



XVIII SIMPURB
Simpósio Nacional
de Geografia Urbana 2024 Niterói

Uma agenda para
a democratização
da cidade

3 a 7 DEZ

Universidade Federal Fluminense
Instituto de Geociências - Campus da Praia Vermelha

**GT – “19”: “Rede urbana e urbanização regional: agentes, processos, interações
escalares e complexificação das formas”**

PADRÕES DE REDE URBANA DO OESTE BAIANO SOB A LÓGICA ESPACIAL

Iann Dellano Santos
Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará (UNIFESSPA)
iann.dellano@unifesspa.edu.br

RESUMO A presente pesquisa examina a organização espacial da rede urbana do Oeste Baiano, por meio das estruturas que compuseram (e compõem) seus padrões espaciais em uma periodização diacrônica; e verifica um tipo de lógica espacial pautada nas condições das relações de reprodução capitalista via rede urbana. Em primeiro, a partir das combinações de elementos constituintes da rede, associados aos processos sócio-históricos de distintas espaço-temporalidades, foi possível alcançar sua inteligibilidade em seus momentos de criação e re(estruturação). Em seguida, a proposta se desdobrou na tentativa de desvelar a lógica espacial, via rede urbana, por meio de uma fração da instância produtiva. A rede urbana do Oeste Baiano, liderada por Barreiras e Luís Eduardo Magalhães, constitui uma fração da totalidade espacial, correspondente à reprodução capitalista.

Palavras-chave: Rede urbana; Padrão espacial; Lógica espacial.

1. INTRODUÇÃO

Com o escopo de evidenciar a natureza e o significado de determinada rede urbana, Corrêa (2006, p. 43), ao defini-la como o “conjunto de centros urbanos funcionalmente articulados entre si”, apresenta um percurso metodológico, cujo passo se inicia na abordagem das redes e se fundamenta em ângulos que não se excluem mutuamente, a saber: divisão territorial do trabalho, ciclos de exploração, forma espacial e periodização. Embora consubstanciais, o autor reconhece que tal simplificação não suporta a diversidade de singularidades de redes urbanas – as quais, em suas formas espaciais, compreendem a

especificidade da totalidade social – e avança com a proposta ao apresentar termos gerais e operacionais a serem debruçados na rede.

Em termos gerais, Corrêa (2006) explicita a necessidade de apreensão dos momentos de criação, manutenção de suas estruturas e atualização/reestruturação da rede urbana, em que se sobressaem os seguintes elementos atinentes às cristalizações das formas espaciais em suas respectivas espaço-temporalidades: surgimento das nucleações urbanas, criação, apropriação e circulação do excedente conforme as condições do período, papéis dos agentes de criação da rede e dos novos agentes, funcionalidades urbanas, re-funcionalizações dos centros e formas espaciais da rede.

No que tange aos termos operacionais, destacam-se os seguintes temas: atração da população rural pela cidade; drenagem urbana da renda fundiária; comercialização da produção agrícola; investimentos e criação de trabalho pela cidade; relações interindustriais; e distribuição de bens e serviços. Desse modo, “o maior ou menor aprofundamento de cada tema deve resultar dos questionamentos em relação à realidade de cada uma das áreas a serem estudadas” (Corrêa, 2006, p. 6).

Diante de tais proposições, suscitam-se dois principais questionamentos: um sobre a origem e a dinâmica da rede urbana, “envolvendo rupturas e permanências engendradas por uma complexa relação entre processos sociais e inércias espaciais” (Corrêa, 2004, p. 71); e outro atinente ao “desvendamento das diversas lógicas espaciais relacionadas às específicas interações espaciais”, tais como comercialização da produção, migrações, difusão de bens e serviços e entre outros, o que remete “à espacialidade do ciclo de reprodução do capital” e “ao conceito de formação espacial” (*ibidem*, p. 72).

Após esta síntese teórico-metodológica, a presente pesquisa examina a organização espacial da rede urbana do Oeste Baiano, por meio das estruturas que compuseram (e compõem) seus padrões espaciais em uma periodização diacrônica; e verifica um tipo de lógica espacial pautada nas condições das relações de reprodução capitalista via rede urbana. Trata-se, portanto, de um estudo de caso, que compreende “uma singularidade enquanto especificação da totalidade social e uma fonte para a compreensão desta mesma totalidade” (Corrêa, 2006, p. 45).

2. REDE URBANA SOB O ENFOQUE DAS CATEGORIAS DA ANÁLISE GEOGRÁFICA

Neste trabalho, questionamos inicialmente: pelo fato de as categorias da análise geográfica contribuírem para a construção da inteligibilidade de determinada rede urbana, cujas estruturas passaram (e passam) por processos de recomposições com a combinação de elementos inerentes à rede, como tais categorias também podem estar associadas a uma lógica de arranjo espacial correlacionada ao significado e à natureza da particularidade da rede?

Devido à organização espacial, uma vez que as redes urbanas são “parte integrante da sociedade e de sua dinâmica, incorporando e agindo sobre as suas contradições, conflitos e negociações” (Corrêa, 2004, p. 66), se sugere a adoção de categorias da análise geográfica, a saber: estrutura, função, forma e processo; por meio de uma relação dialética entre tais, de modo interdependente, cujo percurso vise não somente à compreensão da totalidade social, como também de uma faceta específica dessa totalidade, tal qual é a rede urbana (Santos, 2023; Corrêa, 1991).

Segundo Santos (2023, p. 69), a estrutura “implica a inter-relação de todas as partes de um todo; o modo de organização ou construção”. Adicionada à ideia do autor, Corrêa (1991, p. 77) ressalta que a estrutura não é visível, “estando subjacente à forma”, portanto, é “a natureza social e econômica de uma sociedade em um dado momento do tempo”.

No que se refere à função, ela compreende alguma atividade desempenhada por objetos que, por sua vez, são visíveis por possuírem uma forma que “pode ou não abranger mais de uma função” (Santos, 2023, p. 69; Corrêa, 1991). Por abarcar objetos visíveis, se refere a um arranjo ordenado/padronizado, cuja estrutura técnica visa executar determinada atividade – essa uma função, inclusive, é gerida pelo presente, apesar de o passado continuar a fazer parte de dada forma.

O encontro entre tempos distintos, como o passado e o presente, resulta de uma ação contínua, de um processo, cuja relação aos conceitos de mudança e continuidade é implicada (Santos, 2023). Corrêa (1991, p. 77) elucida que o processo ocorre em uma estrutura social e econômica, advinda “das contradições internas da mesma” e que compreende “uma estrutura em seu movimento de transformação”. Nesses termos, a “dimensão do tempo histórico, quando variados fatores têm uma maior ou menor duração ou efeito sobre a área considerada, proporciona uma compreensão evolutiva da organização espacial” (Santos, 2023, p. 70).

Infere-se, pois, que a relação entre as categorias da análise geográfica é estabelecida com estruturas criadoras de formas, as quais, por sua vez, cumprem funções inseparavelmente do processo (Santos, 2023). Em síntese, “o tempo (processo) é uma propriedade fundamental na relação entre forma, função e estrutura, pois é ele que indica o movimento do passado ao presente” (*ibidem*, p. 73).

Na combinação holística entre as categorias se sobressai a concepção de universalidade, algo preconizado por Santos (2023) como totalidade social e imprescindível para estudar o espaço geográfico. Sendo assim, a sociedade “[...] dita a compreensão dos efeitos dos processos (tempo e mudança) e especifica as noções de forma, função e estrutura”, de modo que sua mudança acarreta nas transformações das funções das formas, velhas e novas, ou seja, se a sociedade muda, cria-se uma nova organização espacial (*ibidem*, p. 67).

Por meio das categorias da análise geográfica, as quais devem ser estudadas simultaneamente e vistas “na maneira como interagem para moldar e criar o espaço através do tempo” (Santos, 2023, p. 71), é possível alcançar uma inteligibilidade da dada rede urbana, em que se destacam momentos de criação, estruturação e de atualização. Mas, afinal, como chegar a uma concepção de lógica espacial dessa particularidade de rede, ao considerar não somente as mesmas categorias, como também a questão da indivisibilidade do espaço?

De acordo com Santos (2023), há uma interdependência entre produção e espaço, ou seja, um não existe sem o outro, e a produção do espaço vai além das instâncias do processo produtivo, as quais envolvem a produção *per se*, a distribuição, a circulação e o consumo. Essas instâncias “podem ser analiticamente distinguíveis [...] como se dispusessem de uma existência autônoma”; no entanto, seus valores são “resultado da conjunção de ações”, muitas vezes não visíveis, “pertinentes a cada qual das instâncias produtivas” (*ibidem*, p. 85).

Em continuidade à explicação, Santos (2023) pontua que a separação lógica entre as instâncias está relacionada a uma melhor análise das diversas partes do espaço, de modo que cada parte é solidária a outras e conforma o que denomina como totalidade do espaço, imbricada ao conceito de formação socioeconômica. Santos (2017, p. 115) esclarece que “a totalidade não é a simples soma das partes. As partes que formam a totalidade não bastam para explicá-la. Ao contrário, é a totalidade que explica as partes”.

Alterações relativas às composições das singularidades das diferentes partes do espaço, tais como urbanização, incremento populacional, processo produtivo, entre outras, não são inerentes aos movimentos das próprias particularidades, mas sim “ao movimento global

decorrente das forças mais gerais responsáveis pela distribuição geográfica das diversas variáveis sobre o conjunto” (Santos, 2017, p. 116). Para evitar a atribuição demasiada de uma lógica universal à particularidade, há a dialética entre as particularidades, “áreas geográficas de realização concreta da totalidade social”, cujo papel é “exclusivamente funcional” (*idem*), e a totalidade, realizada por meio da seletividade, acontece nos níveis da forma e do conteúdo.

Nesse sentido, é inapropriado adotar uma dialética hierárquica linear entre estrutura, processo, função e forma. Se, de um lado, “a estrutura necessita da forma para tornar-se existência”, ou seja, adquirir materialidade, por outro, “a forma-conteúdo tem um papel ativo no movimento do todo social” (Santos, 2017, p. 126), ou seja, por meio das suas funções, se torna um componente tributário da totalidade.

3. PADRÕES ESPACIAIS DE REDE URBANA DO OESTE BAIANO

Embora a rede urbana do Oeste Baiano tenha se consolidado sob a forma espacial de rede simples, ao final do século XIX, é possível resgatar elementos imbricados à gênese dos períodos colonial e imperial, sobretudo aqueles relacionados ao processo de ocupação dessa faixa territorial da Bahia e, conseqüentemente, à criação das primeiras nucleações, nas margens do rio São Francisco e em seus tributários à esquerda, como os rios Grande, Preto e Corrente (Rocha, 2004).

Como ponto de partida de inserção territorial, surgiu o núcleo Barra do Rio Grande do Sul (atual Barra), por volta da década de 1670, na confluência entre os rios São Francisco e Grande, elevado à condição de povoado em 1698, com subordinação ao distrito de Cabrobó, território da Capitania de Pernambuco (Santos, 2019; Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1958a). Ainda no final do século XVII surgiram as nucleações de Santa Rita do Rio Preto (atual Santa Rita de Cássia), entre os anos de 1670 e 1680, próxima à foz do rio Preto, cerca de 150 km de distância, em sentido oeste de Barra; e de Campo Largo (atual distrito do município de Cotegipe denominado Taguá), fundada em 1692, na margem esquerda do rio Grande, sentido sudoeste de Barra (Santos, 2019). Ambas foram elevadas à categoria de povoado, em 1698, por meio do mesmo decreto que determinou a elevação de Barra e adotavam a prática da pecuária como principal atividade econômica (Almeida, 2005).

Ao longo do século XVIII, outros povoamentos surgiram na região, tais como São José da Carinhonha (Carinhonha), Feira da Mata e Cocos, os quais se aproximam da datação de

origem, por volta de 1712, com surgimentos ligados a expedições de buscas de pedras preciosas (Santos, 2019). Há, ainda, aqueles povoamentos com raízes relacionadas às práticas agropastoris, como a nucleação de São Gonçalo (Serra Dourada), por volta da década de 1740, Sant'Anna dos Brejos (Santana), em torno de 1760, e Nossa Senhora da Glória do Rio das Éguas (Correntina), resultante da expedição de busca de minérios auríferos, na margem direita do rio Corrente (Santos, 2019).

No século XIX, houve avanços na ocupação territorial no atual Oeste Baiano com o surgimento de novas nucleações, como Formosa (atual Formosa do Rio Preto), na primeira década dos anos 1800; Sant'Ana do Sacramento de Angical (Angical), em 1810; São João dos Gerais (Coribe), em 1815; São João das Barreiras (Barreiras), em 1825; Porto de Santa Maria da Vitória (Santa Maria da Vitória), em 1840; Avaí do Brejo (Cotegipe), na década de 1850; Brejo Velho (Brejolândia) e Sítio do Mato, em 1890; Santana (Catolândia), em 1892; e Brejo do Buriti (Buritirama), em 1894 (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1958a, 1958b; Santos, 2019).

A integração entre as atividades econômicas desenvolvidas regionalmente, com a exportação de produtos primários, principalmente ligados à produção de carnes e peixes, e a importação de industrializados advindos de centros urbanos de portes maiores, via embarcações fluviais a vapor e Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco (EFBSF), que conectava Juazeiro a Salvador (capital do estado da Bahia), a partir de sua inauguração, em 1896, foram aspectos decisivos para inserir a região na divisão territorial econômica brasileira da época. Como assevera Machado (2002, p. 273), tal fato “representou a abertura de toda a extensa e rica zona banhada pelo rio São Francisco ao comércio e à civilização mundial”.

Naquele momento se verificou o surgimento de uma embrionária rede de povoamentos no Oeste Baiano, seja pela elevação de nucleações para a condição de vila¹, correspondente à força da sede de município, ao longo do século XIX, cuja maioria se encontrava próxima às margens dos tributários do São Francisco; seja pela expansão do transporte fluvial com as embarcações a vapor (Machado, 2002). Desse modo, a porção territorial da Bahia foi introduzida na dinâmica da divisão territorial do país, o que corrobora a formação de uma rede

¹ Barra (1752); Campo Largo (atual Taguá) (1820); Carinhanha (1832); Santa Rita de Cássia (1840); Correntina (1866); Santa Maria da Vitória (1880); Santana (1890); Angical (1890); Barreiras (1891) (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1958a, 1958b).

de núcleos primitiva de forma espacial dendrítica, observada ao final do referido século (Santos Filho, 1989).

De acordo com Corrêa (1994, p. 71), o padrão espacial de uma rede urbana dendrítica é “a forma espacial mais simples de rede urbana”, em que se destacam três características principais: centro primaz, centros de pequeno porte e interações unidirecionais. Geralmente, esse tipo particular de rede possui um centro primaz mais antigo que os demais, localizado “excentricamente à hinterlândia” (Corrêa, 1988, p. 117) da região, em geral na embocadura do principal rio de navegação.

A composição de uma rede de centros de pequeno porte², indiferenciados entre si, acontece, sobretudo, por composições genéticas, tamanhos e práticas econômicas similares dos respectivos centros. Em virtude da ausência de núcleos intermediários, o padrão de interações espaciais se configura de um centro para o outro, com “sequência locacional e unidirecional, por meio da rede fluvial, em direção ao centro primaz” (Santos, 2019, p. 42), o que dificulta o aparecimento de “centros intermediários intersticialmente localizados” (Corrêa, 1994, p. 72).

Na conjuntura da rede urbana simples dendrítica nessa região baiana, é importante frisar a importância do centro de Barra, cuja zona de influência, por meio de interações de natureza econômica, alcançava limites territoriais confrontantes com o Piauí, ao norte, Goiás, a oeste, e Minas Gerais, ao sul (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1958a), bem como o núcleo de povoamento de Barreiras, último ponto navegável do principal tributário da margem esquerda do rio São Francisco, o rio Grande, que mantinha contatos com o interior do país, especialmente com Goiás, no intercâmbio de mercadorias (Santos, 2019). A importância de Barreiras se deve também à disponibilidade da mangabeira, árvore da qual se extrai o látex para a produção da borracha natural, o que motivou tanto o fluxo migratório em direção a esse povoamento, por volta de 1879 (Almeida, 2005), quanto a sua elevação para vila em 1881 (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1958a).

Em um primeiro momento, o núcleo de Barreiras desempenhava papéis “no escoamento de manufaturados e matérias-primas, como couro, charque e algodão” (Santos, 2016, p. 149), produzidos tanto em Barreiras como no norte goiano, cujo transporte ocorria em tropas e comboios nas estradas de picadas, além do recebimento de mercadorias industriais vindas de

² Correntina (15.986 habitantes); Santa Rita de Cássia (12.244); Campo Largo (9.646); Barra (8.457); Santana (7.729); Carinhanha (5.920); Santa Maria da Vitória (4.525); Barreiras (4.502); Angical (3.441) (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1900).

Salvador, centro primaz da rede urbana em estágio de formação, como “tecidos, calçados, artigos de armarinho e perfumarias, remédios e drogas, além de gêneros alimentícios e demais artigos do comércio varejista” (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1958a, p. 66). Entretanto, a posição geográfica de Barra, favorável para o controle regional e a intermediação de trocas comerciais como centro de referência para o transporte fluvial, lhe assegurava a condição de hegemonia regional que, por ora, se apresentava como principal centro da embrionária rede urbana (Santos, 2019).

Em um segundo momento, se iniciou o lento processo de estruturação da rede urbana regional, figurado pela relativa ascensão de Barreiras que, preponderantemente, se sobressaía no contexto econômico regional, devido à sua condição de entreposto comercial com o interior do território brasileiro, mais precisamente com os contatos estabelecidos com o antigo norte goiano (Santos, 2019). É notório que o controle regional realizado por Barra se devia não somente à sua posição geográfica, como também ao fato de a nucleação se destacar no âmbito de um tímido terciário e setor de serviços elementar, a exemplo da comunicação, dos impressos, do rádio, da educação e, na metade do século XX, de hotelaria, pensões, correios, cinema e serviços de saúde (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1958a).

A ascensão de Barreiras na rede urbana regional ocorria na medida em que elites oligárquicas locais estabeleciam relações políticas com esferas superiores estaduais e federais, no intuito de angariar recursos para a construção de obras fundamentais para o papel do último porto navegável do rio Grande, a exemplo do cais do porto, em 1914, do mercado municipal, inaugurado em 1922, do canal do rio de Ondas, tributário do rio Grande, na década de 1920, da Escola Técnica Aprendizado Agrícola de Barreiras, em 1927, da usina hidrelétrica, em 1928, dentre outros (Pamplona, 2002). Cumpre frisar a inserção de capital industrial importado da Holanda, com a instalação de usina hidrelétrica, favorecendo, conseqüentemente, a implantação de outras indústrias, como o frigorífico e a fábrica de tecidos, que utilizavam de maquinários importados, sobretudo da Inglaterra, em 1940 (Rocha, 2004; Haesbaert, 1995), e a inauguração do aeroporto internacional, em 1941, condicionando à diferenciação de Barreiras por meio da atividade portuária (Santos, 2019).

Na década de 1950, os núcleos do Oeste Baiano se apresentavam praticamente indiferenciados entre si em termos de tamanhos populacionais³ e com suas economias pautadas,

³ Barreiras (5.802 habitantes); Barra (5.580); Santana (3.059); Santa Maria da Vitória (2.073); Correntina (1.727); Carinhanha (1.707); Ibepetuba (atual Santa Rita de Cássia) (1.702); Sítio do Mato (1.157); Itajuí (atual Formosa

de forma resumida, em atividades relacionadas à agricultura, pecuária, silvicultura e a um setor industrial rudimentar, como a produção de algodão em Angical, Carinhanha e Santana; o feijão em Correntina e Santa Maria da Vitória; o fumo em Cotegipe; a cana-de-açúcar em Santa Rita de Cássia; a criação de bovinos, equinos, asininos, suínos, ovinos; e a produção de manufaturados, a exemplo da rapadura, farinha de mandioca, manteiga e demais produtos artesanais (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1958a, 1958b). Enquanto isso, Barra e Barreiras apresentaram serviços urbanos diferenciados à época, como o ensino ginásial e o serviço bancário da agência do Banco do Brasil na década de 1950 (Santos, 2019).

Além da importância do transporte hidroviário para os núcleos ancorados à navegação fluvial e do transporte aéreo para os centros de Barra, Barreiras e Carinhanha, os quais possuíam rotas aéreas para a capital baiana, Salvador, e à capital federal da época, Rio de Janeiro (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1958a), assinala-se a influência do transporte ferroviário na região com as extremidades navegáveis do rio São Francisco ligadas às ferrovias, como a EFBSF, ao norte, e a Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB), ao sul (Santos, 2019). Santos (2007, p. 103) enfatiza que tais ligações foram “o primeiro momento integrador dos habitantes da região do sertão do São Francisco à sociedade nacional”.

Ao longo da primeira metade do século XX, outros aglomerados emergiram da ocupação territorial por meio de fazendas, como São Félix (atual São Félix do Coribe), em 1901, e Jaborandi, em 1928, além dos núcleos reconhecidos na condição de distrito: São Desidério, em 1911, Mansidão, em 1933, Riachão das Neves, em 1934, Bonfim (atual Baianópolis), em 1936, Piragiba (atual Muquém do São Francisco), em 1943, e Buritizinho (atual Cristópolis), Canabrava (atual Wanderley) e Ibiagui (atual Canápolis), em 1953 (Santos, 2019). Tais localidades não obedeciam ao padrão de localização espacial dendrítica (Santos, 2018) e, nas palavras de Santos Filho (1989, p. 130), a descentralização político-administrativa, advinda de rupturas de territórios municipais, não representou “real modificação da dinâmica de reprodução regional”, visto que tais rompimentos visavam à apropriação de cotas federais e garantias de reeleição por parte das tradicionais oligarquias locais da época.

do Rio Preto (1.130); Angical (1.047); Ibiagui (atual Canápolis) (1.000); Cocos (986); Riachão das Neves (971); Penamar (atual Serra Dourada) (914); São Desidério (896); Cotegipe (801); Tabocas (atual Tabocas do Brejo Velho) (718); Mansidão (538); Tapiracanga (atual Baianópolis) (524); Coribe (524); Brejo Velho (atual Brejolândia) (472); Piragiba (atual Muquém do São Francisco) (456); Canabrava (atual Wanderley) (350); Buritirama (347); Catão (atual Catolândia) (299); Taguá (antigo Campo Largo) (283); Buritizinho (atual Cristópolis) (275); São Félix (atual São Félix do Coribe) (160) (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1958a, 1958b).

Ao final da década de 1960, demonstram-se indícios iniciais da diminuição gradativa da circulação regional fluvial, substituída pela circulação rodoviária, a princípio com a construção da rodovia BR-242, a partir de Salvador e em direção a Barreiras, que somente seria concluída até a última localidade a partir de 1972. Naquele momento, houve a transferência da sede do 4º Batalhão de Engenharia de Construção (BEC) para o núcleo de Barreiras, o que representou uma corrente migratória expressiva de aproximadamente de cinco mil pessoas, e ainda ocorreram a abertura e pavimentação de outras rodovias federais, como as BRs 020 e 135, com entroncamento em Barreiras (Santos, 2019).

A mudança da posição geográfica, favorável para Barreiras, e a inserção do capital agrícola na região do cerrado do Oeste Baiano – a princípio com os projetos de colonização agrícola e irrigação, como a Companhia de Desenvolvimento do Vale do São Francisco (CODEVASF), em 1973, em São Desidério, do Programa de Ocupação Econômica do Oeste, em 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; Chaves, 2014) – iniciaram alterações não somente da dinâmica regional, como também da composição da rede urbana que, até aquele momento, se estruturava em um padrão de rede de localidades centrais simples.

Como assinala Santos (2019, p. 75), “a rede urbana do Oeste Baiano foi se reestruturando em torno das necessidades da agricultura moderna”, o que impulsionou o aparecimento de atividades urbanas voltadas à demanda econômica do campo em centros tradicionais, especialmente Barreiras. Com a reestruturação, também emergem núcleos, cujas origens estão intrínsecas com a expansão de atividades econômicas no campo relacionadas, sobretudo, ao cultivo de soja, algodão e milho (Santos; Chaves, 2014), tais como os distritos de “Roda Velha, no município de São Desidério, Rosário, no município de Correntina, Novo Paraná, topônimo com referência à ocupação de migrantes paranaenses, e Mimoso do Oeste, no então território municipal de Barreiras” (Santos, 2019, p. 75).

Dentre tais nucleações se destaca Mimoso do Oeste, cuja gênese remonta a 1974, em virtude de uma pensão para caminhoneiros próxima a um posto de combustível, nas margens da rodovia BR-020 (Brandão, 2012), e da célere ascensão no contexto territorial, principalmente em termos de tamanho, ao contabilizar 2.385 habitantes em 1991 (Motta, 2024). Seu reconhecimento oficial na condição de distrito de Barreiras ocorreu em 1997, por meio da Lei Municipal n. 395 de 3 de dezembro, e passou a ser denominado Luís Eduardo Magalhães, em

1998, de acordo com a Lei Municipal n. 422 (Barreiras, 1997, 1998). Por seu turno, a emancipação político-administrativa ocorreu em 2000, com a Lei Estadual n. 7.619 (Bahia, 2000), cuja força emancipatória se deveu fundamentalmente ao empenho emanado de interesses dos agentes políticos locais.

Em 2010, o núcleo de Luís Eduardo Magalhães se destacava como o segundo centro de maior importância na rede urbana regional em termos de tamanho populacional, com 60.105 habitantes, enquanto Barreiras registrava 137.427 habitantes. No último censo realizado em 2022, a população total de Luís Eduardo Magalhães aumentou para 107.909 habitantes, crescimento aproximado de 79% em relação ao último levantamento, enquanto a de Barreiras foi de 159.734 habitantes, acréscimo de 16% em relação a 2010 (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2010, 2023).

Acompanhado do incremento populacional, Luís Eduardo Magalhães passou a receber atividades e serviços urbanos voltados, prioritariamente, a atender às demandas do agronegócio instalado na região, como os serviços de implementos agrícolas, distribuidores de maquinários, agroindústrias, *tradings* e cooperativas agrícolas (Elias, 2011; Santos; Chaves, 2014), “transformando-se em lugar de gestão local e regional dessa atividade, por concentrar a produção agrícola e agroindustrial da região” (Santos, 2019, p. 86). Em paralelo, Barreiras se consolidou na condição de centro de gestão comercial regional e macrorregional, por ampliar o comércio em demais áreas, principalmente saúde, ensino superior, administração e gestão pública (Santos, 2019; Brandão, 2012).

No tocante às corporações, destacam-se em Barreiras e Luís Eduardo Magalhães unidades da Magazine Luíza, *Volkswagen*, Correios, Volvo do Brasil, Localiza, Farmácias Pague Menos, Embasa, Lupo, *Ri Happy* e *Le Biscuit*; em Luís Eduardo Magalhães, destaca-se uma unidade da *Bunge*; e em Barreiras destacam-se *Cargill*, Atacadão (Grupo *Carrefour*), Assaí, *Honda*, Tim, Azul, *Renault*, Oi, *Havan*, C&A, Pernambucanas e *Jadlog*. Tais empresas, dos setores do agronegócio, comércio varejista, veículos e peças, Tecnologia da Informação (TI) e telecomunicações, serviços especializados, transportes e logística, indústria da moda e água, saneamento e serviços ambientais, constam entre as maiores em receita líquida em 2023 (Valor Econômico, 2024).

Em termos de padrão espacial de rede urbana, nota-se uma configuração de múltiplos circuitos de média complexidade em formação (Santos, 2019), cujos centros se diferenciam “segundo a posição na hierarquia de lugares centrais e segundo as especializações produtivas

que apresentam” (Corrêa, 2012, p. 207). No caso do Oeste Baiano, tem-se Barreiras no exercício de maior polarização na condição de capital regional, seguido de Luís Eduardo Magalhães, com influência a oeste, em direção ao Tocantins, como centro sub-regional, e demais centros na posição de centros de zona (Santa Maria da Vitória e Santa) e de centros locais, conforme ilustrado na Figura 1.

O estudo “Regiões de Influência das Cidades” (REGIC) de 2018 apresentou a rede urbana brasileira estruturada nas dimensões da hierarquia e da zona de influência dos centros urbanos⁴, de modo que, no contexto do Oeste Baiano, Barreiras, subordinada a Brasília (metrópole nacional) e Salvador (metrópole), foi qualificada como capital regional C, e Luís Eduardo Magalhães, como centro sub-regional B que, respectivamente, correspondem a:

[...] centros urbanos com alta concentração de atividades de gestão, mas com alcance menor em termos de região de influência em comparação com as Metrópoles [...].

[...] atividades de gestão menos complexas [...], com áreas de influência de menor extensão que as das Capitais Regionais (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2020, p. 11).

Na sequência e com hierarquia inferior, há Santa Maria da Vitória, intitulada “centro de zona A”, e Santana, classificada como “centro de zona B”, que se caracterizam: “por menores níveis de atividades de gestão, polarizando um número inferior de Cidades vizinhas em virtude da atração direta da população por comércio e serviços baseada nas relações de proximidade” (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2020, p. 13).

Por fim, na base da cadeia hierárquica, os centros locais possuem uma influência restrita ao próprio município, com raras exceções, por apresentarem baixas centralidades nas atividades dos ramos empresariais e de gestão pública. No Oeste Baiano, destacam-se com tal classificação: Angical, Baianópolis, Barra, Brejolândia, Buritirama, Canápolis, Carinhanha, Catolândia, Cocos, Coribe, Correntina, Cotegipe, Cristópolis, Feira da Mata, Formosa do Rio Preto, Jaborandi, Mansidão, Muquém do São Francisco, Riachão das Neves, Santa Rita de Cássia, São Desidério, São Félix do Coribe, Serra do Ramalho, Serra Dourada, Sítio do Mato, Tabocas do Brejo Velho e Wanderley (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2020).

⁴ Nesse trabalho, os centros urbanos foram classificados conforme a seguinte ordem hierárquica: metrópole, capitais regionais, centros sub-regionais, centros de zona e centros locais (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2020).

Nesse padrão espacial de rede urbana, salientam-se alguns elementos, como a concentração espacial urbana de Barreiras e Luís Eduardo Magalhães, em termos de população e serviços (conforme abordado anteriormente); a absorção de capital produtivo estrangeiro de ambos os núcleos, o que lhes atribui funções distintas e inerentes ao processo produtivo regional; e a profusão da criação de excedentes que participam da retroalimentação de um ciclo de reprodução pautado na dinâmica da formação socioeconômica de escala global. Tais elementos ocorrem via rede urbana, “através da qual, no capitalismo, se dão a criação, apropriação e circulação do excedente”, conforme destaca Corrêa (2006, p. 30).

De acordo com Santos (2023, p. 49), a modernização “sempre vai acompanhada por uma especialização de funções que é responsável por uma hierarquia funcional”, aspecto intimamente relacionado a uma polarização. No período de reestruturação no início do século XXI, a rede urbana instaurada no Oeste Baiano cumpriu tal quesito, na medida em que os centros, sobretudo Barreiras e Luís Eduardo Magalhães, se distinguem em termos funcionais, desempenham papéis que configuram o padrão de múltiplos circuitos, sobretudo em razão da complexa e difusa modernização da agricultura no âmbito regional, e polarizam a própria rede urbana.

4. UMA LÓGICA ESPACIAL VIA REDE URBANA DO OESTE BAIANO

No tocante às importações de Barreiras, no intervalo de 2005 a 2023, a aquisição de maquinários para o uso agrícola – tais como máquinas para preparação do solo, colheita e debulha, limpeza e seleção de grãos, entre outras – resultou em um valor total de US\$ 7.896.806, tendo perdido espaço para outros tipos de importações nos anos mais recentes, principalmente aos veículos aéreos, como helicópteros e aviões, e, nomeadamente, aos equipamentos elétricos, como peças e dispositivos semicondutores de energia, como descrito na Tabela 1. A inversão da importância dos produtos em Barreiras ocorreu basicamente em 2019, cujo valor dos dispositivos semicondutores adquiridos (US\$ 24.470.833) ultrapassou a somatória dos maquinários agrícolas e, inclusive, dos veículos aéreos; e foi reforçada em 2023, quando atingiu a quantia mais expressiva das importações em toda a série (US\$ 110.523.221), com mercadoria estritamente oriunda da China no último ano (Brasil, 2024).

Em seguida, constaram os veículos aéreos, como aviões e helicópteros, correspondentes a 14% do total de importações (US\$ 34.114.385) e que figuraram em grande parte do período

delimitado (exceto 2005, 2007, 2008 e 2016), com aquisição estritamente advinda dos Estados Unidos da América (EUA) – o maior valor desse tipo de importação é visualizado em 2023 (US\$ 6.036.456). Por conseguinte, transformadores elétricos apareceram na terceira posição entre os produtos mais adquiridos em valores por Barreiras (US\$ 14.012.513), apesar de se sobressaírem apenas nos três últimos anos – em 2023, tal importação atingiu a maior quantia (US\$ 14.011.195), com as aquisições advindas de negociações com a República Tcheca (US\$ 345), o Japão (US\$ 5.366) e, principalmente, a China (US\$ 14.005.484) (Brasil, 2024).

Tabela 1. Produtos mais importados por Barreiras e Luís Eduardo Magalhães, em dólares (US\$) – 2005 e 2023

BARREIRAS			LUÍS EDUARDO MAGALHÃES		
Produto	Valor US\$	%	Produto	Valor US\$	%
Dispositivos semicondutores	134.994.114	55	Fertilizantes	643.421.928	56
Veículos aéreos	34.114.385	14	Inseticidas	291.345.399	26
Transformadores elétricos	14.012.513	6	Enxofre	105.892.729	9
Máquinas para matérias têxteis	12.329.457	5	Veículos aéreos	58.564.017	5
Outros	40.531.734	20	Outros	48.828.281	4
TOTAL	244.989.609	100	TOTAL	1.148.052.354	100

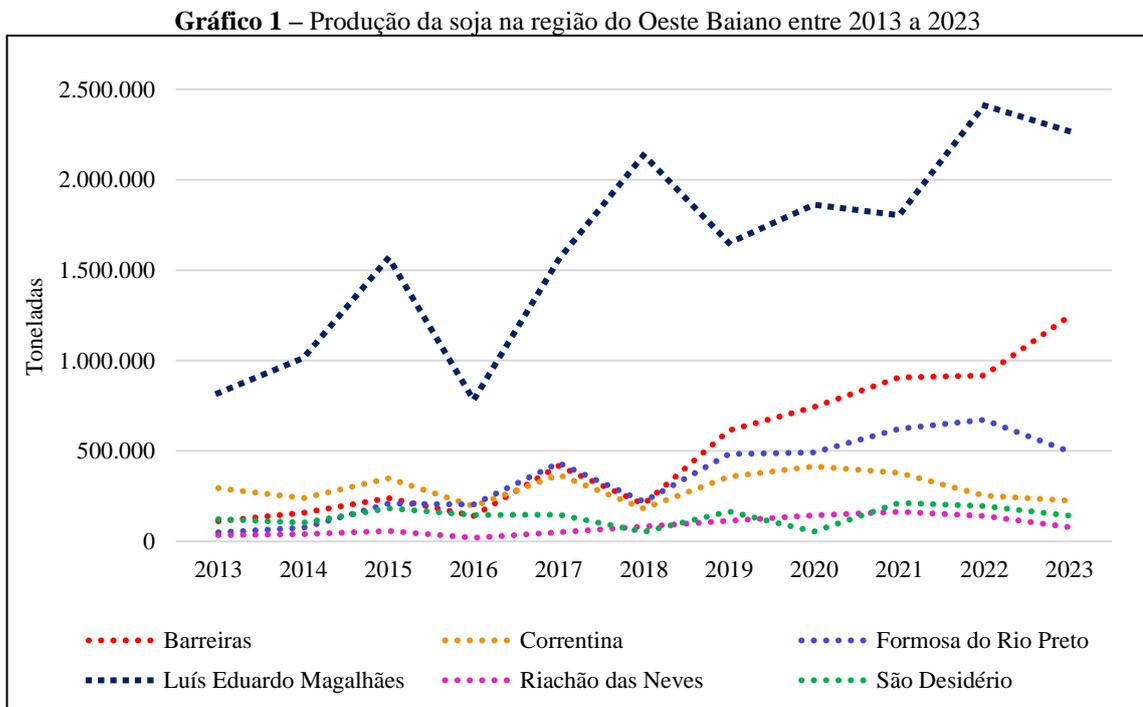
Fonte: Elaboração do autor, com base em dados de Brasil (2024).

Por sua vez, o maquinário para materiais têxteis (fiação, dobragem, torção, entre outras) ficou na quarta colocação entre os maiores importados por Barreiras em valores comerciais (US\$ 12.329.457), ao figurar em grande parte do período destacado – em 2023 foi registrado o maior valor de aquisição (US\$ 3.126.271), devido à negociação estrita com os EUA. As demais importações formaram 20% dos valores comercializados na totalidade, em se tratando basicamente de equipamentos dos ramos agrícola, mecânico, industrial, alimentício etc. (Brasil, 2024).

No tocante às importações de Luís Eduardo Magalhães no intervalo compreendido, nota-se uma concentração de produtos voltados a implementos agrícolas, como fertilizantes, inseticidas e enxofre, e ainda a inclusão de veículos aéreos – juntos, somam 96% do valor total (Tabela 1). Até 2010, os fertilizantes eram importados em valores abaixo de US\$ 20 milhões e, a partir disso, houve uma ascensão com o recorde de US\$ 159.394.367 em 2022. Nesse cenário, 46% das aquisições resultaram das negociações com a Rússia, 18% com a China, 9% com a Lituânia; 8% com o Chile, 4% com a Bélgica, 4% com Israel, e o restante com outras nações, a exemplo de Marrocos, Grécia, Espanha, Egito, Catar, Canadá e Alemanha (Brasil, 2024).

Inseticidas figuraram como o segundo produto mais importado de toda a série, com 26% do total em dólares (US\$ 291.345.399). O maior registro foi feito em 2022, cujo valor correspondeu a US\$ 96.201.021, em que 85% das negociações foram com a China, 10% com a Índia, 4% com Hong Kong e 1% com o Paraguai. Em seguida, o enxofre foi o terceiro produto mais importado, com 9% dos valores (US\$ 105.892.729) e maior quantidade em 2023, devido aos US\$ 12.353.895 decorrentes de compras advindas da Rússia (50%), Arábia Saudita (38%) e EUA (12%). Por conseguinte, veículos aéreos figuraram na quarta colocação, com 5% do total (US\$ 58.564.017), e os Estados Unidos foram os únicos fornecedores – em 2022, foram US\$ 15.220.838 de despesas. Os demais produtos importados somaram 4% dos valores comerciais de importações, com insumos agrícolas, equipamentos eletrônicos, peças e acessórios de componentes elétricos, mecânicos, hidráulicos, entre outros (Brasil, 2024).

No tocante ao excedente, destaca-se a soja como principal *commodity* agrícola produzida no Oeste Baiano, que se estrutura na condição de fornecedor desse tipo de matéria-prima ao mercado mundial. De acordo com os dados do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), nesse território regional, figuram-se aqueles alinhados ao referido tipo de produção em larga escala: Riachão das Neves, São Desidério, Correntina, Formosa do Rio Preto e, sobretudo, Luís Eduardo Magalhães (Gráfico 1).



Fonte: Elaboração do autor, com base em dados de Brasil (2024).

De 2013 a 2023, Luís Eduardo Magalhães demonstrava franca ascensão na produção de soja no primeiro ano analisado, com 820.664,36 toneladas (t), seguido de outras produções cujos valores foram inferiores a 500 mil toneladas: Correntina (294.883 t), São Desidério (123.470,84 t), Barreiras (111.659,41 t), Formosa do Rio Preto (50.110,89 t) e Riachão das Neves (34.679,05 t). Em 2014, Luís Eduardo Magalhães superou um milhão de t (1.015.205,03 t) e, em 2015, 1,5 milhão (1.568.697,67 t), enquanto os demais permaneceram com relativas oscilações abaixo de 500 mil t (Brasil, 2024).

Em 2016, foi registrado um decréscimo nos cenários locais da produção da soja, expressivamente em Luís Eduardo Magalhães, com 781.541,31 t – aproximadamente 94% em relação ao ano anterior. Tal diminuição, em 2016, esteve relacionada a adversidades climáticas que impactaram, inclusive, a produção nacional, além de ter havido custos elevados de produção e investimentos no setor (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2017; GLOBO RURAL, 2016a, 2016b).

O célere reestabelecimento da produtividade ocorreu nos anos subsequentes, em que Luís Eduardo Magalhães voltou a superar 1,5 milhão de t, com 1.560.395,38 t em 2017; e ultrapassou os dois milhões em 2018 (2.136.469,19 t). De 2019 a 2021, essa produção oscilou de 1,5 a dois milhões de t, enquanto as produções das demais localidades permaneciam em valores inferiores a um milhão. Em 2022 foi registrado o maior valor produzido em Luís Eduardo Magalhães, com 2.410.914,75 t, e, em 2023, em Barreiras, ao ter produzido mais de um milhão de t (1.245.336,76 t). Nesse último ano, Luís Eduardo Magalhães permaneceu como o principal produtor (com 2.268.434,28 t), e as produções das demais localidades permaneciam em valores inferiores a 500 mil t: Formosa do Rio Preto (497.127,18 t), Correntina (225.399,81), São Desidério (143.053,63 t) e Riachão das Neves (79.139,17 t) (Brasil, 2024).

No tocante ao destino da produção da soja, cumpre destacar a relevante participação do mercado chinês em sua aquisição que, desde 2013, tem se consolidado como o principal comprador, cujas aquisições superam mais da metade do total regional, inclusive com o crescimento da importação em valores absolutos. Os maiores índices foram registrados em 2017, com a aquisição de 75,96% da produção do respectivo ano; em 2018 (96,29%); em 2019 (83,60%); e em 2023 (78,46%). Em relação ao quantitativo importado, 2022 e 2023 obtiveram valores superiores a três milhões de t (3.434.895,5 t e 3.498.202,8 t, respectivamente) (Brasil, 2024).

Por meio do desencadeamento dos elementos explanados, que incluiu as estruturas da rede urbana, firmam-se concepções que transcendem sua funcionalidade e tangem a um tipo de lógica espacial instaurada via de rede na região do Oeste Baiano. A divisão territorial do trabalho se manifesta em escala regional, cujos papéis de Barreiras e Luís Eduardo Magalhães, além de se diferenciarem com a contínua fusão do modo de produção, são intensificados na atribuição da qualidade de centros de distribuição de capitais de naturezas distintas.

Ademais, a divisão territorial do trabalho se manifesta na escala global, na medida em que se intensificam as trocas comerciais pautadas na apropriação do excedente agrícola, em um sentido, e na difusão de bens de capital para a própria reprodução, em um viés inverso, com notável ciclo de exploração. Há, ainda, a significativa ascensão de Luís Eduardo Magalhães, definida por interações comerciais diversificadas em nível mundial, inclusive em virtude da concentração de implementos e insumos, com a respectiva distribuição desse tipo de mercadoria à região da fronteira agrícola entre os estados de Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia, que remetem ao acrônimo “Matopiba” (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2020).

O contínuo aumento da produtividade agrícola, sobretudo da soja, redefine o arranjo espacial da rede de segmentos urbanos instaurada no Oeste Baiano, cuja complexidade advinda da avançada modernização da agricultura o coloca em uma posição no mercado mundial como fornecedor de matéria-prima aos grandes centros globais, especialmente localizados no continente asiático. Como fração de uma totalidade maior, esse tipo de rede transformou Barreiras e, mais recentemente, Luís Eduardo Magalhães, em centros nodais de comando regional, espaços tributários ao processo ditado pelo modo de reprodução capitalista.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Por meio da apropriação das categorias da análise geográfica, desvendaram-se os padrões espaciais da rede urbana do Oeste Baiano, a partir das combinações de elementos constituintes de uma dada rede regional. Associados aos processos sócio-históricos de distintas espaço-temporalidades, tais arranjos permitiram o alcance de uma inteligibilidade da rede em seus momentos de criação e (re)estruturação, ou seja, em suas cristalizações espaciais com formas e funções definidas.

Nos dois primeiros momentos, definiram-se padrões simples de rede urbana, cuja circulação se limitava às condições preexistentes e condicionava à produtividade os destinos

específicos para o abastecimento do mercado interno nacional. Em momento mais recente, em virtude da inserção do modo de reprodução da agricultura modernizada, a incorporação de novas funções nos segmentos de rede, em especial Barreiras e Luís Eduardo Magalhães, modificou a forma para um padrão mais complexo, redefiniu as estruturas e expandiu o papel de fornecedor de matéria-prima ao mercado mundial, principalmente.

Ainda na apropriação de tais categorias da análise geográfica, a proposta se desdobrou na tentativa de desvelar a lógica espacial, via rede urbana, por meio de uma fração da instância produtiva, no tocante à absorção (e à conseqüente concentração) de capital e bens estrangeiros e à produtividade agrícola. Nesse sentido, verificou-se uma distinta divisão territorial entre Barreiras e Luís Eduardo Magalhães, na qual ambos os núcleos se tornam centros de distribuição de produtos específicos, cujo trâmite envolve uma complexa complementaridade entre si e deles com a região.

De modo associado, a modernização da agricultura, cuja estrutura advém de uma natureza social e econômica do atual processo de globalização, ocorre no campo e na cidade, ou seja, nas formas espaciais, novas ou velhas, que irão dispor de funções ou serão refuncionalizadas para a própria realização. Aqui é subliminar a importância do papel dos agentes corporativos e detentores dos meios de produção, dado que a rede urbana do Oeste Baiano, liderada por Barreiras e Luís Eduardo Magalhães, constitui uma fração da totalidade espacial, correspondente à lógica de reprodução capitalista, juntamente a um reordenamento mundial em vigência no início do século XXI.

6. REFERÊNCIAS

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

BAHIA. Lei n. 7.619, de 30 de março de 2000. Cria o município de Luís Eduardo Magalhães, desmembrado do município de Barreiras. **Diário Oficial da Bahia**, Salvador, 31 mar. 2000. Disponível em: <https://leisestaduais.com.br/ba/lei-ordinaria-n-7619-2000-bahia-cria-o-municipio-de-luis-eduardo-magalhaes-desmembrado-do-municipio-de-barreiras>. Acesso em: 1º jul. 2024.

BARREIRAS. Lei Municipal n. 395 de 3 de dezembro de 1997. Cria o Distrito de Mimoso do Oeste e dá outras providências. **Diário Oficial do Município**, Barreiras, 4 dez. 1997. Disponível em: <https://camara.barreiras.mtransparente.com.br>. Acesso em: 2 jul. 2024.

BARREIRAS. Lei Municipal n. 422, de 9 de dezembro de 1998. Modifica a denominação do Distrito de Mimoso do Oeste e dá outras providências. **Diário Oficial do Município**, Barreiras, 10 dez. 1998. Disponível em: <https://camara.barreiras.mtransparente.com.br/admin/data/LEI120617090249.pdf>. Acesso em: 1º jul. 2024.

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. Salvador: SEI, 2012, p. 183-195. (Série Estudos e Pesquisas, 94).

BRASIL. Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços. **Comex Stat**: dados por municípios. Brasília: MDIC, 2024. Disponível em: <https://comexstat.mdic.gov.br/pt/municipio>. Acesso em: 5 jun. 2024.

CORRÊA, Roberto Lobato. Redes geográficas: reflexões sobre um tema persistente. **Cidades**, Presidente Prudente, v. 9, n. 16, p. 199-218, 2012. Disponível em: <https://periodicos.uffs.edu.br/index.php/cidades/article/view/12033>. Acesso em: 2 jul. 2024. DOI: <https://doi.org/10.36661/2448-1092.2012v9n16.12033>.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Estudos sobre a rede urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

CORRÊA, Roberto Lobato. Rede urbana: reflexões, hipóteses e questionamentos sobre um tema negligenciado. **Cidades**, Presidente Prudente, v. 1, n. 1, p. 65-78, jan./jun. 2004. Disponível em: <https://periodicos.uffs.edu.br/index.php/cidades/article/view/12530>. Acesso em: 2 jul. 2024. DOI: <https://doi.org/10.36661/2448-1092.2004v1n1.12530>.

CORRÊA, Roberto Lobato. **A rede urbana**. 2. ed. São Paulo: Ática, 1994.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Região e organização espacial**. 4. ed. São Paulo: Ática, 1991.

CORRÊA, Roberto Lobato. 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. Disponível em: <https://www.rbg.ibge.gov.br/index.php/rbg/article/view/1016>. Acesso em: 2 jul. 2024.

ELIAS, Denise. Agronegócio e novas regionalizações no Brasil. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, Recife, v. 13, n. 2, p. 153-167, nov. 2011. Disponível em: <https://rbeur.anpur.org.br/rbeur/article/view/400>. Acesso em: 2 jul. 2024. DOI: <https://doi.org/10.22296/2317-1529.2011v13n2p153>.

GLOBO RURAL. **Soja**: alto custo leva oeste baiano a limitar expansão da área pelo 2º ano seguido. Rio de Janeiro: Globo, 2016a. Disponível em: <https://globorural.globo.com/Noticias/Agricultura/Soja/noticia/2016/05/globo-rural-soja-alto-custo-leva-oeste-baiano-a-limitar-expansao-de-area-pelo-2o-ano-seguido.html>. Acesso em: 10 jun. 2024.

GLOBO RURAL. **IBGE estima queda de 8,4% da safra agrícola do Brasil em 2016**. Rio de Janeiro: Globo, 2016b. Disponível em: <https://globorural.globo.com/Noticias/Agricultura/noticia/2016/07/ibge-estima-queda-de-84-da-safra-agricola-do-brasil-em-2016.html>. Acesso em: 10 jun. 2024.

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.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censos demográficos**. Rio de Janeiro: IBGE, 1900, 2010, 2023.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Enciclopédia dos municípios brasileiros**. Rio de Janeiro: IBGE, 1958a. v. 20.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Enciclopédia dos municípios brasileiros**. Rio de Janeiro: IBGE, 1958b. v. 21.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **PAM 2016**: valor da produção agrícola nacional foi 20% maior do que em 2015. Rio de Janeiro: IBGE, 2017. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-sala-de-imprensa/2013-agencia-de-noticias/releases/16814-pam-2016-valor-da-producao-agricola-nacional-foi-20-maior-do-que-em-2015#:~:text=Em%202016%2C%20a%20produ%C3%A7%C3%A3o%20nacional,2.905%20kg%2Fha%20em%202016>. Acesso em: 5 jun. 2024.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Regiões de influência das cidades 2018**. Rio de Janeiro: IBGE, 2020.

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

MOTTA, Margarida Cunha de Miranda. **Povoados da Bahia**. Salvador: Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia, 2024. Disponível em: https://sei.ba.gov.br/index.php?option=com_content&layout=edit&id=176&Itemid=188&lang=pt. Acesso em: 1 jul. 2024.

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

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

SAMPAIO, Mateus. Oeste da Bahia capitalismo, agricultura e expropriação de bens de interesse coletivo. *In*: 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, 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, 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, Salvador, 2007.

SANTOS, Iann Dellano. A gênese do urbano no Oeste Baiano: os núcleos de povoamento e a rede de vilas no século XIX. **Geotextos**, Salvador, v. 12, n. 1, jul. 2016, p. 133-156. Disponível em: <https://periodicos.ufba.br/index.php/geotextos/article/view/15704>. Acesso em: 2 jul. 2024. DOI: <https://doi.org/10.9771/1984-5537geo.v12i1.15704>.

SANTOS, Iann Dellano. **A rede urbana do Oeste Baiano**. 1. ed. Curitiba: Appris, 2019.

SANTOS, Iann Dellano. 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). **Caminhos de Geografia**, Uberlândia, v. 19, n. 65, mar. 2018a, p. 29-42. Disponível em: <https://seer.ufu.br/index.php/caminhosdegeografia/article/view/36739>. Acesso em: 2 jul. 2024. DOI: <https://doi.org/10.14393/RCG196503>.

SANTOS, Milton. **Espaço e método**. 5. ed. São Paulo: Edusp, 2023.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. 4. ed. São Paulo: Edusp, 2017.

SANTOS FILHO, Milton. **O processo de urbanização no Oeste baiano**. Recife: Sudene-DPE-URB, 1989. (Série Estudos Urbanos, 1).

VALOR ECONÔMICO. **Ranking das 1000 maiores**: edição 2023. São Paulo: Editora Globo, 2024. Disponível em: <https://infograficos.valor.globo.com/valor1000/rankings/ranking-das-1000-maiores/2023>. Acesso em: 3 jul. 2024.