

A CENTRALIDADE URBANA DE BARRA DO GARÇAS (MT): ANÁLISE DOS PRIMEIROS DETERMINANTES DESSE PROCESSO

THE URBAN CENTRALITY OF BARRA DO GARÇAS (MT): ANALYSIS OF THE FIRST DETERMINANTS OF THIS PROCESS

LA CENTRALIDAD URBANA DE BARRA DO GARÇAS (MT): ANÁLISIS DE LOS PRIMEROS DETERMINANTES DE ESTE PROCESO

Pollyany Pereira Martins¹

Fernando Luiz Araújo Sobrinho²

Resumo: Este texto tem por objetivo apresentar abordagem histórica e teórico-conceitual do processo de composição da centralidade urbana de Barra do Garças-MT, na sua expressão territorial de centro polarizador na sub-rede urbana mato-grossense. Assim, a posição geográfica do núcleo urbano inicial, e as políticas públicas de desenvolvimento nacional aparecem como fatores preponderante para a compreensão da constituição de centralidade e do papel dessa cidade como um centro intermediário de influência regional. Para a análise, o percurso metodológico foi organizado por meio de: observação empírica, revisão bibliográfica, elaboração e análise de mapas com a posição geográfica do núcleo urbano em relação à distribuição dos traçados rodoviários que interligam o território nacional, utilização do *Google Maps* como instrumento de busca e levantamento de empresas e instituições selecionadas para organização de quadros comparativos de algumas das variáveis de serviços, geradoras de deslocamentos interurbanos e centralização. Entende-se que a centralidade operante em cada centro de influência da rede urbana brasileira apresenta características e contextos de composição muito específicos, não se restringindo às relações de poder e de agentes controladores como o Estado e empresas. Ao tratar de cidades médias no Estado de Mato Grosso, a posição geográfica da cidade associada às dimensões de fluxos e vias de conexões torna-se um fator significativo a se considerar nos estudos regionais referentes a redes de cidades.

Palavras-chave: Cidade; Centralidade; Posição geográfica; Barra do Garças-MT

Abstract: This text aims to present historical and theoretical-conceptual approach of the composition process of the Barra do Garças (MT) urban centrality, in its territorial expression of polarizer center in the sub urban network from Mato Grosso. Thus, the geographical position of the initial urban core and the public policies of national development

¹ Doutoranda do Programa de Pós-Graduação da Universidade de Brasília -UnB-POSGEA. Brasília-DF. E-mail: martinsgeo@yahoo.com.br. Lattes iD: <http://lattes.cnpq.br/2125010229831882> Orcid iD: <https://orcid.org/0000-0002-6897-3111>

² Professor Associado dos cursos de bacharelado, licenciatura presencial e ensino à distância da Universidade de Brasília e do Programa de Pós Graduação em Geografia da Universidade de Brasília –(UnB). Brasília-DF. E-mail: flasobrinho@gmail.com. Lattes iD: <http://lattes.cnpq.br/781041165391770>. Orcid iD: <https://orcid.org/0000-0003-1815-8677>

appear as preponderant factors for understanding the constitution of centrality and role of this city as an intermediary center of regional influence. For the analysis, the methodological path is organized into: empirical observation, bibliographic review, elaboration and analysis of maps with the geographical position of the urban site in relation to the distribution of road routes that interconnect the national territory, use of Google Maps as a search tool and survey of selected companies and institutions for the organization of comparative tables of some of the service variables, generators of interurban displacements and centralization. . It is understood that the centrality operating in each center of influence of the Brazilian urban network presents very specific characteristics and contexts of composition, not being restricted to the relations of power and controlling agents such as the State and companies. When dealing with medium-sized cities in the State of Mato Grosso, the geographical position of the city associated with the dimensions of flows and routes of connections becomes a significant factor to be considered in regional studies regarding networks of cities.

Keywords: City; Centrality; Geographical position; Barra do Garças - MT

Resumen: Este texto tiene como objetivo presentar un enfoque histórico y teórico-conceptual del proceso de composición de la centralidad urbana de Barra do Garças-MT, en su expresión territorial de centro polarizador en la subred urbana de Mato Grosso. Así, la posición geográfica del núcleo urbano inicial y las políticas públicas de desarrollo nacional aparecen como factores preponderantes para la comprensión de la constitución de la centralidad y el papel de esta ciudad como centro intermedio de influencia regional. Para el análisis, el camino metodológico se organiza en: observación empírica, revisión bibliográfica, elaboración y análisis de mapas con la posición geográfica del núcleo urbano en relación a la distribución de rutas viales que interconectan el territorio nacional, uso de Google Maps como instrumento de búsqueda y encuesta de empresas e instituciones seleccionadas para la organización de tablas comparativas de algunas de las variables de servicios, generadores de desplazamientos interurbanos y centralización. Se entiende que la centralidad que opera en cada centro de influencia de la red urbana brasileña presenta características y contextos de composición muy específicos, no estando restringida a las relaciones de poder y agentes de control como el Estado y las empresas. Cuando se trata de ciudades medianas en el estado de Mato Grosso, la posición geográfica de la ciudad asociada a las dimensiones de flujos y rutas de conexiones se convierte en un factor significativo a considerar en los estudios regionales sobre redes de ciudades.

Palabras clave: Ciudad; Centralidad; Posición geográfica; Barra do Garças - MT.

Introdução

A cidade atua como elo de integração dos territórios e a sua relação com o campo cria articulações regionais que podem ser analisadas por meio dos períodos de desenvolvimento da rede urbana, uma vez que a periodização possibilita revelar o alcance e o nível de influência de uma cidade na condição de centro regional. Nessa concepção, traz-se inicialmente uma discussão que não se finaliza com este texto, mas emerge enquanto ponto inicial de reflexão sobre a hipótese de ser a localização relativa um fator determinante na gênese de centralidades urbanas, tanto na escala do intraurbano como do interurbano.

Tem-se como objetivo apresentar abordagem histórica e teórico-conceitual do processo de composição da centralidade urbana de Barra do Garças-MT, na sua expressão territorial de

centro polarizador na sub-rede urbana mato-grossense. Esta cidade está atualmente classificada enquanto centro polarizador da mesorregião nordeste do estado de Mato Grosso; e encontra-se numa condição de divisa territorial com o estado de Goiás compondo um aglomerado urbano com outros dois municípios. No entanto, a localização relativa da cidade aparece neste estudo como uma questão analítica para a compreensão preliminar do seu papel como centro intermediário de influência regional.

Parte-se do pressuposto que a espacialização das cidades sobre o território nacional esteve associada aos ciclos econômicos e a necessidade expansiva do capital. No entanto, ideias de desenvolvimento regional promoveram reconfigurações territoriais significativas, de modo que os conteúdos do processo de urbanização e da criação de centralidades no contexto de rede urbana atual, requerem ser compreendidos a partir das relações sociais e políticas de produção espacial nas múltiplas escalas.

Nessa perspectiva, a investigação teve como problema de análise entender: de que maneira a posição geográfica da cidade de Barra do Garças-MT condiciona uma centralidade regional a partir da produção e estruturação do seu espaço urbano? As inquietações partiram de dois pontos para fundamentação. Primeiro, a técnica e as redes de infraestrutura como as rodoviárias sobre o território brasileiro, traçadas mediante políticas públicas de desenvolvimento nacional (em específico para o estudo as BRs- 070 e 158), elementos geradores e estruturadores de centros de rede urbana, no qual a cidade em estudo muito se beneficiou dado a localização a que seu núcleo se encontrava, tendo seu centro principal “cortada” pelas duas rodovias. E, posteriormente com as geopolíticas de estado, tem mantido sua função de intermédio com a ampliação das conectividades.

No segundo ponto, têm-se as políticas públicas de Estado na sua gestão espacial ancoradas nos interesses de integração dos territórios, bem como a expansão do mercado interno e externo sustentada com ênfase nas frentes agrícolas. Estabelecendo, por sua vez, uma organização na divisão territorial do trabalho e uma reorganização no interior do território que corresponde a região Centro-Oeste do país, o que proporcionou um eixo de conexão e de (re)arranjos espaciais, atribuindo novas relações campo e cidade que acabam por criar funcionalidade aos centros de tomada de decisões. Em especial, aqueles que apresentavam estratégias referentes à localização territorial atribuindo-lhes reforço de centralidade urbana.

Assim, para apresentar uma abordagem sustentada por teorias e conceituações que tratam sobre o respectivo tema, apoiou-se especificamente em autores nacionais que trouxeram contribuições sobre o contexto de políticas públicas voltadas à integração territorial, e medidas

governamentais de desenvolvimento regional, sendo: Costa (2000) e textos organizados e publicados por pesquisadores do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), leitura dos relatórios e mapas do REGIC, (2007 e 2018) referente aos centros intermediários e imediatos no Estado de Mato Grosso.

Aos que se dispuseram a trabalhar o conceito de localização, categoria a qual coube observar e levantar hipóteses sobre a posição geográfica da cidade de estudo em território mato-grossense, como Egler (2010), Corrêa (2004), Dias (2014). E por último, porém, não menos importante, autores que discutem sobre centralidade, fluxos de deslocamentos e dinâmica da rede urbana brasileira: Raffestin (1993), Egler (2010), Dias (2010), Matos (2010) e Santos (2008).

O percurso metodológico utilizado compôs-se por: observação empírica, releitura histórica de formação, revisão e seleção de literatura específica, elaboração e análise de mapas com a posição geográfica do sítio urbano em relação à distribuição dos traçados rodoviários que interligam o território nacional, utilização do *Google Maps* como instrumento de pesquisa para levantamento das empresas e instituições selecionadas, organização de quadros comparativos de variáveis de deslocamentos e classificação dos estabelecimentos urbanos selecionados nos três centros de região imediata da mesorregião nordeste de Mato Grosso.

Entendendo não ser possível para este texto selecionar todas as variáveis provedoras de deslocamentos existentes no espaço urbano de Barra do Garças, optamos pelos componentes de centralidade que condicionam uma articulação desse centro de influência com a região Centro-sul do país, até o momento não inserido no corpo da tese no contexto do estudo. A escolha também se deve ao fato de poderem contribuir com uma discussão inicial, pois, são elementos das dinâmicas sociais, políticas e econômicas do processo de produção e estruturação material da cidade.

Com o propósito de tentar estabelecer um fio condutor de pensamento, o corpo do texto foi organizado em três seções e as considerações finais. Na primeira, é apresentado conceitos sobre localização como viés orientativo para a compreensão da posição geográfica como um fator determinante do processo de urbanização, estruturação da cidade e construção de centralidades. A segunda seção traz fatores históricos elencados como processos que configuraram a gênese da cidade de Barra do Garças-MT, e desencadearam sua centralidade até o período atual. Já a terceira seção, dispõe de abordagem de fatos e elementos que propiciaram aumento populacional, escolhas da cidade para moradia, instalação de comércio, e

mais recentemente instalação de indústrias de alimentos, assegurando sua centralidade urbana que transcende a escala do intraurbano, para o interurbano no sistema de redes de cidades.

Também é apresentado componentes de densidade da urbanização e a existência de articulação entre a cidade de estudo e sua área de influência, como da presença das firmas (SANTOS, 2012) que ao expressar-se espacialmente, representam a ocorrência de uma articulação do centro de influência com a região Centro-Sul do Brasil.

Processos configurativos da centralidade urbana

“uma localização diferencia-se de outra, configurando divisões econômica e social do espaço”. (Fernandes et al. 2020, p. 5)

As cidades em si são pontos fixos (localidades) e, ao mesmo tempo, também são lugares pelo seu movimento cotidiano regulamentados pelo/no urbano. Porém, é por estes locais e lugares que as relações sociais se constroem. Assim, uma disparidade de relações vai se fazendo à medida que os deslocamentos espaciais vão se intensificando pela força do processo produtivo de viés econômico.

Ao fazer análises teóricas clássicas e apresentar contribuições sobre o conceito de centralidade, diferenciando-o do conceito de centro, Oliveira (2020) afirma que:

A centralidade seria um atributo não físico (vinculado ao movimento, à acessibilidade, à atratividade e à diversidade de usos), que se manifesta no território por meio da forma física da cidade (a concentração, os elementos estáticos). Nessa perspectiva, é a centralidade que afeta o território e que dá dinamismo a ele, e não o centro; ela resulta e propicia crescimento, afetando significativamente o território (OLIVEIRA, 2020, p. 38).

No viés da centralidade interurbana, pode ser entendido que o processo de desenvolvimento de uma rede urbana brasileira de maior aspecto de consolidação cedida pela dinâmica espacial dos usos do território apresentar-se-á sempre em reconfiguração. A industrialização, como atividade que mais promoveu fatores conjuntos ao processo de urbanização, também aparece como elemento configurativo da rede urbana, que diante de uma estrutura hierárquica de acesso a bens e serviços, define as densidades e níveis de centralidades dos centros urbanos conforme sua extensão de área de influência.

Em Lefebvre (2001, p. 128), está evidente a temporalidade construtiva de centralidades urbanas, uma vez que, o trabalho produtivo é posto como condição de caracterização de um tipo de sociedade, em que “cada tipo urbano propôs e realizou uma centralidade específica”. Ainda para o autor, cidades capitalistas apresentam “duplo caráter de centralidade: lugar do

consumo e consumo do lugar” (LEFEBVRE, 2001, p.130). Dessa maneira, seus centros são projetados para ocorrer a movimentação de pessoas em busca de consumir bens e serviços, o que condiciona a instalação de filiais de empresas nacionais e multinacionais no setor logístico, automobilístico, de tecnologia e comunicação. Possibilitam a instalação de redes no segmento educacional e diversas instalações de instituições governamentais ou privadas de modo a expandir a oferta de produtos. E no caso das instituições estatais, garantir o fluxo e atração ao centro urbano.

Contudo, quanto menor as cidades subordinadas a um centro urbano de influência regional, como as cidades que compõem a mesorregião nordeste de Mato Grosso e as limítrofes a Barra do Garças, maior a centralidade referente aos deslocamentos para aquisição de bens e produtos da cidade polo. Com número expressivo de municípios subordinados com população inferior a vinte mil habitantes, a cidade de Barra do Garças apresenta-se na atual conjuntura como centro intermediário e imediato de maior centralidade.

Recorrendo a uma concepção conceitual, Raffestin (1993) apresenta o conceito de centralidade como sendo:

A existência de uma coletividade soldada por ações criadoras de relações, que fundamentam diferenças específicas [...] é, portanto, na sua essência, uma entidade com duas faces: um “topo” e uma “tensão”. Topos e tensão que persistem, enquanto estiverem ligados, e que dinamicamente se traduzem por movimentos centrípetos ou centrífugos [...] os lugares centrais, escondem uma realidade mais profunda: resultam da probabilidade diferencial das nodosidades humanas que fazem emergir uma relação de poder com o local [...], porém, a centralidade pode se tornar marginalidade e vice-versa, num dado lugar (RAFFESTIN, 1993, p.187 - grifo nosso).

Sendo a centralidade construída por agentes sociais num tempo-espaco, seus componentes serão produzidos mediante interesses e necessidades de atores que dispõem de maior poder sobre a produção dos espaços e, por sua vez, do ordenamento do território. Portanto, para Raffestin (1993, p. 193), “a centralidade pode ser parcial ou total [...], pode ser política, econômica, cultural, mas também pode ser só política, só cultural, ou apenas cultural”.

Nesta linha de raciocínio, Pereira (2012, p. 10) ao tratar da centralidade como categoria para se entender a dinâmica do urbano e a relatividade do conceito, esclarece que a “centralidade pode ser aferida em diferentes escalas geográficas, expressando relações socioespaciais que se manifestam desde delimitações territoriais de pequeno porte até o plano mundial”. Um ponto importante a ser mencionado é que os fluxos são conduzidos por uma

divisão territorial e da concorrência no interior do conjunto dos setores produtivos, o que na visão de Egler (2010) estabelece condições para que as cidades se organizem de modo hierárquico quanto ao nível do sistema urbano, apresentando-se desta maneira particularidades específicas dos núcleos que se integram.

O fator de interesse, ao colocar em discussão a localização do núcleo urbano da cidade de Barra do Garças-MT para entender seu papel na rede urbana regional, é referente a sua condição na estrutura da rede, visto que:

A distribuição territorial da renda está espacialmente relacionada a estruturação da rede urbana. É através dos fluxos intraurbanos e interurbanos que circulam mercadorias, capitais e informações, o que pode ser acelerado ou retardado pela fluidez dos sistemas técnicos que interligam bairros e cidades (EGLER, 2010, p.103).

A questão da fluidez é relevante ser discutida no contexto de uma cidade como Barra do Garças, já que na sua condição de arranjo populacional (ou aglutinação populacional, ao considerar a soma das populações desse agrupamento urbano) e respectiva localização no estado de Mato Grosso, toma proporção de cidade média, reforçada pela sua função urbana que garantiu expressivo crescimento do seu estrato urbano.

Ao considerar a taxa de crescimento populacional apenas da cidade de Barra do Garças no contexto do estado de Mato Grosso ou mesmo de Brasil, esse crescimento populacional não apresenta números elevados. Porém, no conjunto do arranjo populacional e da funcionalidade desse urbano, esse crescimento populacional é significativo conforme estimativa do IBGE para o ano de 2021. Cabendo ressaltar que, o crescimento de elementos novos como: moradia (condomínios fechados e bairros de especulação imobiliária), do comércio (redes de lojas e supermercados), indústria (alimento, e nutrição animal) e serviços diversos atuam como mantenedores de uma concentração provedora de centralidade.

Neste contexto, Egler (2010) reforça a ideia de que o setor econômico capaz de delimitar e atrair investimentos de capitais globais:

Passa a depender diretamente da consolidação e operação das redes logísticas, que não podem mais ser vistas como um conjunto de redes separadas (energia, transporte e comunicação), mas, sim, uma estrutura integrada, multimodal e interdependente, fundamental para garantir o controle sobre porções selecionadas do território, que constituem os novos domínios, de onde se projetam ramos ou linhas de expansão, abrindo fronteiras em novas zonas de influência no mercado mundial EGLER (2010 p. 92).

Estas estruturas integradas dos sistemas de redes sobre o território são determinantes do processo produtivo, principalmente em regiões onde a atividade agrícola tem projeções para o mercado externo. O olhar de Santos (2008) para os circuitos da economia urbana, o qual define dois segmentos dialeticamente presentes na cidade - circuito superior e circuito inferior, são entendidos como fatores que desencadeiam centralidade, uma vez que se fazem presente em maior ou menor proporção nos núcleos urbanos.

Situação que se faz muito evidente nos centros intermediários³, em que as atividades modernas configuram novos arranjos espaciais, e as tradicionais reconfiguram-se buscando atender a necessidades básicas e, ao mesmo tempo, manter-se, diante do que as novas condições tecnológicas podem oferecer no aspecto de venda, distribuição, acesso e consumo.

Para Santos (2008, p. 345), “as possibilidades do comércio moderno parecem aumentar com o tamanho e o nível funcional da cidade[...]. Quanto maior é a cidade, maior é o número de empresários, de profissionais liberais, de funcionários, de assalariados”. E portanto, maior será a procura pelo consumo, que acarretará o surgimento de lojas modernas com marcas reconhecidas mundialmente, além de estabelecimentos projetados com arquitetura modernista.

Os centros locais não dispõem de mesma capacidade criadora dos circuitos modernos, restringindo-se aos centros intermediários (entendido neste estudo como os centros intermediários de influência regional), e com extensiva predominância das metrópoles (regionais ou nacionais). É válido ressaltar que a capacidade de deslocamento também não está ao alcance de todas as populações do centro local ou intermediário, cabendo a essa parcela significativa da população suprir-se do consumo de bens providos pelo circuito inferior da economia, principalmente os residentes em centros locais.

Sobretudo, com as mudanças ocorridas no modo de aquisição de mercadorias, em que a logística dos transportes se tornou fator fundamental, determinados bens de consumo podem ser adquiridos de modo horizontal no sistema de mercado e de rede urbana. O que ocorre através das plataformas de compras e vendas exercidas por sites utilizando a rede de internet. Evidentemente, esse meio de acesso ao consumo e aquisição de bens e serviços ainda é limitado, em específico as cidades locais da região norte e parte do Centro-Oeste (tratando aqui do estado de Mato Grosso), que em muitos casos não dispõem de cobertura completa de sinal de internet, ou mesmo, pelo preço do serviço a internet não compor a renda de significativa parcela da

³ Denominação preferida por Milton Santos, pois, para o autor, quando procura-se classificar o fenômeno urbano além do quadro estritamente nacional, é preferível a denominação metrópole, cidade intermediária e cidade local, por ser mais qualitativa. (Santos, 2008 p. 332).

população, que em muitos casos também não possuem cartão de crédito, não confiam ou ainda não aderiram ao modelo virtual de aquisição de produtos.

O processo de urbanização referente ao crescimento populacional, como de oferta de serviços de bens de consumo enquanto atividades produzidas no espaço urbano, é um fator que estabelece os arranjos no estrato urbano e proporciona modernização no campo. Com a exigência da agricultura moderna e de precisão por infraestrutura e serviços especializados no setor do agronegócio, outros serviços especializados são comumente organizados como de saúde e educação. Logo, o centro que detém social, histórica e geopoliticamente maiores condições de ofertas polariza os demais centros.

Conforme exposto por Galindo e Tavares (2020), o estudo do urbano e consequentemente da urbanização:

Demanda, portanto, uma compreensão integrada do espaço, percebendo suas consequências em todo o território, mas compreendendo as relações em rede que se desenvolvem entre os territórios. Em escala e em dimensão temática deve se apropriar das análises regionais, de rede urbana, mas avançando na compreensão dos impactos socioeconômicos dessas relações na população (GALINDO E TAVARES, 2020, p. 4).

No entanto, as relações em rede são organizadas conforme a justaposição de centralidades produzidas na cidade, onde:

[...] o espaço urbano produz e reproduz a sociedade urbana materializando o fenômeno da centralidade, pois a cidade exerce uma atração sobre populações e agentes sociais e econômicos diversos, centralizando relações de todo tipo e gerando um poder de influência que se exerce na cidade e para além dela” (FERNANDES *et al.*, 2020, p. 4).

Assim, a estrutura da cidade constituir-se-á diante da presença de equipamentos urbanos disponíveis enquanto oferta de uso e de composição de centralidade que não é estática.

Posição geográfica: um determinante da centralidade urbana e da inter-relação regional

O lugar pode ser o mesmo, as localizações mudam[...] A localização é um feixe de forças sociais se exercendo em um lugar (SANTOS, 2012, p. 13)

O processo investigativo referente ao objeto de estudo descrito no texto estabelece pontos analíticos necessários à compreensão da conjuntura atual de centralidade e dinamismo, cuja dimensão da tríade centralidade-nodalidade-conectividade requer leitura da configuração desse espaço a partir da sua organização política e econômica.

Conforme Egler (2010), a cidade está representada diante da sua espacialidade produtiva e sobre duas dimensões que se articulam, sendo sítio e posição. O sítio configura-se pelas condições e normas do lugar, já a posição geográfica manifesta-se pelas inter-relações ocorridas entre cidade e campo e entre as cidades. Desta forma, compreender o papel de uma cidade na rede urbana regional ou nacional requer que se identifique “condições geográficas, históricas e institucionais que as produziram” (EGLER, 2010, p. 92).

Referindo-se a padrões de localizações, (Corrêa, 2004) evidencia que o fator locacional está voltado a lógicas de necessidade e possibilidades que uma cidade poderá desempenhar a partir de funções estabelecidas, e conforme potenciais numa visão de existência do vir a ser após seu surgimento. Conforme conceitua:

A localização de cada cidade, por outro lado, implica em ações envolvendo duas escalas espaciais: a localização absoluta (sítio- é o chão sobre o qual a cidade se estende, podendo ser natural, alterado pela ação humana, ou artificialmente produzido) e a localização relativa (posição geográfica- refere-se à situação locacional de uma cidade face a aspectos externos a ela, envolvendo o conteúdo natural e social das áreas circunvizinhas) (CORRÊA, 2004, p. 1).

Assim, compreende-se que o contexto locacional no percurso do estudo da cidade de Barra do Garças enquanto nó de um sistema de rede urbano, seja um caminho metodológico para a compreensão do papel desta cidade nas múltiplas escalas conectivas que se reproduz sobre um espaço em que as temporalidades das ações são evidentes e constantes. Haja vista que, as cidades por terem suas origens condicionadas aos arranjos produtivos dos territórios, são ao mesmo tempo pontos de distribuição e de encontros de um fazer social em constante movimento. Estes fazeres e ações produtivas que geram o movimento do espaço estão materializados de forma setorizada, porém, sem perder em sua totalidade a articulação de conteúdos que se reestruturam pelo devir.

Por isso, Corrêa (2004) esclarece que a localização relativa de uma cidade pode ter períodos de importância diferente, ou seja, em um momento histórico apresentar grande importância, e em outro, nenhuma. Assim, a inquietação esteve em identificar se o objeto de estudo aqui apresentado sofreu mudanças significativas referente a importância relativa de sua localização, e o quanto esse fator ainda contribui significativamente no arranjo produtivo dos lugares e subordinação hierárquica da rede urbana. Podendo inferir que até o momento, os registros apontam para um crescimento da centralidade, demonstrado pelo surgimento de novos elementos que dão nova estrutura ao centro principal, adjacentes ou mesmo periféricos.

Portanto, existe um esforço em contextualizar essa condição no conjunto de definições dos padrões tipológicos de cidades conceituados por Corrêa (2004). Embora de forma hipotética e baseado por um empirismo, inclinou-se sobre a concepção de posição do lugar central enquanto uma característica da cidade de Barra do Garças-MT, bem como, da composição de sua centralidade.

Ao todo, são apontados pelo autor treze tipos ideais⁴ de posições geográficas de cidades com suas respectivas definições conceituais. O primeiro tipo e padrão, é mais característico da cidade de Barra do Garças no presente, conceituado como tipo 1- posição como lugar central, é o que:

Corresponde a posição geográfica corrente em regiões agrícolas voltadas para o mercado. O lugar central pode ser total ou parcialmente o foco aonde são encaminhados os produtos agrícolas, mas é o foco onde são satisfeitas as demandas por produtos industrializados e serviços. (CORRÊA, 2004, p. 318).

Todavia, a investigação de tais características e especificidades atuais abrange não somente o espaço urbano desta cidade, mas, o conjunto dos espaços (Barra do Garças-MT, Pontal do Araguaia-MT e Aragarças-GO) numa dinamicidade de lugares que compõem juntos um arranjo populacional⁵ em interação constante. E sem deixar de apresentar evidentemente, as relações de subordinação entre estes centros.

Historicamente esse arranjo populacional (ou pode-se optar pelo conceito de agrupamento de cidades), estiveram espacialmente numa condição de interações. A partir da aplicação das técnicas sobre o território, isto é, com a construção das pontes e rodovias pavimentadas sobre os rios Araguaia e Garças, essas interações se intensificam junto ao processo de urbanização pela qual passa as três cidades; embora com muita expressividade para Barra do Garças. Unificando os territórios a partir dos fluxos de pessoas, serviços, capital, bens, culturas etc. Contudo, essa produção do espaço por meio das redes técnicas, compuseram-se a partir de políticas territoriais projetadas a princípio pelo Estado.

Partindo desse contexto, cria se a seguinte indagação: a posição geográfica de uma cidade nó de rede urbana estaria associada a uma determinação política e econômica sobre os

⁴ Ver em CORRÊA, Roberto Lobato. POSIÇÃO GEOGRÁFICA DE CIDADES. In: **Revista CIDADES** v. 1, n. 2, 2004, p. 317-323.

⁵ “Arranjos Populacionais são unidades territoriais compostas por mais de um Município, que apresentam integração significativa em razão da contiguidade das áreas urbanizadas ou da presença de deslocamentos frequentes dos habitantes para trabalhar ou estudar” (IBGE – Nota técnica, 2020, p. 5).

territórios, a fim de atender a interesses e estratégias não somente interna, mas externa de ordenamento territorial e regional do país?

Neste espaço textual não coube aprofundar essa problematização, mas trazê-la de modo a demonstrar tamanha complexidade crítica, a qual deve estar colocado o estudo da cidade e seu papel enquanto nó de rede urbana, e, ao mesmo tempo, entender esse papel a partir do local de projeção desse urbano, suas diferenças, a constituição de cada centralidade, e as relações com o mundo globalizado. Até porque, como afirmado por Dias (2014, p. 147) “a densificação das redes internas a uma organização ou compartilhadas entre diferentes parceiros regionais, nacionais ou internacionais, surge como condição que se impõe à circulação crescente de tecnologia, de capitais e de matérias-primas”.

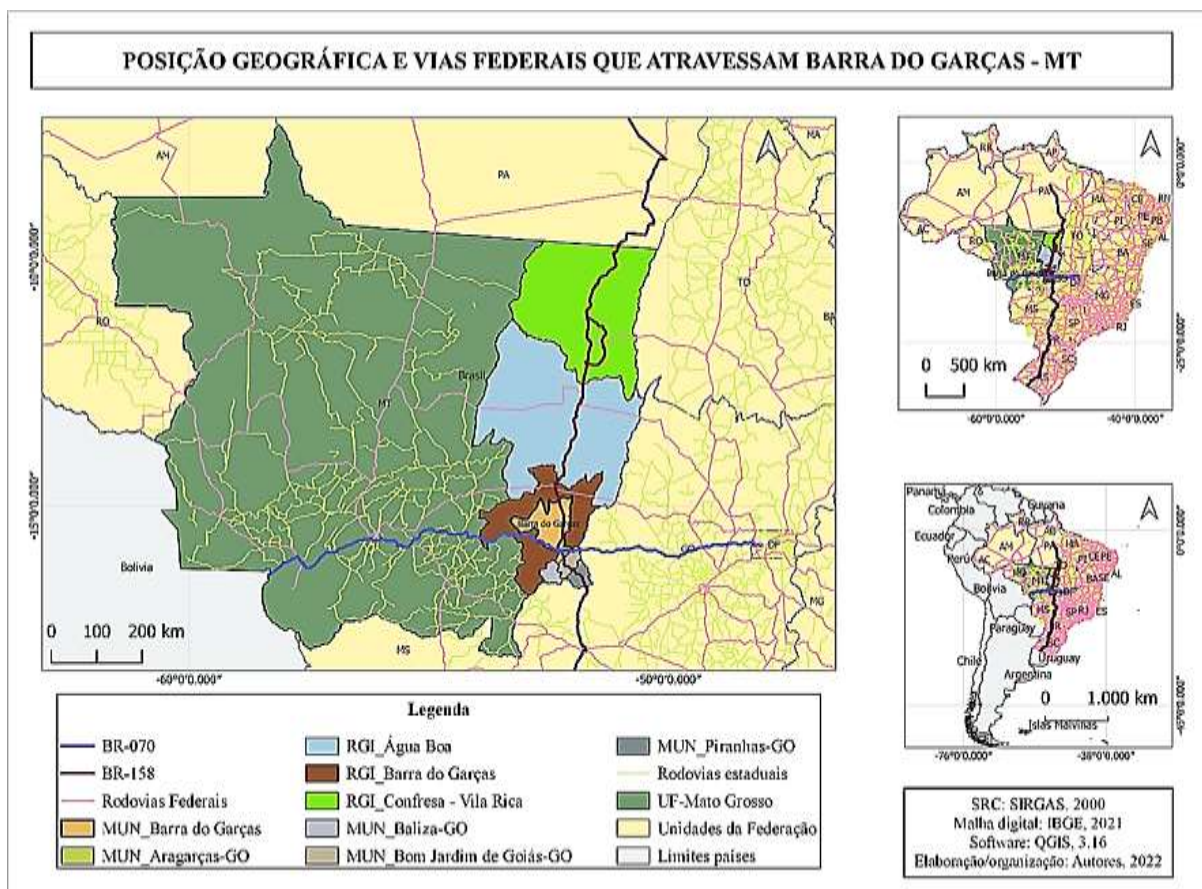
Conforme esclarece Dias (2014), referente à existência de uma seletividade dos espaços e suas localizações:

O espaço não se tornou uma noção em desuso ou desprovida de sentido, tampouco qualquer coisa de indiferenciado ou homogêneo. A comunicação entre parceiros econômicos à montante e à jusante, graças às novas redes é acompanhada de uma seletividade espacial. A importância estratégica da localização geográfica foi, de fato, ampliada (DIAS, 2014, p. 150).

Ao analisar e refletir sobre os elementos que compuseram e firmaram centralidade da cidade de Barra do Garças-MT, recorreremos à Costa (2000) que, ao discutir sobre as políticas territoriais nos anos 1950 com o Plano de Metas, deixa evidente que o setor de transportes privilegiou a expansão e criação de rodovias sobre o território nacional, principalmente as de âmbito federal, sendo as que tinham maior capacidade de integração econômica. Visto que, “a articulação dos sistemas rodoviário federal, estadual e municipal, deram nova configuração às relações inter-regionais do país [...] em particular nas regiões industriais interligadas de modo efetivo, áreas produtoras de matérias-primas” (COSTA, 2000, p. 52-53).

Nesse viés, a cidade de Barra do Garças encontra-se espacialmente cortada por duas rodovias federais (mapa 1), uma longitudinal: BR 158 e uma radial BR 070. A primeira estende-se de norte (Redenção-PA) a sul (Santana do Livramento- RS) do país; cortando o território de oito estados federativos (Pará, Mato Grosso, Goiás, Mato Grosso do Sul, São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul).

Mapa 1 - Município Barra do Garças-MT e rodovias de integração territorial



Ainda compõe o traçado rodoviário atravessando o espaço urbano barra-garcense a MT 100, a qual percorre os municípios de Alto Taquari, Alto Araguaia, Araguaína, Ponte Branca, Ribeirãozinho, Torixoréu, Pontal do Araguaia, Barra do Garças e Araguaiana. E outras duas rodovias estaduais de ligação (MT-260 e GO-164), conectando municípios circunvizinhos, que dado a seus potenciais funcionais menores, encontram-se subordinados a área de influência de Barra do Garças, mesmo não estando na mesorregião nordeste como Torixoréu-MT, Ribeirãozinho-MT, Ponte Branca-MT, Baliza-GO.

Outro aspecto do plano de metas apontado por Costa (2000) foi a construção de Brasília, Distrito Federal, na década de 1957 e 1960 como uma estratégia geopolítica e econômica. Para o autor, Brasília funcionou como “verdadeiro polo ou nó de articulação inter-regional [...], enquanto esta era construída, vias de acesso para o sul, leste e nordeste e vias de penetração para o norte e o oeste eram abertas, todas convergindo para um mesmo ponto” (COSTA, 2000, p. 54).

Neste período, o estado de Mato Grosso passava pelas transformações ocasionadas pela primeira frente expansionista do século XX. Porém, foi na segunda metade do século, especificamente no início do quinquênio com um expressivo aumento populacional, que o estado aponta expressivas alterações sobre seu território. Evidentemente, essas alterações se deram de forma diferenciada na extensão total do território mato-grossense, visto que, esta unidade federativa dispõe de uma área de 903.357 km², e o estudo ao qual se debruça a pesquisa tem recorte analítico preciso da rede urbana para a mesorregião nordeste com área de 177.336,073 km².

Contudo, a rede rodoviária e de eletricidade (CASTILHO, 2016) possibilita e conduz os propósitos voltados para a integração do mercado nacional e circulação do capital que, por sua vez, requer garantir fluidez a modernização e urbanização dos espaços gestados pelo processo de industrialização. Condição em que o território passa a ser primeiro um meio de produção e reprodução do poder do estado e das empresas privadas, enquanto as políticas territoriais e regionais buscam atenuar as discrepâncias dos planos de desenvolvimento do país.

Estes agentes reguladores de territórios, produção e trabalho, regulam por meio de normas institucionais “relações mercantis, salariais e financeiras[...] que de um modo ou de outro expressam as condições geográficas, históricas e institucionais que as produziram[...]” (EGLER, 2010, p. 92). Assim, a análise da configuração da rede urbana brasileira deve-se realizar partindo das relações entre os setores estatal e privado, sempre atento a sua inserção na economia global por meio das condições institucionais.

A localização, sendo a posição do sítio urbano, tem sua inter-relação espacial de fluxos entre a cidade e o campo e entre as demais cidades, determinada por regulamentos provenientes de estratégias do próprio estado como de empresas privadas, que controlam de forma significativa a divisão territorial do trabalho. Cabe indagar se, a dimensão da conexidade da rede urbana é desigualmente projetada ou, se ela se faz desigual pela produção desigual e combinada do espaço?

Recorreu-se a Dias (2014), numa tentativa de apoio a uma linha de pensamento que possibilite estabelecer reflexão sobre a problemática levantada, no intuito de provocar novos argumentos e análises. Dessa forma é posto que:

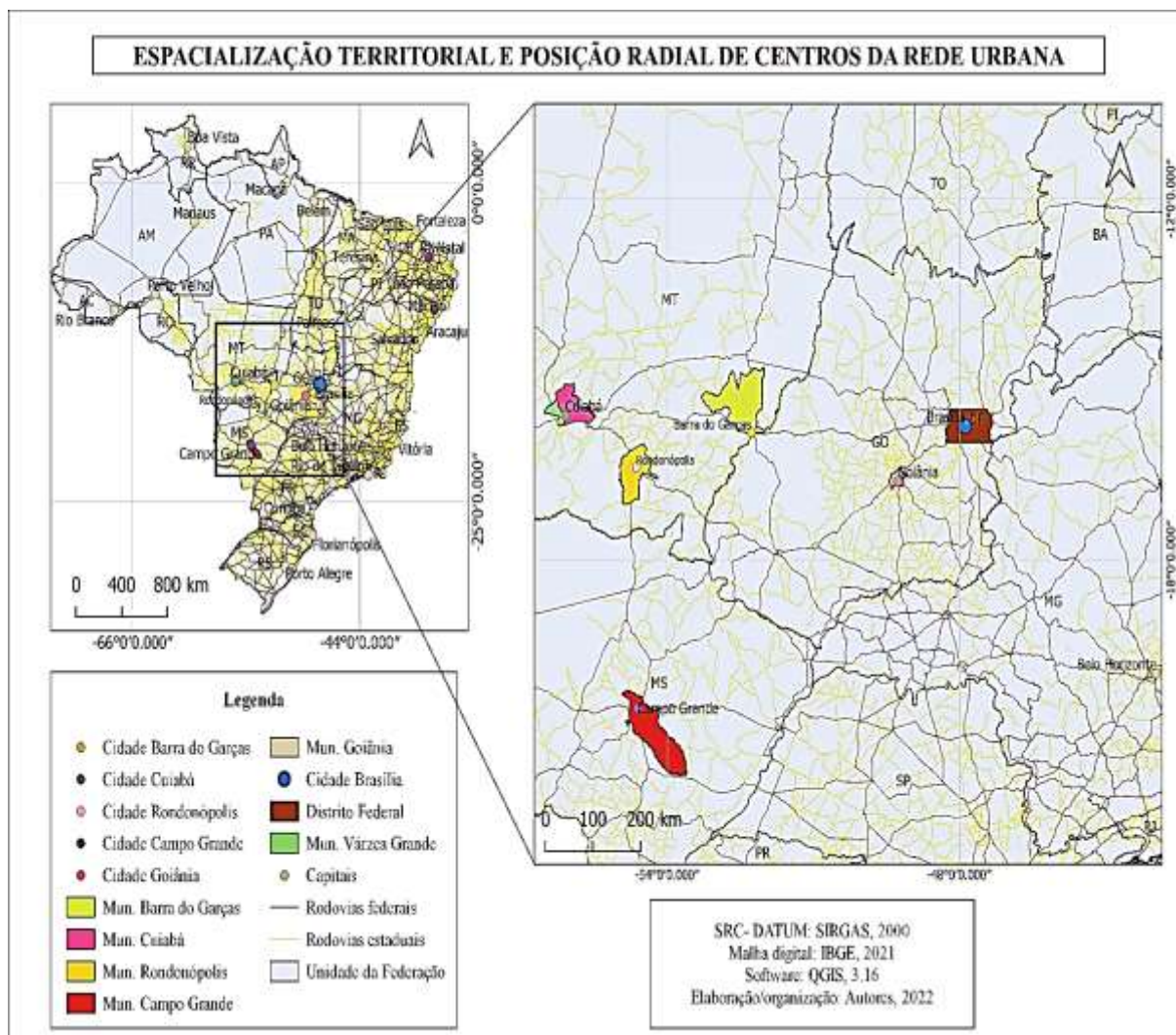
As vantagens locacionais são fortalecidas e os lugares passam a ser cada vez mais diferenciados pelo seu conteúdo ou telecomunicação [...] integrando os agentes mais importantes, as redes integram desigualmente os territórios, seguindo o peso das atividades econômicas preexistentes. No lugar de abrir os

ferrolhos, ela pode favorecer a rigidez e o peso de antigas solidariedades (DIAS, 2014, p. 157-158).

Completa esse viés de pensamento a ideia de que o elemento condutor do processo de integração seria os fluxos desencadeados entre cidades, e entre estas e o campo, posto que, passaram a ser “estáveis e permanentes, formando uma estrutura dinâmica e individualizada” (EGLER, 2010, p. 91) a qual o autor descreveu como uma região territorialmente integrada. No contexto da integração do estado de Mato Grosso, e pensando a mesorregião nordeste, Nunes *et al.* (2008, p. 6) esclarece que “a implantação dos núcleos urbanos ganhou importância em função dos serviços básicos que começaram a oferecer, os quais atraíram mais população e recursos para a região. Assim, foi criada a frente de expansão e pioneira de Mato Grosso”.

Ao analisar o mapa 2, identifica-se pela projeção dos territórios municipais que Barra do Garças está localizada entre duas capitais regionais no estado, conforme nível de hierarquia no estado de Mato Grosso (Cuiabá e Rondonópolis), uma capital regional (Nível A) no estado de Mato Grosso do Sul (Campo Grande), uma metrópole regional no estado de Goiás (Goiânia), e uma metrópole nacional (Brasília).

Considera-se que existe um raio de distância considerável entre o arranjo populacional de Barra do Garças e os centros de hierarquia maior na rede de cidades para deslocamentos de bens e produtos, tornando-se um fator determinante nos ajustes existentes no processo de urbanização e do reflexo da metropolização para além do seu espaço estrutural. Destarte, torna-se fundamental pensar a distribuição das redes de transporte e circulação logística sobre o território e como a cidade de Barra do Garças tem obtido funcionalidade nessa conjuntura.

Mapa 2 - Representação da espacialização do município de Barra do Garças-MT

Fonte: IBGE (2021). **Elaboração:** Autores (2022)

Um segundo fator, com relevância no aspecto de estruturação intraurbana e interurbana, o qual a localização de Barra do Garças se beneficia, refere-se à abrangência das atividades provenientes dos programas federais de desenvolvimento regional, os quais o estado de Mato Grosso passou a beneficiar-se totalmente, sendo: Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM) e Superintendência de Desenvolvimento do Centro-Oeste.

Além das políticas públicas federais, o estado de Mato Grosso também se dedicou aos projetos de colonização e de infraestruturas com vista a atrair empresas e indústrias (especificamente ao processamento de grãos, frigoríficas e extrativistas), como na ampliação e melhoria dos eixos viários possibilitando melhorias no escoamento das “novas” commodities, hoje responsáveis pela maior parcela do Produto Interno Bruto (PIB) do estado.

Alguns dos componentes de centralidade de Barra do Garças-MT

“O espaço não é significativo por si mesmo: ele só significa alguma coisa quando ligado a uma intenção” (RAFFESTIN, 1993, p. 189).

A cidade de Barra do Garças-MT recebeu título de município por meio de encampação proveniente do município de Araguaiana-MT no ano de 1948. Porém, o primeiro município desmembrado do município de Barra do Garças teve sua origem somente em 1961 denominado Luciara-MT. A partir de então, o extenso território barra-garcense inicia seu processo de desmembramentos dando origem a atual configuração territorial dos limites municipais de vinte e cinco centros urbanos que compõem a mesorregião nordeste do estado de Mato Grosso.

Os novos municípios e sedes de cidades surgem expressivamente entre os anos de 1970 e 1990⁶, num ordenamento de territórios projetado pelo próprio Estado e governos federativos do período. As frentes expansionistas do agronegócio e de colônias de povoamento serviram para sustentar uma configuração do território e garantir uma ideologia de desenvolvimento traçada a qualquer custo durante o governo militar. Nesse período, a cidade de Barra do Garças desempenhava seu papel como cidade de passagem localizada entre os limites de Mato Grosso e Goiás.

Conseqüentemente, tornou-se um local estratégico e de apoio por sua localização junto ao cruzamento entre as BRs 070 e 158. Primeiramente, pela sua proximidade espacial com a cidade de Aragarças-GO, que, enquanto base da Fundação Brasil Central, órgão federal criado da Expedição Roncador Xingu, qual tinha função de garantir a colonização do interior do território assegurando condições materiais, estruturais, e de recursos humanos (FBC 1943-1967); conservava padrões urbanísticos para construções residenciais e comerciais na época. O que conduziu significativo fluxo de pessoas para firmar residências na cidade mato-grossense. As normas urbanísticas impostas pela fundação, ocasionaram maior adensamento tanto de pessoas quanto de construções residenciais e comerciais à margem esquerda do rio Araguaia, divisor natural de territórios entre as unidades da federação.

A implantação das rodovias (158 e 070) no período que se estende entre as décadas de 1951 e 1980, aparece enquanto condição de criar linhas de circulação e comunicação provenientes das regiões sul e sudeste até a Amazônia. Assim, a cidade de Barra do Garças que já tinha um núcleo urbano originado com o ciclo do garimpo de diamantes, passa

⁶ Extraído de IBGE- cidades, disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/>

gradativamente pelo processo de organização do espaço urbano estabelecido por incentivos fiscais investidos em municípios mato-grossenses.

Importante ressaltar que o município de Barra do Garças apresenta população proveniente de todas as regiões do país. Com expressividade de migrantes vindos da região nordeste e sul, os quais contribuíram com o crescimento populacional significativo não somente de Barra do Garças, mas de cidades que surgiram ao longo da extensão da rodovia 158 na mesorregião nordeste, se comparado com as demais cidades de municípios vizinhos do lado goiano. Apesar de todo processo de povoamento, a mesorregião nordeste é a que apresenta menor quantitativo populacional no estado de Mato Grosso com prévia de 351.732 (IBGE, 2022).

No entanto, entre um período de planejamento e integração regional centrada no poder do estado nacional e a crise no modelo desenvolvimentista (final da década de 1970 e início de 1980), emerge um padrão de desenvolvimento ditado pelo mercado econômico, com visão reducionista das ações do estado sobre integração territorial e econômica. Fortalecido pelas infraestruturas aplicadas no território (rodovias, pontes e linhas de comunicação). E, principalmente pelo fator “preço reduzido da terra” no estado, garantindo que empresas e famílias “capitalizadas” e apoiadas nos benefícios estatais iniciassem as modernas atividades do agronegócio.

Ao tratar da distinção econômica entre as cidades vizinhas Barra do Garças-MT e Aragarças-GO, Murillo (2011) apresenta a criação do território da Amazônia Legal enquanto elemento crucial na compreensão desse ordenamento territorial de estudo.

Em 1953 o Congresso Federal criou o Território da Amazônia Legal fundado em critério misto - político, fisiográfico e geográfico; envolvendo os territórios dos Estados do Pará e Amazonas, e os Territórios do Acre (Estado desde 1962), Amapá, Guaporé (Rondônia) e Rio Branco (Roraima) e ainda as partes do Estado de Mato Grosso, ao norte do paralelo 16°, a do Estado de Goiás, a norte do paralelo 13°, e a do Estado do Maranhão, a oeste do meridiano 44°. Com a delimitação desse território, os municípios que estavam lá inseridos passaram a ser beneficiados, como Barra do Garças (MURILLO, 2011, p. 60).

A retórica da fragilidade de planejamentos provenientes de ações estatais, e maior presença de competitividade entre entes federativos, favoreceu a grupos empresariais privados. Silva (2013, p. 18) esclarece que nesta situação ocorre um planejamento competitivo, em que “estratégias empreendedoristas totalmente alheio à política Nacional reforça a fragmentação

federativa e não considera os interesses dos grupos sociais locais”. Foi também sob essas condições que os municípios que compõem a área de influência regional de Barra do Garças tiveram a origem dos seus centros urbanos.

Entretanto, “a década de 1980 foi marcada pelo início das mudanças no ambiente político brasileiro que vieram definir o novo quadro de atuação do Estado e das liberdades civis” (SILVA, 2013, p. 21). Isto porque, após a constituição de 1988, foi promulgado a descentralização federativa, delegando aos municípios papel mais estratégico no contexto federativo do país, principalmente no que se refere à condução de políticas públicas nacionais.

Com isso, entende-se que a política de agentes locais de Barra do Garças teve influência significativa nas relações campo e cidade, compondo uma demanda dos usos do território, na divisão do trabalho, na inserção econômica nacional e/ou internacional, na composição da sua centralidade e posição hierárquica na rede urbana. As cidades estão espacialmente organizadas numa hierarquia que se projeta pela sua intensidade de urbanização/metropolização, em que o critério tamanho se torna um construto da centralidade de uma cidade sobre as demais.

Buscando apresentar alguns elementos materiais e imateriais que compõem o nível de urbanização, bem como configuração do nível de centralidade de Barra do Garças em relação às cidades centros de região imediata da mesorregião nordeste (Água Boa e Confresa-Vila Rica) sob área de influência da primeira, o quadro 1 apresenta resultados comparativos para oferta de serviços no setor educacional, enquanto um elemento que contribui para a manutenção da centralidade, ao mesmo tempo que as instituições privadas se projetam nesse espaço urbano pela centralidade já existente da velha estrutura da rede de cidades.

Quadro 1 - Estabelecimentos de Ensino Superior no ano de 2022

Municípios	Classificação					
	Universidade	Centro Universitário	Faculdade	Cursos EAD	Pública	Privada
Barra do Garças-MT	UFMT Anhanguera	UNIVAR UniCathedra I		UNIP UniCesumar UNOPAR UniFatecie UniFCV Uniasselvi Estácio UniFacvest	1 presencial	3 presencial 8 EAD
Água Boa-MT	Universidade Aberta do Brasil		UniGran	UNIP Unopar Clarentiano Centro-Universitár	1 EAD	5 EAD

Confresa-Vila Rica-MT	Núcleo UNEMAT		UNINA	UNIP Unopar Cruzeiro do Sul	1 presencial e EAD	4 EAD
-----------------------	---------------	--	-------	-----------------------------	--------------------	-------

Fonte: *Google Maps*. **Organização:** Autores (2022).

Após busca minuciosa por cada uma das instituições cadastradas no sistema do *Google Maps*, os quadros foram organizados com variáveis entendidas como pontos de análise qualitativa. Embora tenha se distribuído descritivamente e apresentado classificações tipológicas de cada variável, o intuito foi destacar os elementos a partir de representações materiais no centro de cada uma das cidades como região imediata (Água Boa, Confresa-Vila Rica) e intermediária (Barra do Garças) de forma comparativa.

Ao fazer a leitura do primeiro quadro de distribuição das instituições de ensino superior como oferta à população local, percebe-se que a maior demanda fica com a cidade de Barra do Garças. Porém, esse quantitativo de universidades sediadas com ensino presencial, sendo uma pública (federal) e três privadas, é resultado de ações políticas voltadas aos interesses dos agentes sociais. Seja para trazer cursos, possibilitando especializações a população ao obter formação em um nível superior, quanto para atender uma exigência do mercado de trabalho, que prioriza a mão-de-obra qualificada, não somente para o atendimento das necessidades de elites locais, mas sobretudo, para atender a uma divisão territorial do trabalho e das atividades do agronegócio, da indústria de transformação, do comércio e serviços.

Percebe-se também que o sistema neoliberal avança com a disposição de cursos superiores em instituições privadas de ensino, tanto presencial como na modalidade à distância. A expansão destas instituições a distância originárias da região sudeste e sul do país, mostra como os diferentes agentes estabelecem usos sobre determinados territórios e favorecem articulações regionais.

A situação prevalece no quadro 2, referente a presença de estabelecimentos bancários na composição da centralização do espaço urbano das cidades aqui comparadas. Haja vista que, as variáveis financeiras representam estruturas sociais e, as possibilidades de financeirização imobiliárias, o acesso físico a instituições gestoras de linhas de créditos, e estímulo do consumo e facilidades de transações diretas com empresários locais dos diversos seguimentos promovendo a centralização do capital e sua reprodução.

Quadro 2 - Estabelecimentos Bancários e Empresa de Crédito ano de 2022

Municípios	Classificação				
	Pública	Cooperativa	Economia Mista	Privado Nacional	Privado - Global
Barra do Garças	Caixa Econômica Federal – 2 Ag.	Sicredi - 1 Ag. Sicoob - 1 Ag.	Banco do Brasil – 1 Ag. Banco da Amazonia – 1 Ag.	Bradesco -1 Ag. Itaú – 1 Ag. Empresas Crefisa-Federal Invest	Santander – 1 Ag.
Água Boa	Caixa Econômica Federal – 2 Ag.	Sicredi - 1 Ag.	Banco do Brasil – 1 Ag.	Bradesco -1 Ag
Confresa-Vila Rica	Caixa Econômica Federal – 1 Ag		Banco do Brasil – 2 Ag.	Bradesco -1 Ag

Fonte: Google Maps. Organização: Autores (2022).

Ao examinar a distribuição de estabelecimentos bancários nos três centros polarizadores da mesorregião nordeste mato-grossense, identifica-se a presença de nós que estão presentes por meio da necessidade de articulação dos fluxos (capital financeiro) com a área de influência. Por exemplo, as agências bancárias Sicoob, Itaú, Banco da Amazônia e Santander existentes apenas no centro intermediário (Barra do Garças) atuam como nós de fluxo regional, pois, são em função, estrutura material expandida para centros menores que necessitam desses serviços.

É certo que hoje em dia, com a automação tecnológica dos aplicativos bancários dos “bancos internéticos”, as pessoas podem resolver “quase tudo” pelo internet banking. Trata-se de um processo de destituição funcional de estrutura material projetada na cidade abordado por Castells (2000). Porém, essa é uma abordagem que amplia a discussão e no momento não será tratada.

O centro urbano, enquanto um local específico e estratégico da cidade moderna, é o local onde prevalece o movimento das pessoas, produtos e do capital numa relação de viés não somente econômico, mas também social e político, é colocado neste estudo, num contexto interurbano numa escala que transcende o intraurbano. Uma vez que, olhares para questões multicêntricas se fazem presentes para a compreensão da centralidade hierárquica dessa rede urbana. Conforme afirma Barreto (2010), referindo-se ao centro da cidade moderna pós-industrial:

O centro da cidade transforma-se sobretudo no espaço de gestão da vida econômica e de nó essencial dos transportes que permitem percorrer maiores distâncias e uma mais fácil articulação entre cidades e um processo de

suburbanização mais acentuado e descontínuo, pautado sobretudo pelas estações de comboio e as estradas de passagem das “carreiras” (BARRETO, 2010, p. 31).

Já na concepção de Egler (2012, s/p), “significaria caracterizar a centralidade como a posição do lugar no espaço dos fluxos, enquanto a nodalidade é a expressão territorial que fornece a base material para que o centro projete sua área de influência sobre as demais cidades”. A centralidade tem posição dirigida pelo movimento que é atribuído as ações socialmente estabelecidas e criadas. condição também observada no quadro 3 com instituições governamentais.

Quadro 3 - Instituições Governamentais, ano de 2022

Municípios	Classificação	
	Estaduais	Federais
Barra do Garças	Escritório Regional de Saúde Secretaria de Estado de Meio Ambiente Promotoria de Justiça Corpo de Bombeiro Militar Secretaria de Estado de Fazenda Secretaria de Estado de Ciência, Tecnologia e Inovação Diretoria Regional de Educação Perícia Oficial de Identificação Técnica Polícia Civil Comando Regional da Polícia Militar Departamento Estadual de Trânsito Empresa Mato Grossense de Pesquisa Assistência e Extensão Rural Instituto de Defesa Agropecuária de Mato Grosso	INSS Polícia Federal Receita Federal INCRA IBGE IBAMA Justiça Federal Ministério Público Federal Funai Polícia Rodoviária Federal Ordem dos Advogados do Brasil Justiça do Trabalho Sistema Nacional de Emprego Programa de Proteção e Defesa do Consumidor
Água Boa	Comando Regional da Polícia Militar Escritório Regional de Saúde Circunscrição Regional de Trânsito Empresa Mato Grossense de Pesquisa Assistência e Extensão Rural Instituto de Defesa Agropecuária de Mato Grosso	Sistema Nacional de Emprego Polícia Rodoviária Federal IBGE INSS
Confresa-Vila Rica	Departamento Estadual de Trânsito Secretaria de Estado de Meio Ambiente Instituto de Defesa Agropecuária de Mato Grosso Polícia Civil Companhia da Polícia Militar Samu/Corpo de Bombeiro Militar Promotoria de Justiça	SEFAZ IBGE INCRA Programa de Proteção e Defesa do Consumidor Sistema Nacional de Emprego

Fonte: Google Maps. **Organização:** Autores (2022).

As instituições governamentais foram escolhidas no âmbito de estabelecer a discussão de que estes componentes são também responsáveis pela conjuntura funcional da cidade, sendo, portanto, elementos estruturantes dos centros e componentes de centralidade, uma vez que, a distribuição locacional desses fixos, criam a necessidade de deslocamentos para aqueles que residem em centros menores, seja intraurbano ou interurbano, como contexto desse estudo.

Assim, diante da expressividade territorial do lugar que dispõe de maior número de instituições governamentais de fácil alcance, tem-se a nodalidade, que a depender do poder de atração ou difusão do centro urbano, sob influência das redes de deslocamentos, comunicação, informação, logísticas e as “redes sociais” (AMARAL *et al.* 2006, p. 662), intensifica e dimensiona conectividades entre os espaços, articulando-os mediante concretização de necessidades.

A última seleção de variável provedoras de deslocamentos diários ou esporádico ao considerar as desigualdades sociais, deu-se para os comércios conforme quadro 4, numa possibilidade de análise tipológica e quantitativos de estabelecimentos para sistematização qualitativa do processo de urbanização e aspectos de metropolização, cujos papéis são desenvolvidos na rede urbana.

Os comércios listados configuram como sendo os de maiores instalações (tamanho do estabelecimento) e diversidade de produtos. Pois, “a análise do processo de produção e estruturação das cidades, tem que passar necessariamente pelo entendimento do papel do centro” (SPÓSITO, s/d, p. 1).

Quadro 4 - Segmento de comércio ano de 2022.

Municípios	Classificação					
	Vestuário e calçados	Móveis	Informática e Automação	Utilidades casa e campo	Automóveis e motocicletas	Redes nacionais e multinacional
Barra do Garças-MT	KazzuAzze Stúdio Z Gabriela Santa Rita Atrevidinha Lagoc Sanffer Pézitos Arezzo Lojas Rubi Ousadia Mundo das crianças Lolys	Casas Bahia Eletrokasa 3 Tok da casa Gazim 2 MagazineLuiza Campos Sá Stillus móv. Novo Lar 2 Suprema Planej. W.V planejado. D`casa moveis Otonelli moveis Designer dec. Morenta mov	DOS Inform ASTEMAR DVD Inform Master Auto BR inform. New Téc Mega Inform. Casa da Infor.	Top Casa Big Lar Real Utilida. Importados 199 Mil coisas Top da casa Magazine Miranda Agrobrasil Alvorada Agroamazônia Araguaia Agro. Agroboi Albarelllo	Mercedes-Benz Toyota Fiat Honda	Pernambucanas Havan Casas Bahia Magazine Luiza Americanas Lojas Avenida Atacadão Drogaria Rosário Ultrafarma Cacau Show Boticário 2 Giraffas

	Cawtry Forever Urbana Soul Maranata Bem-vestir Júlia Vasconcelos Hering Tribus Império Malwe Ideal tecidos Adriana Tecidos Malhação Sport	La Kazza planej. Solanda planej. Kanban planej. Spasso Kasa		Zoofértil Nutrigrão Agroquima Agrobeef		Subway Bob's Tupperware Mercedes-Benz Toyota Fiat Bridgestone Pneulândia Lojas Ortobom Carmen Steffens Anjos Colchões e sofás
Água Boa-MT	Carmen Steffens D'Gradee Malhação Store Aquarela Modas Pimenta Rosa Grafit Espaço IG Rosa Chiky Lojas Rocha	Eletromóveis Eletrokasa Top Móveis plan Gazin Karol Mov. plan.	DMZ inform.	Machado Utilidade Real Utilidades Hiper 199 Agromelo AgroAmazônia Procampo Fattoria Agro Soma agropecuária Araguaia Agro.		Boticário Pneulândia Ortobom Cacau Show Carmen Steffens
Confresa-Vila Rica-MT	Maranata Flor de canela Lojão Brasil Econômica Rosa Chiky Rei dos Trajes Lojão Brasil Marissol Econômica Moda Jovem Goianão Loja Paraná Hering Maranata Mundo das crianças	Eletrokasa WR Móveis Gazim Casa Milão Eletro Lar Big Móveis Clóvis Mov. Planejado Morenta Móveis	DR informatic. ER mídia infor Prates infor.	Agroline Araguaia agro. CB agrícola AgroAmazônia 2 Pantanal Agrícola Zoofertil Parasul Agropecua. Alvorada Lecão agropecuária Casa da Lavoura	Yamaha	Tupperware Boticário

Fonte: Google Maps. Organização: Autores (2022).

A presença de estabelecimentos comerciais classificados como redes de mercado, a exemplo lojas Pernambucanas, Americanas, O Boticário, Cacau-Show, concessionária Toyota, Giraffas, Fast-food, Bob's, etc., com maior quantitativo para a cidade de Barra do Garças, deixa em evidência que essa configuração está associada pela composição do seu arranjo espacial e

territorial, numa aglutinação populacional com as cidades de Pontal do Araguaia e Aragarças-GO.

Há ainda, o protagonismo exercido pelo conjunto dessas cidades como abordado por Spósito (2015, p. 128) ao descrever:

Podemos mesmo, a meu ver, falar de um “novo Brasil Urbano”, porque a extensão e a intensidade das mudanças alteram o conteúdo dos processos e das dinâmicas em todas as escalas do acontecer da vida urbana, tornando evidente o par dialético quantidade-qualidade [...] O consumo tem ganhado, neste processo, posição protagonista, porque se amplia, diversifica-se e redefine as lógicas econômicas que orientam escolhas espaciais, em múltiplas escalas, tanto quanto as práticas espaciais que, cotidianamente, redesenham percursos nos espaços urbanos e revelam as novas formas de separação socioespacial[...] Estas são adotadas e, muitas vezes, impostas pela elite e pelas classes médias, num período da história brasileira[...]tem havido, portanto, um esforço de analisar como diferentes estratos dos sistemas urbanos apoiam, refletem e abrigam as múltiplas redefinições funcionais, os diversos arranjos da divisão interurbana do trabalho, e sobretudo, os diferentes movimentos de rearticulação interescalar entre as cidades.

Entretanto, a dinâmica urbana condicionada pelo fazer social nas relações de trocas, da oferta constante ao consumo, das circulações de pessoas e organização do trabalho para a reprodução do capital determinam especificidade à cidade, que na sua relação dialética com o campo desenvolve significações, pois, conforme Santos (2012, p. 13), “os processos apenas ganham inteira significação quando corporificados”.

Considerações finais

Por meio da representação cartográfica é possível identificar que Barra do Garças tem ocupado posição relevante no estado, com relação ao acesso e circulação por vias rodoviárias interestaduais. A posição geográfica dessa cidade muito beneficiou o seu arranjo espacial e a produção de sua centralidade urbana, uma vez que, estando localizada entre as divisas de Goiás e Mato Grosso, seu tecido urbano está em posição estratégica tanto no aspecto físico geográfico correspondente ao recorte territorial da unidade federativa, como em relação à distribuição das redes rodoviárias que garantiram a integração e dissipação dos diversos fluxos sobre o Centro-Oeste e norte do território brasileiro.

Como evidenciado pelas elucidações teóricas e cartográficas, a localização relativa, considerando não o tecido urbano em si, mas, a sua posição geográfica em relação aos traçados das vias principais de circulação e transportes que interligam a cidade de Barra do Garças com

as demais regiões sul e sudeste, permite que o eixo rodoviário e logístico dinamize e estabeleça conexões mais ajustadas sobre os centros urbanos. O que torna interessante pensar os novos direcionamentos dessas conexões e projeção dos fluxos no território de Mato Grosso, analisando os condicionamentos logísticos para o escoamento da produção primária, em específico, as commodities de grão como a soja, um dos principais produtos de exportação que o estado detém.

A centralidade interurbana está projetada de modo temporal, assim, a polaridade de um centro na hierarquia urbana pode ser superada pela maximização polarizadora de um centro vizinho na área de influência. Desse modo, basta que ocorra a implantação de novas conjunturas na rede de transporte, novos traçados de ligação com diminuição de distâncias, surgimento de uma ferrovia, e mesmo a pavimentação de uma rodovia já existente, para que a intensidade e direção dos fluxos estabeleçam novos conteúdos e fixos.

Sendo assim, fica entendido que a existência potencial de novas centralidades urbano regional deve ser um conteúdo em investigação contínua, por tratar-se de evolução e alteração no sistema de rede de cidades promovida pelas modernizações. Sendo possível entender tanto as configurações e reproduções do espaço da cidade por meio das materialidades construídas e da urbanização, num processo dialético de reprodução espacial campo e cidade, quanto de novas articulações regionais que não se submetem à hierarquia de rede urbana. Devido à localização ser um fator determinante de centralidade urbana, também está condicionada a expansão e aprimoramento das redes técnicas sobre o território (CASTILHO, 2014).

Neste estudo, as rodovias tiveram maior destaque por considerar suas projeções sobre o ordenamento do território e importância na composição da centralidade de Barra do Garças e outros centros imediatos da sub-rede de estudo. Mas, as redes de comunicação telegráficas já se faziam presente desde meados do século XIX entre a capital Cuiabá e os centros administrativos. E posteriormente as redes de energia, e mais atualmente de internet como atributos de sustentação da centralidade construída nas cidades.

Compreendendo que a capacidade de fluidez torna se prioridade para a manutenção dos fluxos de produtos, bens, pessoas e capital. Entretanto, a centralidade existente e operante em cada centro de influência da rede urbana brasileira apresenta características e contextos de composição muito específicos, associados a dinâmicas de um espaço produzido mediante relações de poder dos agentes controladores como o estado e as instituições (RAFFESTIN, 1993).

Contudo, a escolha pela encampação de sede administrativa garantiu que o núcleo urbano estivesse na rota do “desenvolvimento” projetado pelo Estado Nacional, e se beneficiasse, pela sua posição geográfica em relação a conexão com outros estados, aumentando os fluxos já existentes entre Minas Gerais (Uberlândia) e São Paulo. E continuará se beneficiando dado a sua localização perante o território de Mato Grosso, até que novas políticas públicas territoriais e regionais possam condicionar mudanças de centralização, e, portanto, de centralidade para outro centro de influência regional na mesma sub-rede da mesorregião nordeste de Mato Grosso.

Referências

- AMARAL, S. *et al.* Redes e conectividades na estruturação da frente de ocupação do Xingu-Iriri – Pará In: **Revista Geografia**, v. 31 n.º 3; Rio Claro-SP, set/dez, 2006.
- BARRETO, R. **O centro e a centralidade urbana**: aproximações teóricas a um espaço em mutação. In: cadernos cursos de doutoramento em Geografia – FLUP, 2010. Disponível em: <https://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/8280.pdf>. Acesso em: 05 mar. 2022.
- CASTELLS, M. **A Sociedade em Rede**. Editora: Paz e Terra, 8ª edição; Rio de Janeiro, 2000.
- CASTILHO, D. **Modernização Territorial e Redes Técnicas em Goiás**. 2014. 224 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2014.
- CORRÊA, R. L. Posição Geográfica de Cidades. In: **Revista Cidades**. v. 1, n. 2, 2004. Disponível em: <https://periodicos.uffs.edu.br/index.php/cidades/article/view/12545>. Acesso em 08 jun. 2022.
- COSTA. W. M. da. **O Estado e as Políticas Territoriais no Brasil**. 9ª ed. Editora: Contexto, São Paulo, 2000.
- DIAS, L. C. Redes: Emergência e Organização. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo Cesar da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato. **Geografia: Conceitos e Temas**. Editora: Bertrand Brasil, 16ª ed. Rio de Janeiro, 2014.
- EGLER, C. A. G. Apontamentos sobre rede urbana e políticas públicas no Brasil. In: MATOS Ralfo; SOARES, Weber. **Desigualdades, redes e espacialidades emergentes no Brasil**. Editora: Garamond, Rio de Janeiro, 2010.
- EGLER, C. A. G. Nodalidade e rede de cidades na América do Sul In: **Confins** [online], 16 | 2012. Disponível em: <http://journals.openedition.org/confins/7878>. Acesso em: 01 mar. 2023.
- FERNANDES, M. T. M. Espaço Urbano e Produção de Centralidades Socialmente Segmentadas: em que se firma a centralidade de Campos do Jordão, SP? In: **Revista**

Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional. G&DR. V. 17, N. 1, p. 393-409, jan-abr/2021. Taubaté, SP. Disponível em:

<https://www.rbgdr.net/revista/index.php/rbgdr/article/view/6174/>. Acesso em: 05 jun. 2022

GALINDO, E. P.; TAVARES, S. R. Agenda Urbana e a construção a PNUD- Contribuições para uma Agenda Urbana de Interação regional: para interpretação e tipologia de rede urbana para um Brasil mais policêntrico. In: **IPEA- Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada**, Brasília, 2020. Disponível em <https://www.gov.br/mdr/pt-br/assuntos/desenvolvimento-urbano/politica-nacional-de-desenvolvimento-urbano/>. Acesso em: 23 fev. 2022.

IBGE. **Regiões de influência das cidades.** 2007; disponível em:

<https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=240677> .

Acesso em: 05 set. 2020.

IBGE. **Regiões de Influência das Cidades.** 2018; disponível em:

<https://www.ibge.gov.br/geociencias/cartas-e-mapas/redes-geograficas/15798-regioes-de-influencia-das-cidades.html?=&t=acesso-ao-produto>. Acesso em: 05 set. 2020.

IBGE. **Nota Técnica:** Pesquisa Regiões de Influência das Cidades 2018 – informações de deslocamentos para serviços de saúde. Volume especial; abril, 2020. Disponível em:

https://geoftp.ibge.gov.br/organizacao_do_territorio/divisao_regional/regioes_de_influencia_das_cidades/Regioes_de_influencia_das_cidades_2018_Resultados_preliminares/Nota_Tecnica_REGIC_2018_informacoes_deslocamentos_para_servicos_de_saude.pdf. Acesso em: 06 junho 2021.

LEFEBVRE, H. **O direito à cidade.** Tradução de Rubens Eduardo Frias. Editora: Centauro, São Paulo, 2001.

OLIVEIRA, L. A. **Centralidade e centro urbano:** uma proposição conceitual e analítica para Palmas-TO Editora: EDUFT, Palmas, TO, 2020. Disponível em:

<https://repositorio.uft.edu.br/handle/11612/2417>. Acesso em: 15 jun. 2022

PEREIRA, A. L. dos S. Reflexões sobre o fenômeno da “centralidade” a partir do quadro teórico da “Antropologia da Cidade” In: **Revista Ponto Urbe**, Revista do núcleo de antropologia urbana da USP, 11 / 2012. Disponível em:

<https://journals.openedition.org/pontourbe/>. Acesso em: 02 mar. 2022.

MURILLO, A. L. **Histórias que se entrecruzam:** narrativas de Valdon Varjão sobre Barra do Garças. Dissertação- Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social da Faculdade de Ciências Sociais da Universidade Federal de Goiás; Goiânia, 2011. Disponível em:

<https://files.cercomp.ufg.br/weby/up/188/o/2009-Aline.pdf>. Acesso em: 10 jun. 2022.

NUNES, M. A.; GATTI, F. ; SOBRINHO, R. A. Políticas territoriais e desenvolvimento regional no estado de Mato Grosso. In: **Seminário internacional sobre desenvolvimento regional.** 2008, Santa Cruz do sul. Disponível em:

<https://www.unisc.br/site/sidr/2008/textos/149.pdf>. Acesso em: 05 jun. 2022.

RAFFESTIN, C. Nodosidade, centralidade e marginalidade. In: RAFFESTIN, Claude. **Por uma Geografia do Poder**. Tradução de Maria Cecília França. Editora: Ática, São Paulo, 1993.

SANTOS, M. **O Espaço Dividido**: Os dois circuitos da Economia Urbana dos países subdesenvolvidos. Tradução Myrna T. Rego Viana. 2 ed., 1 reimpr. Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

SANTOS, M. **Espaço e método**. 5.ed, 1. reimpr. Editora: da Universidade de São Paulo, 2012.

SINFRA-MT. Secretaria de Estado Infraestrutura e Logística. **Malha rodoviária**. Disponível em: <http://www.sinfra.mt.gov.br/malha-rodoviaria>. Acesso em: 20 fev. 2022.

SPOSITO, M. E. B. A Estructuração Urbana e Centralidade. S/d. In: **Observatório Geográfico de América Latina**. Disponível em: <http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal3/Geografiasocioeconomica/Geografiaurbana/04.pdf>. Acesso em: 07 mar. 2022.

*Recebido em 27 de maio de 2023.
Aceito em 10 de julho de 2023.
Publicado em 14 de agosto de 2023.*