

Iann Dellano da Silva Santos

Mestrando em Geografia pela Universidade Federal do Tocantins e geógrafo do Instituto de Terras do Estado do Tocantins
iann.dellano@hotmail.com

A gênese do urbano no Oeste Baiano: os núcleos de povoamento e a rede de vilas no século XIX

Resumo

Este artigo tem como objetivo analisar os processos que, na fase embrionária, definiram os arranjos espaciais da rede urbana no Oeste Baiano, destacando o papel do núcleo de Barra, que passa a desempenhar a função de principal entreposto comercial da região, desde o período colonial. Apreender o processo inicial de formação de uma rede urbana requer verificar elementos, tais como a origem, a posição geográfica, o tamanho dos núcleos, as funções urbanas, as interações espaciais derivadas dessas funções, por meio do intercâmbio de pessoas, mercadorias, capitais e informações, e a forma espacial embrionária da própria rede urbana (CORRÊA, 2000). A discussão se inicia sobre o processo de ocupação na margem esquerda do rio São Francisco, na porção do estado da Bahia, ocorrido a partir da segunda metade do século XVI (IBGE, 1958), e finaliza identificando a formação embrionária da rede urbana do Oeste Baiano ocorrida no final do século XIX (SANTOS FILHO, 1989).

Palavras-chave: rede urbana, forma espacial, Oeste Baiano.

Abstract

THE URBAN GENESIS IN THE WEST OF BAHIA, BRAZIL: CLUSTERS AND THE TOWN'S NETWORK IN NINETEENTH CENTURY

This article analysis the process that defined the urban network's spatial form in the west of Bahia, Brazil, in the past, demonstrating the function the center's Barra, like a main center of commercial's interchangeable in the region, from the colonial time. To understand the initial process of development any urban network, it's necessary to verify elements like the genesis, geographic position, size and urban

functions of the centers, beyond spatial interactions caused by these urban functions, like a interchangeable of the people, goods, capital and information, and urban network's spatial form (CORRÊA, 2000). The discussion starts about the occupation on the left side of river São Francisco, in the state of Bahia, Brazil, occurred from second part sixteenth century (IBGE, 1958), and ends identifying the urban network genesis in the end nineteenth century (SANTOS FILHO, 1989).

Key-words: urban network, spatial form, west of Bahia, Brazil.

1. Introdução

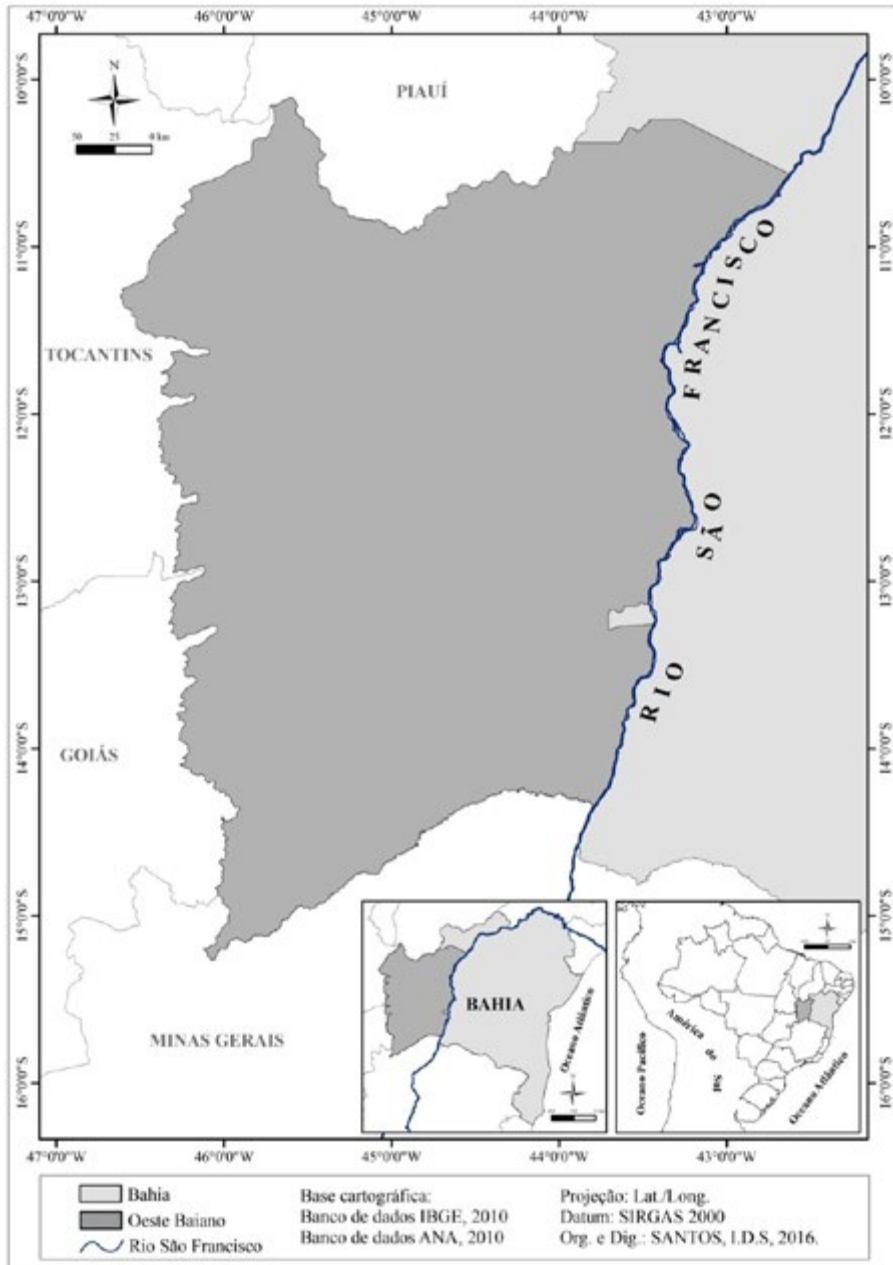
Alcançar o visível e o inteligível de “[...] um conjunto de centros funcionalmente articulados” (CORRÊA, 1989, p. 8) requer considerar alguns elementos inerentes para a organização socioespacial de uma dada região, como aspectos de natureza política, econômica e cultural (CORRÊA, 2000).

Nessa perspectiva, apreender o processo inicial de formação de uma rede urbana, alguns elementos intrínsecos a esse tipo particular de rede, é de crucial relevância, principalmente no que concerne à origem, à posição geográfica e ao tamanho das criações urbanas, e também às primeiras funções urbanas desempenhadas por esses centros, às interações espaciais que dessas funções derivam, por meio do intercâmbio de pessoas, mercadorias, capitais e informações, e, por fim, à forma espacial embrionária da própria rede urbana (CORRÊA, 2000).

Esta reflexão analisa os processos que, na fase embrionária, definiram os arranjos espaciais da rede urbana no Oeste Baiano¹ (Figura 1), destacando o papel do núcleo de Barra, que passa a desempenhar a função de entreposto comercial fundamental para essa região, desde o período colonial até o findar do século XIX. Nesse sentido, parte-se do processo de ocupação no atual Oeste Baiano ocorrido no período colonial, identificando o surgimento das primeiras nucleações urbanas da região, bem como as motivações de suas localizações no espaço geográfico.

Para tanto, adota-se pressupostos da Geografia Histórica, que, “além de se preocupar em recuperar as espacialidades pretéritas que marcam as espacialidades atuais, busca metodologias apropriadas e esforça-se em refletir a categoria tempo, a fim de fornecer subsídios à abordagem espacial e temporal” (ERTHAL, 2003, p. 30).

Figura 1
OESTE BAIANO: DELIMITAÇÃO E LOCALIZAÇÃO GEOGRÁFICA



Fonte: Elaborado pelo autor.

A abordagem espaço-temporal ocorre de maneira diacrônica e periodizada, pois, segundo Corrêa (1989, p. 78), “é possível periodizar as formas espaciais”, e, entre essas formas, a da própria rede urbana. Tal periodização, podendo ser longa ou curta, coloca em evidência os momentos particulares que “caracterizam o processo de elaboração da organização espacial” (CORRÊA, 1987, p. 40).

Ao estabelecer periodizações de longa duração, como neste estudo, que compreende o período entre os séculos XVI e XIX, é necessário, conforme orientado por Vasconcelos (2009, p. 154), examinar as continuidades e as rupturas “de acordo com os eventos históricos de maior importância”. No caso desta pesquisa, os processos pretéritos de formação dos núcleos de povoamento no Oeste Baiano envolvem ciclos econômicos e questões de natureza política, ideológica, social, cultural e espacial.

Vasconcelos (2009, p. 155) acrescenta a necessidade de examinar, no contexto temporal, os principais agentes externos e internos que contribuíram para uma dada organização espacial, “tomando como referência principal a cartografia original”, complementada por informações escritas e/ou estatísticas documentais.

Desse modo, o artigo está estruturado em duas partes, abordando, respectivamente, dois períodos: o primeiro trata do lento processo de ocupação da região e da formação dos primeiros núcleos de povoamento no Oeste Baiano, nos períodos colonial e imperial, precisamente entre o século XVI e início do século XIX; e o segundo, entre o início e o final do século XIX, evidencia a formação da embrionária rede de vilas e sua vinculação com Salvador. Para tanto, utiliza-se, basicamente, de material bibliográfico e documental – Santos Filho (1989), Almeida (1993; 1995; 1996; 2005), Brandão (2009; 2010) e Enciclopédia dos Municípios do IBGE (1958). Para a visualização desse primeiro padrão espacial de rede no Oeste Baiano, emprega-se a fusão de elementos históricos e elementos cartográficos, evidenciando a posição geográfica dos centros e os principais meios de circulação regional.

2. O processo de ocupação e as primeiras criações urbanas no Oeste Baiano

A partir do século XVI, os poucos grupos que adentraram no sertão baiano não chegaram a fixar povoados distantes da costa litorânea, indo, para o interior, em busca de riquezas (ZORZO, 2003). Sem sequer resquício de vida urbana durante parte do período colonial, a região do atual Oeste Baiano pertencia à capitania de Pernambuco, criada pelo império português e doada, por D. João III, a Duarte Coelho, que se iniciava na zona litorânea, na foz do rio São Francisco, margeando a sudoeste, em direção a Minas Gerais (ALMEIDA, 1996).

A Carta de Évora de 1534 foi o marco inicial para o processo de ocupação das terras da margem esquerda do rio São Francisco, na capitania de Pernambuco. Todavia, a apropriação desse espaço ocorreu de modo lento, sobretudo porque “a produção estava associada à oferta da natureza, sem imposições das técnicas sobre o ritmo da vida” (BRANDÃO, 2009, p. 50), não sendo necessário, portanto, a formação de aglomerados.

Prado Júnior (2011, p. 50), entretanto, esclarece que no período colonial dois fatores determinaram a penetração no interior da colônia brasileira: a mineração e as fazendas de gado. A primeira não propondo uma contiguidade no processo de ocupação, ou seja, uma ligação contínua de núcleos de povoamento e áreas ocupadas, ao contrário das fazendas de gado que se alastraram com contiguidade. O autor assevera que na Bahia essa dispersão populacional ocorreu no final do século XVI, alcançando o médio São Francisco em meados do século XVII, com a instalação de fazendas nas margens direita e esquerda do rio.

No final do século XVI e durante todo o século XVII, sertanistas precursores, instalaram currais pelas margens do Rio São Francisco e seus afluentes (ROCHA, 2004). No segundo meado 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, apesar dos conflitos com os indígenas, resultando em genocídios e fugas dos ocupantes nativos (ALMEIDA, 1996).

Deffontaines (1944) aponta a fazenda como unidade de povoamento no interior do Brasil, mesmo essa não acarretando um povoamento concentrado. Segundo Almeida (2005, p. 16), os desbravadores percorriam o sertão adentro em busca de ouro e pedras preciosas, através do curso navegável do rio São Francisco, chegando a Minas Gerais, “onde se descobriram os riquíssimos garimpos”. Enquanto na região do atual Oeste Baiano, além da procura de minas, fundavam-se fazendas, para a prática da pecuária e agricultura, embriões das primeiras nucleações (Quadro 1).

Na porção norte do atual Oeste Baiano, Barra, primeiro núcleo de povoamento da região, surgiu no século XVII, por volta da década de 1670, com a instalação da fazenda Barra do Rio Grande do Sul, de propriedade de Francisco Dias de Ávila Pereira, localizada na confluência entre os rios Grande e São Francisco. Neste local, houve o erguimento de uma capela por franciscanos capuchos, entre as décadas de 1680 e 1690, resultando na posterior elevação daquela nucleação para a categoria de povoado em 1698, autorizada pelo rei D. Pedro II e sob a incumbência do governador geral do Brasil, D. João de Lencastre (IBGE, 1958). Conforme Marx (1991, p.13-14), a formação do patrimônio religioso constituiu-se em estratégia decisiva para “[...] o nascimento de um sem-número de povoações no litoral e nos vastos sertões”. Por sua vez, Bessa (2013) aponta que, naquele período, a presença da capela era o modo de legitimação dos pequenos e antigos agrupamentos.

O povoado, então denominado São Francisco das Chagas da Barra do Rio Grande do Sul, na condição de distrito de Cabrobó, Capitania de Pernambuco, tinha a função de defesa ante os ataques dos índios acoroás e mocoases, considerados agressivos, e se elevou à categoria de vila em 1752, instaurada em 1753, quando se desligou de Cabrobó, Pernambuco. Barra abrangia todo o território do atual Oeste Baiano, mais uma porção a nordeste, compreendida pela área oeste da margem esquerda do rio São Francisco, nos limites com Piauí, ao norte, Goiás, a oeste, e Minas Gerais, ao sul (IBGE, 1958).

A origem do núcleo de Santa Rita de Cássia deu-se pela ocupação da aldeia indígena Guerém, entre a década de 1670 e 1680, localizada próxima à foz do rio Preto, a cerca de 150 km de distância, em direção oeste, de Barra. Tal núcleo foi elevado à condição de povoado em 1698, por meio

do mesmo decreto de Barra, com denominação de Santa Rita do Rio Preto e à condição de vila em 1840 (IBGE, 1958).

Quadro 1

OESTE BAIANO: SURGIMENTO DAS PRIMEIRAS NUCLEAÇÕES ENTRE OS SÉCULOS XVII E XIX

Nucleação	Origem	Subordinação
São Francisco das Chagas da Barra do Rio Grande do Sul (Barra)	1670	Cabrobó (PE)
Santa Rita do Rio Preto (Santa Rita de Cássia)	167?	Cabrobó (PE)
Campo Largo (Taguá) ²	1692	Cabrobó (PE)
São José de Carinhanha (Carinhanha)	1712	Cabrobó (PE)
Feira da Mata	1712	Cabrobó (PE)
Cocos	1712	Cabrobó (PE)
São Gonçalo (Serra Dourada)	174?	Cabrobó (PE)
Sant'Anna dos Brejos (Santana)	1760	Barra
Nossa Senhora da Glória do Rio das Éguas (Correntina)	1792	Barra
Formosa (Formosa do Rio Preto)	180?	Barra
Sant'Ana do Sacramento de Angical (Angical)	1810	Barra
São João dos Gerais (Coribe)	1815	Barra
São João das Barreiras (Barreiras)	1825	Barra
Porto de Santa Maria da Vitória (Santa Maria da Vitória)	1840	Carinhanha
Avaí do Brejo (Cotegipe)	185?	Campo Largo
Brejo Velho (Brejolândia)	1890	Angical
Sítio do Mato	1890	Bom Jesus da Lapa
Santana (Catolândia)	1892	Barreiras
Brejo do Buriti (Buritirama)	1894	Barra

Fonte: IBGE, 1958; IBGE, 2016.

Campo Largo, atual distrito de Taguá, hoje, no município de Cotegipe, arraial fundado em 1692 e também pertencente à Barra, a cerca de 150 km de distância, em direção sudoeste, é um dos povoados mais antigos da margem esquerda do rio Grande. Foi elevado para a categoria de povoado

em 1698, sob o mesmo decreto que também elevou Barra e Santa Rita de Cássia (ALMEIDA, 2005).

Por volta de 1774, Campo Largo era uma importante nucleação, tanto como produtora de sal, por existir em suas adjacências salinas naturais denominadas lambedores, ambientes propícios para a prática da pecuária, como pela sua composição de comércios, de modo que o núcleo atraía viajantes de Goiás, Minas Gerais (Paracatu, Gerais, Serro e Minas Novas do Fanado), Bahia (Rio das Contas e Jacobina) e sertões circunvizinhos, fosse por barcas e canoas, através dos cursos fluviais, fosse por cavalgadas, pelos caminhos de picadas (ALMEIDA, 2005).

Em Campo Largo o sal produzido e embalado em sacos de couro de boi era destinado às nucleações citadas, assim como “[...] seguia, nas canoas e barcas a vela, através do rio São Francisco e seus afluentes, para Minas Gerais e outros lugares situados na bacia sãofranciscana” (ALMEIDA, 2005, p. 14). Campo Largo foi elevado à categoria de vila em 1829 (IBGE, 1958).

No início do século XVIII, na porção sul do atual Oeste Baiano, São José da Carinhonha surgiu por volta de 1712, quando as expedições dos bandeirantes, lideradas por Manuel Nunes Viana, à procura de minas de ouro, entraram em confronto com os nativos aldeados pela Coroa, especialmente os caiapós, instalando um núcleo de povoamento na antiga aldeia que se tornou freguesia em 1813 e vila em 1832 (IBGE, 1958).

O núcleo de povoamento de Sant’Anna dos Brejos (Santana), nascido da fundação da fazenda de Antônio da Costa Xavier, com base na produção da cana de açúcar e na criação de gado, deu-se por volta de 1760, transformado em freguesia em 1868 e elevado à condição de vila em 1890 (IBGE, 1958).

A expedição chefiada por Francisco José Teixeira, por volta de 1792, em busca de ouro e pedras preciosas, fomentou a formação de uma nucleação na margem direita do rio Corrente, o povoado de Nossa Senhora da Glória do Rio das Éguas, atual Correntina, onde se praticavam atividades agropastoris para o abastecimento interno. O aglomerado foi elevado à categoria de freguesia em 1806 e de vila em 1866 (IBGE, 1958).

Na porção central do atual Oeste Baiano, os registros históricos apontam o início de uma nucleação na região de Angical, nomenclatura essa ligada à presença significativa de matas de angico, com o levantamento

da primeira igreja, subordinada a Campo Largo, no ano de 1810, decorrente da anterior instalação de fazenda de posse de prestigiada família portuguesa. A freguesia foi erigida em 1821, sob denominação de Sant'Ana do Sacramento de Angical, e elevada à condição de vila em 1890 (IBGE, 1958).

Embora se constate a não exatidão a respeito de datas, Teixeira Neto (2001) indica que, no século XVIII, havia núcleo de povoamento – São João das Barreiras (Barreiras) – no trajeto do caminho real de ligação entre o interior do país, mais precisamente das minas do norte goiano, perpassando por Natividade e Dianópolis, no atual Tocantins, e o litoral. Os registros históricos apontam também que, no ano de 1825, viajantes em embarcações fluviais instalaram-se no porto da atual sede municipal, na margem direita do rio Grande, “possivelmente por terem notado os altos barrancos existentes” que impediam a continuidade da navegação em sentido oeste (IBGE, 1958, p. 65). A partir de 1850, houve um impulso do porto decorrente das primeiras relações comerciais entre os povoadores das margens do rio São Francisco e os povoadores dos arraiais do norte de Goiás, que faziam desse porto “[...] parada obrigatória, o entreposto comercial para nossa região e todo o movimento do Norte de Goiás, atual Tocantins” (ALMEIDA, 1993, p. 3).

Segundo Almeida (2005), o fluxo migratório ocorrido em meados de 1870 em direção ao aglomerado de São João das Barreiras, por conter no seu entorno grande disponibilidade de mangabeira, árvore da qual se extrai a borracha natural, motivou a criação de sua freguesia em 1881, elevada à categoria de vila em 1891 (IBGE, 1958).

Em 1840, surge o arraial de Porto de Santa Maria da Vitória (Santa Maria da Vitória), originado na margem esquerda do rio Corrente, no período em que ocorria o tráfego de pessoas em busca da exploração de ouro em regiões próximas, registrando-se casas circundadas de gameleiras, que abrigavam comerciantes da localidade. No ano de 1850, foram instauradas as primeiras embarcações para o transporte de mercadorias e animais, impulsionando o crescimento do arraial do Porto de Santa Maria da Vitória, onde já se desenvolviam atividades agrícolas, motivando sua elevação à condição de vila em 1880 (IBGE, 1958).

Destacam-se ainda as fixações incipientes de Feira da Mata e Cocos, originadas por volta de 1712, Formosa (Formosa do Rio Preto), inicialmente

habitada em torno da década de 1800, São João dos Gerais (Coribe), em 1815, São Gonçalo (Serra Dourada), em torno da década de 1840, Avaí do Brejo (Cotegipe), em meados do século XIX, e os povoamentos reconhecidos por meio de decretos oficiais na condição de distritos: Brejo Velho (Brejolândia) e Sítio do Mato em 1890, Santana (Catolândia) em 1892 e Brejo do Buriti (Buritirama) em 1894 (IBGE, 2016), compondo, assim, a rede das primeiras nucleações no Oeste Baiano (Figura 2).

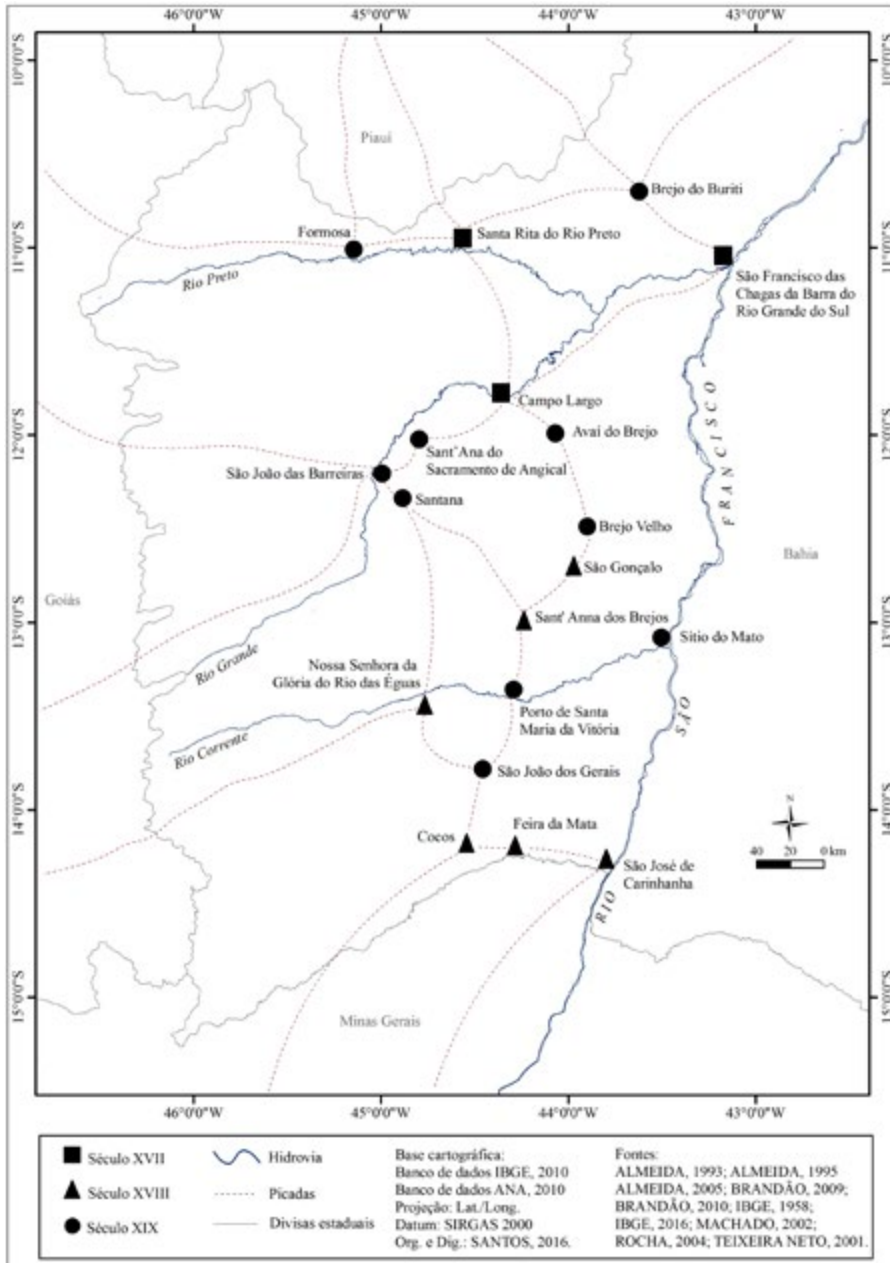
Saliente-se que os aglomerados tiveram como base em suas economias a produção agropecuária, a exemplo de Santana dos Brejos, dedicando-se à produção da cana de açúcar e à criação de gado; de Santa Rita do Rio Preto, onde também se cultivava cereais; e Sant'Ana do Sacramento de Angical, com a produção de cereais e criação de gado, cujo fluxo do rebanho atravessava o rio São Francisco em direção à região da Chapada Diamantina, na porção central da Província da Bahia, no início do século XIX (IBGE, 1958).

São José da Carinhanha (Carinhanha) e Nossa Senhora da Glória do Rio das Éguas (Correntina), antes de desenvolverem práticas agropastoris, tiveram suas origens relacionadas com a mineração. Carinhanha era centro de intercâmbio com Minas Gerais, com povoamento provocado pelo desbravamento à procura de minas de ouro no rio das Velhas. Correntina, por sua vez, era ponto de ligação com as minas goianas e mato-grossenses. Ademais, pela descoberta de depósitos de ouro no rio das Éguas, atraiu fluxo migratório, inclusive de sertanistas da Província da Bahia (IBGE, 1958).

Importante destacar a devoção religiosa exercida nos núcleos do atual Oeste Baiano, a exemplo de Santa Rita do Rio Preto (Santa Rita de Cássia), onde um “imenso núcleo de habitantes formou-se na fazenda Santa Rita, em torno do monumento religioso”, a construção da igreja de Sant'Ana do Sacramento de Angical (Angical), em 1810, e de residências suntuosas, por seus fundadores, devoção esta evidenciada também na nomenclatura de origem da maioria das nucleações (IBGE, 1958, p. 253).

Dentre as principais nucleações existentes no atual Oeste Baiano, até o século XIX, os registros históricos indicam Barra, tida também como a primeira e a mais importante, devido a fatores econômicos, culturais, religiosos, políticos e de posição geográfica, não se destacando apenas no aspecto demográfico (Tabela 1).

Figura 2
OESTE BAIANO: GÊNESE DAS NUCLEAÇÕES ENTRE OS SÉCULOS XVII E XIX



Fonte: Elaborado pelo autor.

Tabela 1

OESTE BAIANO: CENSO DEMOGRÁFICO DOS PRINCIPAIS NÚCLEOS EM 1872

Núcleo	Livre	%	Escrava	%	Total
Barra	10.891	94,5	634	5,5	11.525
Campo Largo	21.887	95,4	1.062	4,6	22.949
Carinhanha	6.855	91,3	656	8,7	7.511
Correntina	32.889	89,5	3.789	10,5	36.678
Santa Rita de Cássia	15.047	96,1	611	3,9	15.658

Fonte: IBGE, 1872.

O sal-gema e o salitre foram as principais fontes econômicas para a atividade de criação de gado e para o beneficiamento de carnes e peixes, enquanto que a rapadura, a cachaça, a farinha de mandioca e as atividades exercidas por vaqueiros, lavradores e canoeiros incrementaram a economia local, destacando-se também a indústria vegetal, com a utilização de ubás e igaras para a produção de canoas, beneficiando também a pescaria, e a indústria da construção, com a utilização de madeiras, carnaúbas, estipe para esteios, linhas, cercados e palhas (IBGE, 1958).

Em termos culturais e religiosos são destacadas em Barra a criação da primeira paróquia entre os anos de 1700 e 1701, as instalações das missões, a exemplo da missão de Aricobé, em 1706, e as irmandades Nossa Senhora do Rosário, com capela própria, e Santíssimo Sacramento, ambas compostas por cemitério desde 1769 (IBGE, 1958).

A importância de Barra esteve evidenciada, no aspecto político, pela criação da comarca de São Francisco, por D. João VI, em 1820, também denominada “Comarca do Alto Sertão do Rio São Francisco ou Sertão de Rodelas”, compreendida por todo o território de Barra, ao norte, até o território de Carinhanha, ao sul (ALMEIDA, 2005, p. 18), tornando-se Barra sede da comarca recém-criada (IBGE, 1958).

Somada ao aspecto político, desligando-se da condição de sede de julgado de Cabrobó (Pernambuco), ao se tornar sede da Comarca de São Francisco, a posição geográfica de Barra influenciou o incremento em seu comércio de víveres e estreitou as relações de transporte e comunicação com São Paulo e Minas Gerais, através do rio São Francisco, promovendo

a chegada de povoadores de Piauí e Pernambuco, dentre esses funcionários públicos e militares (IBGE, 1958).

Entretanto, o movimento separatista, iniciado e liderado pelos pernambucanos em 1817 e ressurgido em 1824, com o intuito de criar a Confederação do Equador, na tentativa de se desvincular da colônia portuguesa, foi derrotado por D. Pedro I, e, como forma punitiva, a Comarca de São Francisco foi anexada a Minas Gerais (BRANDÃO, 2010). Em 15 de outubro de 1827, devido à inviabilidade administrativa mineira, o território da Comarca de São Francisco foi apropriado pela província baiana, ocasionando a perda de importância política de Barra ao retornar para a condição de vila (ALMEIDA, 2005).

3. A formação de uma rede de vilas e sua subordinação a Salvador

Dentre as condições mínimas para a existência de uma rede urbana estão i) em primeiro lugar, a verificação de um grau mínimo de divisão territorial do trabalho, ou seja, a troca de uma produção por outra não produzida local ou regionalmente; ii) em segundo, “a existência de pontos fixos no território”, no caso, as nucleações urbanas, que realizam as trocas dessas produções; iii) e, em terceiro, a existência de uma mínima articulação entre esses núcleos no âmbito da circulação (CORRÊA, 1989, p. 7).

Com base nos estudos de Brandão (2010, p. 36), essas condições passaram a emergir no atual Oeste Baiano, sobretudo, a partir da anexação da comarca de São Francisco à Província da Bahia, no ano de 1827, o que representou a “estabilidade político-administrativa” da região, permitindo, por exemplo, a elevação de núcleos à condição de vilas, com atribuição de força política municipal (Quadro 2) e o impulso de trocas comerciais entre os pequenos núcleos, através do transporte fluvial³, ainda que de modo lento e gradativo.

No rio São Francisco, e em seus tributários, a navegação ocorreu por meio de “canoas, balsas ou ajoujos” durante mais de três séculos e meio de colonização portuguesa. Apenas em meados do século XIX, o governo imperial ordenou estudos a respeito da navegabilidade desse rio, para

a introdução de barcos a vapor, desde a região em direção a sua nascente até a foz, no oceano Atlântico, incluindo afluentes (ROCHA, 2004, p. 44).

Quadro 2

OESTE BAIANO: NUCLEAÇÕES ELEVADAS PARA A CONDIÇÃO DE VILA ENTRE OS SÉCULOS XVIII E XIX

Nucleação	Elevação à condição de vila	Desmembrado
São Francisco das Chagas da Barra do Rio Grande do Sul (Barra)	1752	Cabrobó (PE)
Campo Largo (Taguá)	1820	Barra
São José de Carinhanha (Carinhanha)	1832	Barra
Santa do Rio Preto (Santa Rita de Cássia)	1840	Barra
Nossa Senhora da Glória do Rio das Éguas (Correntina)	1866	Carinhanha
Porto de Santa Maria da Vitória (Santa Maria da Vitória)	1880	Carinhanha
Santana dos Brejos (Santana)	1890	Santa Maria da Vitória
Sant'Ana do Sacramento de Angical (Angical)	1890	Campo Largo
São João das Barreiras (Barreiras)	1891	Angical

Fonte: IBGE, 1958.

Curiosamente, a primeira viagem de barco a vapor na região do médio São Francisco somente ocorreu em 28 de dezembro de 1872, partindo de Juazeiro, na Bahia, até Januária, em Minas Gerais, passando pelos respectivos núcleos de Barra e Carinhanha, no Oeste Baiano (MACHADO, 2002). Segundo informações do IBGE (1958, p. 57), “a navegação fluvial a vapor, no rio de São Francisco, começou com o navio ‘Saldanha Marinho’, armado em Sabará (1872), seguindo-se o ‘Presidente Dantas’, armado em Juazeiro (1873)”, havendo o encontro dos dois barcos a vapor no porto do núcleo de Barra no ano de 1874.

Em 1874, o governo baiano declarou satisfação caso fosse aberto comércio nas regiões banhadas pelo rio São Francisco e seus tributários. Entretanto, para “participar do progresso material” (MACHADO, 2002,

p. 145), era necessário tanto consolidar o transporte de barcos a vapor como concluir o trajeto da ferrovia que partia do litoral ao encontro do grande rio – a Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco (EFBSF), cujo início da construção deu-se em 1856 (ZORZO, 2003) e sua conclusão em 1896, ligando Salvador a Juazeiro:

Em abril de 1896, o governador da Bahia, Joaquim Manuel Rodrigues Lima, declarava que a inauguração da ferrovia ligando Juazeiro a Salvador, vale dizer, ao oceano Atlântico, representou a abertura de toda a extensa e rica zona banhada pelo rio São Francisco ao comércio e à civilização mundial (MACHADO, 2002, p. 273).

No entanto, para Rocha (2004, p. 47), “os governantes do Império praticaram o erro de abandonar as estradas de penetração das bandeiras, condutoras de gado destinado a povoar os currais do São Francisco”, ocasionando um lento desenvolvimento econômico para a região do Oeste Baiano durante o século XIX.

Tão somente no ano de 1892, no período republicano, ocorreu a primeira viagem de barco a vapor no rio Preto, realizada pela embarcação Presidente Dantas. No ano de 1895, sob o amparo da Lei n. 72, de 24 de agosto de 1894, os vapores Saldanha Marinho e Amaro Cavalcanti operaram viagens, cada qual e respectivamente, nos rios Grande e Corrente (MACHADO, 2002).

Devido aos dispêndios com o transporte de barco a vapor, a Empresa Central Brasil, responsável pelos vapores que percorriam os afluentes do rio São Francisco, rescindiu o contrato com o governo baiano em 1896, com a regularidade desse tipo de transporte mantida apenas no rio São Francisco, desde 1894, transportando pessoas e cargas de Minas Gerais até Juazeiro, na Bahia, passando por Carinhanha e Barra (MACHADO, 2002), enquanto nos tributários predominavam barcos a vela (ALMEIDA, 2005).

O trajeto da navegação no rio Preto, iniciado na confluência com o rio Grande e seguindo à montante, tinha como ponto intermediário a vila de Santa Rita do Rio Preto, seguindo em direção à povoação de Formosa (atual sede do município de Formosa do Rio Preto), entreposto comercial com o norte goiano e sul piauiense (MACHADO, 2002).

Machado (2002, p. 320) destaca que as terras das localidades próximas ao rio Preto, incluindo o sul do Piauí e o norte Goiano, continham “abundantes recursos naturais”, bem como solo propício para

o desenvolvimento da cana de açúcar e o plantio de cereais, além da presença de madeiras para construção e marcenaria, plantas medicinais, oleaginosas e pastagens naturais.

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

Com relação ao transporte fluvial, Barreiras desempenhou papel de entroncamento entre as primeiras estradas rústicas “por onde trafegavam as tropas de burros, que aqui faziam toda a circulação de riquezas desde o Brasil Colônia”, com o porto que, na condição de ponto final do percurso do rio Grande, receitava barcos a vela (ALMEIDA, 1995, p. 10). O porto barreirense também era o ponto de abastecimento de grupos de tropeiros e mascates advindos de Goiás e Minas Gerais (IBGE, 1958). Os viajantes importavam sal, café, açúcar, querosene, talheres, pratos, tecidos, remédios e sapatos (ALMEIDA, 2011).

No porto de Barreiras eram alocados produtos regionais oriundos do norte goiano, tais como arroz, feijão, carne seca, rapadura, melaço da cana de açúcar e algodão, além da borracha produzida em Barreiras no final do século XIX (ALMEIDA, 2011). Para Almeida (2005, p. 4), navegar era imprescindível, “[...] pois, não havendo estradas, todos os produtos – os nossos e os que vinham de Goiás – tinham que sair daqui de barco, pelo rio Grande e o São Francisco, generoso caminho líquido, por onde também chegavam os produtos industrializados”.

As tropas e os comboios que partiam de Goiás em direção a Barreiras percorriam longo caminho em decorrência dos barrancos que impossibilitavam a continuidade da navegação, mesmo de barcos de pequeno porte, no sentido à montante do rio (IBGE, 1958).

[...] É um lugar de mágica beleza este último ponto navegável do rio Grande, mas, para nós, goianos, que dependíamos do porto de Barreiras para exportar nossos produtos e importar os artigos industrializados que consumíamos e todo esse movimento era feito pelo porto de Barreiras. Se não fossem essas corredeiras, nossas viagens seriam mais fáceis, pois poderíamos fazer em barco uma boa parte do trajeto acima de Barreiras, subindo o rio Grande até bem mais perto de Goiás.

Mas essas barreiras de pedras nos impediam: barravam nosso caminho e daí surgiu o nome “porto de Barreiras”, para designar o ponto final da navegação no rio Grande (ALMEIDA, 1993, p. 2-3).

No entanto, essas condições naturais não impediram as possibilidades de aproximação e troca entre baianos e norte-goianos, por meio de caminhos próprios para carroças e carros de bois, que viabilizavam a chegada dos produtos norte-goianos a Barreiras. A exportação dos produtos primários da região de Barreiras e do norte goiano percorria o rio Grande, “navegável por canoas, barcos e pequenos vapores, da cidade para baixo até uma extensão de 350 quilômetros, ou seja, até a sua confluência com o rio São Francisco, na cidade de Barra”, no final do século XIX (IBGE, 1958, p. 66).

O núcleo barreirense, último porto do rio Grande, principal afluente da margem esquerda do rio São Francisco, desempenhava papel tanto no escoamento de manufaturados e matérias-primas, como couro, charque e algodão, produzidos na região de Barreiras e norte goiano, vindos de tropas e comboios através das picadas, como na recepção de mercadorias industriais advindas de Salvador, como “tecidos, calçados, artigos de armário e perfumarias, remédios e drogas, além de gêneros alimentícios e demais artigos do comércio varejista” (IBGE, 1958, p. 66).

É importante destacar que, nesse período, a ligação entre os núcleos do Oeste Baiano e Salvador não se dava de maneira direta, mas sob a intermediação de Barra, principal estação fluvial na confluência do rio Grande com o São Francisco, e “ponto de partida dos vapores” (MACHADO, 2002, p. 314). De Barra, as mercadorias seguiam em direção à jusante, com destino a Juazeiro, de onde partiam para Salvador, através de 578 quilômetros de linha férrea, pela Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco, e o percurso dos produtos industrializados vindos de Salvador se realizava inversamente (IBGE, 1958). Em 1889, retoma-se a navegação a vapor nos tributários do rio São Francisco, com viagem mensal até Juazeiro (MACHADO, 2002).

Assim, verifica-se a participação desses centros do Oeste Baiano em uma rede de transporte encabeçada por Salvador e, secundariamente, por Juazeiro. Em escala regional, prevaleceu uma circulação fluvial, de modo que a organização espacial dos principais núcleos, “claramente ancorados sobre a navegação fluvial” (SANTOS FILHO, 1989, p. 125), configurou,

para a sua embrionária rede de vilas, um padrão espacial eminentemente dendrítico, no final do século XIX (Figura 3).

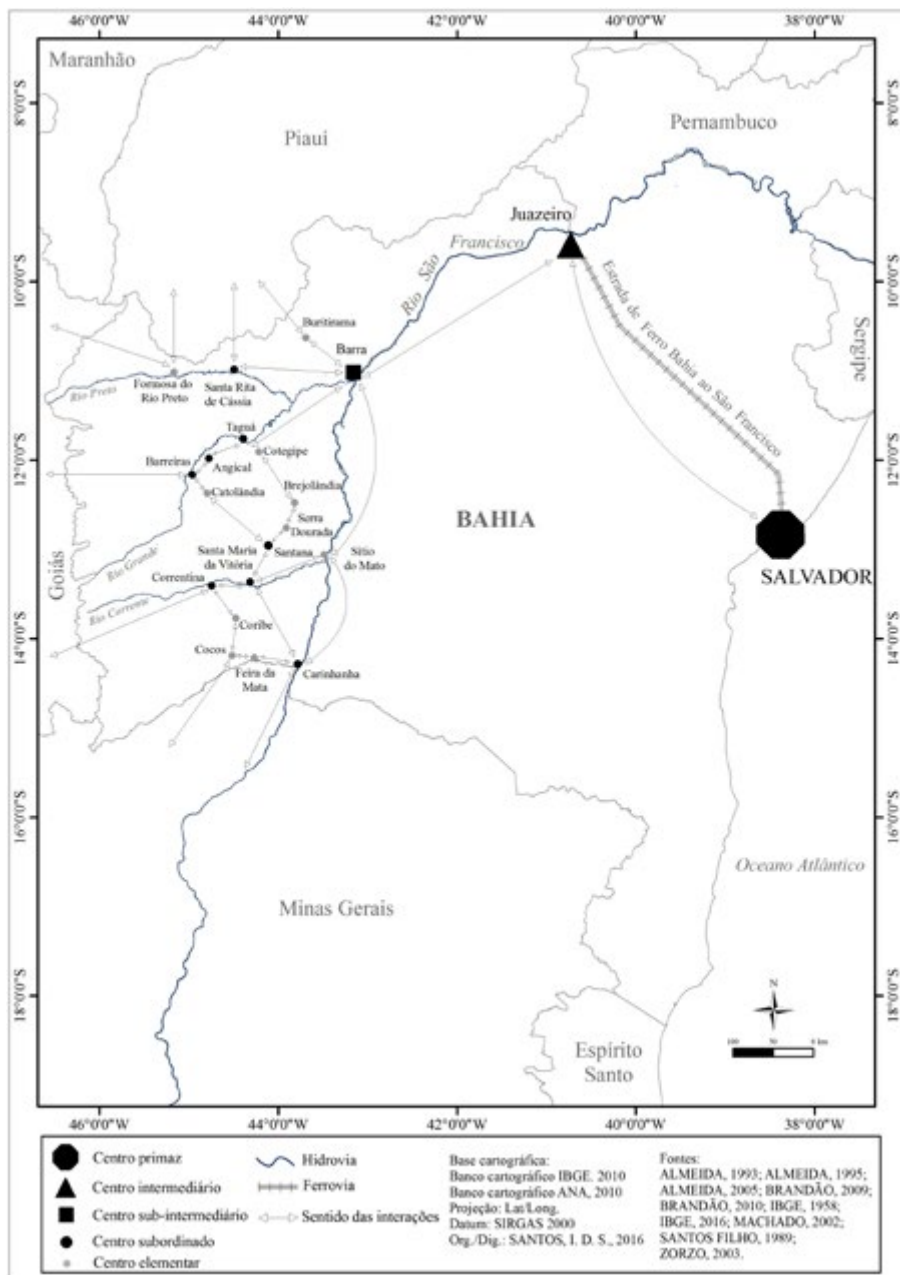
O padrão dendrítico, considerado por Corrêa (1989, p. 71) “[...] a forma espacial mais simples de rede urbana”, apresenta, basicamente, três características. Em primeiro lugar, esse tipo de rede urbana é caracterizado por um centro primaz, sendo esse mais antigo que os outros centros, antecedendo até mesmo a área de ocupação posterior, localizando-se “excentricamente à hinterlândia” (CORRÊA, 1988, p. 117), geralmente na embocadura do principal rio de navegação.

No caso da rede de vilas do Oeste Baiano, a excentricidade locacional de seu centro primaz, Salvador, nesse primeiro período de criação da rede urbana, está relacionada não apenas com a navegação fluvial, incluída a atividade de transporte a vapor no findar do século XIX, mas com a atividade ferroviária, viabilizando a integração da região na divisão territorial do trabalho, evidenciando a função da rede dendrítica na drenagem dos recursos, de uma ampla hinterlândia, em direção ao centro primaz.

Uma segunda característica das redes dendríticas refere-se à emergência de pequenos centros indiferenciados entre si, a partir de suas respectivas gêneses e práticas econômicas similares. As práticas pretéritas, durante o processo de ocupação no Oeste Baiano, especialmente aquelas de cunho econômico, como a atividade agropastoril voltada ao abastecimento interno, bem como a posição geográfica dos núcleos, relacionada com suas respectivas gêneses, incrementam as condições de ausência de diferenciações no âmbito do conjunto de núcleos.

Como vislumbrado por Corrêa (1989), a baixa demanda populacional, atrelada à precariedade de vias e meios de transporte, como no caso do Oeste Baiano, desenha uma rede, no final do século XIX, “[...] com poucas nucleações de importância e com uma rede de vilarejos dispersos com pouca conexão entre si” (SANTOS FILHO, 1989, p. 126). Tal dispersão decorre também de uma estrutura fundiária concentradora, como verificado por Bessa (2013). Cabe assinalar que, no ano de 1900, os tamanhos dos núcleos no Oeste Baiano eram basicamente semelhantes: Todos com população inferior a 16.000 habitantes (Tabela 2).

Figura 3
OESTE BAIANO: A REDE DE VILAS SUBORDINADA A SALVADOR NO FINAL DO SÉCULO XIX



Fonte: Elaborado pelo autor.

Tabela 2

OESTE BAIANO: DISTRIBUIÇÃO POPULACIONAL ENTRE NÚCLEOS NO ANO DE 1900

Nucleação	População	Percentual no total
Angical	3.441	5%
Barra	8.457	12%
Barreiras	4.502	6%
Campo Largo	9.646	13%
Carinhanha	5.920	8%
Correntina	15.986	22%
Santa Maria da Vitória	4.525	6%
Santa Rita de Cássia	12.244	17%
Santana	7.729	11%
Total	72.450	100%

Fonte: IBGE, 1900.

Uma terceira característica de uma rede dendrítica é a ausência de núcleos intermediários, isso porque o padrão de interações espaciais direciona-se de um núcleo para outro, obedecendo a uma sequência locacional e unidirecional, através da rede fluvial, em direção ao centro primaz, dificultando o “aparecimento de centros intermediários intersticialmente localizados” (CORRÊA, 1989, p. 72).

Como aqui apresentado, o conjunto de centros indiferenciados do Oeste Baiano, no século XIX, é conectado a Salvador, com intermediação em Juazeiro, que possuía função portuária, na confluência entre os transportes hidro e ferroviário, corroborando para a presença de núcleos subordinados e elementares na rede urbana do Oeste Baiano.

4. Considerações finais

A gênese dos primeiros núcleos do Oeste Baiano está intimamente relacionada com o processo de ocupação dessa região, marcada pela prática agropecuária, sendo a fazenda o embrião de grande parte dessas

nucleações. Nesse sentido, o modo de ocupação e de penetração no território garantiu a contiguidade do povoamento, controlado pelas pioneiras oligarquias rurais.

Essa organização socioespacial do Oeste Baiano se refletiu em sua embrionária rede de vilas, no final do século XIX, que, por suas características peculiares, apresentou-se de uma maneira simples, com baixa conectividade entre seus núcleos, resultado de concentração fundiária e forma espacial herdada do período colonial, com circulação vinculada aos caminhos fluviais junto à finalidade do abastecimento do mercado interno.

É importante ressaltar, nessa embrionária rede, a diferenciação do centro de Barra, considerado, nesse período, um centro sub-intermediário, situado na confluência entre o rio São Francisco e seu principal tributário da margem esquerda, o rio Grande, excentricamente em face de uma prometida hinterlândia. Tal centro exercia controle sobre os demais núcleos, ao intermediar relações com centros imediatamente superiores a ele, como Juazeiro, e, consecutivamente, Salvador, o centro primaz dessa vasta hinterlândia, que convergia para si o sentido das interações derivadas de suas funções, sobretudo de naturezas econômica, política e cultural, e, principalmente, devido a sua favorável posição geográfica.

A despeito da emergência de uma rede com padrão simples e com interações pouco complexas, faz-se necessária a continuidade da discussão no que se refere às alterações de suas bases dimensional, funcional e espacial, por meio das novas interações entre os centros, nos âmbitos interno e externo à região, verificando possíveis relações de convergências ou divergências, em relação ao passado, entre os centros desse segmento de rede no Oeste Baiano.

Notas

- ¹ Neste trabalho, considera-se como Oeste Baiano o conjunto territorial localizado na margem esquerda do Rio São Francisco, na porção do estado da Bahia, em direção a oeste, compreendendo a mesorregião do Extremo Oeste Baiano (território dos atuais municípios de Angical, Baianópolis, Barreiras, Brejolândia, Canápolis, Catolândia, Cocos, Coribe, Correntina, Cotegipe, Cristópolis, Formosa do Rio Preto, Jaborandi, Luís Eduardo Magalhães, Mansidão, Riachão das Neves, Santa Maria da Vitória, Santa Rita de Cássia, Santana, São Desidério, São Félix do Coribe, Serra Dourada, Tabocas do Brejo Velho e Wanderley) e parte da mesorregião do Vale São-Franciscano da Bahia (território dos atuais municípios de Barra, Carinhanha, Buritirama, Feira da Mata, Muquém do São Francisco, Serra do Ramalho e Sítio do Mato). A especifici-

dade do recorte espacial decorre das fragilidades que os recortes regionais institucionalizados apresentam e das notáveis interações entre centros situados em distintas mesorregiões, como apontadas nos estudos *Região de Influência de Cidades* do IBGE (IBGE, 2008). Nesse sentido, o presente recorte espacial aproxima-se do utilizado no trabalho de Santos Filho (1989).

² Distrito do atual município de Cotegipe (IBGE, 2016).

³ Apenas em 1862, houve a concessão do direito exclusivo para o tráfego de barcos a vapor no rio São Francisco. Em 1866, ocorreu a celebração do contrato para a navegação e, em 1867, a inauguração da viagem executada pela Companhia Bahiana, na porção da Província da Bahia. Entretanto, esse tipo de transporte era concentrado na região do baixo São Francisco, próxima do litoral (SAMPAIO, 2006).

Referências

ALMEIDA, Ignez Pitta de. Entrevista. Barreiras, 12 nov. 2011. Entrevista concedida a Iann Dellano da Silva Santos.

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

_____. **Saudade de Barreiras**: álbum de recordações. Barreiras: Gráfica Irmãos Ribeiro, 1996.

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

_____. Origem do nome Barreiras. **História de Barreiras**. Barreiras, ano 2, n. 4, p. 2-3, 1993.

BESSA, Kelly. A gênese do urbano no triângulo mineiro: os núcleos de povoamento e a rede de arraiais do século XIX. **Brazilian Geographical Journal**: Geosciences and Humanities research medium, Ituiutaba, v. 4, n. 2, p. 509-528, jul./dec. 2013.

BRANDÃO, Paulo Roberto Baqueiro. A formação territorial do Oeste Baiano: a constituição do “Além São Francisco” (1827-1985). **Geotextos**, Salvador, v. 6, n. 1, p. 35-50, jul. 2010.

_____. Um território indiferenciado dos sertões: a geografia pretérita do Oeste Baiano (1501-1827). **Boletim Goiano**, Goiânia, v. 29, n. 1, p. 47-56, jan./jun. 2009.

CORRÊA, Roberto Lobato. Rede urbana e formação espacial – uma reflexão considerando o Brasil. **Revista Território**, Rio de Janeiro, ano V, n. 8, p. 121-129, jan./jun. 2000.

- _____. **A rede urbana**. Série Princípios. São Paulo: Ática, 1989.
- _____. O estudo da rede urbana: uma proposição metodológica. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 50, n. 2, p. 107-124, abr./jun. 1988.
- _____. A periodização da rede urbana da Amazônia. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 49, n. 3, p. 39-68, jul./set. 1987.
- DEFFONTAINES, Pierre. Como se constituiu no Brasil a rede das cidades. **Boletim Geográfico**, Rio de Janeiro, ano II, n. 14, p. 141-148, abr. 1944.
- ERTHAL, Rui. Geografia histórica – considerações. **Geographia**, Rio de Janeiro, ano V, n. 9, p. 29-39, 2003.
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). **Biblioteca**, 2016. Disponível em: <<http://biblioteca.ibge.gov.br>>. Acesso em: 18 mar. 2016.
- _____. **Cidades**, 2016. Disponível em: <<http://www.cidades.ibge.gov.br>>. Acesso em: 15 mar. 2016.
- _____. **Regiões de influência das cidades**, 2007. Rio de Janeiro: IBGE, 2008.
- _____. **Enciclopédia dos municípios brasileiros**, 1958.
- _____. **Censos demográficos – 1872 e 1900**.
- MACHADO, Fernando da Matta. **Navegação do Rio São Francisco**. Rio de Janeiro: Topbooks, 2002.
- MARX, Murilo. **Cidade no Brasil: terra de quem?** São Paulo: Nobel/Edusp, 1991.
- PRADO JÚNIOR, Caio. **Formação do Brasil contemporâneo: colônia**. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.
- ROCHA, Geraldo. **O Rio São Francisco: fator precípua da existência do Brasil**. 4. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 2004.
- SAMPAIO, Marcos Guedes Vaz. **Uma contribuição à história dos transportes no Brasil: A companhia bahiana de navegação a vapor (1839-1894)**. 2006. 341f. Tese (Doutorado em História) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.
- SANTOS FILHO, Milton. **O processo de urbanização no Oeste baiano**. Série de estudos urbanos. Recife: SUDENE-DPE-URB, 1989.
- TEIXEIRA NETO, Antônio. Os caminhos de ontem e de hoje em direção a Goiás-Tocantins. **Boletim Goiano de Geografia**, Goiânia, v. 21, n. 1, p. 51-68, jan./jul. 2001.

VASCONCELOS, Pedro de Almeida. Questões metodológicas na geografia urbana histórica. **Geotextos**, Salvador, v. 5, n. 2, p. 147-157, dez. 2009.

ZORZO, Francisco Antônio. Ferrovia e rede urbana na Bahia (1860-1930). In: Encontro Nacional da Anpur, 10, 2003, Belo Horizonte. **Anais...** Belo Horizonte: Associação Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional, 2003, 15p.

Recebido em: 10/02/2016

Aceito em: 30/03/2016