

COMPLEXO SOJA E REESTRUTURAÇÃO DA REDE URBANA REGIONAL DO EXTREMO OESTE BAIANO: UMA ANÁLISE A PARTIR DO TRANSPORTE DE GRÃOS

Matheus Dezidério Busca

Graduando em Geografia pelo Instituto de Geociências
da Universidade Estadual de Campinas
m184242@dac.unicamp.br

Bruno Bianchi Bastos

Graduando em Geografia pelo Instituto de Geociências
da Universidade Estadual de Campinas
b165153@dac.unicamp.br

RESUMO:

O presente trabalho se propõe a analisar a relação entre a logística de distribuição dos principais produtos do complexo soja (grãos, óleo e farelo) da Região Intermediária Extremo Oeste Baiano e a reestruturação da rede urbana dos municípios envolvidos. Entende-se que o escoamento da produção do complexo soja faz parte de uma das etapas de seu circuito espacial produtivo, e que, portanto, há relações diretas entre seus agentes constituintes e os respectivos espaços e lugares onde estão fixados. Diante do que foi colocado, analisou-se, no contexto do atual regime de acumulação, como os agentes do circuito superior e inferior da economia urbana contribuem para a alteração dos fluxos entre as cidades, minimizando as relações entre a Região Produtiva identificada e os municípios vizinhos, prevalecendo as relações de longa distância, o que se configura como um rompimento da hierarquia clássica da rede urbana.

Palavras-chave: Rede Urbana; Região Produtiva da Soja; Oeste Baiano.

GT – 13. Transformações no campo e nas cidades em um contexto de globalização

1. INTRODUÇÃO

A mundialização da economia tem como uma das principais consequências o aprofundamento da divisão internacional do trabalho na medida em que os mercados se tornam globalizados e as produções se regionalizam e se especializam (SPOSITO, 2010). Segundo a mesma autora, as mudanças ocorridas com a informacionalização dos territórios e a emergência do meio técnico-científico-informacional (SANTOS, 1996) geraram um ambiente de diversificação das relações intermunicipais nas redes urbanas, criando articulações antes não possíveis devido à sua rígida hierarquização.

Entretanto Sposito (2010) reitera que essa dinamização da criação de fluxos - tanto materiais quanto imateriais, e, portanto, a criação de novas articulações e relações - não exclui o caráter hierarquizante da rede. Cria-se, pois, uma rede urbana múltipla e mais complexa, onde cidades médias e pequenas passam a ser importantes emissoras e receptoras de fluxos, rompendo o padrão clássico de organização e reestruturando, em novas bases, as relações hierárquicas entre seus centros.

O fato de as cidades médias e pequenas se tornarem “espaço de ação e decisão de atores econômicos que se relacionam em diferentes escalas” (SPOSITO, 2010) gera, como consequência, uma reclassificação desses núcleos na rede urbana relacionada às atividades exercidas e seu grau de centralidade em relação à sua hinterlândia e/ou à região. Adotamos como instrumento metodológico a análise das diferentes escalas da produção agroindustrial, uma vez que este recurso metodológico, no âmbito da Geografia Regional e Econômica nos ajuda na delimitação e descrição do recorte de estudo.

Ainda, segundo (FREDERICO, 2014, p. 41), com base em Swyngedouw (1997), a escala é uma “dimensão socialmente construída”, isto é, não pode ter suas fronteiras previamente delimitadas em consequência de ser “um resultado temporário da extensão de eventos”. Deste modo, a ideia de jogo de escalas é adequada para as análises aqui propostas, pois o próprio circuito espacial produtivo do complexo soja funciona de forma transescalar, articulando agentes sociais e espaços ao redor de todo o mundo, mas em níveis escalares distintos, variando entre local (produção agrícola), regional (parte da arena e da área de produção [SANTOS, 1996]) e global (compondo toda a área de produção).

Algumas características, tais como: *i*) a aproximação das cidades médias e pequenas; *ii*) o surgimento das relações entre cidades grandes e metrópoles com cidades médias e pequenas; e *iii*) interações entre cidades de diferentes regiões, corroboram para a ideia de que com a instalação de grandes empresas esses espaços se tornam “tributários de espaços que lhe são distantes e de cidades que não são constitutivas da mesma rede urbana a que pertencem” (SPOSITO, 2010, p. 54).

A partir da explanação acima - a respeito dos novos fluxos entre as cidades e suas novas articulações -, o objetivo deste artigo é analisar de que maneira as articulações e os fluxos (tanto materiais quanto imateriais) entre municípios constituintes da Região Produtiva do Agronegócio (RPA) (ELIAS, 2015) do Extremo Oeste Baiano e da rede urbana regional do município de Barreiras/BA se reconfiguraram para responder às novas lógicas da produção agroindustrial do complexo soja, impondo uma nova organização da rede urbana regional, a fim de torná-la mais adaptada aos interesses das diversas frações de capital (agrícola, agroindustrial, distribuidor, financeiro) envolvidas no agronegócio globalizado (ELIAS, 2015).

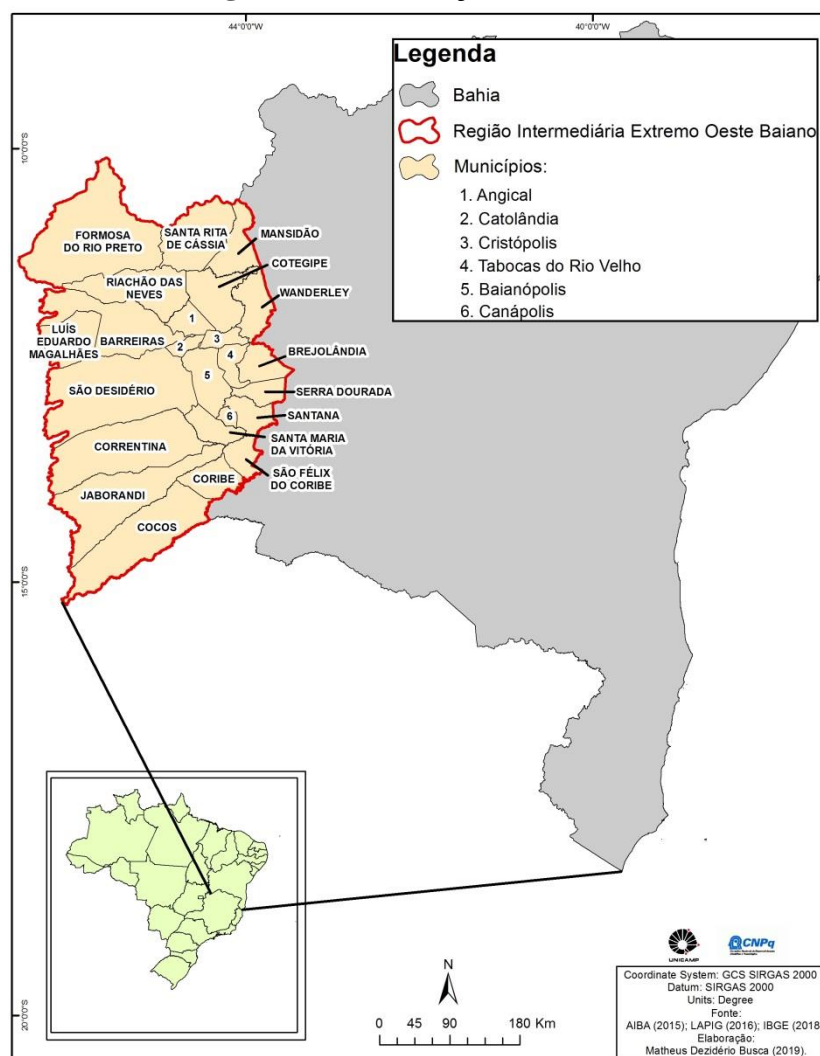
Corrêa (2011), em sintonia com Sposito (2010), mostra que as infraestruturas construídas para facilitar as trocas de fluxos dentro do território nacional foram fundamentais na criação de um ambiente onde, através da facilitação da circulação tanto de mercadorias quanto de capital (fluxos imateriais) e da redução das distâncias medidas em tempo (e em custo), essas cidades puderam comunicar-se com outros centros urbanos distantes e de vários níveis hierárquicos de forma direta.

Torna-se imprescindível a compreensão das cidades médias e pequenas no Cerrado nordestino, pois é nesses lugares – o primeiro nível da hierarquia urbana – onde o agronegócio globalizado conecta o meio produtivo e as esferas de coordenação. Lugares nos quais se materializa o sistema de objetos que possibilita a produção agroindustrial *strictu senso* (CORRÊA, 2011).

É necessário, ainda, compreender como se dão as dinâmicas econômicas das cidades dos municípios produtores de soja para que desta forma entendamos as relações entre as cidades e o campo. Os agentes do circuito espacial – segundo definição de Castillo e Frederico (2010) - exigem um determinado sistema de objetos, normas e ações (SILVEIRA, 2002) para que a

produção, a distribuição, a troca e o consumo possam se efetivar. Isso significa que as áreas urbanas devem apresentar um determinado - e específico para cada ramo produtivo - contexto de materializações e fluxos (de informação, capital, insumos agrícolas). Além do sistema de objetos e ações, outro fator de suma importância é o sistema de normas, pois são esses, os conjuntos normativos, os quais irão regular e organizar os espaços para que se possa efetivar a produção agroindustrial por meio, agora, dos objetos técnicos e das ações (SILVEIRA, 2002). O consumo produtivo do agronegócio globalizado, entendido também como sendo as demandas de materialidades e imaterialidades necessárias à produção propriamente dita, modifica as estruturas urbanas para que essas possam efetivar a produção (SANTOS, 1993).

Figura 1 - Localização da área de estudo



Fonte: AIBA (2015); LAPIG (2016); IBGE (2018).
Elaboração: Matheus D. Busca (2019).

A RPA da soja do oeste baiano (CASTILO *et al*, 2016) ainda não foi delimitada, portanto admitimos como recorte espacial de estudo a Região Intermediária Extremo Oeste Baiano (Figura 1). Esta região em termos de produção e processamento dos subprodutos do complexo soja é polarizada pelos municípios de Barreiras/BA e Luís Eduardo Magalhães/BA (L.E.M.), colocando-os no centro das nossas discussões.

2. RELAÇÃO CAMPO-CIDADE

As cidades passam, ao longo do processo de modernização da agricultura, a ser funcionais ao campo - mais especificamente às suas atividades econômicas – permitindo falar, em alguns casos, de “cidade do agronegócio”¹ (ELIAS, 2007). Este conceito revela o grau da inter-relação entre as cidades e o campo, de forma que, segundo Elias (2007), a dinâmica econômica das cidades seja predominantemente atrelada e voltada ao agronegócio.

Devemos ter em mente que o aumento no número de cidades médias e pequenas, nas áreas de agronegócio - e, portanto, o alinhamento da produção agrícola com os circuitos da economia urbana - é derivado, segundo Elias (2006, p. 57) da “formação das redes de produção” do agronegócio globalizado. Isto se dá em detrimento da necessidade, por parte da produção agrícola, de se relacionar com as atividades industriais urbanas como o processamento de grãos, e, também, o próprio consumo. Temos, pois, o desenvolvimento da economia urbana desses municípios pautado no consumo produtivo do agronegócio – mencionado anteriormente – e do consumo consumptivo, aquele relacionado com as demandas da elite econômica agroindustrial, a qual demanda produtos e serviços antes não encontrados nessas cidades (ELIAS, 2006).

Nessas cidades do agronegócio, Elias (2007) chama atenção para os fatores da “refuncionalização dos espaços rurais e urbanos” e “difusão de especializações”. O primeiro fator se refere ao modo como os espaços urbanos e agrários passam a ser (re)produzidos a partir de uma lógica produtiva globalizada, na qual os seus agentes (grandes corporações multinacionais, indústrias esmagadoras de soja, *tradings*) passam a impor novas formas organizacionais ao território. Santos (1993) e Elias (2007) destacam a predominância da

¹ E também naquelas que, por quaisquer razões, não se enquadram perfeitamente ao conceito, mas onde o agronegócio globalizado tem um papel importante na economia local.

solidariedade organizacional em relação à solidariedade orgânica, à medida que, segundo os autores, as agroindústrias hegemônicas racionalizam os territórios municipais, para que obtenham o melhor aproveitamento do espaço. Também, os autores argumentam que numa RPA específica só se encontra, via de regra, a produção de um único tipo de *commodity*, pois a organização dos objetos referentes à produção é específica para cada tipo de cultura.

Na passagem do regime fordista para o regime de acumulação flexível, pode-se observar um significativo aumento das relações entre os lugares (SPOSITO, 2010), das interações espaciais (CORRÊA, 2006), devido a dois fatores principais: *i*) a difusão dos meios de transportes e dos meios de comunicação, gerando a possibilidade de se poder produzir mais distante do mercado final, mantendo e até mesmo aumentando a competitividade. Isso gera como consequência o segundo ponto; *ii*) a especialização produtiva das regiões, uma vez que há acesso a meios de transporte e comunicação a custos relativamente baixos, de maneira que as regiões não se veem mais com a necessidade de produzirem todos os produtos necessários à sua sobrevivência, assim, podendo se dedicar a uma atividade produtiva específica (SANTOS, 1988). Este segundo ponto mostra que tanto as demandas do consumo produtivo quanto do consumptivo exigem que os municípios, e conseqüentemente a região, estabeleçam e mantenham relações comerciais (fluxos materiais e imateriais) com outras áreas a fim de supri-los.

Já as relações cidade-cidade indicam que “o mundo encontra-se organizado em subespaços articulados dentro de uma lógica global” (SANTOS, 1988, p. 17). Ao fazer essa afirmação, o autor argumenta que no atual contexto histórico - a globalização - não podemos mais nos referir a espaços com lógicas isoladas do restante do mundo, e cuja racionalidade se explique pelas características internas a ele mesmo. Em outras palavras, por mais distante que um lugar esteja do resto do mundo, suas lógicas sociais, econômicas, políticas, culturais e organizacionais estarão alinhadas às globais, numa relação dialética entre a parte e o todo.

Esta ideia permite trabalhar com a noção, mais uma vez, de circuitos espaciais de produção, pois as Regiões Produtivas então alinhadas a lógicas globais de produção, mas que - devido à distância entre a região e as áreas de comando - necessitam para seu bom funcionamento, de uma organização da cadeia produtiva e a criação de articulações imateriais entre os agentes (os círculos de cooperação). Lencioni (2006), baseada em Santos (1988),

argumenta que a globalização da produção capitalista tem rompido com a ideia dos pólos e áreas de influência ao passo em que áreas bastante distantes entre si possam objetivar uma relação de (re)produção.

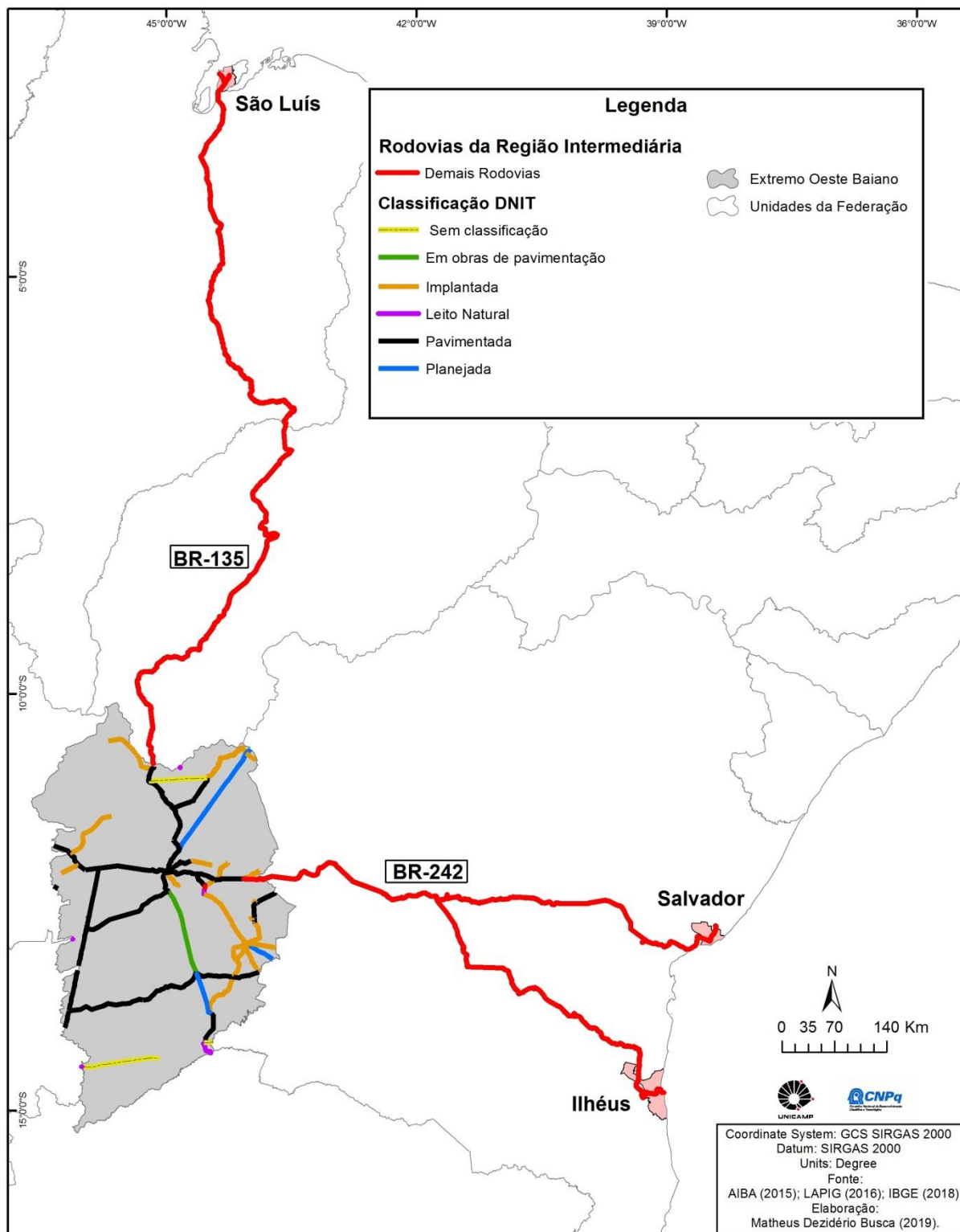
3. RELAÇÃO CIDADE-CIDADE A PARTIR DOS FLUXOS

O transporte de soja é uma das etapas do circuito espacial produtivo, na qual ocorre a articulação entre os municípios produtores e os municípios onde estão instalados os portos de exportação. Essa articulação é criada a partir de fluxos imateriais (capital e informações) e materiais (subprodutos do complexo soja). Os subprodutos do complexo soja são transportados, a partir da Região Intermediária Extremo Oeste Baiano, para os portos através das rodovias, entretanto Castillo, Vencovsky e Braga (2011) argumentam que o transporte através das rodovias não é adequado para o complexo soja, tendo em vista a baixa densidade nesta porção do território nacional.

Entretanto os mesmo autores afirmam que através de planos federais como o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e o Plano Nacional de Viação (PNV) estimularam as obras de infraestrutura, e no que diz respeito ao transporte, a construção de “transport corridors dedicated to the exportation of agriculturam commodities” (CASTILLO, VENCOVSKY, BRAGA, 2011, p. 23), sem levar em conta quaisquer demandas sociais.

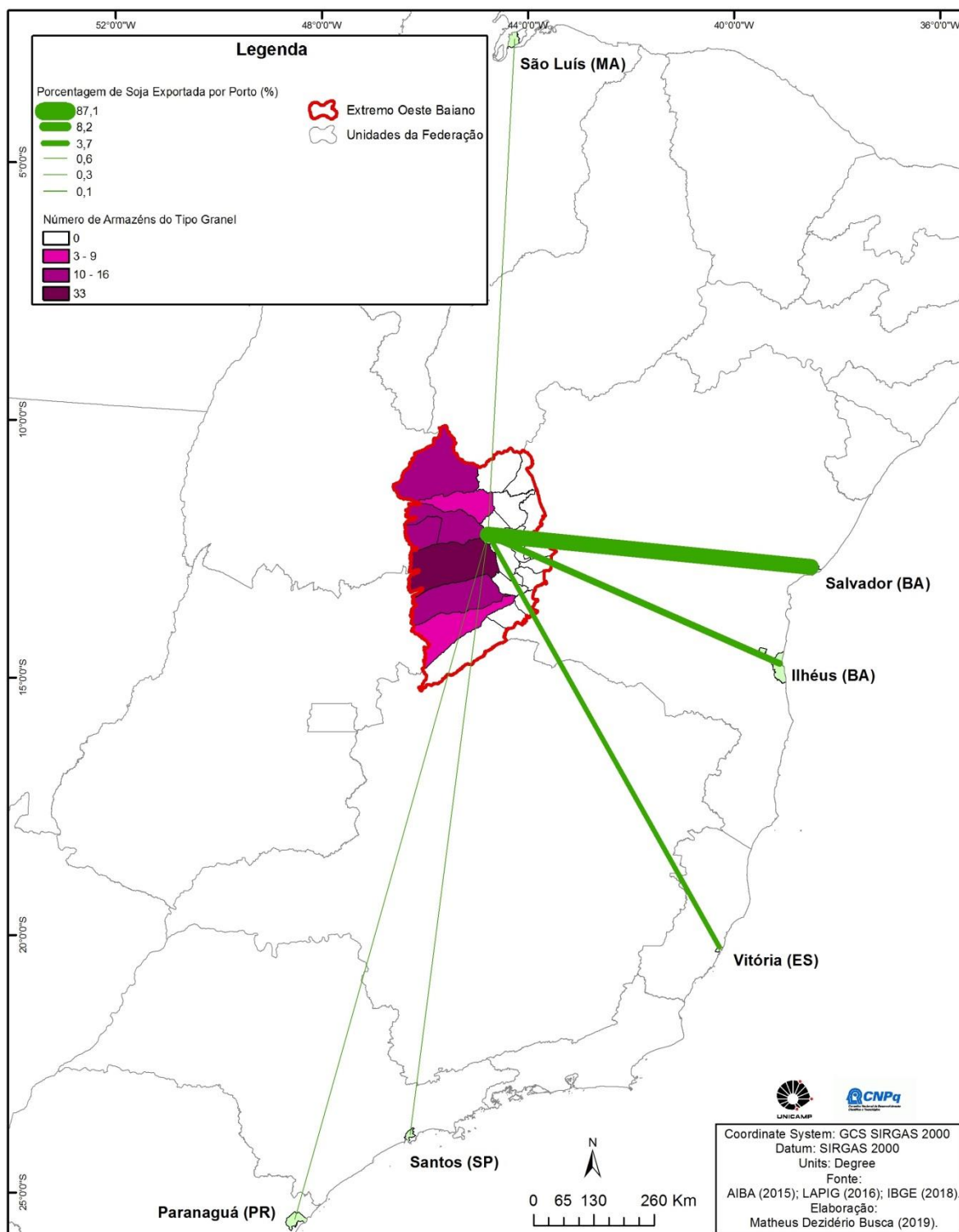
Na Figura 2 estão representadas as principais rodovias da Região Intermediária Extremo Oeste Baiano, além dos eixos da BR-242 e BR-135 fora da região.

Figura 2 - Principais Rodovias da Região Intermediária Extremo Oeste Baiano



Fonte: AIBA (2015); LAPIG (2016). IBGE (2018).
Elaboração: Matheus D. Busca (2019).

Figura 3 - Quantidade de Armazéns Tipo Granel e Fluxos de Transporte do Complexo Soja aos Portos



Fonte: AIBA (2015); LAPIG (2016); IBGE (2018).
Elaboração: Matheus D. Busca (2019).

Em detrimento do intenso fluxo de subprodutos da soja nas rodovias BR-242 e BR-135 (Figura 3) podemos considerar que se caracterizam como corredores de transporte (CASTILLO, VENCOVSKY, BRAGA, 2011), pois é a partir delas que os municípios produtores, como Barreiras/BA; L.E.M./BA; Formosa do Rio Preto/BA; Riachão das Neves/BA transportam os subprodutos para os portos. Devemos, também, considerar que, na Figura 2, está omitida a informação sobre a localização das estradas vicinais e sem asfaltamento, essas estradas podem se caracterizar como eixos de drenagem da soja, pois é a partir delas que a soja sai dos estabelecimentos agrícolas e armazéns e parte para as rodovias principais.

A análise conjunta das Figuras 2 e 3 trás uma discussão sobre a quantidade de armazéns do tipo granel com as rodovias. Segundo a AIBA (2015), a Conab (2016) e a EMBRAPA (2017), os principais municípios responsáveis pelo envio da soja para os portos são Barreiras/BA e L.E.M./BA, mas na Figura 3 vemos que São Desidério/BA apresenta a maior quantidade de armazéns do tipo granel, esta situação reforça o argumento de que as vias vicinais, as quais entrecruzam os estabelecimentos agrícolas, são as responsáveis pelo envio da soja *in natura* para os armazéns e esmagadoras, para o posterior envio aos portos. São Desidério/BA é um dos maiores produtores da região, mas ainda repassa a soja para outros municípios exportarem (EMBRAPA, 2017).

No levantamento da safra de 2014/2015, realizado pela AIBA (2015), ficou demonstrado que quase 90% da soja foi exportada pelo porto de Salvador/BA; já a EMBRAPA (2017) demonstra que a soja foi exportada somente pelo porto de Salvador/BA; da mesma forma o levantamento da Conab (2016) referente à safra 2016/2017 mostra que o porto de Salvador/BA foi responsável por 100% das exportações do complexo soja do oeste da Bahia. Fica-nos claro que embora outros portos possam ter participação na exportação do complexo soja – São Luís/MA; Santos/SP, Vitória/ES; e Paranaguá/PR - o de Salvador/BA é o principal. Este fato corrobora para a intensificação - além dos fluxos materiais - dos fluxos imateriais entre Salvador/BA e os municípios produtores, que por consequência aumenta a articulação dentro da rede urbana regional.

Também, a EMBRAPA (2017) aponta que L.E.M./BA correspondia a quase um terço do total de exportações, sendo o maior da região. Por outro lado, há uma controvérsia, pois o levantamento da safra 2014/2015 realizado pela AIBA (2015), como demonstrado no Figura 3,

mostra seis principais portos de exportação do complexo soja da região: Salvador/BA, Ilhéus/BA, Vitória/ES, São Luís/MA, Santos/SP e Paranaguá/PR. Buscamos deixar a questão da participação dos outros portos em aberto para pesquisas futuras, mas é possível pensar na hipótese de que, a depender do município pelo qual esses subprodutos da soja são transportados, por uma questão da distribuição da malha ferroviária, há maior facilidade em exportar para outros portos como os municípios no norte e no sul da região. Barreiras/BA, L.E.M./BA e São Desidério/BA necessariamente exportam pelo porto de Salvador/BA.

Para compreender o uso das rodovias para a exportação do complexo soja, é necessário olhar para a escala da Região Intermediária: ao cruzarmos as informações da Conab (2016) e da EMBRAPA (2017), as quais mostram que o porto de Salvador é único destino dos produtos, a BR-242 se torna o principal corredor de transporte desses subprodutos. No entanto, se cruzarmos a localização destas rodovias com o levantamento da AIBA (2015) temos três rodovias - BR-242 e BR-135 mais a BR-020 - funcionando como corredores de transporte e, também, de drenagem da soja ao longo dos territórios municipais, pois a BR-135 faria a ligação com São Luís/MA, a BR-020 com Fortaleza/CE e Brasília/DF, e por fim, a BR-242 ligaria à porção central do MATOPIBA (Barreiras/BA e L.E.M./BA) à Salvador/BA.

4. ARTICULAÇÕES DA REDE URBANA REGIONAL DE BARREIRAS

Alguns dos municípios da Região Intermediária Extremo Oeste Baiano são grandes produtores de soja, como Riachão das Neves, Formosa do Rio Preto, São Desidério, Barreiras e L.E.M.; nesses a explicação da articulação é simples, basta pensarmos que Barreiras/BA apresenta uma área urbana mais desenvolvida em comparação a esses municípios, o que gera duas consequências principais, as quais acabaram corroborando para a articulação entre esses municípios: *i) tradings* agrícolas e grandes agroindústrias então instaladas em Barreiras/BA o que faz com que a produção dos municípios vizinhos seja drenada para esse território, além de outros fixos dos círculos de cooperação como centros de pesquisa, universidades e bancos, fundamentais à produção do agronegócio globalizado; e *ii)* a vida urbana, vários tipos de produtos e de serviços só podem ser encontrados em Barreiras/BA, justamente pelo fato de ser uma cidade maior e mais antiga, fortalecendo, desta forma, as trocas intermunicipais (ELIAS, 2006; 2015).

A classificação de L.E.M./BA gera um estranhamento se pensarmos em seu nível hierárquico, um centro local; este município, em 2007, apresentava apenas sete anos de existência e por este motivo ainda não recepcionava um número tão grande de *tradings* e agroindústrias como atualmente, superando até mesmo Barreiras/BA. Deixamos aqui uma discussão em aberto: as articulações e fluxos entre cidades do agronegócio e municípios de uma RPA são muito dinâmicas e por isso devem ser analisados em curtos períodos de tempo, assim, a condição de centro local de L.E.M./BA já se alterou, podendo até mesmo atingir um nível hierárquico próximo ao de Barreiras/BA, principalmente em detrimento à sua significativa participação nas atividades do setor agroindustrial.

Elias (2006; 2015) e Castillo *et al* (2016) já afirmam que há uma RPA da soja no oeste baiano e que a produção agroindustrial está polarizada entre os municípios de Barreiras/BA e L.E.M./BA, assim nossos dados são utilizados para corroborar com esta afirmação, e mais ainda, podemos colocar em discussão que L.E.M./BA está tomando uma posição de destaque ainda maior do que Barreiras/BA principalmente devido à instalação de *tradings*, agentes-chave na produção agroindustrial globalizada.

Por fim, uma colocação final a respeito da Figura 4, é que os centros locais que mantêm relações diretas com Barreiras/BA o fazem devido a dois motivos: *i*) à mobilidade das populações desses municípios e Barreiras/BA tendo em vista, sobretudo, os produtos e serviços de sua área urbana; e *ii*) relação da produção agroindustrial, pois como já mencionado anteriormente, a maioria dos municípios produtores enviam a soja para as Barreiras/BA – e hoje já sabemos que para L.E.M./BA também – para que as *tradings* a processem e a armazenem.

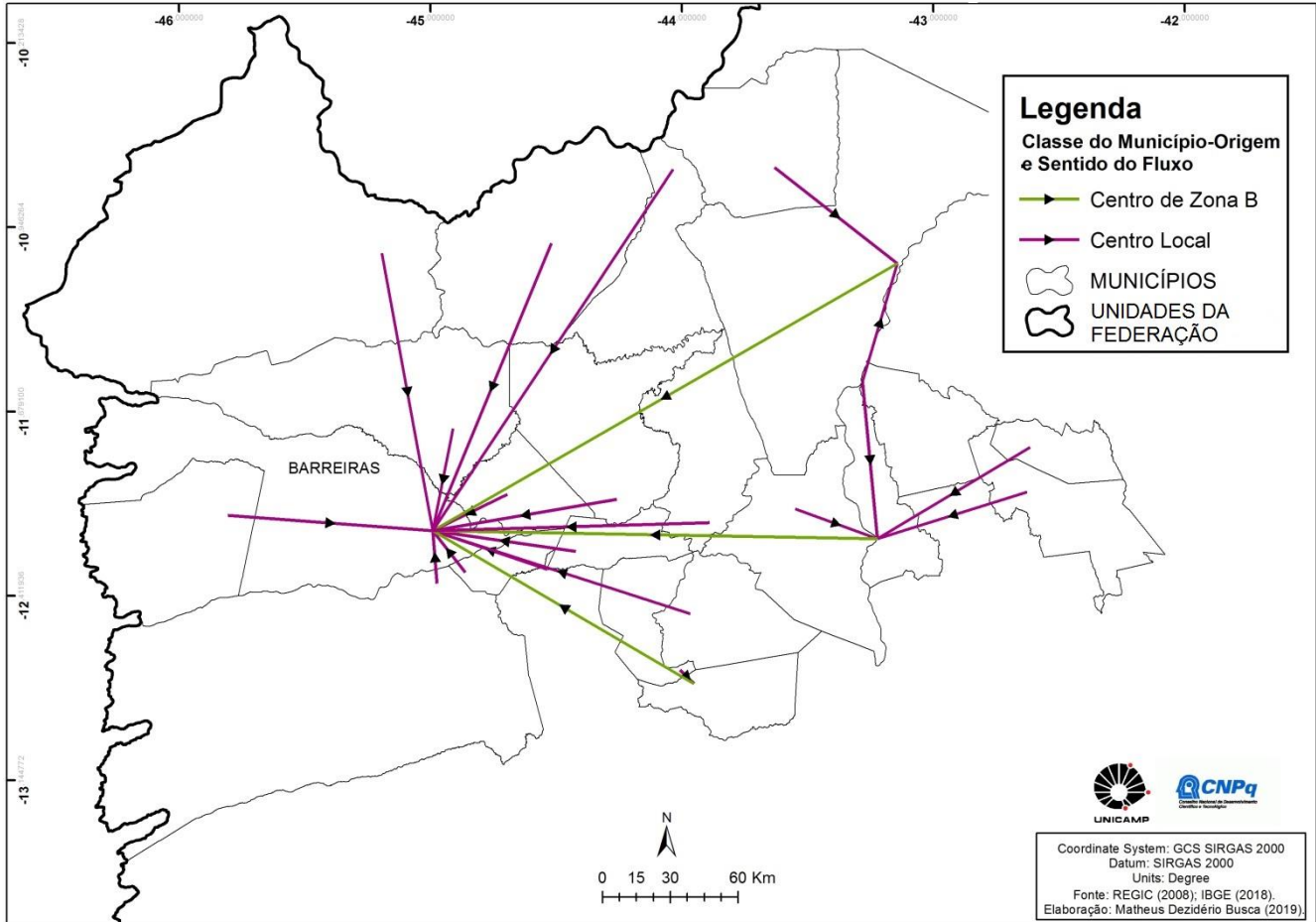
A elaboração da Figura 5 teve como intuito a sistematização cartográfica dos municípios centrais com os quais Barreiras/BA mantêm relações. Dos constituintes da rede urbana regional de Barreiras/BA o único município que se apresenta como centro local é L.E.M./BA, segundo a classificação do REGIC (2008). Essas duas cidades apresentam uma troca de fluxo, isto é, o sentido dos fluxos principais se dá em duas direções, nos permitindo afirmar que a articulação entre os dois é mais afinada e que fortalece as trocas materiais e imateriais do agronegócio entre estes dois polos produtivos.

Barreiras/BA, que em nível de centralidade é uma Capital Regional C, segundo REGIC

(2008), apresenta relações desde municípios subordinados como L.E.M./BA passando com capitais regionais como Brasília/DF e Feira de Santana/BA, até metrópoles regionais como São Paulo/SP e Salvador/BA. Na Figura 5 podemos confirmar a afirmação de Santos (1988) e de Corrêa (2006) no que diz respeito ao fato de que a clássica organização e hierarquia das redes urbanas não dão mais conta de explicar a complexidade organizacional das redes urbanas, nos fica claro que por motivos econômicos São Paulo/SP passa a articular com Barreiras/BA, onde no esquema clássico da rede urbana estes fluxos não ocorreriam.

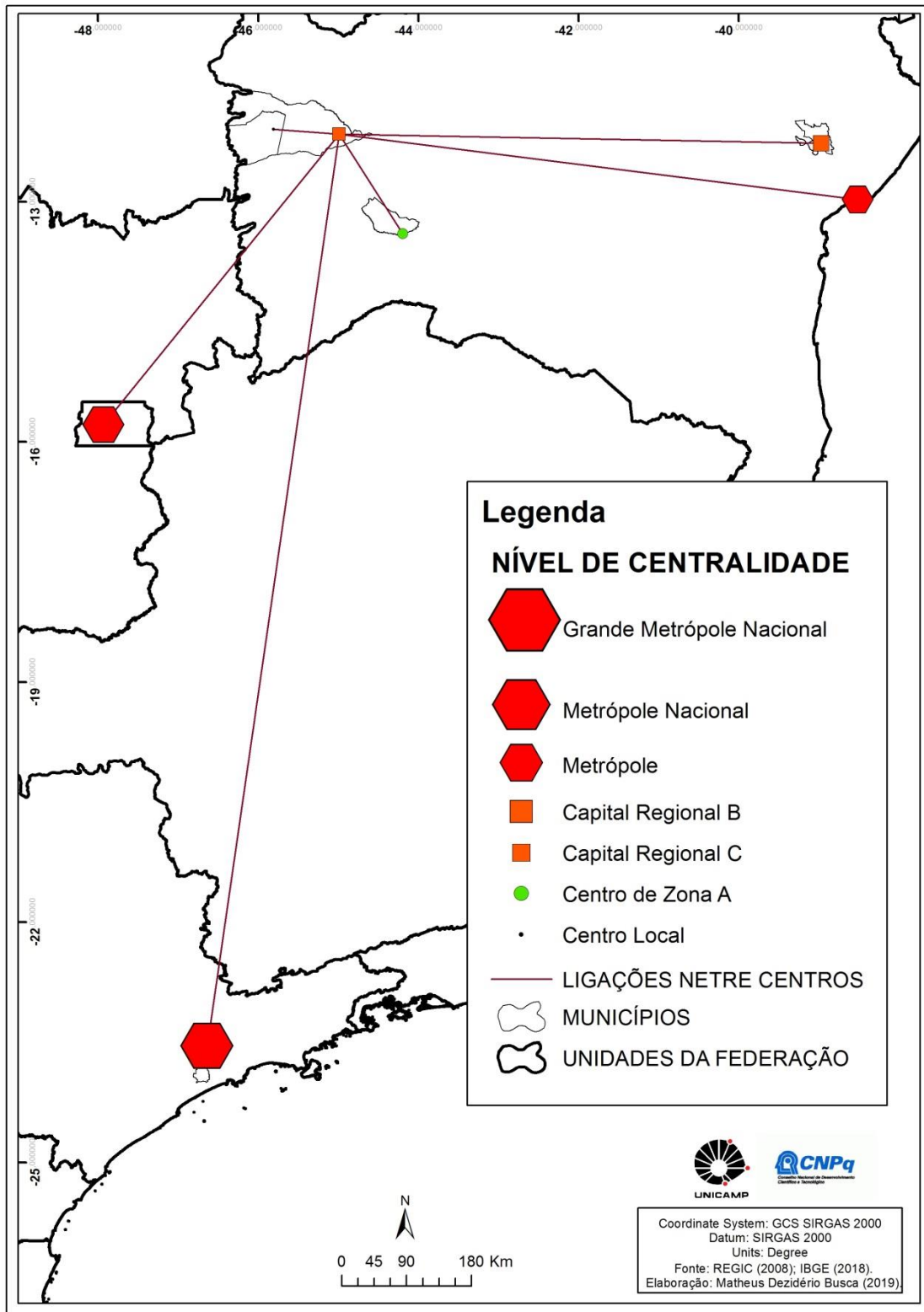
Algumas considerações são imprescindíveis a respeito da Figura 5: a primeira delas é que a articulação com São Paulo/SP se explica pela articulação das filiais das *tradings* com seus escritórios, neste caso esta cidade funciona como um centro de comando da lógica produtiva do agronegócio. A segunda consideração é a respeito dos municípios de Feiras de Santana/BA e Salvador/BA, anteriormente apresentado, essas duas cidades estão relacionadas à exportação do complexo soja, portanto - além de Salvador/BA ser uma das metrópoles que subordinam Barreiras/BA, junto com Brasília/DF – configura-se uma relação baseada no transporte de grãos e suas exportações.

Figura 4 - Rede Urbana Regional de Barreiras/BA



Fonte: REGIC (2008; IBGE (2018).
 Elaboração: Matheus D. Busca (2019).

Figura 5 - Centralidades de Barreiras/BA



Fonte: REGIC (20108); IBGE (2018).
 Elaboração: Matheus D. Busca (2019).

A terceira consideração é relacionada à totalidade das centralidades, isto é, as centralidades de Barreiras/BA além de estarem em diversos pontos espacialmente separados no território nacional, ainda apresentam diversos aspectos qualitativos, ou seja, há cidades articuladas por razões comerciais, por razões normativas e políticas. Assim, se observa uma diminuição das relações entre cidades mais próximas em detrimento do surgimento e estabelecimento de relações e fluxos com cidades mais distantes espacialmente, mas virtualmente próximas.

O cruzamento das informações contidas nas Figuras 2; 4; 5 nos mostra que a argumentação e afirmação de Elias (2006; 2015), Frederico (2015) e Castillo *et al* (2016) está correta e aponta cada vez mais para uma real compreensão da realidade, pois uma lógica produtiva agroindustrial efetivada por diversos agentes, entre eles *tradings* agrícola, os quais forçam e criam articulações interesaciais para que seja possível a produção e a comercialização das *commodities*.

A articulação entre os diversos municípios e Barreiras/BA e L.E.M./BA é gerada pelo agronegócio, mais especificamente pelos agentes envolvidos na produção. Isto nos leva a pensar sobre a questão do que, na realidade, são essas articulações e esses fluxos; podemos pensar que, são os agentes do circuito espacial produtivo e dos círculos de cooperação do espaço que efetivam esses fluxos materiais e imateriais, não é o município de Barreiras/BA especificamente que mantém as relações, mas sim os agentes nele instalados.

É claro que se uma empresa está instalada num município ela passa a fazer parte do território, assim como as redes-suportes (CORRÊA, 2012), entretanto o que queremos afirmar aqui é que é por motivos econômicos que essas articulações e fluxos são (re)produzidos e mantidos, não porque Barreiras/BA e L.E.M/BA precisam de produtos e serviços, mas sim porque é fundamental aos agentes agroindustriais (divididos em sedes administrativas nacionais; internacionais e filiais) manter fluxos entre eles, o que gera, como consequência uma articulação territorial muitas vezes extra continental.

Temos, pois, um rompimento da hierarquia clássica da rede urbana e seu consequente reordenamento, ambos motivados por uma lógica econômica comandada por agentes

internacionais hegemônicos que visam a racionalização do uso do espaço, a racionalização e reorganização das redes-suportes e redes-serviços, processos estes que além de alterarem a forma de interação entre territórios e agentes político-econômicos, também geram graves problemas sociais de exclusão, segregação e expulsão, especialmente no que diz respeito às populações tradicionais expulsas do campo, forçadas a irem para as cidades, problemas socioeconômicos urbanos entre outros.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir dos dados apresentados podemos compreender que as atividades do circuito espacial produtivo, mais especificamente a etapa do transporte dos subprodutos da soja, afeta diretamente a relação dos municípios envolvidos, sobretudo os entre os municípios produtores e os que detêm os portos. Na Região Intermediária Extremo Oeste Baiano, temos de dar destaque para Barreiras/BA e L.E.M./BA, ambos os municípios são produtores, mas que se destacam não somente pela grande produção, também porque sediam a maioria das filiais das *tradings* agrícolas.

O fato de o município sediar as principais *tradings* acarreta que a produção agrícola da soja é drenada para essas agroindústrias, seja para se estocar, ou para processamento. São, portanto, esses dois municípios que mais enviam os subprodutos da soja aos portos para exportação. Podemos afirmar que a partir da articulação das redes-suporte (rodovias e estradas vicinais) é que se dão as articulações intermunicipais, com essa articulação só é possível graças aos fluxos imateriais, entendidos como os círculos de cooperação, os quais possibilitam a articulação de espaços tão distantes (CASTILLO; FREDERICO, 2010).

As localizações dos agentes produtivos (localizados em Barreiras/BA e L.E.M./BA), são estrategicamente pensadas segundo as condições naturais dos lugares, enquanto que as sedes das empresas são condicionadas à sua localização por fatores econômicos, e isto não impede mais a total integração entre sedes e filiais.

Os fluxos entre Barreiras/BA e metrópoles como São Paulo/SP, Brasília/DF e Salvador/BA revelam que há a necessidade de manter fluxos materiais, e, sobretudo, imateriais entre essas cidades especificamente visando a produção. Barreiras/BA rompe com a hierarquia

clássica da rede urbana regional para que seja possível efetivar e continuar as produções agroindustriais, mas ressaltamos – o que especificamente são as considerações desta pesquisa – que não são os municípios produtores de grãos (Barreiras/BA e L.E.M./BA) que se articulam com outros municípios distantes como São Paulo/SP, Brasília/DF e Salvador/BA, mas são os agentes do circuito espacial produtivo através dos círculos de cooperação que exercem estas articulações e reorganizações no esquema da rede urbana regional. Portanto, sob uma óptica da competitividade (CASTILLO *et al*, 2016), os agentes reorganizam os fluxos tanto em termos qualitativos como quantitativos em busca de uma racionalização do uso do território, mas não levando em conta os prejuízos sociais, ambientais e econômicos que são gerados por esses processos.

As atividades agroindustriais têm provocado uma reestruturação nas relações entre os municípios da rede urbana, sobretudo nos municípios dentro da Região Produtiva. As relações de mercado, isto é a lógica de (re)produção capitalista passa a coordenar os fluxos e as articulações das cidades, a partir disto podemos afirmar, em total sintonia com Sposito (2010), que a reorganização dos fluxos das redes urbanas regionais a partir da instalação do agronegócio cria uma rede urbana multicomplexa. A hierarquia clássica se rompe ao passo em que municípios com níveis hierárquicos mais baixos passam a ter uma importância central dentro da rede urbana – neste caso podemos relacionar esse fato à instalação de *tradings* nesses territórios.

Por fim mostramos que o rompimento da hierarquia clássica da rede urbana pelos municípios da Região Produtiva no oeste baiano cria, em contramão, uma rede urbana multicomplexa, onde o sentido e a natureza dos fluxos é multidirecional, fato este que possibilita a articulação entre municípios de níveis mais baixos com os de maiores níveis. Não podendo nos esquecer das redes-suporte que auxiliam a troca de fluxos materiais, sem os quais não haveria a possibilidade de articulação.

Consideramos, portanto, e deixamos a discussão em aberto, que se a organização das redes urbanas se altera, e através dos dados do REGIC (2008) foi possível observar isto, não é porque as cidades em si passam a articular com outras – prevalecendo as relações com cidades mais distantes, e diminuindo com as mais próximas – mas, na realidade, é porque os agentes

agroindustriais hegemônicos necessitam criar fluxos materiais e imateriais, articulando diferentes lugares, não se importando a distância, para que se possa efetivar a produção agroindustrial.

6. REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO DE AGRICULTORES E IRRIGANTES DA BAHIA. **Panorama socioeconômico do agronegócio do oeste da Bahia**: Barreiras, 2015.

BRASIL, Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária. **Caminhos da safra da produção e exportação de grãos**. Brasília: Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, 2017.

_____. Companhia Nacional de Abastecimento. **Caminhos da safra da produção e exportação de grãos**. Brasília: Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, 2016.

_____. **Compendio de Estudos**. Brasília: Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, 2017, 23 p.

CASTILLO, R.; ELIAS, D.; PEIXINHO, D.; BÜHLER, E.-A.; PEQUENO, R.; FREDERICO, S. Regiões do agronegócio, novas relações campo-cidade e reestruturação urbana. **Revista da Associação Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Geografia (Anpege)**, Presidente Prudente, v. 12, n. 18, 2016, p.259-282.

_____.; FREDERICO, S. Espaço geográfico, produção e movimento: uma reflexão sobre o conceito de circuito espacial produtivo. **Sociedade & Natureza**, Uberlândia, v.22, n.3, 2010, p.461-474.

_____.; VENCovsky, V.; BRAGA, V. Logistics and intensive agriculture in the Cerrado: the new Brazilian railroad system. **Terrae**, v. 8, n. 1-2, p. 19-25, 2011.

CORREIA, R. As pequenas cidades na confluência do urbano e do rural. **GEOUSP - Espaço e Tempo**, São Paulo, n. 20, 2011, p 05-12.

_____. Estudos sobre a Rede Urbana. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

_____. Redes geográficas: reflexões sobre um tema persistente. **Revista Cidades**. v.9, n. 16, p. 199-218, 2012.

ELIAS, D. Agronegócio e desigualdades socioespaciais. In: _____.; PEQUENO, R. (Orgs.). **Difusão do agronegócio e novas dinâmicas socioespaciais**. Fortaleza: Banco do Nordeste do Brasil, 2006. p. 25-82.

_____. Reestruturação produtiva da agropecuária e novas regionalizações no Brasil. In: ALVES, V. (Org.). **Modernização e Regionalização nos Cerrados do Centro-Norte do Brasil**. Rio de Janeiro: Consequência, 2015. p. 25-44.

_____.; PEQUENO, R. Desigualdades socioespaciais nas cidades do agronegócio. In:

Encontro da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional, 12, 2007, Belém. **Anais...** Belém, 2007, p.25-39.

FREDERICO, S. Circuito espacial produtivo do café e o jogo de escalas. **Mercator**, Fortaleza, v.13, n.1, 2014, p.37-48.

_____. **Sistemas de movimento no território brasileiro: os novos circuitos espaciais produtivos da soja.** 2004. 210p. Dissertação (Mestrado em Geografia). - Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas, 2004.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Região de Influência das Cidades.** Rio de Janeiro, 2008.

_____. **Sidra:** Banco de dados. Disponível em: <http://www.sidra.ibge.gov.br>. Acesso: 13 jun. 2019.

Laboratório de Processamento de Imagens e Geoprocessamento (LAPIG). Universidade Federal de Goiás. Disponível em: <https://www.lapig.iesa.ufg.br/lapig/>. Acesso: 13 jun. 2019.

LENCIONI, S. Da cidade e sua região à cidade-região. In: SILVA, J; LIMA, L, ELIAS, D. (orgs.). **Panorama da Geografia Brasileira I.** São Paulo: Annablume, 2006, p.65-76.

SANTOS, M. **A natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção.** São Paulo: Hucitec, 1996. 258p.

_____. **A urbanização brasileira.** São Paulo: Hucitec, 1993. 157p.

_____. **Metamorfoses do espaço habitado: fundamentos teórico-metodológicos da Geografia.** São Paulo: Hucitec, 1988. 28p.

_____.; SILVEIRA, M. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI.** 9 ed., São Paulo: Record, 2006. 473p.

SILVEIRA, M. Uma globalização desnecessária, um território instável. **Ciência Geográfica**, Bauru, v. 1, n. 21, 2002, p. 43-36.

SPOSITO, M. Novas redes urbanas: cidades médias e pequenas no processo de globalização. **Revista Geografia**, Rio Claro, v.35, n.1, 2010, p. 51-62.

_____.; ELIAS, D.; SOARES, B.; MAIA, D; GOMES, E. O estudo das cidades médias brasileiras: uma proposta metodológica. In: SPOSITO, M. (org.). **Cidades Médias: espaços em transição.** São Paulo: Expressão Popular, 2007, p.35-67.