



Apontamentos para uma análise geográfico-histórica da dinâmica urbana de Barreiras (Bahia)

Notes for a geographic-historical analysis of the urban dynamics of Barreiras (Bahia)

Paulo Roberto Baqueiro Brandão¹

¹ Doutor em Geografia; Professor da Universidade Federal do Oeste da Bahia (UFOB);
e-mail: paulo.baqueiro@ufob.edu.br; ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8342-9130>

Resumo

Este escrito traz alguns apontamentos em defesa de uma periodização para os estudos da dinâmica urbana de Barreiras baseada na relação entre os processos que engendraram, no espaço e no tempo, as diferentes configurações espaciais aí existentes e as matrizes de transporte que, em cada momento da história, substantivam os feixes de fluxos que se estabelecem a partir dessa urbe e que para ela afluem. Tais matrizes são consideradas, assim, como condição e produto dos processos anteriormente aventados, e, ademais, como elementos representativos dos modos de pensar e agir dos agentes que atuaram/atua em cada contexto espaço-temporal destacado. Assim, a formação da cidade de Barreiras e as dinâmicas territoriais que a sucedem, podem ser enquadradas em dois períodos que denotam a existência de uma “cidade do rio” (182?-1972) e uma “cidade das estradas” (1972 à atualidade).

Palavras-chave: geografia histórica, cidade e urbano, Barreiras (Bahia).

Abstract

This text presents arguments in favor of a periodization for the study of urban dynamics in Barreiras, grounded in the interplay between spatial and temporal processes that have shaped the diverse spatial configurations therein, along with the transportation matrices that, at each historical juncture, substantiate the bundles of flows emanating from and converging upon the urban center. These matrices are regarded as both a precondition and a product of the previously delineated processes, additionally serving as representative elements of the cognitive and behavioral paradigms of the actors who have operated or are operating within each highlighted spatiotemporal context. Consequently, the genesis of Barreiras and its ensuing territorial dynamics can be classified into two distinct periods, signifying the existence of a "river city" (182?-1972) and a "roads city" (1972 to the present).

Keywords: historical geography, city and urban, Barreiras (Bahia).

1 Introdução

Como toda cidade, Barreiras possui uma história que pode ser contada através da análise, pela via da longa duração, das permanências e transformações que se dão em seu território. Essas mudanças, bem como a inércia, ocorrem, por sua vez, graças à ação/inação de agentes os mais diversos, que vivenciam contextos espaciais específicos, mas sob a influência, também, de eventos que ocorrem em âmbitos internos e/ou externos à urbe.

Tal tarefa é facilitada sempre que a análise é precedida da formulação de uma periodização, posto que as condições que geram as dinâmicas territoriais da área examinada estejam consonantes com dados aspectos psicossociais e materiais próprios de um determinado espaço e tempo, ainda que, por vezes, sob a influência de outros espaços e outros tempos.

O que se propõe, neste escrito, é a apresentação de alguns apontamentos em defesa de uma periodização para os estudos da dinâmica urbana de Barreiras baseada na relação entre os processos que engendraram, no espaço e no tempo, as diferentes configurações espaciais aí existentes e as matrizes de transporte que, em cada momento da história, substantivam os feixes de fluxos que se estabelecem a partir dessa urbe e que para ela afluem. Tais matrizes são consideradas, assim, como condição, meio e produto dos processos anteriormente aventados, e, ademais, como elementos representativos dos modos de pensar e agir dos agentes que atuaram/atuaem em cada contexto espaço-temporal destacado.

Assim, a formação da cidade de Barreiras e as dinâmicas territoriais que a sucedem, podem ser enquadradas em dois períodos que denotam a existência de uma “cidade do rio” (182?-1972) e uma “cidade das estradas” (1972 à atualidade). Isso não autoriza crer, no entanto, que este escrito convirja para uma aceitação de um determinismo tecnológico dos transportes (Gottdiener, em citação de Villaça, 2001). Longe disso, o que se pretende é abordar a dinâmica territorial de Barreiras pela longa duração, admitindo, isso sim, o caráter processual, contraditório e combinado das transformações que, ao longo do tempo, (se) fazem (n)o território, em sua complexidade, considerando as vias de circulação como elemento que anima o espaço.

O primeiro período, que evoca uma “cidade do rio”, é impreciso quanto ao seu limiar – graças à carência de fontes que assegurem uma datação fidedigna da fundação de um sítio urbano. Não obstante, as fontes permitem afirmar, com certa segurança, ser a segunda década do século XIX o momento de implantação do sítio urbano. Na outra “ponta” do período, é a implantação do 4º BEC (4º Batalhão de Engenharia de Construção do Exército Brasileiro), em 1972, que marca o seu encerramento. Tal lapso temporal é caracterizado, principalmente, pela conformação de uma cidade que, metafórica e

objetivamente, se debruçava sobre o Rio Grande, principal afluente da margem esquerda do Rio São Francisco e via que garantia, de forma quase absoluta, a mobilidade interurbana de pessoas, bens e capital.

O período seguinte, definidor de uma “cidade das estradas”, tem vigência ainda nos dias atuais, como já fora sinalizado, cujo início ocorreu justamente com as atividades relativas à implantação, pelo 4º BEC, de importantes rodovias federais que ligam capitais estaduais à Brasília e cujos traçados contemplavam, então, as cercanias de Barreiras, repercutindo de forma decisiva na ampliação das áreas habitadas, na medida em que se tornaram, elas próprias, vetores de crescimento.

Nas linhas que seguem, apresenta-se uma abordagem preliminar do contexto territorial da cidade de Barreiras nos dois períodos aventados, de modo a construir um quadro panorâmico da periodização que aqui se propõe desenvolver.

2 Espaço, tempo e periodização

A Geografia Histórica é um campo disciplinar da Ciência Geográfica por meio do qual se busca compreender uma dada realidade a partir do reconhecimento de uma inseparabilidade entre espaço e tempo. Para Milton Santos (1994), o desafio maior é empregar, nos estudos geográficos, o aporte epistemológico da Física – a partir do legado deixado por Einstein – ao considerar, mais que uma mera simultaneidade, a equivalência entre espaço e tempo.

A operacionalização dessa perspectiva de análise se dá pela constatação de que, ao empregar instrumentais metodológicos da Geografia Histórica, a periodização surge como recurso essencial ao estudo espaço-temporal de um dado espaço. Esta, por sua vez, deve ter aderência com os aspectos que se quer colocar em destaque, o que, neste caso, diz respeito aos processos de produção e organização do território na longa duração, tomando a cidade de Barreiras como objeto empírico de análise.

Conforme denotam Santos e Silveira (2001, p. 24), os períodos “são pedaços de tempo definidos por características que interagem e asseguram o movimento do todo”. Na sequência, apontam: “Mas essa interação se faz segundo um controle que assegura uma reprodução ordenada das características gerais, isto é, segundo uma organização”. Há nisso uma coerência espaço-temporal que produz a “identidade” de um período.

Quando inovações, sejam elas sociais, econômicas, políticas e/ou culturais, já não cabem no quadro da realidade até então vigente, há um desmantelamento de tal “identidade” do período, impondo, assim, que surja uma nova fase da história do território.

A periodização se constitui, pois, em um poderoso recurso metodológico para a compreensão da dinâmica relativa ao uso do território na longa duração, pois abre perspectivas para uma leitura mais fidedigna possível das permanências e transformações que se processam em cada lapso da história do

lugar. Para Santos (1994, p. 83), “a noção de periodização é fundamental, porque nos permite definir e redefinir os conceitos e, ao mesmo tempo, autoriza a empiricização do tempo e do espaço, em conjunto”, e segue afirmando que seria inviável de se realizar tal empiricização – conjunta e concreta do tempo e do espaço – sem a periodização.

Assim, a periodização ora proposta compreende, de fato, dois períodos, genericamente identificados com as seguintes características:

- Entre 182? e 1972: correspondente ao período de conformação de uma nucleação urbana debruçada, metafórica e objetivamente, sobre o Rio Grande, um dos mais importantes tributários da Bacia do Rio São Francisco, e via de transporte garantidora, de forma quase absoluta, da mobilidade de pessoas, bens e capital.
- A partir de 1972 aos dias atuais: correspondente ao período de implantação de rodovias federais cujos traçados, localizados nas imediações de Barreiras, contribuíram, junto a outros processos de caráter territorial, para a ampliação da área urbana e maior complexificação das funções exercidas pela urbe. Advém disso o quase total abandono do rio como via de comunicação e a assunção das rodovias no exercício deste fim.

Conforme já assinalado nas páginas iniciais deste escrito, a tarefa pretendida é apresentar alguns apontamentos em defesa da periodização da dinâmica urbana de Barreiras. Isto posto, é importante ressaltar que, mesmo considerando como necessária e fundamental a aplicação da metodologia desenvolvida por Vasconcelos (1999; 2002) para os estudos de Geografia Histórica, neste escrito, o encaminhamento é pela análise panorâmica dos elementos que, na ótica deste autor, fundamentam a periodização aqui indicada.

Desta forma, a análise que ora se propõe é feita de modo a enfatizar, em cada período, as matrizes de transporte como condição e produto das transformações urbanas ocorridas em Barreiras ao longo de pouco mais de 190 anos, sem desconsiderar, porém, toda a complexidade que envolve os processos de formação e consolidação de uma cidade em um dado território.

Para Villaça (2001, p. 85), com certo exagero, “As vias regionais de transportes constituem o mais poderoso elemento na atração da expansão urbana (...)”. No caso barreirense, mesmo não sendo decisivas em todos os momentos da história local, as matrizes de transporte são contribuintes fundamentais para a dinâmica ou inércia vivenciadas no território urbano e, como consequência, para os diferentes ritmos de expansão, afinal, como apontado por Miralles-Guasch (2002, p. 11):

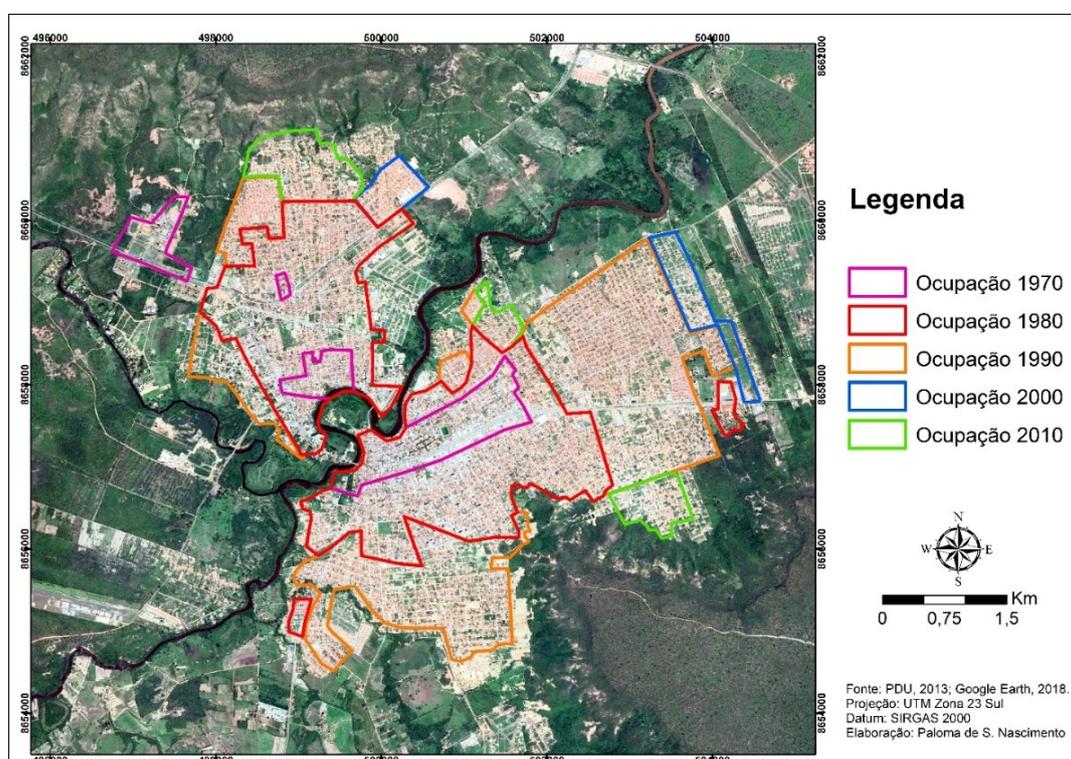
Ya nadie duda que la ciudad y el transporte, a lo largo de su evolución, se entrecruzan y se influyen. (...) el análisis de esta relación, indiscutible y compleja, pasa por la comprensión profunda de las dinámicas territoriales en que se insertan los medios de transportes. A la vez, es indispensable saber qué papel tienen éstos en cada ámbito espacial y qué elementos introducen en la dinámica territorial.

Por outro lado, devido à escolha por tomar as matrizes de transporte como elementos estruturantes do esforço de empiricização do raciocínio geográfico-histórico empreendido, é preciso fornecer explicação, desde já, para o fato da aviação não compor o quadro analítico que aqui se apresenta, ainda que as atividades aeroportuárias tenham presença em Barreiras desde meados da década de 1940, com algumas interrupções episódicas. Cabe salientar, pois, que a aviação foi – e ainda é – importante apenas em contextos específicos e para agentes específicos, sem ter sido responsável, portanto, pelo surgimento de processos e formas espaciais que, de algum modo, tivessem marcante influência na dinâmica urbana de Barreiras ao longo do tempo.

3 A periodização aventada: um exame propositivo

Nas linhas que seguem, serão apresentados alguns apontamentos em defesa da periodização que ora se esboça, segundo a qual a dinâmica territorial da cidade de Barreiras está compartimentada em dois períodos, quais sejam: A “cidade do rio”, que compreende o lapso temporal entre 1829 e 1972, e a “cidade das estradas”, no interstício entre 1972 e os tempos hodiernos (Figura 1). Destarte, o que se busca é expor uma visão panorâmica da relação sociedade-território no contexto urbano de Barreiras, de modo a construir os argumentos para a análise pretendida.

Figura 1 – Crescimento da mancha urbana de Barreiras, Bahia (1970-2010).



Fonte: Góes, Fontes e Silva (2012), adaptado por Nascimento (2019).

3.1 A cidade do rio (182?-1972)

O início do período é marcado, em escala nacional, pela instabilidade política que transformou o Brasil de colônia portuguesa em um império independente de gigantescas dimensões territoriais. Decorre disso a anexação da antiga comarca provincial pernambucana ao território da Bahia no emblemático ano de 1827, tendo, antes, sido anexada, sem sucesso, à província de Minas Gerais (Abreu, 2006; Brandão, 2009, 2010).

No período colonial, a região hoje conhecida como Oeste Baiano já estava relativamente povoada, ainda que com quantitativo e densidade populacionais bastante inferiores em relação às parcelas litorâneas ou do agreste da província. Graças à introdução da pecuária extensiva nas margens do Rio São Francisco e nos seus principais afluentes, desde o século XVII, já era possível constatar a existência de assentamentos permanentes, que davam apoio aos afazeres das fazendas.

Neste sentido, a origem da cidade de Barreiras é apenas mais um dos atos decorrentes do lento processo de ocupação dos cerrados baianos, tomando os rios da Bacia Hidrográfica do São Francisco como principais vias de penetração. Conforme indicado por Almeida (2005), a construção, em meados da segunda década do século XIX, de um pequeno e rústico cais na margem direita do Rio Grande, na propriedade rural denominada Fazenda São João foi o movimento inicial que resultou na formação da urbe barreirense.

A existência de afloramentos rochosos no leito do rio em um trecho localizado a aproximadamente três quilômetros à montante (um impedimento à continuidade da navegação no curso d'água) e a convergência de alguns dos caminhos de tropas que adentravam o interior do Brasil em direção aos atuais estados do Goiás, Minas Gerais e Piauí foram motivações suficientes para a escolha do sítio para a fixação do dito cais. Com o passar do tempo, a situação geográfica privilegiada fez a localidade de São João das Barreiras (topônimo original) adquirir relativa prosperidade como entreposto comercial.

Segundo autores como Vianna (1893) e Borges (1901), o sítio onde Barreiras foi assentada era local de moradia de um único homem que vivia nas terras de uma propriedade rural denominada Fazenda Malhada. Conforme relatos históricos, a sua atividade principal era, receber e descarregar as barcas, transferindo as mercadorias para o lombo dos animais que compunham as tropas direcionadas às zonas ainda mais interioranas.

Ao tratar de modo específico sobre a localidade, Vianna (1893, p. 484) descreve:

(...) esperançosa villa situada sobre a margem direita do rio Grande, cincoenta léguas acima de sua fóz no S. Francisco, composta de casas terreas simples, mas caiadas, aceiadas e alegres, formando diversas ruas e uma praça, onde se está levantando uma igreja de S. João, filial a freguezia de Santa Anna do Angical. O Conselho funciona em predio de propriedade particular, de sofrível construcção com aceio e decencia necessarios.

[...]

(...) o seu commercio é activo e crescente. Exporta os generos agricolas: a raspadura, o assucar, a aguardente, fabricados particularmente no Barracão, fumo, arroz, feijão, farinha, couros e borracha e importa artigos europeus e café. Suas principaes relações são com o Joazeiro e Bahia de um lado e do outro com muitas villas de Goyaz.

Como se pode observar, o papel do comércio, cada vez mais vigoroso em escala regional e interestadual, aliado às atividades agropastoris da sua hinterlândia, tiveram efeitos sobre o crescimento de Barreiras, bem como na ampliação das suas relações com outros centros. A emancipação política, em 1891, e a ascensão à categoria de cidade, em 1901, são evidências da crescente importância das funções urbanas exercidas, enquanto a integração à malha hidroviária das empresas de transporte fluvial que atuaram na bacia do Rio São Francisco, na virada do século XIX para o seguinte, denota o incremento dos fluxos que marcaram a inserção da localidade na rede de relações em escala urbano-regional (Brandão, 2018).

Aqui, vale ilustrar, de passagem, a importância do uso dos rios sanfranciscanos como vias articuladas de transporte: se, por um lado, Brasil (2010) observa que a questão da navegabilidade no vale do Rio São Francisco foi tema de destaque para viajantes, técnicos e políticos ao longo do século XIX, Lima (2004), por sua vez, afirma que as empresas de navegação a vapor que atuavam na Bacia do Rio São Francisco chegaram a contar, em seu período de maior atividade, com vinte e sete embarcações transitando concomitantemente entre as águas do curso principal e de seus tributários, exigindo o emprego de uma força de trabalho superior a mil funcionários. Tal operação foi crucial na consolidação de uma rede urbana regional dendrítica¹.

Deste modo, em se tratando do contexto específico dos cerrados baianos, o fortalecimento de relações reticulares com base no aproveitamento dos cursos d'água dessa bacia hidrográfica foi benéfico para o incremento das funções urbanas de Barreiras, mas principalmente da sua função comercial, posto que, à época, tal atividade tinha na matriz fluvial de transporte seu principal alimentador, na medida em que os víveres, insumos, utensílios e equipamentos não produzidos localmente eram aportados nessa cidade para, daí, serem comercializados nos seus mercados, trapiches, empórios, feiras e lojas ou revendidos em outras paragens, com o apoio do trabalho realizado pelos tropeiros (Figura 2).

¹ Segundo Corrêa (2000, p. 126), "A rede dendrítica [...] parece estar geneticamente vinculada a uma formação espacial periférica de base colonial, marcada por um específico padrão de circulação".

Figura 2 - O antigo cais de Barreiras e as embarcações (circa década de 1930).



Fonte: Acervo de Napoleão Macedo.

Conforme aponta Sánchez (2003), o porto é ponto privilegiado de comércio e, como tal, contribui decisivamente na constituição e posterior crescimento das cidades, além de ser um elemento articulador das relações exteriores à própria urbe. Neste sentido, há que se considerar a importância do porto em perspectiva multiescalar, ou seja, em âmbito intraurbano, bem como em um contexto urbano-regional.

Segundo Pamplona (2002), ao longo da primeira metade do século XX, Barreiras se constituía em uma espécie de “capital” do norte de Goiás (em referência ao atual estado do Tocantins), devido, principalmente, ao fato das mercadorias comercializadas naquela região do estado vizinho serem distribuídas, em sua maioria, a partir da cidade baiana. Assim, em meados da centúria anterior, Barreiras era um centro de considerável importância no contexto da rede urbana formada pelas cidades da Bacia do Rio São Francisco, estando integrado não apenas às demais urbes da parte mais ocidental da Bahia e do então norte goiano, mas também à Juazeiro e Pirapora, e, daí, por estrada de ferro, a Salvador e Rio de Janeiro, respectivamente (Souza, 2011; Finger, 2013).

Desta forma, a morfologia de Barreiras era fortemente influenciada por suas funções portuária e comercial, o que acabou por conformar uma cidade compacta, debruçada sobre o Rio Grande. Não por outro motivo, contíguo ao cais ou no seu entorno mais próximo foram edificados os principais trapiches, lojas, mercados, feiras-livres, banco e, inclusive, as sedes e órgãos do poder público, animando a vida urbana quase sempre por meio de relações direta ou indiretamente ligadas ao dito curso d’água.

Vale afirmar, portanto, que, no contexto intraurbano, estar próximo ao cais do rio era uma vantagem locacional nada desprezível, sendo tal entendimento compartilhado tanto por empreendedores

privados e moradores quanto por agentes públicos. Assim, tanto a sede da Prefeitura quanto da Câmara de Vereadores, os principais empreendimentos comerciais e as residências das famílias mais abastadas estavam localizados, via de regra, próximos à margem do Rio Grande.

Tal condição permite afirmar, amparado em Hoyle (1994), que a coexistência entre a cidade de Barreiras e o seu cais, naquele momento, era efeito de uma relação entre associação espacial e interdependência funcional. Em outras palavras, o pequeno porto era necessário à nucleação urbana na mesma medida do seu inverso.

3.2 A cidade das estradas (1972 à atualidade)

A despeito de ser uma região cujo início da formação territorial, a partir do período colonial, tenha ocorrido primordialmente por meio do transporte fluvial como meio para o avanço do projeto colonizador, não se pode negar que os caminhos terrestres tiveram, também, uma considerável importância. De início, eram utilizadas rotas abertas pelos indígenas desde período precedente ou criadas pela sanha dos conquistadores em penetrar pelo interior do Brasil. Ao longo do tempo, muitos desses caminhos foram se entrecruzando ou atingindo pequenos portos e cais às margens dos principais rios navegáveis, permitindo, assim, o estabelecimento de fluxos intra e interregionais.

Passado o período da conquista e apropriação, os tropeiros desempenharam papel fundamental na ligação entre assentamentos, sejam do litoral com o interior ou de distintas localidades interioranas. Segundo Paes (2001, p. 57), estes faziam o papel de “comerciante, era emissário oficial, era correio, intermediário de negócios, portador de bilhetes, recados, aviador de encomendas e receitas”.

A partir da década de 1950, algumas dessas vias terrestres primitivas que cortavam Barreiras foram sendo transformadas em estradas de rodagem. Tal iniciativa resultava, no mais das vezes, de políticas públicas federais ou estaduais voltadas à implantação de um sistema rodoviário que viesse a integrar as regiões mais povoadas da franja litorânea às vastas porções localizadas no interior do território nacional.

Aqui, vale a pena uma explicação: embora Barreiras e sua hinterlândia não fossem consideradas como áreas prioritárias para a políticas de ampliação do modal rodoviário, que buscavam privilegiar a área *core* dos cerrados brasileiros, sua posição no entrecruzamento de antigas picadas (caminhos utilizados por indígenas e, depois, por entradistas e tropeiros desde o período colonial) e, no contexto da construção de Brasília, por estar entre a nova capital federal e as sedes de governo de alguns estados, acabaram por transforma-la em um entroncamento privilegiado de rodovias federais, a saber:

- BR-020, rodovia radial que liga Brasília (DF) à Fortaleza (CE);
- BR-135, rodovia longitudinal que liga Belo Horizonte (MG) à São Luís (MA);

- BR-242, rodovia latitudinal que liga Maragogipe (BA) à Sorriso (MT).

Em 1972, o 4º BEC foi transferido de Cratêus (CE) para Barreiras, com o intuito precípua de realizar a pavimentação da BR-242 e outras rodovias federais. Tal ato foi o marco definidor da primazia do uso do modal rodoviário sobre os demais no contexto regional, além de promover um verdadeiro *boom* demográfico em Barreiras, graças à transferência de cerca de cinco mil pessoas, entre militares, servidores públicos civis e suas famílias, para uma cidade que contava, então, com pouco mais de sete mil habitantes.

Nos anos seguintes, notadamente entre as décadas de 1980 e 2000, a cidade de Barreiras vivenciou um novo período de intenso crescimento da sua população, notadamente em decorrência da migração de agricultores do Sul do país, atraídos para comandar – regionalmente – o processo de implantação da atividade agroexportadora nos cerrados baianos, e de contingentes saídos de outros estados nordestinos, mas principalmente de municípios da zona centro-norte da Bahia, em busca de postos de trabalho.

Segundo Souza, Santos e Brandão (2015), entre 1980 e 1991, período de intensificação da migração para Barreiras, a população urbana desse município teve um acréscimo de 135,8%, o que resultou em uma ampliação de 44,2% da área da cidade. A década seguinte foi, também, de intenso crescimento da população urbana (63,4%) e, como consequência direta, da área ocupada pela cidade (54,5%).

Por outro lado, graças ao crescimento populacional mencionado e à formação de uma competitiva região produtiva do agronegócio (Elias, 2017) nos cerrados baianos, com resultados cada vez mais expressivos da agricultura de grãos e inserção crescente no mercado globalizado de *commodities*, Barreiras vivenciou um processo de complexificação das suas funções urbanas.

Diante de tal quadro, é fato que a cidade haveria de crescer também quanto à área incorporada pela população. No entanto, tal expansão se deu por meio de outros eixos indutores que não o rio: a partir de então, eram as estradas que atravessam Barreiras os principais vetores da criação de novos espaços urbanos.

Os agentes econômicos, sejam eles os empreendedores comerciais ou aqueles que atuam no mercado de terras urbanas, intervieram pela consolidação de uma nova centralidade provocada pela implantação das rodovias, em especial, ao longo da BR-242. Com isso, parte importante das atividades de caráter terciário foi deslocada do antigo centro para as margens dessa rodovia, em uma ação concomitante à crescente oferta de novas moradias em loteamentos adjacentes às estradas e distantes do lugar central barreirense, em espaços mais amplos e com arruamento moderno, propícios, portanto, ao deslocamento com automóvel.

Destarte, o próprio poder público acabou por aderir ao deslocamento da centralidade impellido pela implantação das estradas com a transferência das sedes de alguns de seus órgãos principalmente para as margens da BR-242, tais como a Prefeitura Municipal, Câmara de Vereadores e o Fórum, todos sediados em edificações construídas ao longo do trecho urbano dessa rodovia. Além disso, com recursos da municipalidade, foi construído um amplo mercado público, localizado à beira da rodovia mencionada, transferindo os comerciantes de alimentos frescos da área do cais para esse novo espaço.

Assim, Barreiras vivenciou um processo que culminou com a consolidação de um eixo comercial em um centro que se espraia por cerca de seis quilômetros ao longo da BR-242 e áreas contíguas (Figura 3), onde estão sediados os principais empreendimentos comerciais, instituições financeiras, mercado público e sedes de órgãos estatais.

Figura 3 - Vista parcial de trecho urbano da BR-242, em Barreiras.



Fonte: Acervo de REC Cinema e Vídeo (2017).

Contudo, as transformações mais proeminentes não ocorreram apenas como resultado do deslocamento da centralidade intraurbana para as margens da BR-242. Há que se destacar também a expansão dos espaços ocupados, com agregação à mancha urbana de áreas antes dedicadas a atividades rurais para o cumprimento de funções de moradia, atividades industriais, comércio e serviços, além de atender aos interesses dos especuladores imobiliários.

Esse crescimento dos espaços ocupados para o exercício de funções urbanas segue, também, a lógica do rodoviarismo:

Quanto à tendência atual de expansão da mancha urbana barreirense, de fato, os principais vetores seguem, de modo geral, as principais rodovias que

transpassam o município, como a BR 242, principalmente no sentido W-E (em direção a Salvador) e BR 135, no sentido SW-NE (em direção a Teresina). Tais zonas são áreas relativamente planas, ocupando uma faixa de transição entre o urbano e o rural (com preços, portanto, mais rentáveis aos agentes econômicos) e sem obstruções naturais (Souza, Santos e Brandão, 2015, p. 106).

Disso resultou não apenas a formação de subcentros em bairros populares (Lopes, 2016) e novas periferias, complexas quanto aos perfis socioeconômicos de quem as ocupam, mas também a ocorrência de proeminentes implicações ambientais, como ocupação de áreas susceptíveis a desastres naturais (Cruz, 2018), elevação média da temperatura (Souza, 2018), alterações nas características superficiais do solo e na paisagem, supressão de vegetação, evasão de fauna, etc. (Nascimento, 2019).

Por outro lado, todas essas vertiginosas transformações são condição, meio e produto da ressignificação do papel de Barreiras na rede urbana brasileira, cuja materialização se dá pela evidente assunção de funções típicas de uma cidade média. Sobre isso, aliás, não há como negar que a posição geográfica no centro da região agrícola produtiva dos cerrados baianos e no entrecruzamento de rodovias é um dos importantes fatores na consolidação de Barreiras como cidade média.

4 Conclusões

Pesquisas no campo da Geografia Histórica Urbana têm o propósito de desvelar uma dada dinâmica espacial pretérita, na escala que melhor convenha ao pesquisador (rua, bairro e/ou cidade), mas sem encarar os resultados de tal abordagem como uma curiosidade enciclopédica sobre tempos idos. Ao contrário, os estudos espaço-temporais ensejam a produção de conhecimentos que conectam o passado ao presente, permitindo, ainda, projetar o futuro.

O conjunto de apontamentos aqui abordados visa dar uma visão panorâmica acerca da dinâmica territorial urbana de Barreiras na longa duração e não se propõe, em absoluto, a apresentar resultados definitivos de tal empreitada. Ao contrário, este escrito contém as primeiras reflexões direcionadas à construção continuada de um conhecimento geográfico-histórico cada vez mais denso sobre Barreiras.

Neste sentido, o desafio que ora se coloca é o da consolidação de uma pesquisa geográfico-histórica que dê conta de contextualizar os eventos que, nas diferentes escalas (da local à planetária), tiveram impacto na vida social, econômica, política, cultural e ambiental da cidade de Barreiras, identificar os agentes que contribuíram decisivamente na configuração da dinâmica urbana de Barreiras e, por fim, analisar as transformações espaciais que, material e simbolicamente, demarcam essa dinâmica em cada um dos períodos da história territorial dessa cidade baiana.

Referências

- ABREU, C. Capítulos de história colonial. Salvador: P555 Edições, 2006.
- ALMEIDA, I. Barreiras: uma história de sucesso. Barreiras: Cangraf, 2005.
- BORGES, M. Descrição dos municípios da Bacia do S. Francisco no Estado da Bahia. Salvador: Typographia Reis & C, 1901.
- BRANDÃO, P. Um território indiferenciado dos sertões: a geografia pretérita do Oeste Baiano (1501-1827). Boletim Goiano de Geografia, Goiânia, v. 29, n. 1, p. 47-56, 2009.
- BRANDÃO, P. A formação territorial do Oeste Baiano: a constituição do “Além São Francisco” (1827-1985). GeoTextos, Salvador, v. 6, n. 1, p. 35-50, 2010.
- BRANDÃO, P. Circulação e usos do território: a rede urbana dos cerrados baianos em perspectiva geográfico-histórica. Revista da Casa da Geografia de Sobral, p. 120-132, 2018.
- BRASIL, V. Rio da Terra. Rio Histórico. Rio Santo. Caminho de Água. Estrada Fluvial. Nilo Brasileiro. Rio da Unidade Nacional. Rio da Integração Regional. Afinal, que é você? In: M. Vanessa; G. Gandara (Org.). Cidades, rios e patrimônio: memórias e identidades beiradeiras. Goiânia: PUC Minas, 15-44, 2010.
- CIAVATTA, M. Mediações históricas de trabalho e educação: gênese e disputa na formação dos trabalhadores (Rio de Janeiro, 1930-1960). Rio de Janeiro: Lamparina, 2009.
- CORRÊA, R. Rede urbana e formação espacial: uma reflexão considerando o Brasil. Revista Território, Rio de Janeiro, v. 8, p. 121-128, 2000.
- CRUZ, D. Diagnóstico da expansão urbana e ocupação de encostas na Serra do Mimo, Barreiras (Bahia). Dissertação (Mestrado em Ciências Ambientais) - Universidade Federal do Oeste da Bahia, Barreiras, 2018.
- ELIAS, D. Construindo a noção de Região Produtiva do Agronegócio. In: H. Oliveira; M. Calixto; B. Soares (Org.). Cidades médias e região. São Paulo: Cultura Acadêmica, 19-56, 2017.
- FINGER, A. Um século de estradas de ferro. Arquitetura das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de Brasília, Brasília, 2013.
- GÓES, L.; FONTES, E.; SILVA, H. Fragmentação municipal da Mesorregião do Extremo Oeste da Bahia e expansão urbana do município de Barreiras. In: P. Dias; J. Santos (Org.). Cidades médias e pequenas: contradições, mudanças e permanências nos espaços urbanos. Salvador: Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia, 105-127, 2012.
- HOYLE, B. Development dynamics at the port-city interface. In: B. Hoyle; D. Pinder; M. Husain (Ed.). Revitalising the waterfront. Chichester: John Wiley & Sons, 3-19, 1994.
- LOPES, W. A formação de um subcentro no bairro Santa Luzia, Barreiras (BA). Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Geografia) - Universidade Federal do Oeste da Bahia, Barreiras, 2016.

- LIMA, R. Três nós da memória: narrativas ribeirinhas no Vale do São Francisco (Brasil). *Etnográfica*. Lisboa, v. 3, n. 2, p. 185-219, 2004.
- MIRALLES-GUASCH, C. *Cuidad y transporte: el binomio imperfecto*. Barcelona: Ariel, 2002.
- NASCIMENTO, P. Impactos socioambientais gerados pela implantação de novos loteamentos: a expansão urbana recente em Barreiras (BA). Dissertação (Mestrado em Ciências Ambientais) - Universidade Federal do Oeste da Bahia, Barreiras, 2019.
- PAES, J. Tropas e tropeiros na primeira metade do século XIX no Alto Sertão baiano. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2001.
- PAMPLONA, L. *Barreiras, Bê-A, ... da Barra para cá! Brasília, DF: Edição do Autor, 2002.*
- SÁNCHEZ PAVÓN, B. *El futuro de las relaciones puerto-ciudad*. A Coruña: Universidade da Coruña, 2003.
- SANTOS, M. *Metamorfoses do espaço habitado*. São Paulo: Hucitec, 1994.
- SANTOS, M.; SILVEIRA, M. *O Brasil. Território e sociedade no início do século XXI*. Rio de Janeiro: Record, 2001.
- SILVA, M. A Geografia e o estudo do passado. *Terra Brasilis, Niterói*, v. 1, p. 1-17, 2012.
- SOUZA, R. Uma estrada de ferro da Bahia ao Rio São Francisco: controle político, integração e economia regional (séculos XIX-XX). IN: A. Goulart Filho; P. Queiroz (Org.). *Transportes e formação regional. Contribuições à história dos transportes no Brasil*. Dourados: Editora da Universidade Federal da Grande Dourados, 181-217, 2011.
- SOUZA, U. Qualidade ambiental urbana em uma perspectiva geográfico-histórica: uma análise do caso de Barreiras, Bahia (1985-2017). Dissertação (Mestrado em Ciências Ambientais) - Universidade Federal do Oeste da Bahia, Barreiras, 2018.
- SOUZA, U.; SANTOS, P.; BRANDÃO, P. Agronegócio e mudanças espaciais: um estudo de caso do espaço barreirense. *Caminhos de Geografia, Uberlândia*, v. 16, n. 56, p. 95-109, 2015.
- VASCONCELOS, P. Questões metodológicas na Geografia Urbana Histórica. In: P. Vasconcelos; S. Silva (Org.). *Novos estudos de Geografia Urbana brasileira*. Salvador: Editora da Universidade Federal da Bahia, 191-201, 1999.
- VASCONCELOS, P. *Salvador. Transformações e permanências (1549-1999)*. Ilhéus: Editus, 2002.
- VIANNA, F. *Memoria sobre o Estado da Bahia*. Salvador: Typographia do Diario da Bahia, 1893.
- VILLAÇA, F. *Espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Studio N, 2001.