

**OS PERÍODOS DO TERRITÓRIO E A FORMAÇÃO DA REDE URBANA NA
MESORREGIÃO ORIENTAL DO TOCANTINS E NA MESORREGIÃO EXTREMO
OESTE BAIANO**

THE TERRITORY PERIODS AND THE FORMATION OF THE URBAN
NETWORK IN THE MESOREGION OF EASTERN TOCANTINS AND IN THE
MESOREGION FAR WEST OF BAHIA

LOS PERÍODOS DEL TERRITORIO Y LA FORMACIÓN DE LA RED URBANA EN LA
MESORREGIÓN DEL ESTE DE TOCANTINS Y EN LA MESORREGIÓN DEL
EXTREMO OCCIDENTAL DE BAHÍA

Orimar Souza Santana Sobrinho¹

Fernando Luiz Araújo Sobrinho²

Resumo: Este artigo recorre a uma proposta de periodização com abordagem histórico-geográfica para caracterizar a rede urbana dos rios desde o século XVI até a primeira metade do século XIX, seguindo daí até a primeira metade do Século XX para compreender a rede urbana das ferrovias e das rodovias e a partir da segunda metade do século XX até nossos dias, para identificar a rede urbana da fronteira agrícola na Mesorregião Oriental do Tocantins e na Mesorregião Extremo Oeste Baiano, no interior do MATOPIBA brasileiro. Nesta região, a reestruturação produtiva da agropecuária requisitou acréscimos técnicos e outras alterações nos sistemas produtivos tradicionais que ocasionaram rebatimentos no interior das cidades e na vida das pessoas, originando assim um novo sistema urbano. O artigo orientou-se pelo rastreamento de bibliografia sobre a formação da rede de cidades da região, especialmente os resultados do REGIC atualizados pelo IBGE em 2018 e de outros dados secundários de diferentes fontes, para elaborar documentos cartográficos e outros recursos que representam os diferentes períodos de configuração da rede urbana da região. Espera-se assim compreender processos pretéritos que condicionaram o aparecimento das cidades que a compõe e os fatores políticos, econômicos, ambientais e culturais recentes, dentre outros, que ao longo tempo garantem a permanência e as transformações ocorridas neste segmento de rede urbana.

Palavras-chave: Rede Urbana; MATOPIBA; Mesorregião Oriental do Tocantins e Mesorregião Extremo Oeste Baiano; Reestruturação produtiva da agropecuária; Modernização da agropecuária.

¹ Doutorando em Geografia pela Universidade de Brasília (UnB). Brasília-DF. E-mail: orimar@uft.edu.br. Lattes ID: <http://lattes.cnpq.br/3007298355440112>. Orcid ID: <https://orcid.org/0000-0002-8378-1898>.

² Professor Associado da Universidade de Brasília. Professor do Programa de Pós Graduação em Geografia da Universidade de Brasília. Brasília-DF. E-mail: flasobrinho@unb.br. Lattes ID: <http://lattes.cnpq.br/7810411653917702>. Orcid ID: <https://orcid.org/0000-0003-1815-8677>.

Abstract: This work uses a periodization with a historical-geographical approach to characterize the urban network of the rivers from the 16th century until the first half of the 19th century, following from there until the first half of the 20th century to comprehend the urban network of the railways and highways, and from the second half of the 20th century until today, to identify the urban network of the agricultural frontier in the Eastern Mesoregion of Tocantins and in the Far West Mesoregion of Bahia, in the interior of the Brazilian MATOPIBA. In this region, the productive restructuring of agriculture and cattle-raising have required technical additions and other changes in the traditional productive systems that have caused repercussions inside the cities and in people's lives, thus giving rise to a new urban system. The research was guided by the tracking of bibliography about the formation of the network of cities in the region, especially the REGIC results updated by IBGE in 2018, and other secondary data from different sources, to elaborate cartographic documents and other resources that represent the different periods of configuration of the urban network in the region. It is expected to understand past processes that conditioned the appearance of the cities that compose it and the recent political, economic, environmental and cultural factors, among others, that in the long time guarantee the permanence and the transformations that occurred in this segment of urban network.

Keywords: Urban Network; MATOPIBA; Mesoregion of Eastern Tocantins and Mesoregion Far West of Bahia; Productive restructuring of agriculture; Modernization of agriculture.

Resumen: Este trabajo utiliza una periodización con enfoque histórico-geográfico para caracterizar la red urbana de los ríos desde el siglo XVI hasta la primera mitad del siglo XIX, siguiendo desde allí hasta la primera mitad del siglo XX para comprender la red urbana de los ferrocarriles y las carreteras, y desde la segunda mitad del siglo XX hasta la actualidad, para identificar la red urbana de la frontera agrícola en la Mesoregión Oriental de Tocantins y en la Mesoregión Extremo Occidental de Bahía, en el interior del MATOPIBA brasileño. En esta región, la reestructuración productiva de la agricultura y la ganadería requirió adiciones técnicas y otros cambios en los sistemas productivos tradicionales que repercutieron en el interior de las ciudades y en la vida de las personas, originando así un nuevo sistema urbano. La investigación fue guiada por el rastreo de bibliografía sobre la formación de la red de ciudades en la región, especialmente los resultados del REGIC actualizados por el IBGE en 2018 y otros datos secundarios de diferentes fuentes, para elaborar documentos cartográficos y otros recursos que representan los diferentes períodos de configuración de la red urbana en la región. Se espera así comprender los procesos pasados que condicionaron la aparición de las ciudades que lo componen y los factores políticos, económicos, ambientales y culturales recientes, entre otros, que en el tiempo garantizan la permanencia y las transformaciones ocurridas en este segmento de la red urbana.

Palabras clave: Red Urbana; MATOPIBA; Mesoregión del Este de Tocantins y Mesoregión del Extremo Occidental de Bahía; Reestructuración productiva de la agricultura; Modernización de la agricultura.

Introdução

Eivada de idiosincrasias a rede urbana das regiões mais setentrionais do Brasil é pouco estudada especialmente a Região Centro Norte do Brasil Alves (2014, p.58). Para alguns, esta se caracteriza por uma extensa porção do território brasileiro até há pouco representada por um pequeno número de cidades dispersas pela floresta, interconectadas por canais de drenagem, vias únicas de integração dessas localidades e ademais, marcadas por atividades distantes

daquelas praticadas nos centros urbanos, sendo sua economia essencialmente voltada para as ocupações ligadas aos rios e à floresta (SATHLER, 2009, p. 10).

Atualmente, nesta região, diferentes lugares vem recebendo acréscimos técnicos e outras alterações nos seus sistemas produtivos tradicionais com rebatimentos processados no interior das cidades, no seu entorno e na vida das pessoas. Portanto, é imprescindível estudar a rede urbana deste recorte espacial do MATOPIBA brasileiro, delimitado pela Mesorregião Oriental do Tocantins e pela Mesorregião Extremo Oeste Baiano, no momento em que a reestruturação produtiva da agropecuária promove o aprofundamento da divisão social e territorial do trabalho, ocasionando a total remodelação do território e originando assim um novo sistema urbano.

É nossa intenção neste artigo, realizar pesquisa mais robusta sobre os processos pretéritos que condicionaram o aparecimento das cidades deste recorte mesorregional, bem como os diferentes fatores políticos, econômicos, ambientais e culturais recentes, dentre outros, que no longo tempo garantem a permanência e as transformações ocorridas nesta rede de cidades.

Para orientar o esforço da análise das ocorrências têmporo-espaciais no recorte mesorregional, recorreu-se a uma periodização com abordagem histórico-geográfica para caracterizar a Rede Urbana dos Rios desde o século XVI até a primeira metade do século XIX, seguindo daí até a primeira metade do Século XX para compreender a Rede Urbana das Ferrovias e das Rodovias e a partir da segunda metade do século XX até nossos dias para identificar a Rede Urbana da Fronteira Agrícola.

Precedida de pesquisa bibliográfica e outros dados secundários em fontes consistentes elaborou-se o rastreamento de elementos importantes para representar cartograficamente a composição deste segmento de rede urbana. E, finalmente, o documento Região de Influência das Cidades (REGIC) atualizado em 2018 pelo IBGE serve de baliza para representar a consolidação da rede urbana regional. Com este recurso, espera-se evidenciar os momentos de estabilidade e de reestruturação do padrão espacial da rede mesorregional, bem como as diferenciações entre os centros que podem ocasionar o aparecimento daqueles que desempenham papéis de comando desta rede urbana.

Contribuições teórico-conceituais e metodológicas para caracterização da rede urbana mesorregional

Durante todo o século XIX e até a primeira metade do século XX neste recorte territorial persistia a distribuição difusa de uma miríade de incipientes núcleos urbanos indiferenciados funcionalmente e desarticulados entre si. A esta realidade regional denominamos Rede Urbana dos Rios pois, são eles que condicionam e orientam o movimento de ocupação e povoamento para o interior do território brasileiro. No nosso caso, a margem esquerda do Rio São Francisco para a porção oeste da Bahia e o interflúvio Araguaia-Tocantins ao norte da antiga Capitania de Goiás, hoje Tocantins.

Em que pese a importância do tráfego fluvial e dos caminhos que ligavam os lugares para escoamento e transporte da produção aurífera nestas regiões, bem como a pecuária em momento subsequente, somente com a abertura de grandes eixos viários como a BR-153 mais conhecida como Belém-Brasília e a BR 020 notadamente a partir da segunda metade do Século XX, principia uma nova dinâmica urbana e regional que denominamos Rede Urbana das Ferrovias e das Rodovias.

O processo de modernização da atividade agropecuária que se acelera a partir da segunda metade do Século XX, impõe as condições e determina os meios de transformação da produção desta atividade com rebatimentos nas cidades, na economia e na distribuição e circulação dos fluxos materiais e imateriais dessa região, possibilitando definirmos uma Rede Urbana da Fronteira Agrícola.

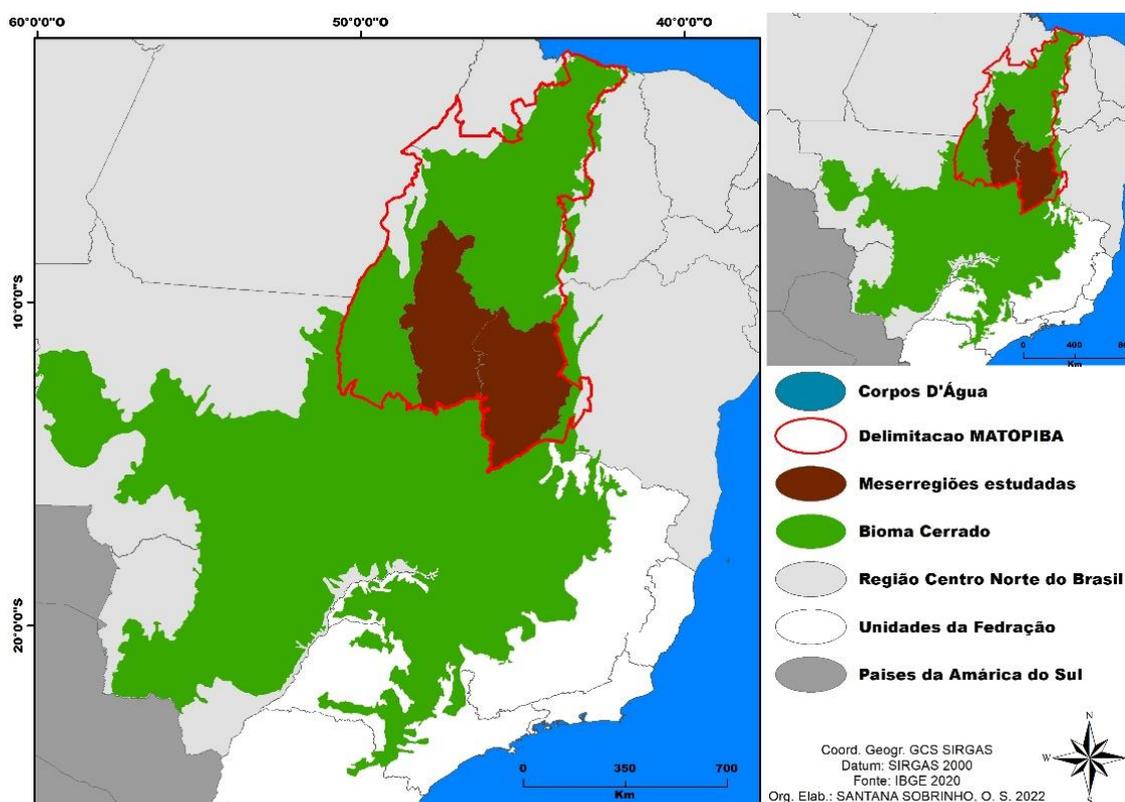
Ao analisar a marcha do movimento de ocupação e povoamento do recorte territorial deste estudo, a partir de Século XVI até nossos dias, é imperativo estabelecer periodizações de longa duração. Neste caso, Vasconcelos (2009, p. 154) recomenda examinar as continuidades e as rupturas “de acordo com os eventos históricos de maior importância”. Portanto, nesta pesquisa, os processos pretéritos de formação dos núcleos de povoamento e o conteúdo indutor de sua evolução até nossos dias não deve prescindir dos ciclos econômicos e questões de natureza política, ideológica, social, cultural e espacial.

Para a delimitação deste recorte territorial considerou-se com prioridade as recomendações de (ALVES, 2014, p. 58.) que denomina por Região Meio Norte do Brasil a Região Centro-oeste, Norte e Nordeste do território brasileiro. Por outro lado, (OLIVEIRA E PIFFER 2016, p. 12.) apontam elementos indutores das transformações nesta região passando da condição de “área de subsistência” para Regiões Produtivas Agrícolas (RPAs), configurando assim as microrregiões de cerrado do centro norte do Brasil. Por outro lado, quando (LEMOS

et al, 2003, p. 691.) propõem nova configuração regional brasileira, a região deste estudo está polarizada por Brasília e Goiânia, que também configuram suas áreas de influência. Não por acaso, para delimitação da Região do MATOPIBA (MIRANDA, MAGALHÃES e CARVALHO, 2014) orientaram-se pelas rápidas mudanças no uso do solo com profundas transformações na produção agrícola, principalmente no extremo oeste da Bahia.

Para além das definições e atualizações regionais do Brasil que são citadas, o (IBGE, 1990, p. 109.) é a principal referência deste cabedal teórico e conceitual que nos permite representar a posição geográfica do nosso recorte espacial de estudo no interior do MATOPIBA brasileiro e parte importante da Região Centro Norte do Brasil como está no Mapa 1.

Mapa 1: Localização do recorte espacial de estudo



Fonte: Elaboração própria (2022)

Espera-se evidenciar os momentos de estabilidade e de reestruturação do padrão espacial da rede mesorregional, bem como as diferenciações entre os centros que podem ocasionar o aparecimento daqueles que desempenham papéis de comando desta rede urbana.

A Rede Urbana dos Rios no recorte espacial de análise até início do Século XX

Entre os séculos XVIII e XIX o movimento de ocupação para o interior do território nacional ocorre em razão das Bandeiras que incluíam a atividade religiosa para criação de aldeamentos missionários, da mineração com a descoberta dos veios auríferos no leito dos rios e em momento subsequente, a pecuária com abertura de fazendas para criação de gado.

Neste sentido, até a primeira metade do século XVII o interflúvio Araguaia-Tocantins marca o processo histórico de povoamento descrito por SCHWARTZ e LOCKART (2002), *apud* SANTOS (2008, p. 66) pois, nesta ocasião, a confluência dos rios Araguaia –Tocantins, representa o vínculo mais forte estabelecido no sentido sul-norte nesta porção do território colonial. Inicialmente, a dinâmica regional no Estado do Grão-Pará e Maranhão se efetiva por meio das ligações fluviais e posteriormente terrestres, representando os primeiros fluxos utilizados entre o atual território tocantinense e o resto da colônia portuguesa ao sul. (SANTOS, 2008, p. 88. MATTEO et al, 2016, p. 46).

Portanto, a partir do século XVIII onde hoje se configura a Mesorregião Oriental do Tocantins os processos vinculados à mineração, às missões religiosas e à atividade agropastoril tradicional se destacam na implantação dos arraiais da mineração, das aldeias missionárias e das fazendas que são os embriões de futuras cidades. Especial destaque para os caminhos (terrestres e fluviais) que ligavam os pequenos núcleos de povoamento, aglomerados da mineração e os aldeamentos indígenas, e orientavam para esta região o sentido de passagem das tropas oriundas de São Paulo e Rio de Janeiro, via Vila Boa, capital da Capitania de Goiás, e daquelas que se deslocavam da Bahia, via Duro (Dianópolis), antigo aldeamento indígena, bem como à todos os interessados em circular, por meio da navegação nos rios Tocantins e Araguaia (BESSA, 2015, p. 11).

Em 1791 a navegação fluvial ocorria especialmente pelo rio Tocantins mas, a proibição de exportações de ouro pelo Rio induziu o intercâmbio por meio de outros rios como Manoel Alves, Paranã e Palmas, motivando assim a concentração de lojas, vendas, tabernas e boticas em São Luís (Natividade) e Arraias, bem como a instalação de registros e presídios de controle e fiscalização do território em São Luís (Natividade), São José do Duro (Dianópolis) e Porto Real (Porto Nacional) (BESSA, 2015, p. 13).

Por conseguinte, entre o final do século XVIII até o final do século XIX esta região experimenta uma longa involução econômica, marcada por formas de produção não capitalistas vinculadas ainda às formas de produção colonial, pela criação de gado em pastos naturais das

áreas de cerrado, pela agricultura de subsistência e pequena lavoura mercantil e pelo extrativismo vegetal nas áreas de mata (BESSA, 2015, p. 10).

Ainda para Bessa (2015, p. 13), o reestabelecimento da rota de comércio norte-sul no rio Tocantins proporcionou destaque a Porto Real (Porto Nacional) que se diferenciava pela posição privilegiada na região mineradora do antigo norte goiano, com interações comerciais com o Pará, por via fluvial e com a Bahia por via terrestre.

Sem qualquer sinal de vida urbana durante parte do período colonial a região do atual Oeste Baiano principia seu processo de ocupação e povoamento no início do século XVI com a descoberta da foz do Rio São Francisco por André Gonçalves e Américo Vespúcio. No final do século XVI e durante todo o século XVII, sertanistas precursores instalaram currais pelas margens do Rio São Francisco e seus afluentes. Na segunda metade do século XVII, o governador geral do Brasil, Dom João de Lencastre, a mando da corte lusitana, iniciou o processo de ocupação e fundação de povoados ao longo dos percursos dos rios Preto, Grande e Corrente, tributários na margem esquerda do rio São Francisco (ALMEIDA, 1967), apud (SANTOS, 2016, p. 137).

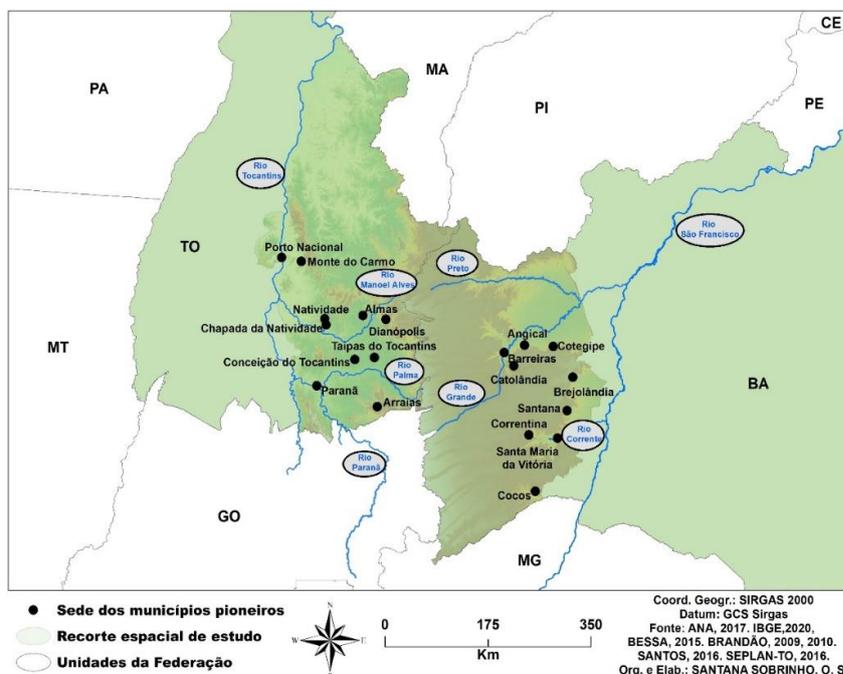
A partir da segunda metade do século XVII e ao longo do Século XVIII, na atual Mesorregião Extremo Oeste Baiano os grandes latifúndios originários das sesmarias de famílias tradicionais foram, inicialmente, responsáveis pela maior incidência de currais nas margens do Rio São Francisco e, em seguida, este processo estendeu-se pelos cursos navegáveis dos rios Grande, Corrente e Preto (ROCHA, 1940, p. 14).

A anexação da comarca de São Francisco à Província da Bahia no ano de 1827 ocasionou mudanças no padrão hierárquico dos pequenos núcleos de povoamento existentes, com alguns deles sendo elevados à condição de vilas. A partir de então, a oficialização da navegabilidade do rio São Francisco pelo trecho partindo de Juazeiro na Bahia até Januária em Minas Gerais, a partir de meados do Século XIX é fato importante de novas alterações no padrão dos núcleos urbanos na região com posição de destaque de Barra e Carinhanha nas margens do Rio, irradiando uma nova dinâmica de circulação de bens e pessoas por todo o Oeste Baiano (SANTOS, 2016, P. 146).

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

Não é por outra razão que o principal objetivo do Mapa 2 e do Quadro 1 é complementar as representações da distribuição espacial dos núcleos de povoamento pioneiros e a presença dos grandes rios que condicionaram o movimento de ocupação e povoamento da região.

Mapa 2: Recorte Espacial: núcleos pioneiros de povoamento e grandes rios



Fonte: Elaboração própria (2022)

Quadro 1: Informações dos municípios pioneiros

NOME ATUAL	NOME DE ORIGEM	UF	DATA ORIGEM	RIO QUE BANHA
Angical	Sant'Ana do Sacramento de Angical	BA	1810	Corrente
Barreiras	São João das Barreiras	BA	1825	Grande
Brejolândia	Brejo Velho	BA	1890	Corrente
Catolândia	Santana	BA	1892	Grande
Cocos	Cocos	BA	1712	Corrente
Correntina	Nossa Senhora da Glória do Rio das Éguas	BA	1792	Corrente
Cotegipe	Avaí do Brejo	BA	185?	Grande
Santa Maria da Vitória	Porto de Santa Maria da Vitória	BA	1840	Corrente
Santana	Sant'Anna dos Brejos	BA	1760	Corrente
Almas	Almas	TO	1734	Manoel Alves
Arraias	Nossa Senhora dos Remédios de Arraias	TO	1740	RIO PALMA
Chapada da Natividade	São Félix	TO	1736	Manoel Alves
Conceição do Tocantins	Contagem da Conceição	TO	1755	Manoel Alves
Dianópolis	São José do Duro	TO	1750	Manoel Alves
Monte do Carmo	Nossa Senhora do Monte do Carmo	TO	1741	Tocantins
Natividade	São Luiz	TO	1734	Manoel Alves
Paraná	São João da Palma	TO	1740	Paraná
Porto Nacional	Porto Real do Pontal	TO	1738	Tocantins
Taipas do Tocantins	Taipas	TO	190?	Manoel Alves

Fonte: Elaboração própria a partir de (SANTOS, 2016, p. 139. BESSA, 2015, p. 11)

No que tange à rede urbana dos rios na região, pode-se afirmar a inexistência de hierarquia entre os pequenos núcleos indiferenciados funcionalmente e sem capacidade de realizar a articulação de sistemas produtivos com produção de excedentes, para formalizar as trocas que possibilitam a divisão territorial e social do trabalho, organizando assim uma rede urbana de fato.

A Rede Urbana das Ferrovias e Rodovias durante o Século XX e XXI

Temos por certo que nas regiões interioranas os transportes até então rarefeitos eram majoritariamente fluviais em pequenas embarcações ou por caminhos vicinais. A partir de então, a navegação de cabotagem e fluvial e os transportes por estradas tiveram impulsos consideráveis.

Após a:

[...] segunda metade do século XIX e nas primeiras décadas do século XX, os trilhos assumiram importante papel no contexto socioeconômico do país. A ferrovia passou a ser o meio mais eficiente de ligação entre os portos da costa brasileira e as economias regionais do interior, [...] (CASTILHO, 2014, p. 67).

Em Goiás, os primeiros trilhos foram implantados em 1911 chegando ao Distrito Federal em 1968 a partir dessa estrutura já existente. A implantação da ferrovia seguiu o padrão de interligação das linhas já construídas. Em decorrência disso, chegou ao Tocantins somente em 2002. O projeto inicial previa a construção de 1.550 quilômetros de trilhos interligando os estados do Maranhão, Tocantins e Goiás (CASTILHO, 2014, p. 89).

Em fins do século XX, no extremo oeste baiano, as ligações ferroviárias eram feitas a partir das extremidades navegáveis do rio São Francisco, tanto por Juazeiro, ao norte, como por Pirapora, ao sul. Com essas tem-se “o primeiro momento integrador dos habitantes da região do sertão do São Francisco à sociedade nacional”. A Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco (Salvador a Juazeiro) fora concluída em 1896. Enquanto que a linha de Pirapora da Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCEB) (Rio de Janeiro a Pirapora) foi inaugurada em 1910 (SANTOS, 2008, p. 32; ALMEIDA, 2014).

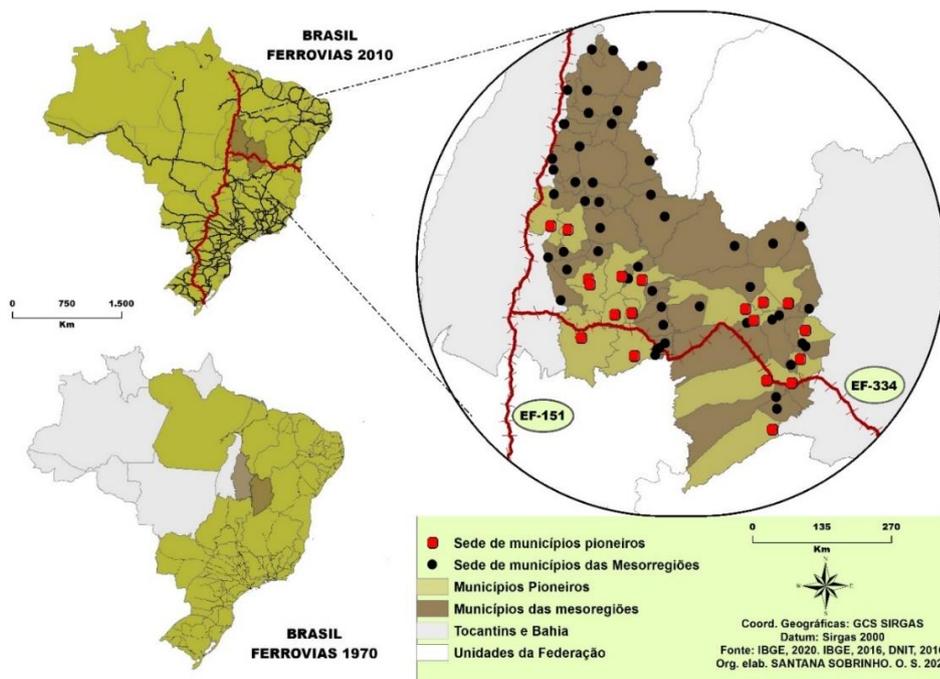
De acordo com ANTT (2021), a Ferrovia de Integração Oeste-Leste – FIOL (EF-334) foi outorgada à Valec por meio da Lei nº 11.772, de 17 de setembro de 2008, e tem extensão de 1.527 quilômetros, entre Ilhéus/BA e Figueirópolis/TO. O empreendimento está dividido em três trechos: Trecho I: Ilhéus/BA – Caetité/BA, com extensão de 537 km, o Trecho II:

Caetité/BA – Barreiras/BA, com extensão de 485 km e o Trecho III: Barreiras/BA – Figueirópolis/TO, com extensão aproximada de 505 km, em fase de revisão de estudos e projetos, conta com Licença Prévia emitida pelo IBAMA.

No contexto do oeste baiano, o papel de destaque de Barreiras na hierarquia urbana regional ganha relevo com a mudança da circulação fluvial para a rodoviária, de modo que esse centro passou a se conectar com as redes urbanas de Brasília, Goiânia e São Paulo (SANTOS, 2018, p. 32. ALMEIDA, 1995). No final da década de 1960, iniciou-se a construção da rodovia federal BR-242, que, partindo da região de Salvador, entroncaria com Barreiras, em sentido transversal, na década de 1970.

Considerando a evolução têmporo-espaical da instalação de ferrovias no Brasil representada no Mapa 3, é relevante destacar o fato de que até praticamente no final do Século XX, a expansão da rede ferroviária do país parece não ser assunto de grande interesse tanto do poder público quanto da iniciativa privada, que passam a usar a rodovia como fator indutor importante na circulação dos fluxos materiais e imateriais. Assim, a ferrovia é pouco significativa no movimento de transformação da dinâmica econômica e social de grande parte do recorte espacial analisado neste estudo.

Mapa 3: Representação de ferrovias no Brasil e nas mesorregiões de estudo.



Fonte: Elaboração própria (2022)

É somente após o Plano de Metas do Presidente Juscelino Kubitschek na década de 1950 que define a construção da nova capital federal Brasília e estabelece que a partir dela irradiariam e/ou passariam os grandes eixos rodoviários que promoveriam a integração interna da economia brasileira. Remonta deste período o sentido dos eixos viários no Brasil com rodovias radiais, longitudinais, transversais, diagonais e rodovias de ligação (PEREIRA e LESSA, 2011, p. 31).

Principalmente a partir dos anos 1960 na Bahia, começa a intervenção sistemática do Governo Federal com a construção de rodovias importantes como a ligação de Barreiras com Salvador pela BR-242 e, posteriormente consolidando as ligações com Luiz Eduardo Magalhães chegando até o sudeste do Tocantins. A ligação de Barreiras com Brasília foi incrementada com a rodovia federal BR-135, construída desde meados da década de 1950 em condições rústicas, mas possibilitando prolongamentos consideráveis de Barreiras com o Piauí, com Santa Maria da Vitória e dali com a região norte de Minas Gerais. Sem negligenciar a BR-349 ligando centros como Santa Maria da Vitória, Correntina e Bom Jesus da Lapa, além da rodovia estadual BA-172, articulando os centros de Santa Maria da Vitória, Coribe e Cocos, bem como o trecho da BR-020 ligando os municípios de Riachão das Neves com Mansidão (SANTOS, 2018, p. 37).

O território correspondente ao atual estado do Tocantins apresentou profundas transformações no seu espaço geográfico a partir da década de 1960 com a abertura do sua principal artéria viária a Rodovia BR-153, também conhecida como Rodovia Belém-Brasília ou Transbrasiliana, que atravessa longitudinalmente o Estado. Sua implantação promoveu o deslocamento do eixo de circulação econômica da porção norte de Goiás, antes mediatizado pelo rio Tocantins; induziu a abertura de vias transversais a partir dela que redirecionaram e incentivaram os movimentos populacionais até então verificados no norte de Goiás e, além disso, possibilitou a implantação e o crescimento de inúmeros núcleos urbanos fundamentando a estruturação da rede urbana no Tocantins (BECKER, 1979, p. 48;)

Em que pese as transformações ocasionadas com a presença da BR-153 no norte goiano, no que se refere especificamente à mesorregião oriental do Tocantins, a presença da rodovia não provocou a imediata criação de novos eixos de ligação transversais, tampouco o aparecimento de novas cidades ou mudanças na dinâmica daquelas existentes desde o ciclo da mineração. Foi após 1988, ano em que se tornou o 26º Estado da Federação, que o Tocantins assistiu a uma grande expansão da sua rede rodoviária”, especialmente no que se refere tanto à sua abrangência espacial quanto à extensão da malha, principalmente das vias pavimentadas. Somente a partir de 1991, o traçado rodoviário pavimentado foi acrescido de pequenos trechos

latitudinais que promoviam ligações com alguns municípios, [principalmente com a capital Palmas – TO-080 - e desta com a artéria central, BR-153] (BORGES, SOUZA, & PEREIRA, 2014, p. 62).

A partir de então:

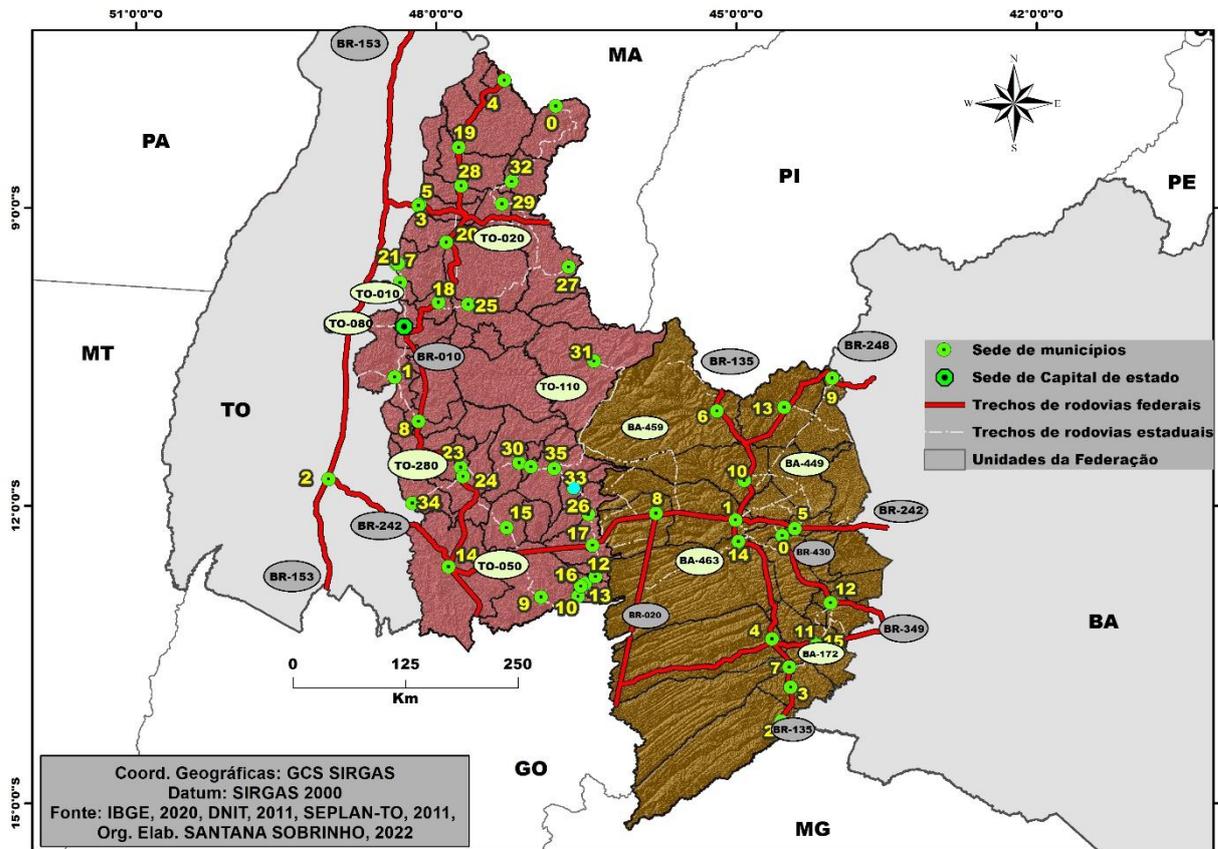
[...] parte significativa das alterações da malha rodoviária do Tocantins foi deflagrada em razão da implantação da nova capital e do projeto de construção de sua centralidade urbana no território tocantinense. Nesta articulação, buscou-se integrar Palmas às principais áreas produtivas do Estado; contudo, o maior desafio foi integrar, em termos de circulação e perspectivas econômicas, as áreas com menor dinamismo, como a parte à leste do rio Tocantins e o sudeste tocantinense. (SEPLAN, 1993; BRITO, 2009 citados por BORGES, SOUZA, & PEREIRA, 2014, p. 62).

O sentido longitudinal é marcante ao observar a conexão norte-sul da BR-010 e o trecho estadual de TO-050 que a complementa fazendo a ligação da capital Palmas com Brasília. O interesse em interligar transversalmente áreas produtoras ao Tocantins se materializa pela BR-242 ligando o Estado com o importante corredor de exportação do oeste baiano. Sem esquecer os esforços de complementação, implantação e/ou pavimentação de trechos das rodovias federais transversais como BR-230, BR-235 e BR-242, além da implantação de trecho da rodovia longitudinal BR-010 com vistas a interligar cidades e facilitar a circulação de bens e de pessoas (BORGES, SOUZA, & PEREIRA, 2014, p. 62).

Pelo exposto, o contexto da rede urbana das rodovias no Tocantins não deve prescindir da centralidade da capital estadual, a partir da qual se irradiam rodovias radiais estaduais com destaque para as rodovias pavimentadas: TO-010 com ligações importantes como por exemplo, da Capital com Lajeado, Miracema do Tocantins e outras cidades, TO-110 realizando ligações importantes de cidades como Novo Alegre na região sudeste até Mateiros na região do Jalapão, na fronteira com o Estado da Bahia; TO-050, que atravessa todo o sudeste tocantinense, em direção à capital federal. Além disso, foram implantadas e pavimentadas diversas rodovias transversais e diagonais ligando por via asfaltada diversos municípios ao eixo da rodovia BR-153, principalmente na porção oeste do estado, e também articulando diversas interligações às áreas municipais no território tocantinense.

O Mapa 4 representa as vias importantes que fazem as ligações entre cidades que estão relacionadas no Quadro 2, possibilitando compreender estratégias logísticas importantes visando dinamizar a circulação de bens, serviços e pessoas entre a Mesorregião Oriental do Tocantins e a Mesorregião Extremo Oeste Baiano.

Mapa 4: Rede Urbana das Rodovias



Fonte: Elaboração própria (2022)

Quadro 2: Relação de municípios

MUNICÍPIOS DA BAHIA		MUNICÍPIOS DO TOCANTINS			
NÚMERO	NOME DO MUNICÍPIO	NÚMERO	NOME DO MUNICÍPIO	NÚMERO	NOME DO MUNICÍPIO
0	BAIANÓPOLIS	18	APARECIDA DO RIO NEGRO		
1	BARREIRAS	19	ITACAJÁ		
2	COCOS	20	RIO SONO		
3	CORIBE	21	LAJEADO		
4	CORRENTINA	22	TOCANTÍNIA		
5	CRISTÓPOLIS	23	CHAPADA DA NATIVIDADE		
6	FORMOSA DO RIO PRETO	24	NATIVIDADE		
7	JABORANDI	25	NOVO ACORDO		
8	LUÍS EDUARDO MAGALHÃES	26	NOVO JARDIM		
9	MANSIDÃO	27	LIZARDA		
10	RIACHÃO DAS NEVES	28	SANTA MARIA DO TOCANTINS		
11	SANTA MARIA DA VITÓRIA	29	CENTENÁRIO		
12	SANTANA	30	ALMAS		
13	SANTA RITA DE CÁSSIA	31	MATEIROS		
14	SÃO DESIDÉRIO	32	RECURSOLÂNDIA		
15	SÃO FÉLIX DO CORIBE	33	DIANÓPOLIS		
		34	SÃO VALÉRIO		
		35	PORTO ALEGRE DO TOCANTINS		

Fonte: Elaboração própria a partir de (BESSA, 2015, p. 11. SANTOS, 2016, p. 139)

A Rede Urbana da Fronteira Agrícola dos nossos dias

Nas áreas do Cerrado brasileiro, especialmente a partir dos anos 1980, intensifica-se o movimento de substituição dos sistemas produtivos tradicionais pela instalação da agricultura científica. Esta exige moderna tecnologia para aumentar a produção e, por extensão, a ampliação de áreas produtivas que alimentam a expansão do capital financeiro e agroindustrial em antigas regiões, marcadas por estes modelos tradicionais de produção, especialmente na região do MATOPIBA. Essa “nova fronteira” segue em parte as características apontadas por Becker (1979) citada por Haesbaert (1997, p. 133) para a “fronteira” amazônica que: “a) já nasce heterogênea, constituída pela superposição de frentes de várias atividades (...); b) já nasce urbana e tem intenso ritmo de urbanização; c) o governo federal tem papel fundamental no planejamento e no volume de investimentos infra-estruturais”.

Neste sentido, o que chamamos aqui de Rede Urbana da Fronteira Agrícola se refere a algumas cidades, pequenas e médias, em regiões agrícolas com áreas urbanas, resultante das transformações produtivas da agropecuária que também aceleram o ritmo da urbanização nestes espaços.

Para Elias e Pequeno (2007, p. 25) as cidades próximas às áreas de realização do agronegócio tornam-se responsáveis pelo suprimento de suas principais demandas, seja de “mão-de-obra, de recursos financeiros, aportes jurídicos, de insumos, de máquinas, de assistência técnica etc.,” aumentando a economia urbana e promovendo redefinições regionais. Por extensão, os autores caracterizam e classificam de “cidades do agronegócio” algumas cidades no Brasil agrícola moderno onde se processa a reestruturação produtiva da agropecuária. Na região Nordeste, são relevantes “especialmente Limoeiro do Norte (CE), Petrolina (PE), Balsas (MA) e Barreiras (BA), sendo que as duas primeiras associam-se ao agronegócio da fruticultura e as duas últimas ao agronegócio dos grãos, em especial da soja”.

O ritmo das mudanças no uso e ocupação das terras no oeste baiano entre 1985 e 2010, ocorreu principalmente pela substituição muito rápida das pastagens extensivas em campos e cerrados, por uma agricultura mecanizada com culturas anuais intensificadas por novas tecnologias de produção, incluindo a irrigação. Deste contexto, emerge o protagonismo de Barreiras no oeste baiano a partir da década de 1970 (SANTOS, 2018, p.30) que se firma como entreposto comercial rodoviário, rearticulando interações espaciais que materializam as novas relações de produção nesta região (MIRANDA, MAGALHÃES e CARVALHO, 2014, p, 2).

O movimento de organização e reestruturação da rede urbana no oeste baiano, com foco no papel regional de Barreiras, em que pese, não deve prescindir dos investimentos de projetos

de colonização agrícola e irrigação, a exemplo da Companhia de Desenvolvimento do Vale do São Francisco (CODEVASF), em 1973, no município de São Desidério apontador por Santos (2018, p. 37). Além disso, outras criações urbanas oriundas no primeiro meado do século XX que ganharam força de sede de município e emergiram fora do curso de circulação fluvial, diferentemente de suas predecessoras. São municípios que emergem das relações impostas pela reestruturação da agropecuária nos cerrados baianos, a exemplo de Mimoso do Oeste (atual Luís Eduardo Magalhães) (SANTOS, 2018, p. 41).

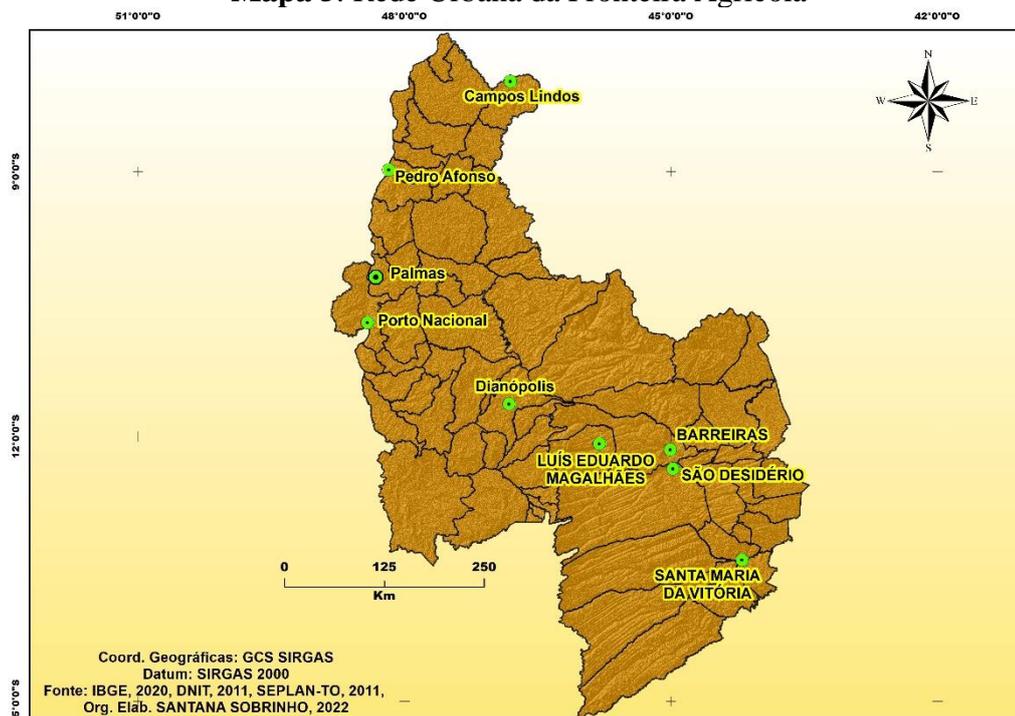
Na Mesorregião Oriental do Tocantins, implantação da nova capital do Estado e do projeto de construção de sua centralidade urbana requereu a articulação de diferentes agentes sociais visando incorporar Palmas às principais áreas produtivas do Estado. O desafio era portanto integrar nesta região, em termos de circulação e perspectivas econômicas, as áreas com menor dinamismo, como a parte à leste do rio Tocantins e o sudeste tocantinense (BORGES, SOUZA, & PEREIRA, 2014, p. 62). Entretanto, o Programa de Cooperação Nipo-Brasileira para o Desenvolvimento dos Cerrados – PRODECER especialmente o PRODECER III Piloto: 1995 – 2001, acompanhou a tendência já presente nas fases anteriores de incorporar áreas em direção ao norte do cerrado brasileiro e assim,

Foram incorporados nessa etapa dois espaços com cerrados, em dois projetos de 40.000ha, com 40 produtores assentados em cada um, nos municípios de Balsas (sul do Estado do Maranhão) e Pedro Afonso (Estado de Tocantins) (SANTOS, 2016, p. 403).

Mesmo considerando as condições e os meios determinados pelo PRODECER III para incentivar a produção no município de Pedro Afonso, outros municípios emergiram como polos de produção agropecuária conferindo centralidade e diferenciação funcional à cidades sede de municípios como Porto Nacional, Dianópolis e Campos lindos, todos na Mesorregião Oriental do Tocantins (FRAGOSO e CARDOSO, 2022, p. 59).

Observe no Mapa 5 a organização da rede de cidades denominada Rede Urbana da Fronteira Agrícola.

Mapa 5: Rede Urbana da Fronteira Agrícola



Fonte: Elaboração própria (2022)

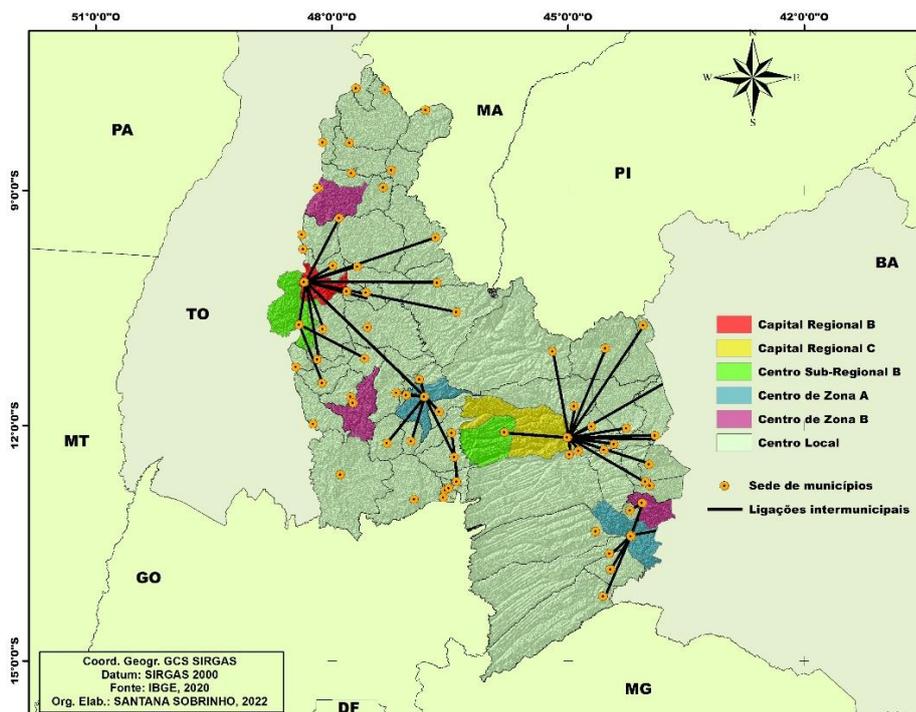
Especialmente na Mesorregião Oriental do Tocantins e na Mesorregião Extremo Oeste Baiano a análise do novo dinamismo nas ligações e na circulação entre os lugares ocorre com a expansão da malha viária como aporte imprescindível. Entretanto, a intensificação do capitalismo no campo torna a regulação da agropecuária, sua gestão e sua normatização mais dinâmica e assim, quanto mais globalizados os seus circuitos espaciais da produção e seus círculos de cooperação (ELIAS E PEQUENO, 2007, p. 27), maiores e mais complexas se tornam as relações campo-cidade, resultando em uma significativa remodelação do território e na organização de um novo sistema urbano, com a “multiplicação de pequenas e médias cidades, que compõem lugares importantes para a realização do agronegócio globalizado”.

Este novo sistema urbano pode ser representado a partir dos estudos do IBGE atualizado no documento Regiões de Influência das Cidades (REGIC) publicado em 2020. Por definição, nestes estudos as Cidades brasileiras são classificadas hierarquicamente e neste caso:

[...] a partir das funções de gestão que exercem sobre outras Cidades, considerando tanto seu papel de comando em atividades empresariais quanto de gestão pública, e, ainda, em função da sua atratividade para suprir bens e serviços para outras Cidades (REGIC, 2018, p. 11).

Já a área de influência das cidades é delimitada pelo alcance desse comando e atratividade no território, ou seja, quais cidades estão subordinadas a cada centralidade classificada na pesquisa. Neste caso, para além do primeiro nível que são as *Metrópoles* nos interessa o nível seguinte da hierarquia, presente no recorte desta pesquisa, ver Mapa 6, que identifica as *Capitais Regionais* sendo Palmas (TO) *Capital Regional B* e Barreiras (BA) *Capital Regional C* concentrando os fluxos regionais. Em seguida os *Centros Sub-Regionais B* Porto Nacional (TO) e Luiz Eduardo Magalhães (BA). Já as Cidades classificadas no quarto nível da hierarquia urbana são os *Centros de Zona A* Santa Maria da Vitória (BA) e Dianópolis (TO) com algumas interações regionais e *Centros de Zona B* Santana (BA) Natividade e Pedro Afonso (TO) e por fim o último nível hierárquico dos *Centros Locais* que são aquelas Cidades que exercem influência restrita aos seus próprios limites territoriais, podendo atrair alguma população moradora de outras Cidades para temas específicos, mas não sendo destino principal de nenhuma outra Cidade (REGIC, 2018, p. 11).

Mapa 6: Hierarquia urbana dos municípios das Mesorregiões – 2020



Fonte: Elaboração própria (2022)

A mudança no sistema de circulação e transporte no Brasil é marcada inicialmente pela preponderância e o ritmo das águas e posteriormente pela preponderância e o ritmo do asfalto. Enquanto os rios são o sustentáculo de uma rede condicionada pelos ritmos da natureza,

mutável em volume e velocidade ao longo do ano, as redes comandadas pelas rodovias são uma espécie de “não-lugar”, com um nítido caráter “desterritorializador” (HAESBAERT, 1997, p. 129).

Considerações Finais

Pode-se inferir o início do século XIX como o momento em que de fato em todo este recorte espacial analisado emergem as formações urbanas mais complexas, constituídas por meio de relações sociais e econômicas relativamente consistentes, estimuladas pela modernização de estradas e caminhos e abertura de rodovias. Tanto do lado baiano quanto do lado tocantinense até este momento, existiam apenas nucleações de povoamento muito simples com população exígua e frágeis interações socioeconômicas.

Com a rede urbana das ferrovias e das rodovias, fica claro que as ferrovias implantadas até determinado período enfrentam ostracismo e paulatinamente perdem importância sendo substituídas sistematicamente pelo sistema rodoviário e que este possibilita a formação de cidades, com efeito em grande parte da rede urbana do Norte de Goiás hoje Tocantins, após a chegada da BR-153, Belém-Brasília.

A rede urbana da fronteira agrícola é a materialização do capital financeiro agroindustrial que transformam as cidades em áreas de realização do agronegócio que impõe redefinições regionais. Neste sentido, do lado baiano as cidades que historicamente se destacam no comando das relações regionais recebem o aporte material da modernização agropecuária e do lado tocantinense, são cidades antigas e outras recentes via projetos estatais que se configuram como “cidades do agronegócio”.

Referências

ALMEIDA, F. de. **História da Igreja em Portugal**. Porto/Lisboa. Livraria Civilização Editora. 1967.

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

ALVES, V. E. L. Región centro-norte de Brasil: dinámicas territoriales recientes en el campo y en la ciudad. **Cuadernos de geografía | revista colombiana de geografía** | Vol. 23, n.º 1, ene.- jun. del 2014 | ISSN 0121-215X (impreso) · 2256-5442 (en línea) | Bogotá, Colômbia | pp. 47-60. Disponível em: <http://www.scielo.org.co/scielo.php?pid=S0121-215X2014000100005&script=sci_abstract&tlng=pt>

BECKER. B. K. Política regional e mobilidade populacional numa fronteira de recursos do Brasil. **Rev. Bras. Geogr.** I Rio de Janeiro I ano 41 I n.0 4 I p. 1-188 I out./dez. 1979. Disponível em:<https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/115/rbg_1979_v41_n4.pdf>

BESSA. K. Periodização e Diferenciação Espacial no Segmento de Rede Urbana no Tocantins. **Espaço Aberto**, PPGG - UFRJ, V. 5, N.1, p. 9-27, 2015. Disponível em:<<https://revistas.ufrj.br/index.php/EspacoAberto/article/view/3312>>

BORGES. R. T. SOUZA. P. A. B. de. PEREIRA. E. Q. Expansão da malha rodoviária e antropização na área de influência direta das rodovias pavimentadas no Estado do Tocantins entre 1990 a 2007. **Revista Interface**, Edição nº 08, outubro de 2014 – p. 60-77. Disponível em:<<https://interface.org.br/edicoes/page/3/>>

BRASIL. Agência Nacional de Transportes Terrestres-ANTT. 2021. Disponível em:<<https://portal.antt.gov.br/ef-334-fiol-ii-e-fiol-iii> >. Acesso em 08 jun. 2022.

CASTILHO, D. **Modernização territorial e redes técnicas em Goiás**. 2014. 221 f. Tese (Doutorado) – Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Geografia do Instituto de Estudos Socioambientais. Universidade Federal de Goiás, Goiânia.

ELIAS. D. PEQUENO. R. Desigualdades Socioespaciais nas Cidades do Agronegócio. **Revista Brasileira Estudos Urbanos e Regionais**. V. 9, N. 1/Maio 2007. Disponível em:<<https://rbeur.anpur.org.br/rbeur/article/view/168>>

FRAGOSO, D, de B. e CARDOSO, E. A. Expansão da Agricultura no Tocantins. (In) **Agricultura e mudanças do clima no Estado do Tocantins** [livro eletrônico]: vulnerabilidades, projeções e desenvolvimento / organização Erich Collicchio, Humberto Ribeiro da Rocha. -- Palmas, TO: Editora Universitária-EdUFT, 2022. 438 p. PDF. Disponível em:< <https://repositorio.uft.edu.br/handle.>>

HAESBAERT. R. **Des-territorialização e identidade: a rede “gaúcha” no Nordeste**. Niterói: EDUFF, 1997. 293 P.:il.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Divisão do Brasil em regiões funcionais urbanas**. Rio de Janeiro: IBGE, 1972. Disponível em:<<https://www.ibge.gov.br/geociencias/cartas-e-mapas/redes-geograficas/15778-divisoes-regionais-do-brasil.html?=&t=acesso-ao-produto>>

_____. **Divisão do Brasil em mesorregiões e microrregiões**/Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Departamento de Geografia – Rio de Janeiro: IBGE, 1990 V Conteúdo: v1 [Brasil] – v2 t 1 Região Norte.

_____. **Regiões de influência das cidades -REGIC: 2018** / IBGE, Coordenação de Geografia. - Rio de Janeiro: IBGE, 2020.

_____. **Malhas Territoriais. Malha Municipal**. Disponível em:<<https://www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/malhas-territoriais/15774-malhas.html?=&t=acesso-ao-produto>>

LEMOS. M. B. DINIZ C. C. GUERRA, L. R. MORO, S. 2003. A nova configuração regional brasileira e sua geografia econômica. **Estudos Econômicos**, São Paulo, v.33, n.4, p. 665-700.

MACHADO, F. M. **Navegação do Rio São Francisco**. Rio de Janeiro: Topbooks, 2002.

MATTEO, K. C. de, et al. **Diagnóstico da Dinâmica Social e Econômica do Estado do Tocantins**. Inventário Socioeconômico. Secretaria do Planejamento e Orçamento (Seplan). Palmas: Seplan, 2016.

MIRANDA, E. E. de. MAGALHÃES. L. A. e CARVALHO. C. A. de. Proposta de Delimitação Territorial do MATOPIBA. **Grupo de Inteligência Territorial Estratégica (GITE)**. Nota 1. Técnica Campinas, SP. Maio, 2014. Disponível em:< <https://www.embrapa.br/busca-de-publicacoes/-/publicacao/1037313/proposta-de-delimitacao-territorial-do-matopiba>>

OLIVEIRA. T. J. A. de, PIFFER. M. A reestruturação das cidades do cerrado centro norte no contexto do agronegócio. **Revista Desafios**. v. 3, n. 01, 2016. Disponível em:< <https://sistemas.uft.edu.br/periodicos/index.php/desafios/article/view/1681>>

PEREIRA. L. A. G. LESSA. S. N. O Processo de Planejamento e Desenvolvimento do Transporte Rodoviário no Brasil. **Caminhos de Geografia**. Uberlândia. V. 12, n. 40 dez/2011. Disponível em:<<https://seer.ufu.br/index.php/caminhosdegeografia/article/view/16414>>

ROCHA, Geraldo. **O rio de São Francisco. Factor precipuo da existência do Brasil**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1940.

SATHLER, D. MONTE-MÓR, R. L. CARVALHO, J. A. M. de. As redes para além dos rios: urbanização e desequilíbrios na Amazônia brasileira. **Nova Economia**. Belo Horizonte. 19. (1) 11-39. Janeiro-abril de 2009. Disponível em:< <https://revistas.face.ufmg.br/index.php/novaeconomia/article/view/1036>>.

SANTOS. I. D. da S. 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 - MG v. 19, n. 65 Março/2018 p. 29–42.

SANTOS, F. V. **O governo das conquistas do norte: trajetórias administrativas no Estado do GrãoPará e Maranhão (1751-1780)**. 2008. 440 f. Tese (Doutorado). Universidade de São Paulo. Departamento de História, São Paulo. Disponível em:< <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8138/tde-06072008-140850/publico/tde.pdf>>.

SANTOS. C. C. M. dos. Programa de Cooperação Nipo-Brasileira para o Desenvolvimento dos Cerrados – PRODECER: um espectro ronda os cerrados brasileiros. **Estudos Sociedade e Agricultura**. (Outubro de 2016 a janeiro de 2017) v. 24 n. 2 out. 2016 a jan. 2017. Publicado: 28-10-2016. Disponível em:<<https://revistaesa.com/ojs/index.php/esa/issue/view/58>>

SCHWARTZ, S. e LOCKART, J. **A América Latina na época colonial**. Trad. Maria Beatriz de Medina. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002.

VASCONCELOS, Pedro de Almeida. Questões metodológicas na geografia urbana histórica. **Geotextos, Salvador**, v. 5, n. 2, p. 147-157, dez. 2009. Disponível em:<
<https://periodicos.ufba.br/index.php/geotextos/issue/view/408>>

*Recebido em 25 de julho de 2022.
Aceito em 09 de setembro de 2022.
Publicado em 17 de outubro de 2022.*