBGE, 2016).

Mesmo acentuando ao que Prado Junior (2011) denomina 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: 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).

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”. 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).

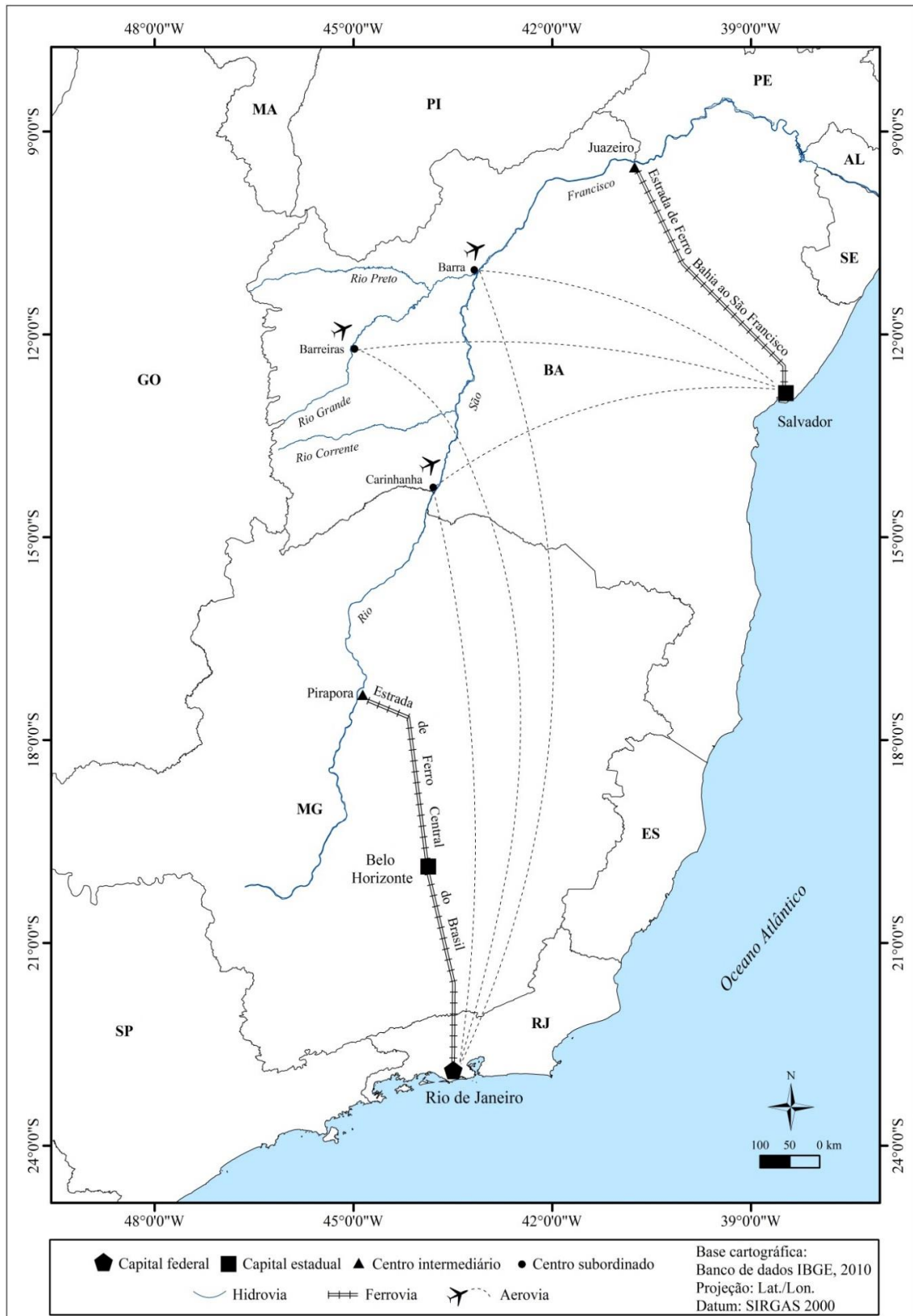
Em Santana, 30% de sua renda agrícola eram oriundas do cultivo do algodão. Ainda na agricultura, destacavam-se “arroz, feijão, cana-de-açúcar, milho e mamona”. A pecuária em sua maioria era representada por 55.000 bovinos, 18.000 tanto ovinos como suínos, 12.000 caprinos, 2.700 asininos, 2.000 muares 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 1).

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 FILHO, 1989). Ramirez et al. (2005, p. 35) destacam que “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”.

Figura 1: Oeste Baiano: núcleos ligados a Salvador, Belo Horizonte e Rio de Janeiro na década de 1950



Fonte: IBGE (1958).

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.

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. 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).

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).

O estudo Divisão do Brasil em regiões funcionais urbanas, de 1972, 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.

Nesse mesmo estudo, o IBGE qualificou Barreiras como centro sub-regional A, cuja função principal se enquadrou na condição de pequeno centro de “serviços para as zonas rurais próximas e para as pequenas localidades” (IBGE, 1972, p. 72). Desse modo, Barreiras passou a ser o centro de maior importância no âmbito regional (Figura 2) 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 Velho, 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).

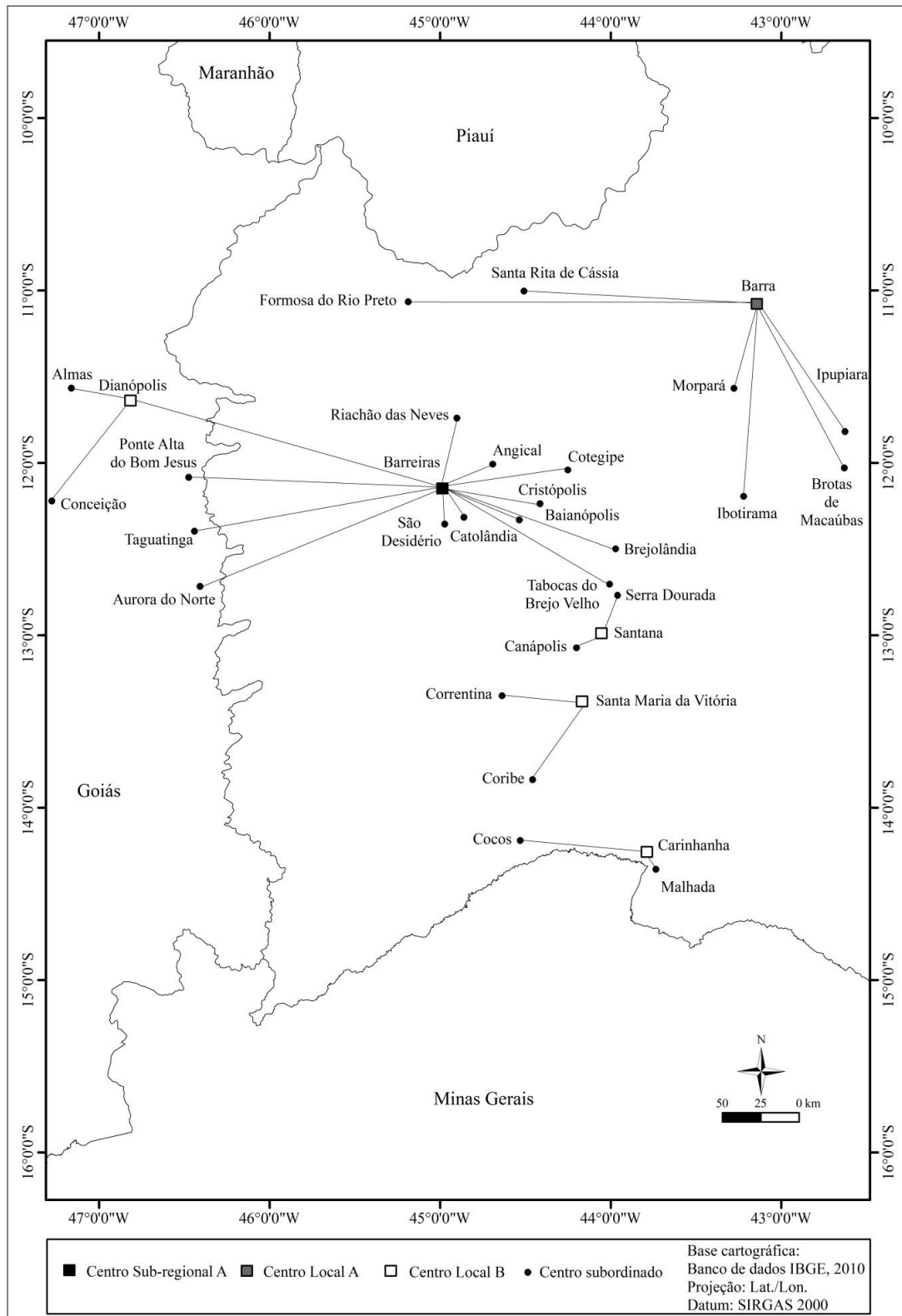
Em seguida, Barra, qualificado a centro local A, sustentava-se como segundo centro de importância na rede regional, tendo sua região de influência restrita aos elementares Formosa do Rio Preto e Santa Rita de Cássia, no Oeste Baiano, além dos demais elementares Morpará, Ibotirama, Brotas de Macaúbas 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 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. 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). 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, Barreiras se beneficiava com a mudança da posição geográfica, transferida da circulação fluvial para a rodoviária, de modo que esse centro passou a se conectar com as redes urbanas de Brasília e Goiânia (IBGE, 1972). A ligação de Barreiras com Brasília foi incrementada com a rodovia federal BR-020, construída desde meados da década de 1950, muito embora rústica, sem asfalto, com travessias em riachos e atoleiros difíceis, porém, proporcionando a mudança no eixo

dos transportes, ligando Barreiras a Brasília, Goiânia e São Paulo (ALMEIDA, 1995). Destaca-se também a construção da BR-135, permitindo o estreitamento entre Santa Maria da Vitória e Belo Horizonte, intermediado por Montes Claros e Januária (IBGE, 1972).

Figura 2: Oeste Baiano: hierarquia da rede urbana regional na década de 1970.



Fonte: IBGE (1972).

A diminuição gradativa da atividade da navegação fluvial, sendo um dos resultados da desapropriação da Companhia de Navegação do São Francisco (FRANAVE), feita pelo Estado durante o governo militar (1964-1985), 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, 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.

A POSIÇÃO GEOGRÁFICA PRIVILEGIADA PARA BARREIRAS E A DECADÊNCIA DE BARRA

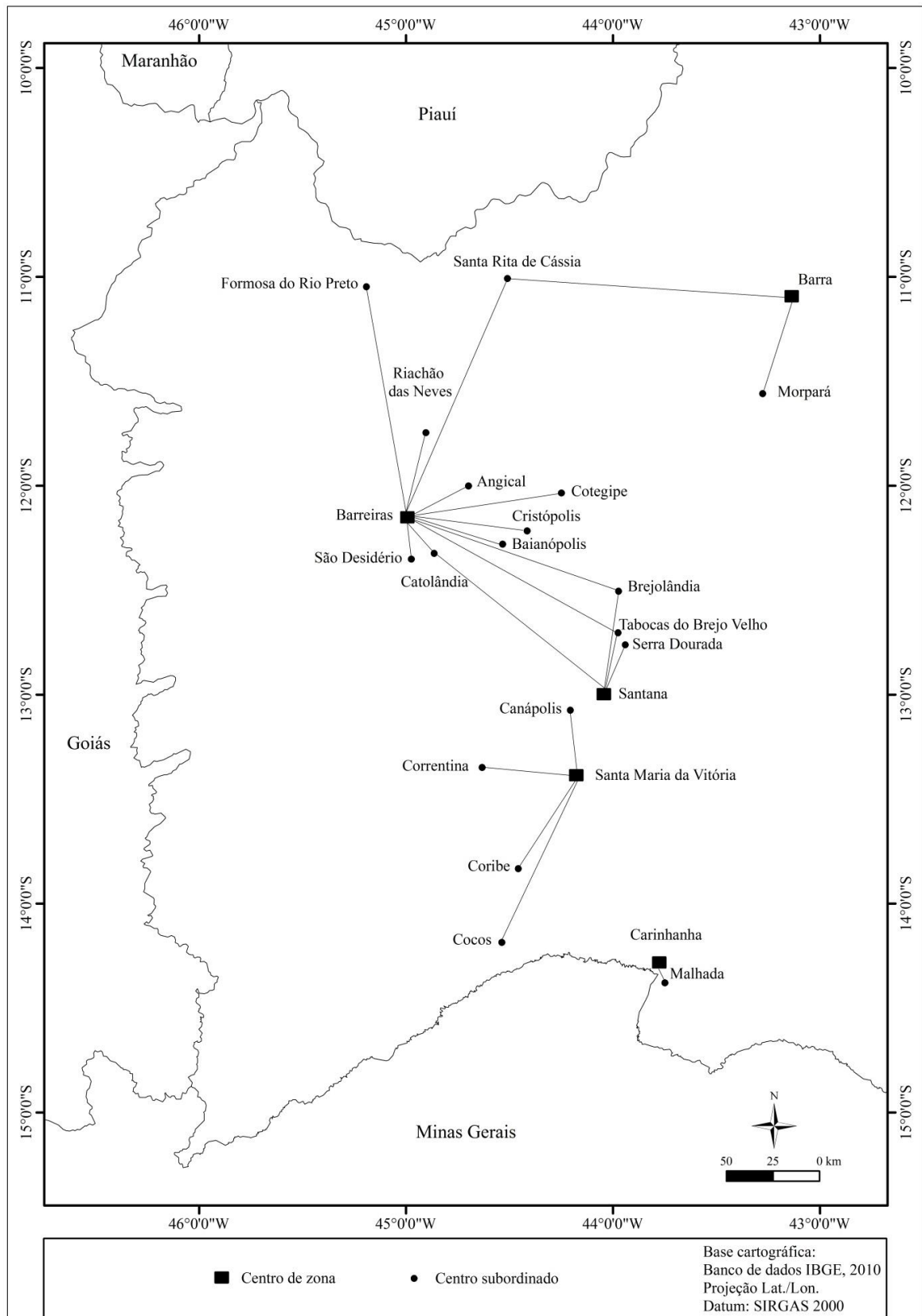
O incremento da posição geográfica para Barreiras se conformou com a transferência da sede do 4º Batalhão de Engenharia de Construção (BEC), em 1972, constituído o mecanismo estatal para a construção e pavimentação de estradas. O 4º BEC construiu diversas estradas vicinais e rodovias, sendo a principal BR-020 e a conclusão do trecho entre Barreiras e Ibotirama, da BR-242 (BRASIL, 2015), permitindo o contato direto entre os centros de 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), cujas 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 (SAMPAIO, 2012; SANTOS e CHAVES, 2014).

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 1987, aumentando sua área de influência (Figura 3). O REGIC de 1987 é uma 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 3: Oeste Baiano: hierarquia da rede urbana regional na década de 1980.



Fonte: IBGE (1987)

Barreiras passa a exercer maior centralidade por conta dos investimentos urbanos, bens e serviços instalados em seu centro, ocasionando uma maior dependência dos núcleos inferiores ao núcleo barreirense. Por sua vez, Barra tem sua rede de interações regionais reduzida, estendendo-se à Santa Rita de Cássia e Morpará; Santana subordina Serra Dourada e compartilha, junto com Barreiras, Brejolândia, Catolândia e Tabocas do Brejo Velho; Santa Maria da Vitória expande, timidamente, sua influência sobre Canápolis, Coribe, Correntina e Cocos; e Carinhanha, ao sul, subordina apenas Malhada (IBGE, 1987).

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, pois, além de considerar o maior número de centros encabeçados por Barreiras (onze), verifica-se a importância, em termos de funções urbanas, que Barreiras 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).

Ultrapassando Barra, Barreiras torna-se o maior núcleo urbano do Oeste Baiano na década de 1980, com população urbana de 30.055 habitantes e evolução de 207,9%, entre as décadas 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). Por sua vez, Barra possuía, na década de 1980, população urbana de 13.497 habitantes e Santa Maria da Vitória dispunha 17.262 habitantes (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 especializados. 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 integração de toda região, como também não há uma ligação efetiva entre os núcleos do Oeste Baiano, que recorrem a centros superiores fora da região, rompendo a hierarquia tradicional, acometendo ao que Santos (2014b, p. 61) denomina de “curto circuito”.

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 estadual BA-052 que liga a 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 Ipupiara, 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, o REGIC de 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. 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.

A posição geográfica, com o beneficiamento de um conjunto de infraestrutura em especial para Barreiras, na década de 1970, 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, a partir da década de 1980, 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).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

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: a) 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; e b) 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), acrescentando núcleos oriundos da agricultura moderna dos cerrados baianos, a exemplo de Mimoso do Oeste (atual Luís Eduardo Magalhães), no intuito de tornar o atual padrão de rede inteligível, identificando as novas estruturas dimensional, funcional e espacial.

REFERÊNCIAS

- ALMEIDA, I. P. **Saudade de Barreiras**: álbum de recordações. Barreiras: Irmãos Ribeiro, 1996.
- _____. O 4º BEC em Barreiras: construindo estradas e formando jovens. **Jornal Novoeste**, Barreiras, 1995, p. 10-11.
- ALMEIDA, M. N. M. 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.
- BESSA, K. C. F. O. Estudos sobre a rede urbana: os precursores da teoria das localidades centrais. **Geotextos**, Salvador, v. 8, n. 1, p. 147-165, jul. 2012. <https://doi.org/10.9771/1984-5537geo.v8i1.6222>
- _____. Proposições para a análise da diferenciação espacial nos estudos sobre rede urbana: as noções de convergência e divergência. **GEOSP**, São Paulo, n. 28, p. 34-58, 2010.
- BRASIL. 4º Batalhão de Engenharia de Construção. **Página principal**. 2015. Disponível em: <<http://www.4becnst.eb.mil.br>>. Acesso em: 08 jun. 2015.
- CORRÊA, R. L. **Trajetórias geográficas**. 6. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2011.
- _____. 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: ANPUR, 2001.
- _____. Rede urbana e formação espacial – uma reflexão considerando o Brasil. **Revista Território**, Rio de Janeiro, ano 5, 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, J. A. F. **A área Centro-Ocidental do Nordeste**. Recife: SUDENE, 1982.
- HAESBAERT, R. **“Gaúchos” no Nordeste**: modernidade, des-territorialização e identidade. 1995. 387f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 1995.
- IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **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: 1º fev. 2016.
- _____. **Regiões de influência das cidades.** Rio de Janeiro: IBGE, 1987.
- _____. **Censos demográficos.** Rio de Janeiro, 1970; 1980.
- _____. **Divisão do Brasil em regiões funcionais urbanas.** Rio de Janeiro: IBGE, 1972.
- _____. **Enciclopédia dos municípios brasileiros.** Rio de Janeiro: IBGE, 1958.
- MACHADO, F. M. **Navegação do Rio São Francisco.** Rio de Janeiro: Topbooks, 2002.
- PAMPLONA, L. G. **Barreiras, Bê-A, ... da Barra pra cá!** Brasília, 2002.
- PRADO JÚNIOR, C. **Formação do Brasil contemporâneo:** colônia. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.
- RAMIREZ, J. C. L.; SOARES, B. R.; SOUZA, C. V. Triângulo Mineiro: região e regionalismo. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 59, n. 1, p. 43-69, jan./jun. 2005.
- ROCHA, G. **O rio São Francisco:** fator precípua da existência do Brasil. 4. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 2004.
- SAMPAIO, M. 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: UFU, 2012.
- SANTOS, C. D.; CHAVES, M. L. J. 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, C. C. M. **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, M. **Economia espacial:** críticas e alternativas. 2. ed. São Paulo: EDUSP, 2014a.
- _____. **Metamorfose do espaço habitado:** fundamentos teóricos e metodológicos da geografia. 6. ed. São Paulo: EDUSP, 2014b.
- SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. **O Brasil:** território e sociedade no início do século XXI. 17. ed. Rio de Janeiro: Record, 2013.
- SANTOS FILHO, M. **O processo de urbanização no oeste baiano.** Recife: SUDENE-DPE-URB, 1989. (Série de estudos urbanos).
- SPOSITO, M. E. B. A produção do espaço urbano: escalas, diferenças e desigualdades socioespaciais. In: CARLOS, A. F.; SOUZA, M. L.; SPOSITO, M. E. B. (Orgs.). **A produção do espaço urbano:** agentes e processos, escalas e desafios. São Paulo: Contexto, 2011.

Recebido em: 05/12/2016

Aceito para publicação em: 10/08/2017