



## CIRCULAÇÃO E USOS DO TERRITÓRIO: A REDE URBANA DOS CERRADOS BAIANOS EM UMA PERSPECTIVA GEOGRÁFICO-HISTÓRICA

Circulation and uses of the territory: the urban network of Bahian closures in a geographical-historical perspective

Circulación y usos del territorio: la red urbana de los bosques espesos Baianos en una perspectiva geográfico-histórica

Paulo Roberto Baqueiro Brandão<sup>1</sup>

### RESUMO

O que se propõe neste escrito é um exame da relação entre os processos que engendraram, no espaço e no tempo, transformações na configuração urbano-regional e as matrizes de transporte que, em cada momento da história, substantivaram os feixes de fluxos que se estabeleceram a partir das cidades localizadas nos cerrados baianos e que para elas afluíram, enfatizando, para tanto, os casos de Barreiras e Barra. Tais matrizes são consideradas, por um lado, como condição e produto das transformações anteriormente aventados, e, por outra parte, como elementos representativos dos modos de pensar e agir dos agentes que atuaram/atua em cada contexto espaço-temporal destacado. Importa salientar que não se trata, aqui, de propor um exame geográfico-histórico da rede urbana da porção mais ocidental da Bahia a partir da aceitação de um determinismo tecnológico dos transportes ou de superestimar as redes como sujeito que cria, sozinha, as condições de estruturar o território. Ao contrário, esta reflexão propugna a possibilidade de compreender o caráter processual, contraditório e combinado das transformações que, ao longo do tempo, (se) fazem (n) o território, a partir da relação deste ente geográfico com as redes.

**Palavras-chave:** Circulação; Uso do território; Rede urbana; Cerrados baianos.

### ABSTRACT

What is proposed in this paper is an examination of the relationship between the processes that have spawned, in space and time, transformations in the urban-regional configuration and the transport matrices that, at each moment in history, have substantiated the flows of flows that have been established from the cities located in the Bahian savannas and that for them flowed, emphasizing, for that, the cases of Barreiras and Barra. These matrices are considered, on the one hand, as a condition and product of the transformations previously proposed, and, on the other hand, as representative elements of the modes of thinking and acting of the agents who acted in each outstanding spatio-temporal context. It is important to emphasize that it is not a question here of proposing a geographic-historical examination of the urban network of the more western part of Bahia, from the acceptance of a technological determinism of transport or of overestimating the networks as a subject that alone creates the conditions of structure the territory. On the contrary, this reflection proposes the possibility of understanding the procedural, contradictory and combined character of the transformations that, over time, (if) make the territory, from the relation of this geographic entity with the networks.

**Keywords:** Circulation; Use of territory; Urban network; Bahia Cerrados.

<sup>1</sup> Professor Adjunto dos cursos de Geografia, Bacharelado Interdisciplinar em Humanidades e do Programa de Pós-graduação em Ciências Ambientais da Universidade Federal do Oeste da Bahia (UFOB), Campus Edgard Santos, em Barreiras (BA). Pró-Reitor de Extensão e Cultura dessa Instituição Federal de Ensino Superior. Reitoria da UFOB, Rua Prof. José Seabra de Lemos, 316, Recanto dos Pássaros, Barreiras (BA), Brasil, CEP 47.808-021; telefone: (77) 3614-3530; Email: paulo.baqueiro@ufob.edu.br.



## RESUMEN

Lo que se propone en este escrito es un examen de la relación entre los procesos que engendraron, en el espacio y el tiempo, transformaciones en la configuración urbano-regional y las matrices de transporte que, en cada momento de la historia, sustentaron los flujos que se instituyeron a partir de las ciudades localizadas en los bosques espesos baianos y que para ellas afluyeran, enfatizando, por lo tanto, los casos de Barreras y Barra. Tales matrices son consideradas, por un lado, como condición y producto de las transformaciones anteriormente aludidas, y, por otra parte, como elementos representativos de los modos de pensar y actuar de los agentes que actuaron/actúan en cada contexto espacio-temporal mencionado. Conciene destacar que no se trata, aquí, de proponer un examen geográfico-histórico de la red urbana de la porción más occidental de la Bahía a partir de la aceptación de un determinismo tecnológico de los transportes o de sobrevalorar las redes como sujeto que crea, sola, las condiciones de estructurar el territorio. Al contrario, esta reflexión propone la posibilidad de comprender el carácter procesal, contradictorio y mezclado de las transformaciones que, al largo del tiempo, (se) hacen (en) el territorio, a partir de la relación de este ente geográfico con las redes.

**Palabras clave:** Circulación; Uso del territorio; Red urbana; Bosques espesos baianos.

## PALAVRAS INICIAIS

As reflexões ora apresentadas têm suas origens em uma indagação acerca da urbanização dos cerrados baianos. Antes de Barreiras, a cidade de Barra exercia centralidade na rede urbana de uma região então conhecida como “Além São Francisco”. Diante de indícios que apontavam para a ocorrência dessa mudança com anterioridade ao atual processo de reestruturação territorial produtiva dos cerrados da Bahia (afastando, assim, a tentação de estabelecer uma apressada relação de causa e efeito a partir do agronegócio), uma pergunta se impôs: quais fatores concorreram para gerar a dinâmica territorial necessária à transformação de Barreiras na principal urbe de toda a margem esquerda do Rio São Francisco e/ou quais foram os indutores da inércia que tirou de Barra essa condição?

As análises preliminarmente aportadas denotaram que, dentre outros fatores, os modais de transportes predominantemente utilizados ao longo do tempo cumpriam/cumprem um papel significativo na conformação do espaço regional, o que, vale dizer, inclui as cidades e a vida urbana que as anima. Assim, o que se propõe neste escrito é um exame da relação entre os processos que engendraram, no espaço e no tempo, transformações na configuração urbano-regional e as matrizes de transporte que, em cada momento da história, sustentaram os feixes de fluxos que se estabeleceram a partir das cidades localizadas nos cerrados baianos e que para elas afluíram. Tais matrizes são consideradas, por um lado, como condição e produto das transformações anteriormente aventadas, e, por outra parte, como elementos representativos dos modos de pensar e agir dos agentes que atuaram/atuam em cada contexto espaço-temporal destacado.

Importa salientar que não se trata, aqui, de propor um exame geográfico-histórico da rede urbana da porção mais ocidental da Bahia a partir da aceitação de um determinismo tecnológico dos transportes (GOTTDIENER, *apud* VILLAÇA, 2001) ou de superestimar as redes como sujeito que cria, sozinha, as condições de estruturar o território (DIAS, 2007). Ao contrário, esta reflexão propugna a possibilidade de

compreender o caráter processual, contraditório e combinado das transformações que, ao longo do tempo, (se) fazem (n)o território, a partir da relação deste ente geográfico com as redes.

## **CIRCULAÇÃO E USOS DO TERRITÓRIO EM UMA PERSPECTIVA GEOGRÁFICO-HISTÓRICA: BREVES REFLEXÕES**

Na atualidade, a circulação tem um papel crucial nos usos dos territórios (BLANCO, 2015), inclusive no que diz respeito à conformação das relações entre cidades. Há que se considerar, porém, que, a despeito das diferenças de intensidade, qualidade e natureza dos fluxos, no passado a mobilidade de bens, pessoas e dinheiro também era capaz de induzir o desenvolvimento de funções urbanas, as condições da centralidade exercida por cada cidade e, como resultado dos anteriores, a configuração da rede urbana e do território do qual a anterior faz parte.

Além disso, é preciso considerar que, de tempos em tempos, o território é solapado por novas lógicas de reprodução social e econômica, que atingem de modo diferenciado seus subespaços, tornando-os cada vez mais diferentes/desiguais pelo nível de acesso às técnicas que são a ponta de lança dessa sucessão dos meios geográficos (SANTOS, 1996; SANTOS e SILVEIRA, 2001). Essas transformações tem significativo alcance nas/pelas redes e se afirmam de modo mais contundente nos seus nós, o que inclui as cidades.

Esta constatação impõe a necessidade de refletir a relação Rede-Território a partir de uma perspectiva espaço-temporal. Em trecho já clássico da obra *O Brasil...*, Milton Santos e Maria Laura Silveira afirmam que, nos estudos geográficos, o que interessa discutir é o território usado e que tal categoria aponta para a necessidade de um esforço de análise que leve à compreensão da constituição do território. Disto se pode deprender que tal análise deva ser feita tanto para um pleno entendimento da constituição presente do território, mas também das suas conformações pretéritas, de tal modo que esse mesmo território, “visto como unidade e diversidade, é uma questão central da história humana e de cada país e constitui o pano de fundo do estudo das suas diversas etapas e do momento atual” (SANTOS e SILVEIRA, 2001, p. 20, Grifos deste autor).

Segundo Santos (1991, p. 18) “(...) o que distingue as épocas históricas é justamente a mudança de papel, ou seja, de valor relativo, dos elementos de um sistema”. Desta constatação se pode inferir que as transformações espaço-temporais dão-se em razão da perda de eficiência de uma dada técnica e a sua substituição por outra, com a consequente implantação de novas tecnosfera e psicofera.

Como todo o resto, por ser um elemento do espaço, a rede urbana é sensível à sucessão das técnicas ao longo do tempo. No entanto, considerando que a implantação de uma técnica é seletiva, é possível afirmar,

concordando com Santos (Idem, p. 81) “(...) que o mesmo fenômeno pode constituir-se num multiplicador ou fator de bloqueio, numa rede urbana e por vezes para uma mesma cidade em diferentes períodos”.

Deste modo, ao empreender um exame das redes em sua relação com o território é fundamental fazê-lo, conforme sustenta Santos (1996), segundo um enfoque genético e um enfoque atual, permitindo a sua compreensão em perspectiva geográfico-histórica. Tal concepção é respaldada por Blanco (2015, p. 18), para quem “*La incorporación de una perspectiva dinámica es fundamental, tanto para rastrear la génesis de las redes (...) como para reconocerlas cambiantes, inestables, inacabadas, móviles en el tiempo*”.

Assim, este estudo é o passo inicial para a adoção de uma periodização da rede urbana regional que permita elucidar questões relevantes relacionadas ao exame da urbanização dos cerrados baianos, tais como: (a) as relações interurbanas e o grau de centralidade exercido pelas cidades; (b) os modos de produção em sua relação com o território; (c) a técnica como mediadora de tais relações.

Para tanto, neste ensaio, o que se pretende é esboçar um quadro panorâmico da relação Redes-Território no âmbito dos cerrados baianos empregando uma perspectiva geográfico-histórica de análise a partir de um percurso metodológico que adota um olhar crítico-reflexivo e interpretativo de textos e apontamentos técnicos elaborados por escritores, intelectuais e profissionais em trabalhos de campo, considerando-os como relatos históricos da dinâmica territorial que se quer aqui descortinar.

## AS RELAÇÕES REDE-TERRITÓRIO NOS CERRADOS BAIANOS (SÉCULOS XIX E XX)

Antes mesmo da colonização portuguesa, os índios já dominavam técnicas de construção e uso de embarcações rudimentares, que eram empregadas para deslocamentos e pesca no Rio São Francisco, assim como nos tributários da bacia. Tais práticas foram incorporadas pelos colonizadores desde o período das Entradas e Bandeiras, utilizando os diversos cursos d’água, entre os quais, o próprio Rio São Francisco, para penetração no interior da Colônia.

Em ao menos duas passagens da obra *Capítulos de história colonial*, Abreu (2006) revela o papel desempenhado pela navegação fluvial na atuação de entradistas e bandeirantes: na primeira, cita que “Se encontravam algum rio e prestava para a navegação, improvisavam canoas ligeiras, fáceis de varar nos saltos, aliviar nos baixios ou conduzir à sirga” (P. 143), enquanto, na seguinte, tratando especificamente da exploração do Rio São Francisco no século XVII, afirma que “Facilitaram estas entradas a abundância das matas no trecho superior do rio, as suas condições de navegabilidade dentro do planalto, o emprego da canoa” (P. 149).

A navegação pelo Rio São Francisco é, portanto, uma prática multissecular, sendo realizada, ao longo do período colonial, predominantemente por canoas, balsas, barcas e ajojos (ROCHA, 2004), alguns dos quais utilizados na atualidade. No entanto, a pretensão de desenvolver o uso sistemático de tal meio de transporte

remonta ao século XIX, ainda na fase imperial da história brasileira, quando o curso d'água passou a ser cogitado como “via de ‘penetração integral’” (BRASIL, 2010, p. 15) pelo governo central. Assim, a partir de 1847, diversos estudos e levantamentos foram realizados, com vistas, principalmente, à análise das condições de navegabilidade do Rio São Francisco.

Conforme apontado por Camelo Filho (2005), a partir de 1866, quando da introdução das primeiras embarcações a vapor, a navegação pelo Rio São Francisco passou a ter percursos sistemáticos que cobriam trecho entre Piranhas (AL) e a foz ou entre Pirapora (MG) e Juazeiro (BA), na calha principal da bacia, e entre as diversas cidades localizadas nas margens dos tributários navegáveis, como o Rio das Velhas e Rio Paracatu, em Minas Gerais, e Rio Corrente, Rio Grande e Rio Preto, na Bahia.

Segundo Lima (2004), nos tempos áureos dos vapores na Bacia do Rio São Francisco, vinte e sete embarcações singravam as águas do curso d'água principal e de seus tributários concomitantemente, a maioria pertencente às companhias de navegação, que, por sua vez, empregavam, juntas, um quantitativo superior a um milhar de funcionários.

Toda essa operação permitia a circulação – rápida para os padrões da época – de pessoas, mercadorias, bens e informações por uma vasta região banhada pelos rios que fazem parte da bacia do São Francisco, comunicando-a, ainda, a grandes centros urbanos por meio das conexões intermodais com as linhas férreas que ligavam Juazeiro (BA) à Salvador e Pirapora (MG) ao Rio de Janeiro, inauguradas, respectivamente, em 1896 e 1910 (SOUZA, 2011; FINGER, 2013).

No contexto baiano, a consolidação de uma rede dendrítica baseada no uso dos cursos d'água da bacia do São Francisco como meio de transporte foi benéfica para o incremento das funções urbanas de Barra e Barreiras com a primeira das cidades mencionadas possuindo, naquele momento, maior proeminência por sua posição geográfica privilegiada na confluência do Rio São Francisco e Rio Grande.

Conforme pondera Santos (2016, p. 32), Barra era, no final do século XIX, o centro principal de uma rede regional embrionária formada por vilas cujos vínculos interurbanos se davam preferencialmente por via fluvial, com o intuito precípua de promover o abastecimento dos mercados locais. Neste sentido:

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.

Menção importante sobre Barra foi feita por Teodoro Sampaio, quando da sua passagem pela então vila como membro da Comissão Hidráulica do Império que realizava estudos no Rio São Francisco entre os

anos de 1879 e 1880. Apesar das impressões negativas que teve da estrutura urbana, o eminente engenheiro não pôde negar a importância das funções portuária e comercial exercidas pela localidade:

(...) é excelente a posição em que a cidade está edificada. Situada na confluência do rio São Francisco com o seu notável tributário, o rio *Grande*, a cidade da Barra é o entreposto natural das regiões ocidentais que vizinham com o sul do Piauí e com o oriente de Goiás (Sampaio, 2002, p. 115 e 116).

(...)

(...) ao longo do porto, a bordo das embarcações ancoradas, nas pranchas estendidas para terra, sob toldas abauladas das barcas abarrotadas de todo gênero de mercadorias que aqui fazem escala, nas canoas, nas balsas de madeira que descem a corrente fluvial, havia o seu comércio, que, em certas horas do dia, se animava e tinha o seu efeito (Idem, p. 118).

Além disso, Teodoro Sampaio relatou a existência de pelo menos dezesseis grandes empreendimentos comerciais na cidade, cujos proprietários “estavam ausentes, procurando sortimento novo na Bahia (...)” (p. 118). Vale mencionar, ainda, as observações feitas sobre as articulações em rede que tinham Barra como principal “centro irradiante” (p. 117) e que penetravam no interior das terras pelo Rio Grande<sup>2</sup> e seus afluentes, atingindo os sertões de Goiás, Maranhão e Piauí.

Aguiar (1979, p. 44) corrobora com as palavras de Teodoro Sampaio ao enaltecer o comércio barrense, com “boas sortidas casas de negócios”, ao tempo em que dimensiona a importância do porto a partir das relações que as cidades e vilas da Bacia do Rio São Francisco, de Minas Gerais à divisa baiana com Pernambuco, possuem com a “airosa *Rainha* do alto (*sic*) S. Francisco” (itálico no original). Além disso, de forma premonitória, o autor afirma que “o seu futuro depende unicamente da navegação a vapor”, antevendo o processo de inércia territorial pelo qual Barra passaria graças à sensível diminuição do tráfego de embarcações pelos rios daquela bacia hidrográfica em período subsequente.

Ainda sobre Barra, Carvalho (1937, p. 41) corrobora a centralidade exercida por aquela cidade ribeirinha no primeiro terço do século XX:

A indústria ainda está pouco desenvolvida, excepto na cidade da Barra, onde há mais do que se pode suppor, atendendo-se a sua posição central. Há ahi officiaes de quase todos os officios mechanicos e alguns peritos. Quando passou por esta cidade o vapor Saldanha Marinho, desmantelando-se a sua machina, ahi mesmo foi consertada.

Os relatos apresentados são ilustrativos de uma espécie de “período de ouro” de Barra, ao longo do interstício de pouco menos de um século, entre meados do século XIX e a década de 1940, quando parte

<sup>2</sup> No fragmento, Teodoro Sampaio faz menção às “*Barreiras* sobre o rio Grande” (SAMPAIO, 2002, p. 117; itálico no original), que é um conjunto de afloramentos rochosos que impedem a navegabilidade a montante daquele curso d’água, em cujas cercanias foi edificado o sítio urbano da cidade de Barreiras, por volta de 1825.



considerável da circulação de mercadorias nos cerrados baianos era dependente das funções portuárias e comerciais exercidas pela localidade.

Em suas relações reticulares, o território dos cerrados baianos manteve as características anteriormente apontadas até a década de 1940, quando a primazia de Barra como núcleo principal da rede urbana regional passou a ser ameaçada pela crescente circulação de mercadorias a partir de Barreiras, que se tornou um relevante centro difusor para os mercados das porções mais ocidentais da Bahia e de Goiás.

Uma suposta rivalidade entre as cidades, iniciada ao longo do dito decênio, é relatada por Pamplona (2002, p. 154), principalmente por conta do que o autor chamou de “maturidade de Barreiras”, fazendo referência à sua condição como “capital” simbólica do então norte goiano, dada a sua importância como centro abastecedor daquela região (atual estado de Tocantins), inauguração, em 1928, da usina hidrelétrica (a única, então, no interior do estado), disponibilidade de aeroporto internacional (a partir de 1942) e de um matadouro e frigorífico, considerado, à época, como o maior do Nordeste.

Aqui, vale ressaltar: para Corrêa (1997), a rede urbana brasileira se tornou funcionalmente mais diversa apenas a partir do final da Segunda Guerra Mundial, quando a industrialização, o desenvolvimento de uma sociedade mais diversa/contraditória, a modernização do campo e a incorporação de novas áreas às lógicas do capitalismo moderno, tornaram mais complexos os centros urbanos do país, quanto às funções exercidas. Esta é uma análise genérica para o Brasil, mas que não leva em conta escalas regionais específicas. No caso do vale do São Francisco, o dito conflito contribuiu na dinamização a rede urbana regional ainda quando da sua ocorrência, graças à intensificação do uso dos cursos d’água da bacia para a circulação interior em substituição à navegação de cabotagem, proibida pela ameaça de bombardeios (CAMELO FILHO, 2005).

Em relato de expedição realizada em 1944, sob os auspícios do Conselho Nacional de Geografia na região que, à época, chamou de Centro Ocidental da Bahia, Pereira (1945, p. 578) destaca a centralidade de Barreiras:

(...) por sua situação central na zona a ser percorrida; por seu comércio, bastante desenvolvido; por possuir estação de rádio, correios e telégrafos; por seu porto fluvial de grande importância, como ponto extremo do ramal do rio Grande da Navegação Fluvial do São Francisco e por ser ponto de escala dos aviões da Panair do Brasil – linha Rio-Belém – e da Pan American World Airways – linha Miami-Rio-Buenos Aires – com um dos melhores aeroportos da América, foi cidade escolhida para base dos nossos serviços (...).

No fragmento, o autor aponta algumas razões pelas quais Barreiras se constituía em um dos principais centros urbanos regionais já naquele momento, enfatizando elementos essenciais à circulação como garantidores dessa centralidade regional, entre os quais, vale destacar, os meios de comunicação (rádios, correios e telégrafos) e de transportes (presença de serviços ligados à navegação fluvial e aeroportuários).

Conforme já mencionado, a década de 1940 ainda não foi a de consolidação de Barreiras como principal cidade da margem esquerda do São Francisco, senão um período de transição, no qual, gradativamente, Barra tinha ameaçada sua importância como centro regional, ainda que mantendo funções que a destacavam como entreposto e *locus* de oferta de atividades do terciário. Em relato de viagem realizada em 1943, Geiger (2014) denota:

Nas ruas principais encontramos muitas lojas e depósitos. A cidade tendo boa posição, dominando a saída do rio Grande, possui intensa vida comercial e o comércio é a função desta cidade. São os produtos que vêm e vão da bacia do rio Grande e do trecho do sul do Piauí que por aí passam, além das relações comuns do São Francisco. As casas revendedoras compram dos pequenos negociantes do interior ou dos veredeiros para vender em Salvador, Juazeiro ou São Paulo. Firms baianas conhecidas têm filial aqui. De vez em quando aparecem as tropas de jegues que trazem produtos do município para descarregar nestas casas comerciais: couros, malva, mangaba, cera de carnaúba, etc (p. 38-39).

Mais adiante, o mesmo autor afirma que Barra possuía, à época, “um dos melhores portos do São Francisco”, onde “Quase sempre há um barco e no cais temos certo movimento”. Além disso, assevera que a importância da cidade no contexto regional se podia constatar pelo “grande número de artífices, os bazares, os barbeiros, as farmácias onde se pode ler jornais do Rio (...) e um bar que tem motor para sorvete” (p. 39).

Tal quadro teve sua mudança definitiva no transcorrer das décadas de 1950 e 1960, quando, por um lado, a navegação passou a ser secundarizada como modal de transporte, perdendo função para o modo rodoviário de circulação, e, por outra parte, pelas políticas de integração dos cerrados às lógicas do capitalismo moderno, ambas ações tendo como principal agente o Estado brasileiro, em aliança com setores hegemônicos da economia, o que privilegiou Barreiras frente à Barra, como se verá a seguir.

Deste modo, ainda que sob bases conservadoras (BECKER e EGLER, 1994), em meados do século XX, três momentos da história do Brasil foram de modernização e, como consequência, de intensificação dos usos do território dos cerrados brasileiros: a chamada “Marcha para o Oeste”, o Governo Juscelino Kubitschek e a Ditadura Militar. As ideias primordiais, em todos os casos eram fomentar a inserção das vastas regiões interioranas às lógicas do capitalismo moderno e superar a formação econômica do país em arquipélagos, promovendo a integração dos mercados regionais. Para tanto, conforme aponta Huertas (2013, p. 16), deu-se “ao sistema rodoviário uma condição de proeminência na fluidez territorial da nação”.

Os cerrados baianos, embora não sendo considerados, então, como área prioritária, obtiveram pequenos impulsos modernizadores gerados por essas políticas governamentais, em especial, no incentivo à realização de expedições por técnicos do IBGE e a implantação de sistema de engenharia, entre os quais, vale destacar, as estradas de rodagem. Assim, se no primeiro momento, as atividades de campo realizadas pelos prepostos do IBGE serviram para dar conhecimento sobre grandes áreas do Oeste Baiano, como se pode ver



nos já mencionados trabalhos de Pereira (1945) e Geiger (2014), os seguintes foram de efetiva implantação dos meios modernos que permitissem a circulação de pessoas, bens e dinheiro.

Desta forma, já no Plano Rodoviário Nacional, de 1944, previa-se a construção de uma rodovia entre Salvador (BA) e Porto Nacional (atual Tocantins), cujo traçado, idealizado sobre multissecular caminho de tropas (TEIXEIRA NETO, 2001), tinha Barreiras como um de seus pontos de interseção. Nas décadas seguintes, o Plano de Metas (1956) e o Cruzeiro Rodoviário, idealizados pelo Governo de JK, assim como os diversos projetos de desenvolvimento do modal rodoviário do Regime Militar continham propostas de rodovias que contemplavam Barreiras como trecho.

A construção de Brasília repercutiu, também, na dinamização do papel comercial de Barreiras, bem como no incremento dos usos rodoviários para fins de circulação de mercadorias, antes mesmo, diga-se, da implantação da moderna rodovia que ligaria, anos mais tarde, a cidade baiana à nova Capital Federal. Toda uma diversidade de artigos chegados em Barreiras por embarcações à vapor ou produzidos localmente era enviada por meio de linhas regulares de caminhões para consumo da nascente sociedade brasiliense.

De modo contraditório à tendência que se apresentava de ampliação do uso do modal rodoviário no país, em 1963, foi criada a FRANAVE (Companhia de Navegação do São Francisco), na forma de uma sociedade de economia mista cujos principais acionistas eram os governos federal e dos estados de Minas Gerais e Bahia, com patrimônio incorporado de outras companhias de navegação. A empresa operou de forma sistemática – mas com redução paulatina das atividades desde finais da década de 1970 – até os anos de 1990, tendo sido extinta já no século XXI por meio do Decreto Lei n. 6.020/2007.

Desta forma, a importância da nova lógica de circulação baseada no automóvel foi materializada, no âmbito dos cerrados baianos, pela transferência, em 1972, do 4º Batalhão de Engenharia de Construção do Exército Brasileiro de Crateús (CE) para Barreiras, com o objetivo inicial de estabelecer a ligação viária definitiva entre Salvador e Brasília.

Com a execução das diversas obras projetadas, a cidade de Barreiras passou a ser um entroncamento privilegiado de três rodovias federais, a saber: BR 020, radial, que liga Brasília (DF) a Fortaleza (CE), BR 135, longitudinal, entre Belo Horizonte (MG) e São Luís (MA) e BR 242, latitudinal, que interliga a BR 116, no município de Maragogipe (BA), e Sorriso (MT). Nesse contexto, Barra, ao contrário, não foi contemplada com rodovias, ainda que a proposta de traçado da BR 020 preveja trecho em município Lindeiro (obra, até então, não realizada)<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup> A BR 020, cuja extensão total é de 2.038 quilômetros, possui trechos que nunca tiveram obras iniciadas, em especial, entre os municípios baianos de Riachão das Neves e Campo Alegre de Lourdes, mais precisamente na divisa com o Piauí, a partir de onde volta a possuir cobertura asfáltica.

Neste sentido, Barreiras ia-se integrando às lógicas de uma nova divisão territorial do trabalho, ao tempo em que Barra imergia em um quadro de profunda inércia econômica, conforme observado por Oliveira (2010, p. 30):

Neste processo, Barra foi sendo desarticulada como centro regional. De um entreposto importante do vale do rio São Francisco e da Bacia do rio Grande, a cidade de Barra passou à condição de insulada, e, na década de 1960, entrou em decadência. Podemos mapear alguns fatores potencializadores da desarticulação desenvolvimentista: o detrimento da navegação de comércio; o insulamento do município – que só no ano de 1997 teve asfaltada a estrada Barra-Ibotirama, e, em 2000, a de Barra a Xique-Xique; as grandes enchentes do rio São Francisco, que inundaram a sede, os distritos, os povoados e as fazendas em 1906, 1926, 1949 e 1979; a transferência de companhias e instituições, como a Capitania dos Portos, a Caixa Econômica Federal, o IBGE, a CODEVASF, a FUNDIFRAN; e a migração constante de pessoas para outras localidades.

Nesse contexto, a introdução e posterior primazia de uma nova matriz de transportes nos cerrados baianos, além de instaurar uma lógica reticular até então desconhecida na região, mais fluida e célere, sendo, pois, uma forte indutora da resignificação das funções exercidas por cada cidade que a compõe, contribuiu significativamente na criação de parte da tecnosfera necessária para que, nos anos subsequentes, se levasse a cabo um vertiginoso processo de reestruturação territorial produtiva baseada no agronegócio, tema sobejamente pesquisado.

### **PARA AVANÇAR NO DEBATE...**

Este ensaio não foi escrito com a pretensão de torna-lo a palavra última sobre o exame das relações Rede-Território no âmbito dos cerrados baianos e nem tampouco trazer considerações conclusivas sobre as repercussões dessa interação reticular-areal nas cidades aqui analisadas, ou seja, Barra e Barreiras. Ao contrário, o interesse maior que está por trás deste escrito é apontar caminhos para um debate mais profícuo e consistente sobre os aspectos acima mencionados, considerando-os relevantes para a compreensão do momento presente, mas a partir de uma abordagem geográfico-histórica.

No que tange aos aspectos aqui abordados, é possível afirmar, na forma de uma síntese, que, no limiar da sua formação até a segunda metade do século XX, os fluxos que animavam o território dos cerrados baianos estavam condicionados a uma rede urbana dendrítica, que tinha nos rios da bacia do São Francisco as vias de penetração por excelência. Neste sentido, por sua posição geográfica privilegiada, coube à vila (depois cidade) da Barra ser o nó principal da rede de relações que ali assentara. No entanto, a ampliação contínua das funções portuária e comercial de Barreiras, localizada no mais caudaloso tributário do “Rio da Integração Nacional” já dava a este centro urbano certa importância regional como parte dessa mesma rede.

A reconfiguração da rede urbana dos cerrados baianos teve início em meados do século XX e se deu como parte do processo de reestruturação territorial produtiva que se deu nas áreas centrais do país, sendo alicerçada, entre outras pautas estratégicas, pela implantação de um modal de transportes mais adequado à aceleração dos fluxos, ou seja, o rodoviário. Os cerrados baianos, ainda que não contemplados nesses planos governamentais, foram beneficiários de modernizações, notadamente na implantação de novas vias terrestres.

Tal mudança foi fator fundamental – ainda que não tenha sido o único – para o rompimento das lógicas socioeconômicas precedentes, induzindo (des)integração/(des)articulação dos subespaços dos cerrados baianos, de tal sorte que Barreiras, transformada no mais importante entroncamento rodoviário regional, passou em definitivo a exercer maior centralidade que Barra, cidade então alijada do benefício das estradas.

No que concerne ao alcance desta análise, vale ressaltar que o quadro panorâmico aqui esboçado é apenas a ponta-de-lança para estudos e pesquisas que venham a descortinar, por um lado, aspectos da relação Rede-Território no âmbito dos cerrados baianos e, por outra parte, temas relativos às dinâmicas espaciais das cidades que compõem a porção mais ocidental da Bahia, abordados sob uma perspectiva geográfico-histórica de análise.

Assim, para além do que fora esboçado neste ensaio, é preciso fazer o debate avançar considerando as seguintes questões ainda insolúveis ou intocadas:

- Ampliar as bases teóricas e metodológicas de análise para os estudos da relação Rede-Território a partir de uma abordagem geográfico-histórica;
- Examinar quais foram/são e o papel desempenhado pelos agentes na gênese, consolidação e reestruturação das relações em rede, ao longo da história;
- Analisar a participação de outras vilas/cidades na (re)estruturação da rede urbana regional em tela, a exemplo de Bom Jesus da Lapa, Formosa do Rio Preto, Santa Maria da Vitória e Santa Rita de Cássia;
- Estabelecer uma periodização para o exame geográfico-histórico da relação Rede-Território no contexto dos cerrados baianos.

O cumprimento desta agenda de pesquisa é requisito fundamental para a ampliação de conhecimentos referentes ao tema aqui esboçado, ao tempo em que contribui para uma desfetichização do agronegócio como elemento indutor de dinâmica socioeconômica em um território erroneamente considerado como vazio/despovoado/inerte nos períodos precedentes à sua introdução nos cerrados baianos.

## REFERÊNCIAS

- ABREU, Capistrano de. **Capítulos de história colonial**. Salvador: P555 Edições, 2006 [1907].
- AGUIAR, Durval Vieira de. **Província da Bahia**. Rio de Janeiro: Cátedra, 1979 [1888].
- BECKER, Bertha.; EGLER, Cláudio. **Brasil**. Uma nova potência regional na economia-mundo. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1994.
- BLANCO, Jorge. "Territorio, circulación y redes: articulaciones y tensiones". In: ARROYO, Mónica; CRUZ, Rita de Cássia Ariza da (Org.). **Território e circulação**. A dinâmica contraditória da Globalização. São Paulo: Annablume, 2015.
- BRASIL, Vanessa Maria. "Rio da Terra. Rio Histórico. Rio Santo. Caminho de Água. Estrada Fluvial. Nilo Brasileiro. Rio da Unidade Nacional. Rio da Integração Nacional. Afinal, quem é você?" In: \_\_\_\_\_; GANDARA, Gercinair Silvério (Orgs.). **Cidades, rios e patrimônio**: memórias e identidades beiradeiras. Goiânia: Pontifícia Universidade Católica de Goiás, 2010.
- CAMELO FILHO, José Vieira. A dinâmica política, econômica e social do Rio São Francisco e do seu vale. **Revista do Departamento de Geografia**, São Paulo, n. 17, p. 83-93, 2005.
- CARVALHO, Orlando. **O Rio da Unidade Nacional**: o São Francisco. Rio de Janeiro: Companhia Nacional, 1937.
- CORRÊA, Roberto Lobato. **Trajéorias geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.
- DIAS, Leila Christina. Os sentidos da rede: notas para discussão. In: \_\_\_\_\_; SILVEIRA, Rogério Leandro Lima da (Orgs.). **Redes, sociedades e territórios**. Santa Cruz do Sul: Universidade de Santa Cruz do Sul, 2007.
- FINGER, Anna Eliza. Um século de estradas de ferro: arquitetura das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957. 2013. 465 f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de Brasília, Brasília, 2013.
- GEIGER, Pedro Pinchas. Excursão ao Jalapão. Trechos de um relatório inédito. **Terra Brasilis**, Niterói, RJ. n. 3, p. 1-44, 2014.
- HUERTAS, Daniel Monteiro. **Território e circulação**: transporte rodoviário de carga no Brasil. 2013. 420 f. Tese (Doutorado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013.
- LIMA, Roberto. Três nós da memória: narrativas ribeirinhas no Vale do São Francisco (Brasil). **Etnográfica**. Lisboa, Centro em Rede de Investigação em Antropologia, v. 8, n. 2, p. 185-219, 2004.
- OLIVEIRA, Rejane Alves de. **Canudos**: "a chegada do estranho" – identidade e conflito em assentamento no Médio São Francisco. 2010. 218 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) - Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2010.
- PAMPLONA, Luiz G. Barreiras. **Bê-A, ... da Barra para cá!** Brasília: Edição do Autor, 2002.
- PEREIRA, Gilvandro Simas. Expedição à região Centro Ocidental da Bahia. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro. ano 7, n. 4, p. 573-620, 1945.
- ROCHA, Geraldo. **O Rio São Francisco. Fator precípua da existência do Brasil**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 2004 [1940].
- SAMPAIO, Teodoro. **O Rio São Francisco e a Chapada Diamantina**. São Paulo: Companhia das Letras, 2002 [1906].
- SANTOS, Iann Dellano da Silva. **A organização socioespacial da rede urbana do Oeste Baiano**. 2016. 103 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal do Tocantins, Porto Nacional, 2016.
- SANTOS, Milton. **A Natureza do espaço**. Técnica e tempo. Razão e emoção. São Paulo: HUCITEC, 1996.
- \_\_\_\_\_; SILVEIRA, María Laura. **O Brasil**. Território e sociedade no início do século XXI. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SOUZA, Robério Santos. “Uma estrada de ferro da Bahia ao Rio São Francisco: controle político, integração e economia regional (séculos XIX-XX)”. In: GOULARTI FILHO, Alcides; QUEIROZ, Paulo Orberto Cimó (Orgs.). **Transportes e formação regional**. Contribuições à história dos transportes no Brasil. Dourados: Universidade Federal da Grande Dourados, 2011.

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

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel, 2001.