Universidade Estadual de Campinas
Instituto de Geociências
Departamento de Geografia

Nos Meandros do Velho Chico: uma ciclo-expedição pelo Rio São Francisco - pensando a integração nacional e os aspectos regionais.

Philipe Geraldi Branquinho
Orientador: Prof. Dr. Vicente Eudes Lemos Alves

Campinas
2015

Philipe Geraldi Branquinho

Nos Meandros do Velho Chico: uma ciclo-expedição pelo Rio São Francisco - pensando a integração nacional e os aspectos regionais.

Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) apresentado ao Instituto de Geociências da Unicamp como requisito final para obtenção do título de Bacharel em Geografia.

Orientador:

Prof. Dr. Vicente Eudes Lemos Alves

Campinas

2015

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS

Autor: Philipe Geraldi Branquinho

Título: Nos Meandros do Velho Chico: uma ciclo-expedição pelo Rio São Francisco - pensando a integração nacional e os aspectos regionais.

Orientador: Vicente Eudes Lemos Alves

BANCA EXAMINADORA

_____

Prof. Dr. Vicente Eudes Lemos Alves (IG/Uicamp) – Orientador

_____

José de Souza Sobrinho.

_____

Campinas, dezembro de 2015.

AGRADECIMENTOS

O agradecimento a este trabalho se inicia antes mesmo da formulação das páginas que seguem. Se puder, por ordem do acaso, escolher uma palavra para resumir e brindar o processo que culminou neste texto, seria gratidão. Ainda que escrito de forma individual, todo o processo de observação e aprendizagem se deu de maneira coletiva, num movimento externo à universidade e que, naquele espaço, encontrou condições ideais para se desenvolver.

Estas condições são, antes de tudo, condições humanas preenchidas de afeto, esperança, entusiasmo e solidariedade. Agradeço, portanto, minha(s) família(s). Inicialmente aqueles que pelas estórias, me ensinaram as primeiras palavras, sabores. Os que me acalmaram quando tinha medo e me motivaram quando tinha dúvida. Agradeço a minha mãe, Ana Paula, pelo exemplo de bravura e perseverança por ter arriscado, arriscado e conquistado tudo aquilo que se mostrou avesso ao seu sucesso. Ela é uma inspiração.

Também agradeço ao meu pai e irmãos pelo carinho e pelas brincadeiras. Pelas tardes juntos contando estórias. Aos avôs que agora só se encontram em minha memória e atos, dentro do peito carregado de saudade. Às minhas avós pela sabedoria das mulheres que se fizeram respeitar neste mundo opressor.

Agradeço aos amigos que – são mais de 50 – acreditaram nesta maluquice de viagem e, após um furto de bicicleta, me conseguiram outra para executar a ideia. Mas deixo um agradecimento especial aos amigos da moradia pelo companheirismo.

Aos funcionários e funcionárias da Unicamp que dão condições de funcionamento desta universidade, desde a Moradia Estudantil até os Restaurantes Universitários. Em especial aos funcionários do Instituto de Geociências que passaram por lá desde 2009.

Aos professores e professoras por nos conduzir à reflexões e indagações, apresentando-nos métodos e processos de análise e interpretação da nossa realidade.

Não posso deixar de agradecer ao povo do Rio São Francisco e pelas grande amizades que este Rio me ofertou. Pelas noites dormidas em suas barrancas, pelas estórias e lendas escutadas por seus pescadores, pelo alimento comido, produzido por seus agricultores, pela música escutada por seus cantadores, pelas caronas de seus barqueiros.

Todos e todas vocês são, sem dúvida, mais importantes do que as páginas abaixo.

Branquinho, P.G. *Nos Meandros do Velho Chico: uma ciclo-expedição pelo Rio São Francisco - pensando a integração nacional e os aspectos regionais.* 2015 57 páginas. Monografia (Bacharelado em Geografia). Orientador: Vicente Eudes Lemos Alves – Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas, Campinas-SP.

Resumo

O Rio São Francisco é o rio da integração nacional. Historicamente, este rio que corta o semiárido brasileiro, recebe esta intitulação associada à criação de um sentimento de nacionalidade ou então, parte de projetos de integração econômicas regionais e nacionais. Suas águas ao longo da história da ocupação europeia, tiveram e ainda tem diversas funções para as populações que de alguma maneira, dela dependem.

Este trabalho é, então, a tentativa de analisar a perspectiva da integração nacional que acompanha a história do rio, a partir de uma viagem realizada de bicicleta em 2013 pelas cidades ribeirinhas do Rio São Francisco – desde sua nascente à sua foz – buscando interagir com a população local em seus modos de vida e levantar alguns pontos chaves para compreensão da dinâmica espacial da região, usando como base a periodização de meios técnicos proposta por Milton Santos.

Palavras Chaves: Rio são Francisco, Integração Nacional, meios geográficos, navegação, irrigação, energia hidrelétrica.

Branquinho, P.G. *Nos Meandros do Velho Chico: uma ciclo-expedição pelo Rio São Francisco - pensando a integração nacional e os aspectos regionais.* 2015 87 páginas. Monografia (Bacharelado em Geografia). Orientador: Vicente Eudes Lemos Alves – Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas, Campinas-SP.

RESUMEN

El Rio San Francisco es el rio de la integración nacional. Históricamente, este rio que atraviesa el semiárido brasileño, recibe este titulo asociado a la creación de un sentimiento de nacionalidad, además de ser parte de proyectos de integración económicas, regionales y nacionales. Sus aguas a lo largo de la historia de la ocupación europea tuvieron y continúan teniendo diversas funciones para la población que de alguna manera, de ello dependen.

Este trabajo es la tentativa que motiva a analizar la concepción de la integración nacional que acompaña el rio en su história. En 2013 se emprendió un viaje en bicicleta por las ciudades del rio San Francisco – desde su cabecera hasta su desembocadura- buscando interactuar con la población local acerca de sus estilos de vida, además de considerar algunos puntos claves para la comprensión de la dinámica espacial de la region.

Palabras clave: Rio San Francisco, Integración Nacional, médios geográficos, navegación, Riego, energía hidroeléctra.

Sumário

INTRODUÇÃO 9

CAPÍTULO I: O RIO QUE SOBE E INTEGRA O BRASIL: A IMAGEM E OS CAMINHOS DO RIO DA INTEGRAÇÃO NACIONAL. 15

1. REUNINDO A TROPA SOBRE DUAS RODAS. 15

2. DE BICICLETA PELAS CIDADES DO VELHO CHICO. 20

CAPÍTULO II – A INTEGRAÇÃO DO RIO SÃO FRANCISCO: DO USO DO TERRITÓRIO À CARACTERIZAÇÃO DA INTEGRAÇÃO 26

1. INTEGRANDO O RIO SÃO FRANCISCO 26

2. PERSPECTIVAS DA INTEGRAÇÃO REGI(NACI)ONAL DO RIO SÃO FRANCISCO: A MODERNIZAÇÃO E INDUSTRIALIZAÇÃO DO BRASIL E A ARTICULAÇÃO REGIONAL DO ESTADO. 31

CAPITULO III: OS USOS DA (DES)INTEGRAÇÃO DO RIO SÃO FRANCISCO NA MUDANÇA DO SÉCULO XX PARA O XXI. 35

1. O TRANSPORTE NO RIO SÃO FRANCISCO, SEUS USOS E FUNÇÕES COMERCIAIS E SOCIAIS: UMA HISTÓRIA DA MUDANÇAS DAS TÉCNICAS. 35

2. CONECTANDO O BRASIL. A ENERGIA GERADA PELAS ÁGUAS DO RIO SÃO FRANCISCO NO SISTEMA NACIONAL DE ENERGIA ELÉTRICA43

3. FRUTICULTURA NO VALE DO SÃO FRANCISCO: DAS BARRANCAS DO VELHO CHICO PARA OS PORTOS DE EXPORTAÇÃO. 48

CONSIDERAÇÕES FINAIS 52

BIBLIOGRAFIAS 54

ANEXOS 56

INDICES DE FIGURAS E TABELAS

FIGURAS

Figura 1: Trajeto percorrido pelas embarcações no rio são francisco……..…12
Figura 2: Bacia hidrográfica do rio são francisco: regiões hidrográficas……..18
Figura 3: Ferrovia Centro Atlântica…….43
Figura 4: Sistema de integração Eletroenergética da CHESF…….....45

TABELAS

Tabela 1: Características Fisiográficas da Bacia do Rio São Francisco……..36
Tabela 2: Distribuiçãda Geração de Energia Elétrica no Vale do Rio São Francisco…… 44

INDICE DE FOTOS

Foto 1: Bicicleta utilizada para a viagem……..…23
Foto 2: A pesca para o jantar……..…25
foto 3: Porto da balsa de São Romão……30
Foto 4: Vapor Saldanha Marinho……38
Foto 5: Embarcação Jurity……41
foto 6: Torres de transmissão CHESF sobradinho……..47
foto 7: Vazanteiro……...49
foto 8: Ocupação CODEVASF de Bom Jesus da Çapa-BA……...51

INTRODUÇÃO

O Rio São Francisco, emblemático na história da ocupação das terras brasileiras, sobretudo em fases iniciais a entrada do colonizador pela região Nordeste. Esse rio se constitui quase de maneira mística recebendo uma diversidade de nomenclaturas, relacionadas ao seu período histórico, tais como *Opará*, nome dado pelos indígenas que atribuíam a dimensão das águas deste rio como o "rio mar"; passando pelo Rio dos Currais, no período em que ficou conhecido pela produção de gado de corte em suas margens e, finalmente, Rio São Francisco, batizado oficialmente em razão da data de descobrimento de sua foz no dia 04 de outubro, dia de São Francisco, por Américo Vespúcio.

Partindo das primeiras entradas dos colonizadores em terras brasileiras, Caio Prado Júnior (1976), aponta em seu estudo sobre a Economia na Era Colonial direcionada à questão do transporte, a importância dos rios como vias de comunicação no interior e aponta que,

> "estas vias penetradoras, sejam por terra, sejam pelos rios, e que articulam e ligam o litoral com o interior, todas elas independentes entre si, vão dar uma disposição fragmentária das comunicações em que cada qual, por si e sem conexão direta com as demais, forma um pequeno sistema autônomo constituído de seus dois extremos, litoral e interior, ligados pela via e levando uma vida mais um menos à parte." (PRADO Jr, Caio. História Econômica do Brasil. pp. 109-110).

Este pequeno sistema de que trata o autor, se relaciona à circulação, ainda que de maneira bastante tímida, de mercadoria e de pessoas que, com o passar do tempo comaçam desenvolver suas atividades e a constituir lugares de habitação e de serviços para o fluxo que conectava o sertão brasileiro e o litoral. Obviamente, um sistema de transporte deveria responder às necessidades deste período, não fosse a impossibilidade técnica e de conhecimento dos lugares específicos para a abertura de caminhos e/ ou estradas.

Sem deixar de considerar a existência de povos que habitavam as terras colonizadas, aceitamos a ideia de que para a entrada dos colonizadores rumo ao

sertão brasileiro, as terras às margens do rio formaram um intenso campo de disputa entre as iniciativas de colonização e o uso dos habitantes locais, sobretudo os indígenas que, por forças da pólvora, se viram forçados ao deslocamento para o interior. Andrade (1973) analisa a ocupação das terras do sertão no período colonial, apontando Recife e Salvador como duas cidades de influência que possibilitaram o avanço da população para as terras do Oeste e, sobre os indígenas, afirma:

> Os vários grupos indígenas que dominavam as caatingas sertanejas, não podiam ver com bons olhos a penetração do homem branco que chegava com gado, escravos e agregados e se instalava nas ribeiras mais férteis. Construía casas, levantava currais de pau-a-pique e soltava o gado no pasto, afugentando os índios para as serras ou para as caatingas dos interflúvios onde havia falta d'água durante quase todo o ano.

Este aprisionamento do indígena em terras pouco férteis e sem água, se refletia em conflitos,

> "guerras que provocou muitas mortes e devastações, que atraiu os bandeirantes paulistas, hábeis na luta contra os índios, que provocou o devassamento do interior e que se concluiu com o aniquilamento de poderosas tribos e com o aldeamento dos remanescentes." (ANDRADE, M.C. A Terra e o Homem no Nordeste. 1973. pp.181-182)

O que mostra, em linhas gerais que a situação de criar uma nacionalidade brasileira, unificando o povo que habita estas terras se faria como um desafio às elites e aos governadores de maneira geral. Isto porque a situação de ocupação de um lugar não poderia deixar passar em branco as disputas de interesse e de perspectivas de uso e manejo da natureza.

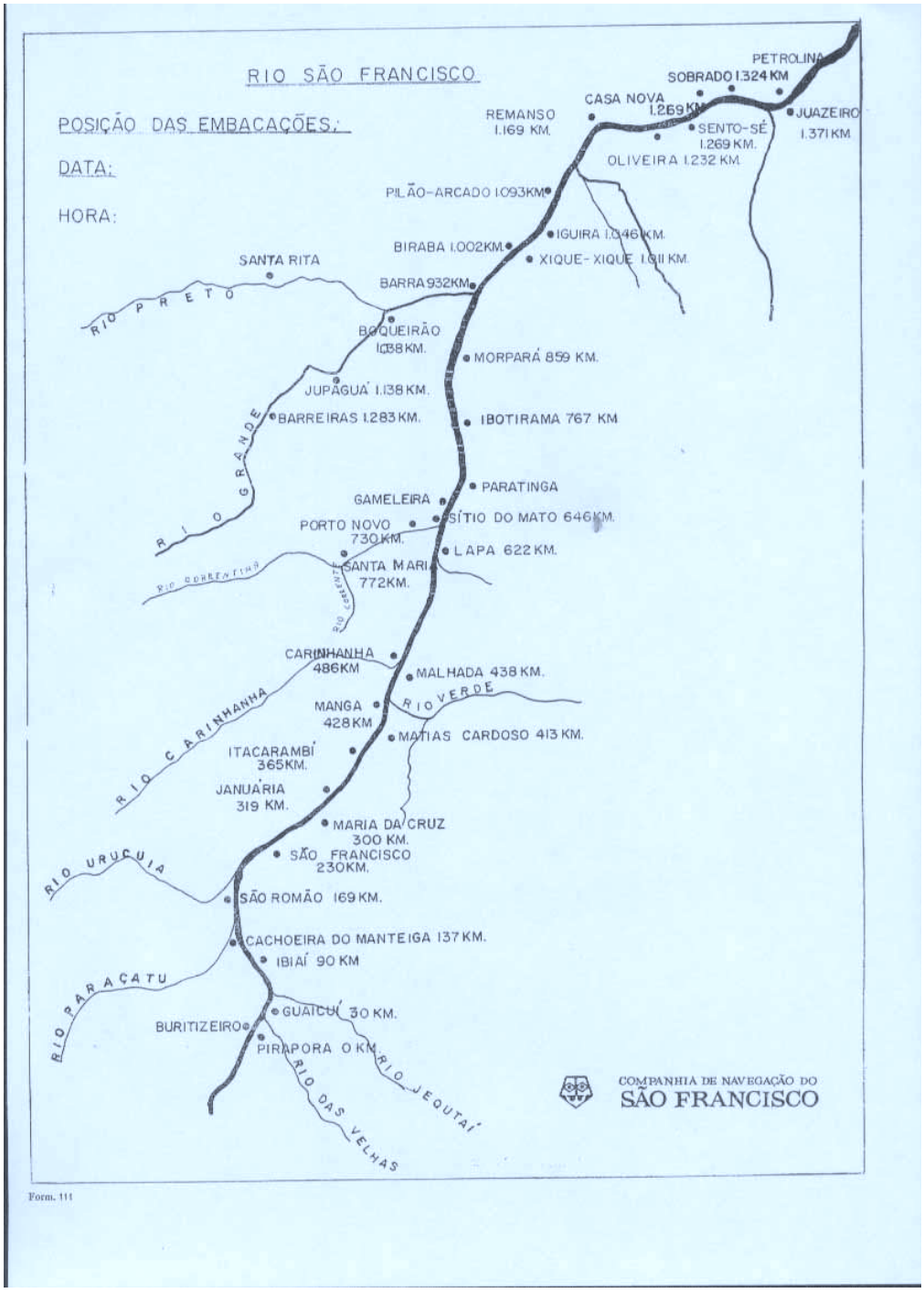
Desta forma, vemos que a integração do território brasileiro parece surgir de maneira bastante dispersa, se constituindo a partir de pequenos núcleos voltados à reprodução das condições internas e sem uma estrutura de comunicação que o

integrasse com os demais, funcionando, de acordo com PRADO Jr (1976, p.110), “à medida que o povoamento penetra no interior, e com ele as vias que o acompanham, estas, embora partindo de pontos do litoral às vezes muito apartados um do outro, acabam convergindo no interior.”

A navegação parece ter sido, então, a primeira razão pela qual o rio recebe o nome de rio da integração, uma vez que cumpre o papel de entrada de circulação de mercadorias locais no semiárido nordestino e, por volta do século XVII, XVIII e XIX, para transporte de mercadorias no que hoje conhecemos como médio São Francisco, entre as cidades de Pirapora-MG e Juazeiro-BA, permitindo a circulação de ouro, sal e carne.

Um dos elementos que carrega a imagem do Rio para o imaginário do brasileiro é o fluxo migratório ocorrido, em grande medida, pelas embarcações (gaiolas) que pelo rio passaram a partir da metade o século XIX, como ocorreu com a circulação da embarcação Saldanha Marinho, deslocando a população das diversas regiões do Nordeste brasileiro para a cidade de Juazeiro-BA, de onde embarcavam e subiam o rio até a cidade mineira de Pirapora, onde havia o entroncamento da via hidrográfica com a linha férrea que se destinava à cidade de São Paulo, grande centro receptor de população, sobretudo devido ao rápido processo de industrialização. A chegada das embarcações a vapor, é a implementação de uma nova técnica de transporte nas águas são-franciscanas e que, paulatinamente, como descrito por NEVES (2009), substitui as embarcações de remeiros, consolidando uma rede hidroviária, como apresentada na figura 1.

FIGURA 1: TRAJETO PERCORRIDO PELAS EMBARCAÇÕES NO RIO SÃO FRANCISCO.



Fonte: Companhia de Navegação do São Francisco

Os pontos distribuídos na Figura 1 apresentado, representam os portos utilizados pelos vapores nas viagens realizadas em cerca de 3 semanas entre as extremidades da via e que necessitavam de uma infraestrutura para garantir a alimentação e, como narrado pelos ribeirinhos, com certo saudosismo. Os relatos coletados durante a viagem, relatava uma expectativa da população das cidades ao esperar as embarcações chegarem nos portos, onde se estabelecia um rápido comércio ou simplesmente se ia para ver as embarcações chegarem e zarparem da cidade. E os relatos seguiam desta maneira:

> *"logo de longe já se ouvia o apito do vapor e era uma grande festa. Todos corriam para o porto para esperar o gaiola. E era o momento em que a banda tocava, as pessoas levavam quitutes para vender enquanto os funcionários carregavam a embarcação com madeira para alimentar o motor a vapor."* (Trecho das anotações pessoais realizadas durante a vigem realizada pelo autor no ano de 2013.)

Também na navegação, alguns portos nos afluentes do Rio São Francisco permitiam a saída do canal principal, se estendendo um pouco adiante pelos rios que melhores condições de navegabilidade apresentavam. Neste aspecto, a integração das cidades ribeirinhas parece ter sido alimentada e consolidada, sobretudo em decorrência da extração de vegetais e da circulação de mercadorias entre as cidades e de pessoas entre as regiões Nordeste e Sudeste do Brasil.

Marcado pela característica climática da seca, o vale do Rio São Francisco, sobretudo a partir da região do médio São Francisco (Polígono das Secas), por muito tempo buscou alternativas para uso produtivo da terra. Isso ocorreu, por exemplo, com a irrigação a partir de um dos poucos rios perenes da região, buscando soluções não só por uma condição técnica, senão por uma questão política e econômica, centrada nos interesses das elites regionais que historicamente dominam a região. Esta condição possibilita já na segunda metade do século XX a criação de distritos de irrigação destinados à reforma agrária e assentamento de famílias para a produção de bens agrícolas, articulando a região

para a produção de frutas principalmente no polo de Petrolina-PE e Juazeiro-BA, projetos estes que recebem fortes investimentos e condições técnicas de instituições de pesquisa como a Empresa Brasileira de Agropecuária (EMBRAPA). Também, neste sentido, as tão polêmicas obras de transposição das águas do Rio São Francisco, passam a tomar formas no início dos anos 2000.

A questão energética, fundamental para a articulação do Estado e seu modelo desenvolvimentista, não poderia ficar de fora em uma região com possibilidade de utilização do potencial para a geração de energia elétrica. Desta maneira, a partir da década de 1970, são instaladas no percurso do Rio São Francisco, cinco usinas hidrelétricas para atender as demandas dos planos nacionais de desenvolvimento para o Nordeste e também para as regiões concentradas no Sudeste do país.

Posteriormente, desenvolvem-se algumas propostas de parques eólicos que também são apresentados para a região como potencialidade de aumento do potencial elétrico disponível.

Neste sentido, este trabalho tem como objetivo responder a pergunta: “em que medida o Rio São Francisco pode ser considerado o rio da integração nacional? Pretende-se, portanto, trazer a partir da experiência do pesquisador em uma viagem exploratória pelas margens do Velho Chico – da nascente à foz – elementos fulcrais para o debate em torno da integração nacional e desenvolvimento regional. A partir deste trabalho poder-se-á traçar novos caminhos e novas explorações não apenas no Rio São Francisco, mas a possibilidade de busca de políticas públicas para uma região historicamente negligenciada pelas políticas sociais e ambientais e, porque não dizer de integração nacional.

CAPÍTULO I: O RIO QUE SOBE E INTEGRA O BRASIL: A IMAGEM E OS CAMINHOS DO RIO DA INTEGRAÇÃO NACIONAL.

1. REUNINDO A TROPA SOBRE DUAS RODAS.

O movimento dos tropeiros ou tropeirismo (STRAFORINI, 2001) pelo interior do Brasil no século XVII e XVIII foi um dos responsáveis pela criação de núcleos de povoamento que serviam como entrepostos entre as regiões de extração de madeira, minérios, especiarias, e os portos de exportação da matéria prima retirada das terras coloniais. Além disso, deve-se ressaltar a articulação dos mercados internos, devido os movimentos dos muares (burros e mulas) que exigiam pontos de descanso para os animais e, consequentemente, o desenvolvimento de feiras e posterior levantamento de vilas e cidades. Straforini (2001) indica neste movimento, duas possibilidades distintas de ocupação do território além do projeto colonial,

> "Primeiro porque foram os tropeiros que efetivaram a política da Coroa Portuguesa de ocupação e manutenção dessas das fronteiras [...]; segundo porque ao ser um sistema voltado para a circulação e abastecimento interno, as relações e a divisão social e territorial do trabalho eram diferenciadas; terceiro porque possibilitou, mesmo que de forma rudimentar, a comunicação entre os mais distantes e isolados povos, vilas e cidades, através de um complexo de rotas e trilhas que passou a cortar todo o território e, por fim, por ter possibilitado o surgimento de inúmeras vilas e cidades ao longo das rotas, numa configuração completamente singular e ímpar [...]." (STRAFORINI, R. No Caminho das Tropas. Sorocaba, SP: TCM, 2001).

Resultado de uma série de relações entre os lugares, cabendo num contexto histórico e econômico, esta articulação de pontos específicos criados a partir do tropeirismo poderia ser analisado pela ideia de rede geográfica como propõe

Corrêa (2012, p.200), não fosse a importância para o desenvolvimento de dinâmicas espaciais muito específicas aos lugares. Este autor coloca que:

> "as redes geográficas são redes sociais especializadas. São sociais em virtude de serem construções humanas, elaboradas no âmbito de relações sociais de toda ordem, envolvendo poder e cooperação, além daquelas de outras esferas da vida."

Entretanto,

> "a passagem de uma rede social para uma rede geográfica se dá quando assim a consideramos, a despeito de sua necessária espacialidade, expressa em localizações qualificadas, e com interações espaciais entre elas."

Estes argumentos nos leva a pensar na possível estruturação de uma rede geográfica, considerando que este movimento encontra nas águas do Rio São Francisco, como indica Andrade (1963), principalmente nas beiradas de rio, pontos estratégicos para descanso dos bois que eram conduzidos a circular sempre acompanhando o rio, uma vez que a região do Sertão do São Francisco está inserida em uma área bastante seca, sendo este rio um dos poucos em regime perene.

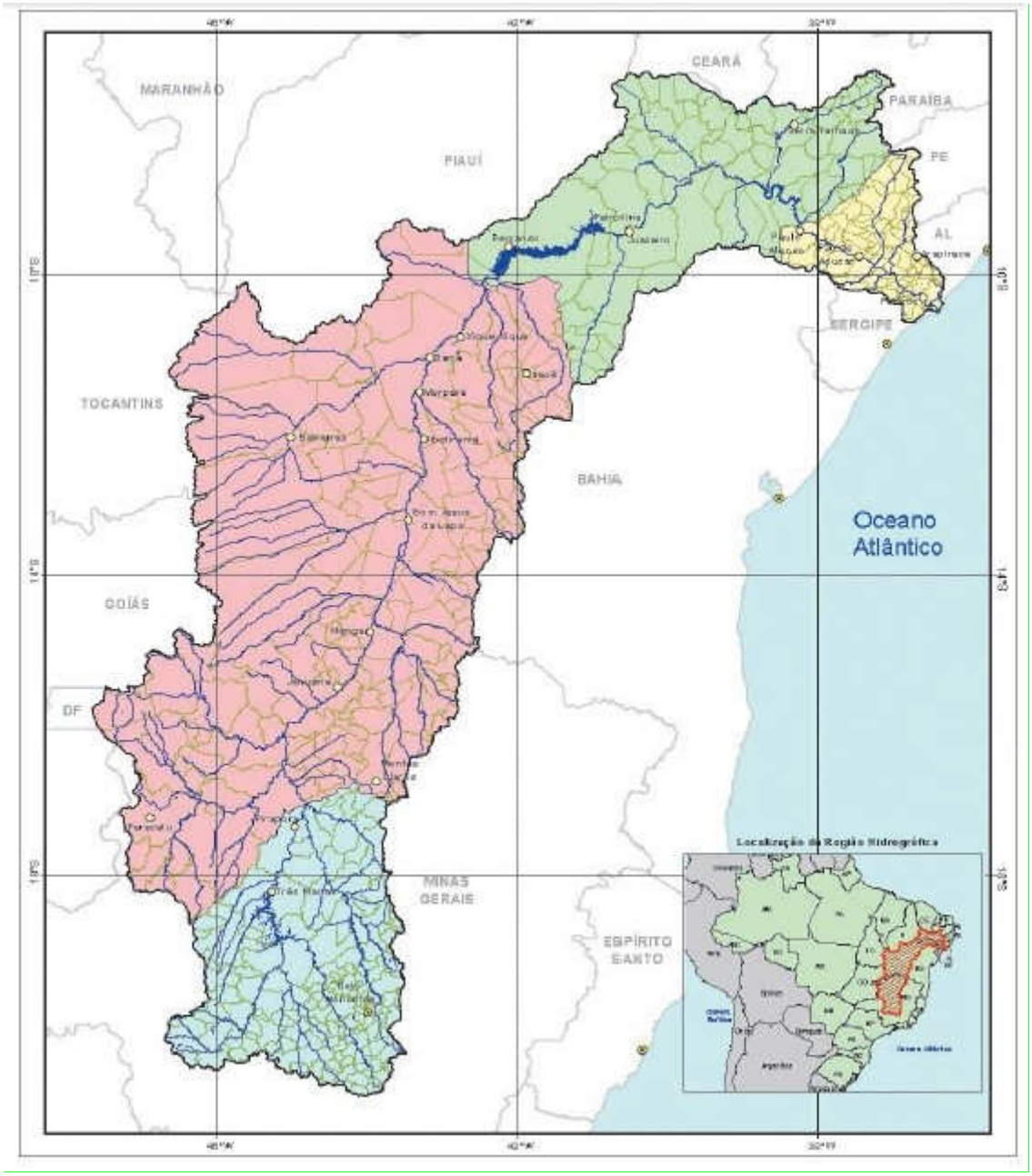
O tropeirismo não teve sua importância somente na ocupação do interior do Brasil, senão para a contribuição do imaginário da ocupação deste território. As tropas e, sobretudo, os tropeiros tiveram papel de consolidar e implementar uma infinidade de relatos no cotidiano da população que passava a configurar uma cartografia mais próxima e menos vazia - ou menos preenchida com aspectos de mistérios e personagens fantásticos. Aliado a este movimento ocorrido no Brasil, cabe também destaca a importância das expedições científicas, principalmente a partir de 1808, com a chegada da família real e a necessidade de reconhecimento e catalogação dos recursos do território nacional, contribuindo com a divulgação das formas de vida existentes nas regiões menos conhecidas e as particularidades de cada uma vivendo em seu espaço, como os relatos do francês August de Sant-

Hilaire, a dupla alemã Spix e Martius, o inglês Francis Bacon e até mesmo o brasileiro Teodoro Sampaio.

O Rio São Francisco, contudo, em toda sua magnitude e perpassando por 5 estados brasileiros (Minas Gerais, Bahia, Pernambuco, Sergipe e Apagoas), carrega em suas águas uma infinidade de acontecimentos e de momentos que relacionam aspectos das populações e seus modos de vida, da mesma maneira que auxilia na configuração de um tipo social do Brasil, como relatado na revista Tipos e Aspectos do Brasil (1975) e até mesmo nas descrições realizadas por viajantes e exploradores que cortaram as terras do Vale do Rio São Francisco.

Considerando, portanto, a existência de uma característica histórica, do ponto de vista científico e a literatura romancista, a historiadora Vanessa Maria Brasil (2009) propõe a análise do Rio São Francisco a partir da constituição de suas “duas margens: a história e a literatura”, buscando no relato dos viajantes e no discurso oficial de uma historiografia brasileira, os elementos que corroboram para a contribuição de uma identidade nacional.

FIGURA 2: Bacia Hidrográfica do Rio São Francisco: Regiões hidrográficas.



Fonte: Agência Nacional das Águas (ANA). Disponível em www.ana.gov.br

Neste sentido, as obras literárias de Jorge Amado (Seara Vermelha), Guimarães Rosa (O Grande Sertão: Veredas), Euclides da Cunha (Os Sertões) auxiliam na personificação do Rio São Francisco, como personagem central de um sertão repleto de mistérios, em um cenário não menos misterioso e que se faz palco de

um tipo de uso e ocupação do território bastante diferente dos modelos e planos de ocupação e desenvolvimento pretendidos pelos governos e pelas elites nacionais, centralizadas, sobretudo, no eixo dos estados do Sudeste, entre Minas Gerais (com exceção da região norte do estado), São Paulo e Rio de Janeiro.

As canções populares registradas nas vozes de artistas que tomaram proporção nacional como Luiz Gonzaga (Riacho do Navio), compondo também a parte do folclore brasileiro, auxiliam nesta imagem de um sertão marcado pelo Rio São Francisco e suas contradições no campo da questão agrária, produção de alimentos, da seca e, sobretudo, de uma região onde não se sabe muito bem o que acontece, caracterizada por uma generalização do semiárido brasileiro, como o sertão.

Neste contexto, há de se apontar um aspecto essencialmente geográfico que toca esta região, exigindo uma conceitualização mais aprofundada, solicitando ao Estado brasileiro, medidas que visassem uma relação de maior proximidade com a região. Quer dizer, as campanhas de canudos, os bandos do cangaço, as chacinas de indígenas, constituição de quilombos, surgimento de beatos, mesclados com uma situação política marcada pelos localismos e regionalismos dos "coronéis" despertam a atenção de todo o país para as contradições regionais existentes. A migração da população nordestina para a região Sudeste, principalmente para as cidades do Rio de Janeiro e São Paulo, foram em grande medida, definidas pela formação da região concentrada[1]. Nesta questão da migração interna no Brasil, o Rio São Francisco, parece se constituir uma das principais vias de transporte, conectando as regiões Nordeste com a Sudeste, contribuindo com o deslocamento de milhares de pessoas e, dentro das campanhas do Estado, se consolidando como um rio de integração entre regiões ou, então, rio da integração nacional.

Há de se considerar, entretanto, que a questão da integração nacional, associada ao Rio São Francisco, pode ser lida também, quando no século XVIII e XIX este

[1] Marcada pela industrialização recente e a interiorização da urbanização, o conceito de região concentrada é proposto por Milton Santos e Ana Clara Torres Ribeiro (1979). Essa região seria constituída pelos estado do

rio assumia o papel estratégico para a conexão das regiões das Minas Gerais com o estado da Bahia, escoando diamante da região de Diamantina-MG pelas embarcações são-franciscanas, estabelecendo comércio com o Salgado (atual Januária-MG) e também na função de produção e transporte de carne de gado para as regiões do litoral e zona da mata nordestina. Costa (1989, p.30) ao discutir as questões das estratégias de ocupação e domínio da colônia portuguesa, apresenta “a pecuária extensiva no sertão nordestino e meio-norte, por seu turno, encarregou-se de ocupar boa parte dessas regiões, adensando-se ao longo dos rios, vias naturais de penetração.”

2. DE BICICLETA PELAS CIDADES DO VELHO CHICO.

Por tudo aquilo que considero acima como fatores que criaram a personificação do Rio São Francisco como um dos elementos de importância na história da ocupação do território brasileiro, mas, sobretudo, na configuração de um imaginário de sertão e de identidade nacional, acrescento também, as estórias contadas de viajantes e tropeiros que passavam pelo interior do estado de Minas Gerais, sob a luz do por do sol na janela do quarto do meu avô Ernani Branquinho que despertaram a curiosidade pela busca da vivência e experiência de um pouco daquelas narrativas contadas pausadamente por ele.

Entretanto, considerando as transformações técnicas ocorridas do período dos tropeiros relatados pela música Mágoa de Boiadeiro, não seria possível reproduzir o sistema de mulas e tropas e seguir para conhecer um trecho daquele sertão apresentado pelas estórias de meu avô e do imaginário criado pelas referências supracitadas.

Trecho da música “Mágoa de Boiadeiro”

Antigamente nem em sonho existia,

Tantas pontes sobre os rios, nem asfalto nas estradas.

A gente usava quatro ou cinco sinuelos,

Pra trazer o pantaneiro no rodeio da boiada.
Mas hoje em dia tudo é muito diferente,
Com o progresso nossa gente, nem sequer faz uma idéia,
Que entre outros fui peão de boiadeiro,
Por este chão brasileiro, os heróis da epopéia.

A opção da viagem de bicicleta foi, então, uma busca de aproximação e, por que não dizer de integração entre o viajante e os lugares por onde passaria, privilegiando o contato direto com os lugares e com os habitantes de cada local. Com este meio de transporte, devemos aceitar a ideia de que, não se pode passar por um lugar, sem se considerar as particularidades dele, uma vez que o tempo de deslocamento e a relação de integração com o meio se tornam evidentemente próximas.

O projeto “Nos Meandro do Velho Chico”, buscou neste sentido, compreender as relações entre a população local com o Rio São Francisco, considerando este rio como o da Integração Nacional, na tentativa de responder a pergunta: de que maneira, um rio passando por regiões tão distintas no que tange as questões climáticas (desde a mata atlântica até o semiárido, passando pelo cerrado), econômicas, pode ser considerado um rio que integra a nação?

A expedição “Nos Meandros do Velho Chico”, percorremos durante sete meses as cidades ribeirinhas do São Francisco, passando em cada cidade entre um dia e um mês - a depender do interesse pela cidade e das condições técnicas da viagem - buscando compreender algumas questões que explicassem pelo fator local, relacionado com a questão nacional, os motivos que justificassem o entendimento deste rio como um elo de integração nacional. Para auxiliar esta relação entre os espaços locais e sua inserção em uma lógica nacional e, porque não dizer global, Milton Santos (2014) apresenta a ideia de totalidade do espaço, que ainda que se apresente de maneira seletiva e hierarquizada em cidades de pequena expressão nacional para a circulação e reprodução do capital, também seja parte de uma dinâmica total, quer dizer,

> Tais espaços “de produção”, “de circulação”, “de distribuição”, “de consumo” podem ser analiticamente distinguíveis e analiticamente enxergados, como se dispusessem de uma existência autônoma. Na verdade, porém, seu valor real não é dado de forma independente, mas como um resultado das conjunções de nem sempre perceptíveis a olho nu, pertinentes a cada qual das instâncias produtivas. A análise apenas efetua uma separação lógica, a fim de permitir um melhor conhecimento do real. O espaço, como realidade, é uno e total. É por isso que a sociedade como um todo atribui, a cada um dos seus movimentos, um valor diferente a cada geração de território, seja qual for a escada da observação, e que cada ponto de espaço é solidário dos demais, em todos os momentos. A isso se chama de totalidade do espaço.” (SANTOS, M. Espaço e Método. 2014, pp. 97-98)

Neste aspecto, os relatos, desabafos, contações de causos a beira rio ou sentado em alguma praça, revelavam as características gerais do cotidiano daquelas populações como também expressavam sua importância e significado em uma escala nacional, discutindo a reprodução e a variedade de peixes no rio, a frequência das secas e a importância do rio para a vida daqueles habitantes. A bicicleta neste sentido, pareceu um grande cartão de visitas que em grande medida facilitava o diálogo com a população, não sendo raras as vezes em que a curiosidade ante ao fato de um estranho adentrar na cidade com uma bicicleta cheia de mochilas, se revertia em um convite para uma refeição ou até mesmo um pouso na casa da pessoa.

FOTO 1: Bicicleta utilizada para a viagem. Total de quilômetros pedalados: 3.500. Serra do Ramalho-BA.

Fonte: Philipe Branquinho, 2013.

Considerando o tempo lento do interior, a bicicleta, passando vagarosamente pelos lugares, parecia o melhor meio de transporte para poder compreender e vivenciar as relações criadas pelos habitantes com seus lugares, da mesma forma que os antigos viajantes naturalistas e tropeiros, em cima do lombo de suas mulas cortavam as trilhas do sertão brasileiro, esta expedição – ou ciclo-expedição – buscou encontrar nas relações dos lugares por onde passou, as significações e representações do mundo globalizando, dando enfoque para a importância regional das águas de um rio que corta a região semiárida e que por isso, se encontra dentro dos projetos de desenvolvimento nacional.

Foi então, que a cada pedalada, cortando as estradas vicinais que hoje conectam as cidades que um dia eram conectadas pelo Rio São Francisco, pode-se constatar a diferença entre as regiões do Velho Chico, considerando sempre a relação e proximidade de algum outro centro regional que já não mais se relacionava com o Rio como na região norte de Minas Gerais centralizada por Montes Claros, o oeste da Bahia pela cidade de Barreiras, o leste baiano por Irecê. Mesmo assim, pode-se vivenciar declarações da população que ao falarem da sua relação com o Rio São Francisco, afirmavam jamais quererem sair de determinada cidade e que, caso algum dia isso fosse necessário, que o fizesse para outra cidade por onde passa este rio, tamanho o carinho e o envolvimento com o rio. Esta relação, pareceu na realidade, estar diretamente associada a um agradecimento pelo que o rio já fez para estas pessoas que declaravam que em momentos onde não havia nada para comer, era só “jogar” um anzol na água para retirar um peixe para o jantar ou para vender na feira ou mercado.

FOTO 2: A pesca para o jantar. No fim da tarde, senhora vai para a “beira do rio” pescar alguns peixes para o jantar. Carinhanha-BA.

Fonte: Philipe Branquinho, 2013.

Na direção em que o autor percorria sua trajetória, descendo o rio, por muitas vezes se fez aparecer o descaso das autoridades políticas para com a região. Sobretudo nas áreas de conflito por terra, água, atingidos por barragens. Nestas circunstâncias, alguns moradores buscavam no viajante a possibilidade de haver alguma indenização referente ao alagamento de Sobradinho que até o ano de 2013 não havia sido solucionado, ou buscando ajuda para fazer aprovar algum projeto de compra de bomba d’água para irrigação que há 2 anos estava para ser aprovada e até mesmo conflito armada entre indígenas e fazendeiros na disputa por limites de terra e reserva.

CAPÍTULO II – A INTEGRAÇÃO DO RIO SÃO FRANCISCO: DO USO DO TERRITÓRIO À CARACTERIZAÇÃO DA INTEGRAÇÃO

1. INTEGRANDO O RIO SÃO FRANCISCO

A integração nacional parece ser um campo bastante disputado e que está associado a uma periodização de acordo com o período histórico ao qual se refere. Ou seja, no período colonial, a necessidade de integrar espaços distintos sob o comando da coroa, colocava em discussão uma possível integração entre as regiões, que circundavam principalmente em torno da criação de uma identidade nacional para a formação de um Estado nacional, no caso o Brasil. Já no período imperial (1822-1889) um questionamento dos republicanos retoma a questão a integração, tendo em vista as autonomias dos governos locais sem a centralização das tomadas de decisão. BRASIL (2008) nos explica que,

> "Antes mesmo de o país se tornar independente, as Cortes empenharam-se na busca da recolonização do Brasil e da sua fragmentação, transformando as antigas capitanias em províncias"

Esta mesma autora, citando LEME (1996, pp.73), lembra que o deputado paulista Diogo Antônio Feijó, dizia que "não somos deputados do Brasil, porque cada província se governa hoje independente." Com razão, o deputado padre parecia desabafar a situação vivida pelas revoltas regionais como Cabanagem, no Pará (1835-1840), Praieira, em Pernambuco (1848), Sabinada na Bahia (1837-1838), Balaiada no Maranhão (1838-1841) e Farroupilha no Rio Grande do Sul (1835 1845). Esses movimentos revoltosos buscavam a autonomia de governo, rejeitando-se a se submeter às tomadas de decisão de uma estrutura centralizada, comanda pelo poder imperial sediado no Rio de Janeiro.

No período Imperial, então, as questões da integração ou unidade nacional pretendiam responder aos movimentos insurgentes nas distintas regiões do território, tentando, portanto, manter a unidade entre regiões, uma vez que havia um grande descontentamento das populações regionais e locais com os

portugueses e, posteriormente, com os grandes proprietários rurais. Sobre este fato, Costa (1989, p. 32) aponta duas modificações de grande monta que alterariam o curso da formação territorial:

> A primeira, representada pelo deslocamento do polo dinâmico da economia colonial do nordeste para o centro-sul, a partir da decadência relativa da atividade açucareira nordestina e o advento da mineração em Minas Gerais, principalmente. A segunda, pelo deslocamento da sede do poder central de Salvador para o Rio de Janeiro, Fato este ligado ao primeiro, evidentemente.

Estas relações impactam diretamente aquelas economias locais descritas acima que, de maneira ainda que bastante rudimentar, se estabeleceram em função das centralidades das capitais nordestinas.

A integração nacional é algo recorrente na história brasileira, principalmente quando consideramos as dimensões territoriais e a diversidade de possibilidades nos campos da cultura e economias locais. Mesmo assim, a circulação de mercadorias e as buscas de novas áreas de explorações de matérias primas, conduz paulatinamente o processo de colonização, permitindo que, através do uso de técnicas diversas, se extraia os produtos solicitados pelas áreas centrais. Neste ponto, as demandas por serviços urbanos (ainda que através da mineração), são tão fortes que passam a consolidar núcleos urbanos distintos, como Vila Rica (Ouro Preto), e conduzir fluxos distintos daqueles que vinham se consolidando no período anterior.

Não se trata, portanto, da mudança da perspectiva do uso da palavra “integração”, mas, sim, de uma mudança nas condições técnicas do espaço geográfico, inserido no contexto da produção mundial do capital. Santos e Silveira (2001), ao analisarem a história da organização do território brasileiro, propõem três grandes momentos que, por intermédio de suas técnicas diversas no tempo e nos lugares, a sociedade foi construindo uma história dos usos do território nacional. Para nós, esta mesma relação ocorrerá na história da ocupação do Rio São Francisco, guardando claro, as diferenças histórias e, nestas perspectivas, técnicas de cada lugar. Assim, os autores colocam como:

> "o primeiro período, marcado pelos tempos lentos da natureza comandando as ações humanas de diversos grupos indígenas e pala instalação dos europeus, empenhados todos, cada qual a seu modo, em amansar esses ritmos [...] A segunda fase é a dos diversos meios técnicos com a incorporação das máquinas ao território (ferrovias, portos, telégrafos). [...] Já o terceiro período é a construção e a difusão do meio técnico científico informacional caracterizado no Brasil na década de 70 por uma revolução das telecomunicações. (SANTOS e SILVEIRA, 2011, pp.27 e 28)

Tendo isto em mente, parece que a história da ocupação das terras são-franciscanas parece ter maior destaque no meio técnico, com a implementação de vias de navegação e, posteriormente linhas férreas e autopistas, ordenadas de acordo com as principais cidades localizadas no litoral ou, mais especificamente – pós criação da região concentrada – na região sudeste do país em função da industrialização.

Nestas condição, se faz visível a influência das cidades exportadoras do Nordeste (Salvador-BA e Recife-PE), constituídas como entrepostos para a exportação de matérias primas, o que não articulava uma rede urbana no território brasileiro, uma vez que as condições econômicas e técnicas para estabelecimento e dinamismo das cidades não estavam dadas. O caminho para a criação de relações mais próximas entre as cidades e, portanto, entre as regiões, surgirá, conforme Santos e Silveira (2011, p.36), no meio técnico da circulação mecanizada e dos inícios da industrialização, situados de maneira mais específica entre o início do século XX e a década de 1940, em oposição ao período anterior, conforme os autores nos esclarecem:

> "O aparelhamento dos portos, a construção de estradas de ferro e as novas formas de participação do país na fase industrial do modo de produção capitalista permitiram às cidades beneficiárias aumentar seu comando sobre o espaço regional (...). Rompia-se, desse modo, a regência do tempo "natural" para ceder

> lugar a um novo mosaico: um tempo lento para dentro do território que se associava a um tempo rápido para fora.”

Embora este novo sistema permita o surgimento de importantes cidades no interior do Brasil, também há de se considerar que conduz a uma desarticulação das pequenas economias existentes. No caso do Rio São Francisco, em sua porção média, algumas cidades com relativa projeção regional e que executavam em grande influência entre suas vizinhas se desarticulam por completo, ficando até mesmo isoladas de participar da nova fase de desenvolvimento. Esta situação foi notada na cidade mineira de São Romão, na margem esquerda do Rio São Francisco, e limitada ao norte pelo Rio Urucuia e ao Sul pelo Rio Paracatú. Nos discursos da população local, a cidade não se desenvolve devido a sua condição de isolamento após a fase de decadência da navegação no rio São Francisco. Ou seja, cercada de rios por todos os lados, impossibilitando a articulação da cidade com as vizinhas por vias rodoviárias.

FOTO 3: Porto da balsa de São Romão-MG. A cidade que já teve uma importância de entreposto comercial, hoje se encontra “ilhada” por não possuir fácil acesso rodoviário.

Fonte: Philipe Branquinho, 2013.

Contando apenas com uma balsa para atravessar para o lado direito do Rio São Francisco, a cidade é vista como um trajeto oneroso para a ligação do oeste mineiro com a cidade de Montes Claros, nova centralidade no norte de Minas Gerais, a partir do advento do rodoviarismo no Brasil, nos anos de 1950.

Este fato acontece em grande medida também com as cidades de Januária e Pirapora, ambas no estado de Minas Gerais. Estas cidades só não assumem o caráter de “ilhadas” porque existem pontes rodoviárias que facilitam a circulação regional, tanto de produtos quanto de pessoas.

Considerando o caso brasileiro, veremos uma dissonância entre uma política regional, voltada aos interesses locais para a articulação de um mercado interno, e os planos de integração nacional a partir da década de 1930 que, segundo Furtado (2000), enfraquece os vínculos de solidariedade entre as distintas regiões do país. Ou seja, as tomadas de decisão vão privilegiar as necessidades de um centro articulado em detrimento da autonomia de suas partes.

Pensando, portanto, o século XX e já indicando uma mirada para o século XXI, Silveira e Santos (2001) analisam o período em questão na condição do meio técnico-científico-informacional.

A questão da integração está, desta maneira, associada às questões de dimensões geopolíticas de anexação de territórios e a de constituição de um estado nacional, configurando identidade a um povo que habita o mesmo espaço. Em outras palavras, cada período histórico está associado à condição técnica existente no território, de maneira que, como afirmam Santos e Silveira (2011, p.28), "como toda ação supõe uma técnica, a ideia de meio geográfico não pode ser desvinculada dessa noção de técnica." A questão da técnica sugere, portanto, uma ferramenta de análise do tipo da sociedade em que está inserida. A mudança dos períodos está associada, assim, as alterações das técnicas que não se efetivarão de maneira homogênea no território.

2. PERSPECTIVAS DA INTEGRAÇÃO REGI(NACI)ONAL DO RIO SÃO FRANCISCO: A MODERNIZAÇÃO E INDUSTRIALIZAÇÃO DO BRASIL E A ARTICULAÇÃO REGIONAL DO ESTADO.

Vimos que, segundo a abordagem de alguns autores da geografia, como Milton Santos e Maria Laura da Silveira (2011), a integração nacional está diretamente associada à questão técnica inserida nos lugares e ao modo de produção existente. Este recorte possibilita o entendimento da transformação dos modos de ocupação dos espaços geográficos no território brasileiro.

A capacidade técnica, derramada sobre um território tende a criar as condições para integra-lo, buscando soluções e lugares onde se devem aplicar investimentos

afim de dar condições para o funcionamento e circulação econômica. Porém, deve-se levar em consideração, como aponta Costa (1989, p.73), que no Brasil o Estado não pode ser encarado como o principal agente para implementação e transformação das técnicas tradicionais pela modernização, principalmente a partir das políticas territoriais de desenvolvimento, ficando, no limite, em segundo plano, ou seja;

> Ao longo desses séculos de políticas territoriais implícitas ou explícitas, transformaram-se profundamente a sociedade, o Estado e o território. Não há dúvida de que não podemos atribuir às políticas territoriais a exclusividade como força motriz nas mudanças ao nível da formação e da estrutura do território nacional. Muito do que se observa hoje na realidade brasileira, quanto a esse aspecto, é resultado da combinação de variadas determinações ao longo da história nas quais a participação do Estado, se não foi nula, não chegou a credenciá-lo como principal protagonista dessa evolução.

Atentar-nos-emos neste módulo a traçar um panorama das políticas de desenvolvimento regional e a criação de instituições que visaram fomentar e fortalecer de alguma maneira as potencialidades regionais, direcionadas para o vale do Rio São Francisco, inserindo-as no aspecto da economia nacional, ainda que se tenha em mente uma orientação da produtividade de cada uma destas regiões, tendo como centro propulsor as áreas urbanizadas do sudeste.

Com o deslocamento do centro econômico brasileiro para a região centro-sul, mais especificamente para o Sudeste, comandado principalmente por Rio de Janeiro, sede da capital do Brasil e por São Paulo, marcada pelo seu dinamismo econômico e por uma elite produtora e exportadora de café e, posteriormente, industrializando-se, a região Nordeste do Brasil não se viu, na primeira metade do século XX, inserida no contexto de produtividade industrial. As disparidades sócio-econômicas, então, se tornaram preocupantes e os planos de modernização do país visaram a integração deste território a partir da centralização e implementação de infraestrutura básica para o desenvolvimento industrial.

No período conhecido como “Estado Novo”, que perdurou entre os anos de 1937 até 1945, com a figura de Getúlio Vargas no poder, houve uma centralização político administrativa e diversos organismos foram criados afim de buscar as potencialidades regionais, favorecendo a criação de condições para a implementação de indústrias. Entre as décadas de 1930 e 1940, nos coloca Costa (1989) que “o Estado Novo inaugurava aqui essa nova conformação estatal: além do grande número de órgãos de regulamentação, controle e fomento, o governo passou a editar “planos” de desenvolvimento para o país.” Planos estes que envolviam a criação do Plano Geral de Viação, Plano Especial de Obras Públicas e Aparelhamento da Defesa Nacional e do Plano Especial de Obras e Equipamentos. Fica nítido, portanto, que, além da questão da produtividade, o governo nacional brasileiro necessitava resolver a questão do escoamento da produção. Os pontos já consolidados de exportação – portos marinhos – deveriam ser conectados aos pontos de extração de matérias-primas e o de transporte deveria responder, de maneira eficiente, a demanda pelos produtos no mercado internacional.

Em relação à região Nordeste e, em particular, o Rio São Francisco, as políticas e planos não apresentaram propostas inovadoras, reproduzindo somente as tradicionais atividades voltadas para o combate à seca. Porém, dando um passo ao combate às secas, e visando o desenvolvimento do Vale do Rio São Francisco, aproveitando do potencial hidrográfico e hidroelétrico deste rio, como forma de incrementar no sertão a agricultura comercial, foi criado em 1948 a CVSF (Comissão do Vale do São Francisco).

Já na década de 1950, com Juscelino Kubitschek na presidência, com a implementação do plano de metas, institui-se a Superintendência do Desenvolvimento no Nordeste (SUDENE), assim como outras superintendências de desenvolvimento em outras regiões do Brasil. Pensando a importância para a implementação da SUDENE, Costa (1989, p.58) aponta a situação da região Nordeste, num contexto de uma industrialização que não a atingia, se mantendo com “uma estrutura produtiva de herança colonial [...]. e dos milhares de

minifúndios, pequenas unidades de subsistência, em geral incapazes de prover as necessidades mínimas de uma família."

Após o golpe militar de 1964, o Plano Trienal proposto pelo presidente João Goulart que vinha implementando uma série de medidas sociais, é interrompido e se retoma algumas propostas do Estado Novo, pensando na modernização do território e na criação de órgãos que visassem integrar entidades e políticas menores. A importância para a integração nacional aparece, portanto, no Programa Estratégico de Governo (1968 a 1970) destacando atenção especial à estratégia de desenvolvimento regional com base na concentração das medidas governamentais em polos selecionados.

O Programa de Integração Nacional, criado a partir do I Plano Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, válido para os anos de 1972 a 1974 e derramava sobre o território algumas propostas de ocupação econômicas das chamadas áreas vazias (COSTA, 1989), direcionando o povoamento a partir de projetos de colonização. Estes projetos de colonização seriam conduzidos pelo Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA) e direcionavam recursos, no caso do Nordeste e do Vale do Rio São Francisco, para a criação de agrovilas, núcleos urbano-rurais e distritos de irrigação.

A criação destes polos na tentativa de cobrir as áreas "não ocupadas" espalhava então, uma malha produtiva, com investimentos para agricultura, transportes e infraestrutura urbana. Se configura assim, uma série de aparatos estatais que vão implementar políticas de desenvolvimento para a região. Apontamos como destaque, alguns atores neste processo que historicamente se destacam nos índices e programas voltados para o vale do Rio São Francisco. São eles: a navegação e a instalação das usinas hidrelétricas.

CAPITULO III: OS USOS DA (DES)INTEGRAÇÃO DO RIO SÃO FRANCISCO NA MUDANÇA DO SÉCULO XX PARA O XXI.

1. O TRANSPORTE NO RIO SÃO FRANCISCO, SEUS USOS E FUNÇÕES COMERCIAIS E SOCIAIS: UMA HISTÓRIA DA MUDANÇAS DAS TÉCNICAS.

Para analisarmos o eixo hidroviário do Rio São Francisco, é preciso considerar que este rio não é navegável em toda sua extensão. A diversidade geológica e geomorfológica impõe ao curso das águas, alguns trechos íngremes e com cachoeiras que impedem a circulação de embarcações, não podendo, portanto, ser utilizada como um eixo de transporte fluvial. Sem dúvida, pequenos deslocamentos são realizados ao longo do rio, principalmente por comunidades que em sua margem habitam. A Tabela indica algumas características fisiográficas de quatro regiões do da Bacia Hidrográfica do São Francisco, divididas em Alto (São Roque de Minas-MG até Pirapora-MG), Médio (Pirapora-MG até Juazeiro-BA), Submédio (Juazeiro-BA até Paulo Afonso-BA) e baixo (Paulo Afonso-BA até sua foz em Piaçabuçú-AL).

Tabela 1: Características Fisiográficas da Bacia do Rio São Francisco

Características	Regiões Fisiográficas			
	Alto	**Médio**	**Sub-Médio**	**Baixo**
Clima Predominante	Tropical úmido e Temperado de Altitude	Tropical semi-árido e Sub-úmido seco	Semi-árido e Árido	Sub-úmido
Precipitação média anual (mm)	2.000 a 1.100	1.400 a 600	800 a 350	350 a 1.500
Temperatura média (°C)	23°	24°	27°	25°
Declividade do rio principal (m/km)	0,70 a 0,20	0,10	0,10 a 3,10	0,1

Fonte: Elaborado a partir de MMA, 2006.

Sobre a navegação no Rio São Francisco, destacamos as declividades apontadas na tabela. Os percursos navegáveis são o trecho médio com declividade de 0,10 m/km e o trecho médio, com a mesma cota. Nos demais trechos, com declividades mais altas por km indicam uma presença maior de corredeiras e cachoeiras que impossibilita a circulação. Este dado foi fundamental para a orientação da navegação e, da alguma maneira, como um entrave para o escoamento de mercadorias a partir de Juazeiro-BA em direção ao litoral.

A navegação no São Francisco possibilitou, como indicado acima, a circulação de mercadorias e de pessoas em uma escala regional, dando condições para a criação de uma economia local e de uma relação de solidariedade entre as cidades. Entretanto, pensando em uma lógica de integração nacional, estas pequenas conexões não se mostram sólidas o suficiente. Tanto é que, ao considerarmos as origens da ocupação das margens do médio São Francisco, PRADO Jr (2000) indica que:

> "o Rio São Francisco oferece naturalmente condições [de navegação] excelentes; mas poucos serviços prestaram às comunicações, porque atravessa regiões de pequeno intercâmbio mútuo além do gado, cuja condição não é praticável por água. O maior transporte pelo Rio São Francisco era constituído pelo sal produzido em seu curso médio, e dai levados até São Romão, donde se distribuía para Minas e Goiás."

Analisaremos este período descrito por Prado Jr ao apontar as condições de transporte no período colonial, como o meio geográfico natural sugerido por Milton Santos. Isso porque as técnicas de navegação do período se mostravam bastante rudimentares. Ainda que servindo para o transporte e escoamento de grande quantidade de mercadorias e de pessoas, as embarcações – muitas que ainda carregavam influência das embarcações construídas pelos grupos indígenas locais – estavam sujeitas diretamente às questões naturais, relacionadas à vazão do rio, direção e intensidade de vento. Estas características permitiam uma relação de proximidade com o rio, de forma que se criou um tipo social das embarcações do São Francisco. Estudado por Zanoni Neves (2009), o *"remeiro"* e

suas barcas e ajoujos que navegaram pelas águas do Rio São Francisco, entre o século XVIII até a metade do século XX, são lembrados pelo autor:

> "O manejo dos instrumentos de trabalho possibilitava aos seus tripulantes conhecer o canal navegável: nas viagens rio acima eram utilizadas grande varas que, apoiadas no peito dos remeiros e fincadas no leito do rio, faziam as embarcações avançarem contra a correnteza. Esse detalhe do processo técnico do trabalho pode parecer sem importância, mas na verdade permitia àqueles tripulantes "medir o rio", isto é, conhecer a sua profundidade e os acidentes fluviais que colocavam em perigo a navegação." (Neves, 2009, pp.57)

A relação entre o remeiro e as características de navegação impostas pelo rio eram tão grandes que Neves ainda revela algumas toponímias dos trajetos percorridos:

> ""Criminosa" e "Caixão", nas corredeiras de Sobradinho; "Curralinho", próximo à antiga Sento Sé; "Barrocão", trecho do rio Preto; "Quebra-botão", no rio Corrente; e "Ressaca", entre Manga e Jacaré (atual Itacarambi, MG); "Mocambo do Vento" nas proximidades de Barra e Xique-Xique (BA); e muitos outros." (Neves, 1998. Citado por Neves, 2009, pp.57).

Desta maneira, compreendemos a estreita relação das populações ribeirinhas com o rio, mas, principalmente, a rede de relações que se estabelecia entre as embarcações e os lugares por onde passavam realizando o comércio, possibilitando uma conectividade entre as cidades ribeirinhas em uma rede de solidariedade. Ainda que, com pequeno apelo comercial no âmbito da circulação nacional, as relações regionais e locais se faziam de maneira mais sólida e eficaz.
A circulação das barcas e ajoujos de mercadorias regionais navegando pelas águas do Velho Chico, passa a dividir as águas, a partir de 1871, com as embarcações a vapor, anunciadas pela chegada da embarcação Saldanha Marinho, estas embarcações causaram uma profunda transformação na navegação do interior. Movidos pelo vapor gerado pela combustão da lenha que alimentava suas caldeiras, os vapores do São Francisco eram impulsionados por uma roda de popa. De dimensões diversas, tinham também variada capacidade

de transporte de carga, a qual era medida em toneladas (Neves, 2009). Embarcações metálicas de tipo clássico, com proa estreita que se alargava até *à boca,* os vapores possuíam dois ou três conveses onde se abrigavam passageiros e tripulantes.

FOTO 4: Vapor Saldanha Marinho. A o primeiro vapor a navegar pelas águas do Rio São Francisco em 1871, agora se encontra em exposição na cidade de Juazeiro-BA.

Fonte: Philipe Branquinho, 2013.

Os 100 anos que se seguem, até meados da década de 1970, foi o tempo em que durou os “gaiolas”, transitando pelas águas do Rio São Francisco, levando as populações e movimentando a economia regional em ritmos mais acelerados do que as antigas embarcações puxadas pela força do homem ou pelos ventos que estendiam as velas das “canoas sergipanas”. Neves (2009) descreve 32 tipos de

embarcações das mais variadas técnicas de construção e navegação, responsáveis pela criação da identidade do ribeirinho que tinha como artéria principal as águas barrentas do Rio São Francisco.

Mesmo assim, o transporte fluvial não foi o suficiente para sustentar as mudanças ocorridas no país, sobretudo a partir da década de 1940 e a necessidade de técnicas novas de transporte que visavam o escoamento mais rápido e em maior quantidade. É claro que não podemos deixar de lado, uma situação política que sob o pretexto de uma modernização e industrialização, prioriza o sistema rodoviário.

Já comentamos anteriormente sobre a visão que os atuais habitantes de São Romão possuem sobre sua cidade referente aos rios que a cercam. Quer dizer que a mudança do sistema técnico, solicitando novas infraestruturas no espaço geográfico, provoca transformações que não consideram as questões e interesses do local. Neste caso, São Romão que era um importante entreposto comercial, hoje se encontrar aprisionada pelo próprio rio que a criou enquanto cidade, tendo sua centralidade sendo transferida para Montes Claros, por onde passava a linha de trem, ligando a cidade ribeirinha de Pirapora-MG à Belo Horizonte e Salvador, da mesma forma como ocorreu entre Juazeiro-BA e a capital baiana.

Nesta perspectiva, colocamos as exigências normativas e técnicas da circulação como fatores que impactam uma estrutura criada, sem considerar as relações sociais existentes em função de sua existência. Quer dizer, as demandas externas passam a ter prioridade nas tomadas de decisão, posicionando o lugar de forma submissa ao grande capital, financiador das alterações técnicas e também, incentivador da desarticulação de economias regionais. Santos e Silveira (2011, p.66) colocam que

> "Os progressos técnicos na construção de barcaças e navios, o equipamento de portos e terminais especializados e as reformas normativas que vieram garantir às empresas particulares direitos de circulação e exploração do transporte fluvial conferiram para intensificar o uso e artificializar ainda mais esses pedaços do território.

> As solidariedades entre um conhecimento relativamente estático do território, fundado na teledetecção, e um conhecimento mais dinâmico, baseado nas telecomunicações, permitem contar com o retrato dos rios que indicam a possibilidade e limitações da navegação a partir das técnicas atuais, assim como acompanhar o itinerário das embarcações."

A necessidade de controle imediato da circulação da mercadoria, inserida uma um sistema *Just in time*, onde toda a produção está articulada desde a extração da matéria prima, transformação, montagem e venda, exige que a circulação entre uma destas etapas e a outra seja a mais eficiente, rápida e racional possível, uma vez que o mercado se faz arranjado em níveis mundiais, inseridos em uma divisão internacional do trabalho, que não permite um anacronismo das técnicas.

Durante a pesquisa, pouco material foi encontrado relatando a situação atual da Hidrovia do Rio São Francisco. Entretanto, durante a viagem realizada, foi possível percorrer o trecho entre Ibotirama-BA e Bom Jesus da Lapa (subindo o rio) e depois entre Xique-Xique-BA e Juazeiro-BA (descendo o rio), cortando por dentro a represa de Sobradinho. Esta experiência ocorreu na embarcação Jurity, que segundo Sr. José, era a única embarcação no Rio São Francisco que fazia comércio de mercadorias entre Juazeiro-BA e Januária-MG.

Durante o trajeto, que durou 5 dias, no primeiro trecho (ida), e 15 dias no segundo trecho (volta), foi possível notar a ausência de embarcações de médio e grande porte transitando pelo rio. Também era com fervor que a população recebia a embarcação ao atracar em portos de areia. Muitas destas comunidades, não possuíam saída por vias terrestres, contando somente com o abastecimento de mercadorias que chegavam via rio. Para Santos (2009, pp.25), "quando um determinado ator não tem condições para mobilizar as técnicas consideradas mais avançadas, torna-se, por isso mesmo, um ator de menor importância no período atual", o que explica em grande medida, o isolamento da infinidade de comunidades que vivem até hoje às margens do São Francisco, aguardando o apito do vapor que já não mais passará.

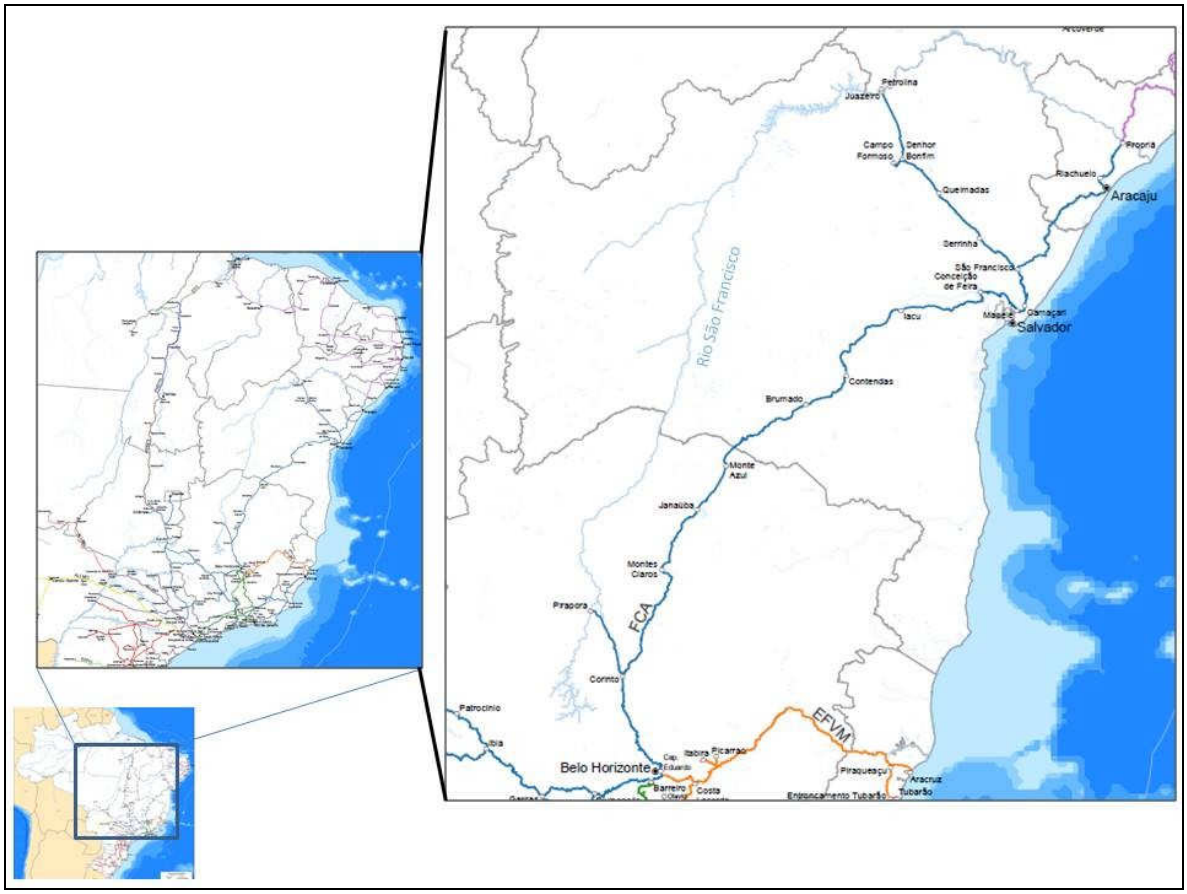
Sobre a habilidade do barqueiro, de conduzir a embarcação buscando sempre o canal do rio (parte mais funda), o Sr. Geraldo nos revelou em conversa aquilo que Neves (2009) chamou de herança do conhecimento dos remeiros para os barqueiros atuais. Uma vez que a sinalização, de responsabilidade da AHSFRA (Administração da Hidrovia do São Francisco) não se efetivava, restava ao mestre da embarcação, com os olhos exprimidos, “ler” o rio para buscar o caminho mais seguro, correndo o risco de “bater num pé de pau” e afundar a embarcação.

FOTO 5: Embarcação Jurity. Atracada na ilha do Miradouro em Xique-Xique-BA, aguardando enquanto uma lancha levava óleo de soja para o mercado da cidade.

Fonte: Philipe Branquinho, 2013.

O que explica em grande medida o abandono da navegação no Rio São Francisco é a implementação das ferrovias, a partir da segunda metade do século XIX que reorientam as relações de circulação das mercadorias, tornando-as mais rápidas e seguras do ponto de vista dos prazos a serem cumpridos e também da quantidade de mercadorias e pessoas transportadas. Junto a isso, a articulação entre os locais de produção e os terminais ferroviários se mostraram necessários para a efetivação de uma integração dos modais. Inicialmente, com a chegada das linhas férreas, os vapores ainda realizavam fretes, direcionados às cidades de Petrolina-MG e Juazeiro. A Figura 3 mostra as conexões estabelecidas da linha férrea Centro-Atlântica entre as cidades localizadas às margens do Rio São Francisco e Salvador e um entroncamento em Belo Horizonte, dando condições de acesso aos portos. Isso possibilita, portanto, a melhora nas condições de transporte dos bens produzidos no cerrado mineiro e no semiárido nordestino do são Francisco.

FIGURA 3: Ferrovia Centro-Atlântica.



Fonte: Elaborado a partir de ANTT, 2015.

2. CONECTANDO O BRASIL. A ENERGIA GERADA PELAS ÁGUAS DO RIO SÃO FRANCISCO NO SISTEMA NACIONAL DE ENERGIA ELÉTRICA

Segundo o relatório ANA, a região hidrográfica do São Francisco pode ser considerada como exportadora de água transformada em energia elétrica. Produzindo um total de 10.737,8 MW gerados por todo o sistema CHESF[2], 92,88% provêm da Bacia do São Francisco, organizados na tabela

[2] O Sistema Chesf é composto por 16 Usinas Hidrelétricas, das quais somente 9 estão inseridas na bacia hidrográfica do Rio São Francisco.

TABELA 2: DISTRIBUIÇÃO DA GERAÇÃO DE ENERGIA ELÉTRICA NO VALE DO RIO SÃO FRANSICO.

Sistema Gerador	UHE	Município/UF	Capacidade de Geração (MW)
CEMIG	Três Marias	Três Marias/MG	396
CHESF	Sobradinho	Sobradinho/BA	1.050
	Luiz Gonzaga	Petrolândia/PE	1.480
	Complexo de Paulo Afonso (I, II, III, IV e Apolônio Sales)	Paulo Afonso/BA	4.282
	Xingó	Canindé de São Francisco/SE	3.162
TOTAL	**9**	**5**	**10370**

Fonte: MMA, 2006.

Há de se acrescentar a este montante, 106 MW gerados pela UHE de Queimados, entre os municípios de Unaí-MG e Cristalina-GO, também pertence ao vale do Rio São Francisco.

Até 1981 as unidades geradoras da Chesf na referida Bacia eram a base da sustentação energética de toda a Região Nordeste. Nesse ano foi promovida a Interligação dos sistemas de transmissão de energia entre as regiões Norte e Nordeste. A Chesf e a Eletronorte iniciaram o intercâmbio de energia através da rede Boa Esperança-Imperatriz. Este programa parece refletir o que propõe Milton Santos (2009) no contexto da globalização, a unicidade da técnica, onde as técnicas são dispostas a partir de um sistema combinado, dando condições a aproximação dos lugares a partir de uma padronização da produção e, neste caso, também da distribuição de energia. Nas palavras do autor, “as técnicas são oferecidas como um sistema e realizadas combinadamente através do trabalho e das formas de escolha dos momentos e dos lugares de seu uso.” (SANTOS, 2009. p. 23)

É possível, a partir da análise do mapa Figura 4 enxergar a configuração de uma rede de distribuição de energia elétrica que liga diversos pontos do território nacional. Indicamos que seria este um fator em que o Rio São Francisco contribuiria para a integração nacional, com o represamento de suas águas e movimentação das turbinas geradoras de energia elétrica que seriam distribuídas por este sistema técnico que se esparrama pelo território.

FIGURA 4: Sistema de Integração Eletroenergética da CHESF

Fonte: Disponível em http://www.chesf.gov.br/: último acesso 13/01/2016

Na análise de Santos e Silveira (2011, p.70),

> Graças às novas bases materiais, o sistema elétrico nacional torna-se progressivamente integrado, e ao mesmo tempo o seu comando político e uma parcela do seu comando técnico separam-se dos lugares aptos para a produção. Essa desterritorialização dos comandos opõe-se às necessidades das populações regionais, circunscritas ao uso local do

> território e alheias aos imperativos do funcionamento dos grandes sistemas técnicos.

Ainda que integrado, cabe a problematização sobre o uso do território, sendo preenchido de equipamentos técnicos que se assemelham a próteses ou implantes que, de certa maneira nada tem de relação com as características dos lugares ou até mesmo, não cumprem com as necessidades locais. Não raras eram as vezes em que, durante as cidades percorridas, me deparei com cidades sedes de usinas hidrelétricas onde haviam frequentes cortes de energia. Além disso, muitas populações que vivem nas margens do rio são Francisco e, impossibilitados de seguirem o tempo da natureza, no plantio de várzea, uma vez que as vazões foram “controladas” pelas barragens, também não possuem acesso aos sistemas de bombeamento de água para irrigação por falta de energia elétrica.

FOTO 6: Torres de transmissão CHESF Sobradinho. Geração e distribuição de energia elétrica da Usina Hidrelétrica de Sobradinho-BA.

Fonte: Philipe Branquinho, 2013.

Esta situação nos remete à proposta de análise de Vainer (2007), quando aponta que os grandes projetos de investimento (GPI's) são "vetores da desintegração do território", sobretudo quando pensamos na articulação do sistema de distribuição de energia para atender as demandas industriais ou de extração de minérios nas regiões concentradas que, no final das contas, obedecem a uma lógica de exportação, resultante da alta demanda de matérias-primas no mercado externo ou até mesmo de um modelo de consumo implementado na economia nacional, como se verifica os projetos de fruticultura no curso médio-baixo do Rio São Francisco.

3. FRUTICULTURA NO VALE DO SÃO FRANCISCO: DAS BARRANCAS DO VELHO CHICO PARA OS PORTOS DE EXPORTAÇÃO.

A produção de alimentos no Vale do Rio São Francisco é uma das marcas de identidade da população ribeirinha, chegando até mesmo ao ponto de comparar este rio com o Rio Nilo, no Egito. Este rio deixa fértil o solo por onde derrama suas águas em épocas de vazante. A cultura de vazante no Rio São Francisco, com destaque para seu curso médio, é parte do cotidiano daquela população, também chamada de vazanteira. Essa população vê nas culturas agrícolas de beira de rio fonte de alimentação que garantia a subsistência e, vez ou outra, possibilitava a comercialização nas feiras das cidades ou até mesmo para as embarcações que passavam.

O sistema de ocupação das “praias” – como são chamadas as áreas onde se é possível plantar em épocas de vazante – não segue necessariamente o esquema de propriedade da terra, sendo que algumas áreas podem ser tradicionalmente usadas por alguma família e no ano seguinte por outra, a variar das condições deixadas “quando o rio vaza”. Ou seja, quando abaixa o volume de água do Rio São Francisco. Da mesma forma que o resultado da colheita pode ser dividido entre os vizinhos ou “cumpadres” como se chamam aqueles possuem apadrinhamento do filho do outro.

FOTO 7: Vazanteiro: na ilha de seu *"Zé de Nóis"*, preparando a roça para plantar feijão antes das chuvas de março.

Fonte: Philipe Branquinho. Ilha de *"Seu Zé de Nóis"*, Ibiaí-MG. Fevereiro de 2013.

Antônio Cândido (2010), ao estudar os modos de vida tradicional, aponta como o mutirão como uma forma de solidariedade na cultura tradicional e lembra que "as várias atividades da lavoura e da indústria doméstica constituem oportunidades de mutirão, que soluciona o problema da mão de obra nos grupos de vizinhança, suprimindo as limitações da atividade individual ou familiar." Muitas vezes, o que se notou nas beiras de rio eram os homens se dedicando à atividade da pesca e juntamente com as mulheres, cuidando da roça. Portanto, se uma família colhesse feijão, esta poderia trocar com o vizinho por um pouco de milho.

Somando às culturas de vazantes, também devemos chamar a atenção para as culturas das ilhas do Rio São Francisco que, assim como as terras das margens

do Rio, também possuem uma sazonalidade e possuem mudança de tamanho e de configuração dependendo da força da cheia do ano em questão. A propriedade das ilhas, por sua vez, quase sempre respeita a um dono, que a compra de alguém e depois torna a passar a propriedade para quem tiver interesse. No geral, as ilhas recebem o nome do proprietário, ou de uma árvore bem estruturada que não correrá o risco de ser carregada por uma cheia forte.

Em seu relato pelas ilhas do São Francisco mineiro, Souza (2011) descreveu 42 ilhas e as características de ocupação delas, das mais diversas maneiras. Chega a apontar que algumas ilhas possuem casas de veraneio e que outras são destinadas integralmente para a agricultura e até mesmo para a criação de animais como porcos, vacas e cabras. Souza ainda aponta, pensando nos laços de envolvimento com o lugar, numa relação estreita entre individuo e lugar, conforme descreve o autor: “neste cenário observamos uma profunda e rotineira relação das pessoas que moram nas ilhas, com o rio e a terra firme, fazendo com que a identidade cultural se manifeste no estar no rio e na dependência do rio.” E indica que há, no modo de vida dos habitantes, uma delimitação dos seus espaços a favor de suas reais necessidades de plantio e até mesmo de lazer.

Ora, a escolha de começar este capítulo com uma narrativa que identifica o vazanteiro do Rio São Francisco, tem como propósito partir de uma prática social com relações solidárias e que, em última instância se enquadraria na proposta de Santos e Silveira (2011) de meio natural. Mais uma vez podemos perceber as relações dos habitantes tendo sua dinâmica social, econômica e cultura, entrelaçada com o tempo da natureza e forças que se desdobram no meio em que se habita. Entretanto, diferentemente da cronologia que traçamos no capítulo sobre o transporte no Rio São Francisco, este meio natural não ocorreu no passado e por lá permaneceu. Os modos de vida dos vazanteiros e ribeirinhos se fazem notar no presente, na fala do morador das cidades ribeirinhas, na culinária tradicional e como deixar de falar das feiras livres.

FOTO 8: Ocupação da CODEVASF de Bom Jesus da Lapa-BA. Movimento dos Trabalhadores, Assentados, Acampados e Quilombolas (CETA-BA) fazem ocupação da CODEVASF de Bom Jesus da Lapa-BA, em dia do trabalhador, contestando a quantidade de agrotóxico utilizado no projeto de irrigação "Formoso".

Fonte: Philipe Branquinho. 1º de maio de 2013.

Desta maneira, apontaremos a questão da irrigação como um vetor da modernização (RAMOS, 2006), com o implemento de fortes investimentos públicos para a incorporação da região na economia nacional com uma infraestrutura material e política no campo da agricultura que resultou em um grande impacto na organização territorial do semiárido são-franciscano. Esta autora destaca atenção para o polo de desenvolvimento Petrolina(PE)/Juazeiro(BA), que sem dúvida são os modelos do projeto de

irrigação implementado no Rio São Francisco. Porém, como destacado no Anexo 1, existem em toda a extensão do Rio São Francisco, projetos de irrigação em execução, sem contar com aqueles que estão em obras ou ainda em fase de planejamento.

Ainda Ramos (2006), ao analisar a dinâmica produtiva e a implementação de uma agricultura moderna científica no polo Juazeiro/Petrolina, aponta a região como um espaço luminoso em relação a suas áreas do entorno, já que com o aporte técnico que assume os dois municípios, com instalação a partir da década de 1970 de instituições de pesquisa, como a Embrapa, órgãos públicos de desenvolvimento (como a CODEVASF), Banco do Nordeste, o aporte estrutural faz crescer a influência das cidades para além dos limites do semiárido, chegando a produzir frutas para Europa, Ásia, Estados Unidos. Juntamente a isso, o forte incremento populacional proveniente de diversas regiões do Nordeste brasileiro contribui para uma transformação da dinâmica urbana, trazendo consigo uma série de serviços urbanos necessários para atender esta população.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Sobre as mudanças nas características das dinâmicas do Rio São Francisco descritas neste trabalho, considerando o transporte, a irrigação e a produção de energia, buscamos identificar alguns fatores que levaram a mudança dos meios, indo do natural ao meio técnico científico, até mesmo entrando no período técnico cientifico informacional (Santos e Silveira, 2011).

Trabalhados de maneira separadas em seus capítulos, podemos concluir que este conjunto de técnicas e também de normas colocadas no território atingiram de maneira integral o Vale do Rio São Francisco e as populações que de suas águas tiram o sustento. Não ao acaso, este conjunto de normas parece parte de um projeto que, transvestido com a máscara da integração nacional, exclui as

populações tradicionais impondo sobre elas as regras de produtividade, num projeto puramente economicista.

Neste caso, a grande questão do combate à seca, e a busca pela água no semiárido, permite a implementação da ideia de construção de barragens para controle de vazão do rio e, desta maneira, a partir da racionalidade do homem, possamos ter água disponível por todos os meses do ano. Entretanto, já é possível notar com as recentes estiagens que o rio principal dentro de uma bacia hidrográfica é somente o último elo de uma corrente extensa e frágil e, neste sentido, concordamos com Vainer (2007) quando diz que "*os grandes projetos de investimento, são uma forma de organização territorial que a tudo se sobrepõe, fragmentando o território e instaurando circunscrições e distritos que, no limite, configuram verdadeiros enclaves*."

Não deixaremos de considerar os avanços, sobretudo sociais, obtidos com os planos de desenvolvimento sugeridos pela SUDENE e pela CODEVASF. Entretanto, os movimentos sociais articulados e pensando a questão do semiárido com a perspectiva de convívio e não apenas de combate contra a seca, devem ser escutados nas tomadas de decisão para construção de um projeto popular de desenvolvimento regional, não somente pensando a questão técnica e produtiva, pautada nas exigências dos organismos e do mercado externo.

Desta maneira, avaliamos como notáveis as mudanças na dinâmica espacial no período da globalização, considerando os períodos técnicos propostos por Santos e vimos que o apelo ao discurso da integração através Rio São Francisco, no sentido de integra-lo pelas cidades por onde passa, se dilui ao longo do tempo, permanecendo em um campo ideológico onde o que mais se efetiva é o uso fragmentado do território. Quer dizer, o rio se expressa como um canal a ser explorado para a produção e circulação de mercadorias de acordo com as demandas internacionais.

BIBLIOGRAFIAS

ANDRADE, Manoel Correia de. *A terra e o homem no Nordeste*. 3ª ed. São Paulo: Editora Brasiliense, 1963.

BRASIL, V. M. . Tantas águas, quantas histórias, diferentes narrativas - o São Francisco dos viajantes. Textos de Historia (UnB) , v. 17, p. 11-38, 2009.

BRASIL, V. M. O RIO SÃO FRANCISCO A BASE FÍSICA DA UNIDADE NACIONAL DO IMPÉRIO. Mosaico (Goiânia) , v. 01, p. 133-142, 2008.

CANDIDO, Antonio. Os parceiros do Rio Bonito. Estudo sobre o caipira paulista e a transformação dos seus meios de vida. 11ª ed. Rio de Janeiro:Ouro sobre Azul, 2010.

COSTA, Wanderley Messias da. O Estado e as políticas territoriais no Brasil. 2ª ed. - São Paulo: Contexto, 1989.

CORRÊA, Roberto Lobato. Redes Geográficas: reflexões sobre um tema persistente. Cidades, Presidente Prudente, v.9, n.16, 2012.

FURTADO, Celso. O fator político na formação nacional. *Estudos Avançados,* v. 14, n. 40, 2000.

MMA (Ministério do Meio Ambiente), Caderno da Região Hidrográfica do São Francisco, 2006.

PRADO Jr, Caio. História Econômica do Brasil. Brasiliense, São Paulo. 1976.

RAMOS, Soraia de Fátima. Uso agrícola do território e os espaços luminosos da fruticultura irrigada no semi-árido brasileiro. In: ELIAS, Denise; PEQUENO, Renato. (Orgs.). Difusão do agronegócio e novas dinâmicas socioespaciais. Fortaleza: Banco do Nordeste, p. 151-172, 2006.

SANTOS, Milton. Espaço e Método. São Paulo: Edusp. 2014.

SANTOS, Milton. Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal. Rio de Janeiro: Record, 2009.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, María Laura. O Brasil. Território e Sociedade no início do século 21. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SOUSA SOBRINHO, Jose de. Brejos da Barra-BA: comunidades camponesas no processo de des-envolvimento no Vale do São Francisco. 2006. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

SOUZA, A. F. G. . Pelas águas do Rio São Francisco: Ilhas. In: BORGES, Maristela Corrêa; LEAL, Alessandra Fonseca. (Org.). Etnocartografias do Rio São Francisco: comunidades tradicionais do Norte de Minas Gerais. 1ed.Uberlândia: EDUFU, 2013, v. 1, p. 103-155.

STRAFORINI, Rafael. No Caminho das Tropas. Sorocaba, SP: TCM, 2001

Tipos e aspectos do Brasil; excertos da Revista Brasileira de Geografia. 10ª ed. Rio de Janeiro, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1975.

Sites Consultados

http://www.antt.gov.br – Agência Nacional de Transportes Terrestres

http://www.transportes.gov.br – Ministério dos Transportes

http://www2.ana.gov.br – Agência Nacional das Águas

http://www.sudene.gov.br – Superintendência para o Desenvolvimento do Nordeste

http://www.antaq.gov.br – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

www.chesf.gov.br – Companhia Hidrelétrica do São Francisco

ANEXOS

Anexo ! – Projetos de Irrigação em Funcionamento no Vale do Rio São Francisco

Projetos de Irrigação Codevasf - Em produção*					
Unidades	**Município**	**UF**	**Empregos Diretos**	**Empregos Indiretos**	**Produtividade (toneladas)****
Pirapora	Pirapora	MG	790	1100	17413
Lagoa Grande	Janaúba	MG	1100	1600	29874
Gorutuba	Nova Porteirinha	MG	3100	4700	55000
Jaíba	Jaíba e Matias Cardoso	MG	6600	9800	148518
Ceraíma	Guanambi	BA	300	450	851
São Desidério/Barreiras Sul	Barreiras e São Desidério	BA	2000	3000	2108
Piloto Formoso	Coribe	BA	300	460	3973
Estreito	Urandi e Sebastião Laranjeiras	BA	760	1100	8279
Barreiras Norte	Barreiras	BA	700	1000	11631
Mirorós	Gentil do Ouro e Ibipeba	BA	1080	1600	17045
Glória	Glória	BA	759	1139	19481
Nupeba/Riacho Grande	Riachão das Neves	BA	1100	1700	22220
Mandacarú	Juazeiro	BA	630	950	28441
Pedra Branca	Curaçá/Abaré	BA	5087	7631	36254
Salitre - Etapa I	Juazeiro	BA	4400	6600	63491
Maniçoba	Juazeiro	BA	4000	6000	97637
Rodelas	Rodelas	BA	1127	1691	99612
Curaçá	Juazeiro	BA	4100	6100	113254
Formoso "A" e "H"	Bom Jesus da Lapa	BA	7800	11800	183453
Tourão	Juazeiro	BA	14900	22400	1276942
Senador Nilo Coelho	Casa Nova/Petrolina	BA/PE	18100	27100	424774
Manga de Baixo	Belém de São Francisco	PE	48	72	78
Barreiras Bloco I	Petrolândia	PE	300	450	4340
Barreiras Bloco II	Petrolândia	PE	1090	1636	7208
Apolônio Sales	Petrolândia	PE	680	1000	14328
Brígida	Ocoró	PE	1760	2640	18160
Icó Mandantes	Petrolândia	PE	2347	3520	28453
Fulgêncio	Santa Maria da Boa Vista	PE	4780	7170	49730

Bebedouro	Petrolina	PE	1700	2600	55059
Propriá	Propriá	SE	400	600	1848
Cotiguiba/Pindoba	Japoatã, Neópolis e Propriá	SE	1200	1900	9900
Betume	Neópolis, Ilha das Flores e Pacatuba	SE	1500	2200	12891
Itiúba	Porto Real do Colégio	AL	1600	2400	13090
Boacica	Igreja Nova e Penedo	AL	2200	3400	58872
TOTAL			98338	147509	2934208

* Valores equivalentes ao ano de 2014. **Valores equivalentes à produção do ano de 2013

Fonte: Elaborado a partir dos dados disponíveis em http://www.codevasf.gov.br/principal/perimetros-irrigados/elenco-de-projetosCODEVASF, 2014.