

A CRIAÇÃO DO ESTADO DO RIO SÃO FRANCISCO COMO SOLUÇÃO GEOPOLÍTICA PARA O DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO OESTE DA BAHIA

Hugo Capel Sica¹

Resumo

O presente artigo examinará os processos de criação da Comarca do Rio São Francisco, sua seção da Província do Pernambuco, sua eventual anexação provisória a Província da Bahia e as constantes demandas autonomistas da região oeste da Bahia. A realização deste trabalho levará em conta o princípio da subsidiariedade, o sistema de governo federativo aplicado no Brasil, ao lado das demandas geopolíticas que suscitam o nascimento de um ente federado no oeste baiano, inclusive de caráter sociocultural, levadas a cabo por movimentos tradicionalistas que não identificam-se culturalmente com as demais localidades do estado, e de caráter econômico, como as deficiências no repasse de recursos à região em estudo.

Palavras-chave: Estado do Rio São Francisco; Federalismo; Divisão Administrativa.

La creación del Estado del Río São Francisco como solución geopolítica para el desarrollo de la región oeste de Bahía

Resumen

El presente artículo examinará los procesos de creación de la Comarca del Río São Francisco, su sección de la Provincia del Pernambuco, su eventual anexión provisional a la Provincia de Bahía y las constantes demandas autonomistas de la región oeste de Bahía. La realización de este trabajo tendrá en cuenta el principio de la subsidiariedad, el sistema de gobierno federativo aplicado en Brasil y las demandas geopolíticas, a ejemplo de los motivos que suscitan el nacimiento de un ente federado en el oeste de Bahía; socioculturales, llevada a cabo por movimientos tradicionalistas que no se identifican culturalmente con las demás localidades del estado; y económicas como las deficiencias en el traspaso de recursos a la región en estudio.

Palabras clave: *Estado del Río San Francisco; Federalismo; Geopolítica, División Administrativa.*

¹ Bacharel em Direito; Pós-Graduado em Direito Processual Civil e em Geopolítica e Relações Internacionais; Docente da União das Instituições Educacionais de São Paulo (UNIESP/SA) - Universidade Brasil, polo Luís Eduardo Magalhães/BA. E-mail: hugo.sica@live.com

Introdução

O presente artigo examinará de maneira minuciosa o surgimento e o desenvolvimento da demanda autonomista na região oeste da Bahia até os dias atuais. Sua integração provisória ao território baiano e os aspectos culturais e tradicionais fazem desta região um local singular, constantemente envolta a uma crise de identidade sobretudo a partir dos anos 1970.

O trabalho analisará também os aspectos geopolíticos e econômicos que propiciarão o desenvolvimento desta região tão afastada da capital baiana e que, por vezes, reinventa-se e sobrevive dinamicamente ao relativo isolamento territorial.

Também serão examinados os fatores que embasam uma divisão administrativa do território conforme o trabalho pioneiro do geopolítico Everardo Backheuser em sua obra *Problemas do Brasil: Estrutura Geopolítica* (1933), quais sejam: o equipotencial, o superficial, sua forma, o fator climático, o elemento populacional e o fator de eficiência econômica. Será estudado também sua obra *Geopolítica Geral e do Brasil* (1952), onde o referido autor explana sobre o sistema federativo brasileiro no sentido de anular as fronteiras internas. Outro autor considerado é o célebre geopolítico Mário Travassos, na obra *Projeção Continental do Brasil* (1935), onde este destaca o papel das vias de transporte para a organização territorial do Brasil.

Análise histórica e geográfica da região oeste da Bahia

A ocupação do oeste baiano tem início na primeira metade do século XVII, como resposta à invasão holandesa do Nordeste, que desde 1630 forçava os pecuaristas do litoral das Capitanias da Bahia, Sergipe d'El-Rey e Pernambuco a marcharem para o interior sertanejo com suas reses a fim de retirá-las do alcance dos invasores. Contudo, a colonização efetiva da região se deu em razão da expansão da pecuária para a Capitania da Bahia para a margem esquerda do Rio São Francisco, na segunda metade deste mesmo século (ANDRADE, 1961).

Durante todo esse processo de expansão da colonização para o oeste, associado ao desenvolvimento de povoações, a população da região passa a travar uma constante luta por autonomia administrativa, que se tornou a marca mais característica de seus habitantes.

Depois da punição da Província do Pernambuco pelo Imperador D. Pedro I, ao qual sediava a capital confederada Recife, em decorrência do movimento aleivoso conhecido como Confederação do Equador, a região que hoje encontra-se no oeste baiano, denominada à época de Comarca do Rio São Francisco, pertenceu provisoriamente a outras duas unidades político-administrativas: Minas Gerais em 1824, e Bahia em 1827. De modo que, sob os auspícios de D. Pedro I:

(...)tendo resolvido a Assembleia Geral Legislativa que a Comarca de S. Francisco, que se acha provisoriamente incorporada à Província de Minas Gerais em virtude do Decreto de 7 de julho de 1824, fique provisoriamente incorporada à Província da Bahia até que se faça a organização das Províncias do Império (MORAIS et. al., 2011, p. 23).

Para solucionar este problema de organização administrativa do Império, Antônio Carlos apresentou ao anteprojeto da Carta Imperial de 1824 propostas para esta vicissitude, estabelecendo no artigo segundo que “do território do Império conveniente divisão em comarcas, destas em distritos e dos distritos em termos; e nas divisões se atenderia aos limites naturais e igualdade de população quanto fosse possível” (BACKHEUSER, 1933, p. 59). Entretanto,

Os homens do Império não se orientaram, porém pelas diretrizes da política nacional, tanto que custaram muito a fazer as duas separações acima apontadas e jamais deram andamento à proposta de Cruz Machado, Evaristo da Veiga e Américo Lobo que, em 1842, alvitaram a subdivisão de Minas Gerais em três províncias, destacando de Minas propriamente dita uma parte meridional para formar a província de Sapucaí (ou Minas do Sul) e outra do Norte para constituir a província de São Francisco, ou Minas Novas, ou Arassuaí [sic]. (BACKHEUSER, 1933, pp. 60-61).

Assim ao longo de 195 anos foram 8 tentativas baldadas (1823, 1830, 1850, 1856, 1857, 1873, 1987 e 2011) em se constituir uma unidade político-administrativa autônoma no oeste da Bahia. A defesa da criação do Estado do Rio São Francisco vem ao encontro desse anseio que se pauta no princípio da subsidiariedade, e não pode ser compreendida de maneira alguma como algo passageiro ou artificial.

Do ponto de vista da viabilidade geopolítica, conforme elucida Backheuser (1933, p. 83), no que tange ao fator “superfície”, mostra-se a imperiosa necessidade no “equilíbrio de peso” entre as unidades federativas, onde dessa forma dever-se-á fixar cada área de acordo com as condições geográficas gerais ou “situação”.

A área almejada para a criação do Estado do Rio São Francisco, segundo seu projeto de lei apresentado no Congresso, compreenderia “todo território baiano localizado na margem esquerda do curso d’água que lhe emprestaria o nome, abarcando um total de 35 municípios ou cerca de 183 mil km²” (BRANDÃO, 2014, p. 14).

De acordo com a análise de Backheuser (1933, p 84), há uma unidade de área mínima para a constituição de um ente federado, de forma que haja equilíbrio de “peso”. De modo que, a superfície dessas unidades, apesar de não serem “grandes”, intrinsecamente, possuem prosperidade e equilíbrio econômico, como é o exemplo do Estado de Santa Catarina (94.998 km²) ou do Estado do Pernambuco (99. 254 km²). Nota-se, portanto, que a região autonomista do oeste baiano, com área de 183.000 km², enquadra-se perfeitamente no fator “superfície” desenvolvido por Backheuser, apresentando viabilidade federativa.

Quanto ao formato dos novos Estados, Backheuser (1933, p. 86) expõe que é consabido que os limites estaduais são linhas imaginárias ou linhas naturais (a exemplo de rios, serras, talvegues de rios, etc.), com base nessa análise afirma ainda que,

(...)o fundamento cartográfico da nossa proposta de divisão territorial é um sistema reticulado com as adaptações inevitáveis ao contorno caprichoso da costa ou a algum acidente geográfico de monta, como, por exemplo, a caudal do Amazonas, de seus afluentes principais, ou do S. Francisco. (BACKHEUSER, 1933, p. 88).

O oeste da Bahia, cuja forma geográfica assemelha-se a da Austrália, foi conformado recentemente pelo avanço da fronteira agrícola nacional, respondendo por grande parte da produção brasileira de grãos e fibras. Essa vasta área agrícola recobre parcialmente os territórios dos quatro estados que dão origem ao acrônimo MATOPIBA, também chamada de MAPITOBA, que são Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia (EMBRAPA, 2018).

Tal condição agrícola é favorecida pelo seu clima predominante, o Tropical Continental. Barbosa (2007, pp. 01-02) explica que quando “caracterizado por dois períodos bem distintos: um chuvoso e outro seco, verão e inverno, respectivamente, o território possui também clima Tropical Semiárido”.

Destarte, o fator incidente da equivalência das áreas e de suas formas geográficas, não pode ser parâmetro único para se fundar um critério de divisão territorial, “porque a ‘situação’ geográfica dá a áreas iguais valores diversos” (BACKHEUSER, 1933, p 86).

No concernente ao fator populacional, Backheuser (1933, p. 94) afirma que é “critério razoável aceitar um milhão como número indicador de população mínima”. Conforme o IBGE (2018), a população estimada em 2017 referente aos 35 municípios que comporiam o Estado do Rio São Francisco é de 994.516 habitantes, ou seja, apenas 6 mil a menos do que o recomendado pelo autor citado.

O coeficiente censitário *per si* traduz certa vitalidade econômica. Assim sendo, o desenvolvimento agrícola da região enquanto valor econômico é um atributo desta força demográfica (BACKHEUSER, 1933, p. 96). Essa pujança econômica reflete a necessidade de eficiente infraestrutura que escoie a produção agropecuária do oeste da Bahia.

O geopolítico Mario Travassos, em sua obra *Projeção Continental do Brasil*, demonstrava a suma importância de uma multiplicidade de meios de transporte - rodoviários, marítimos, transoceânicos, fluviais, de cabotagem e ferroviários -, para a integração regional:

(...)em nosso território podemos citar dois desses casos e dos mais frisantes, como sejam a navegação do alto e médio São Francisco, pondo em ligações as pontas de trilhos de Pirapora, em Minas, com as de Joazeiro [sic] que levam direto ao porto da Baía no litoral atlântico. (TRAVASSOS, 1935, p. 135).

A mais recente proposta de criação do Estado do Rio São Francisco foi apresentada ao Congresso em 17/08/2011, tendo o então Governador Jaques Wagner reagido a "nova ameaça" defendida pelo congressista Oziel Oliveira, tratando de reassumir o compromisso da implementação da Estrada de Ferro Leste-Oeste, para escoar a produção do oeste para o porto de Ilhéus. De acordo com Orlando Fontes Lima Júnior, professor de planejamento de transportes da Unicamp,

(...)se uma carreta leva até 30 toneladas de carga, um trem chega a 3 mil. Construir trilhos é caro, mas mesmo assim esse tipo de transporte é 20% mais barato do que o rodoviário, ainda mais em distâncias acima de 600 quilômetros. Só que 62% do transporte no Brasil é feito por rodovias, e 23% por ferrovias. E a malha não alcança as novas fronteiras agrícolas, como o oeste da Bahia, o Mato Grosso e o Tocantins. (CORDEIRO, 2007, n.d.).

Apesar do compromisso público assumido pelo governador baiano, grande parte da população é cética quanto a conclusão da ferrovia anunciada para atender as demandas da população oestina, devido a morosidade das licitações e obras como um todo,

(...)no ritmo que vai a sonhada "Ferrovia Oeste/Leste". Ela gastará de 30 a 40 anos para a conclusão, depois de enfrentar os contrafortes dos boqueirões e da íngreme subida goiana da Serra da Tabatinga, no "*divortium acquario*' [sic] das bacias do Tocantins e de São Francisco e depois de ter que enfrentar a não menos íngreme e tumultuada geografia (como dizia Euclides da Cunha) ademais da grande muralha" da Chapada Diamantina. (MORAIS et. al., 2011, p. 126).

No discurso autonomista, a falta de compromisso por parte da "corte burocrática situada no litoral" para com a região do "além São Francisco", tornou-se ainda mais latente quando em decisão do dia 22/09/2006, o Supremo Tribunal Federal – STF, decidiu a Ação Cível Originária – ACO-247, em favor do Estado de Goiás no litígio que envolvia o distrito de Vila do Rosário, entre os Municípios de Posse/GO e Correntina/BA, conhecida por ser uma região de grande produção de milho, soja e algodão. Com a decisão a região oeste da Bahia perdeu cerca de 100 mil hectares de terras, "sendo avaliada em pelo menos R\$ 1 bilhão, tendo a capacidade de gerar um volume de R\$ 100 milhões para os cofres públicos só em impostos",

(...)para mensurar as perdas para a Bahia caso a vitória seja dos estados postulantes, técnicos da Associação dos Agricultores e Irrigantes da Bahia (AIBA) fazem dois cálculos básicos: se for plantada soja nos cerca de 100 mil hectares, a produção média esperada seria de mais de 298 milhões de toneladas. Tudo isto poderia ser revertido em algo em torno de R\$ 258 milhões, com geração de 391 empregos diretos, cujos salários médios seriam de R\$ 834. Se a mesma área fosse plantada com algodão, a produção estimada seria de 9,73 milhões de arrobas de pluma. A preços atuais, a renda auferida com sua comercialização alcançaria cerca de R\$ 486 milhões. Isto implicaria na média de um emprego para cada 70 hectares de algodão numa área com potencial para gerar 1.163 empregos com salários médios de R\$ 911. (LORENZO, 2016, n.d.).

O fato foi agravado, pelo veredito do recurso à revelia, porquanto "de acordo com a coluna, a ação foi perdida porque nenhum representante do Estado, autor do processo, compareceu ao julgamento". (CELESTINO, 2014, n.d.).

Outrossim, imperioso faz-se a proteção durante os períodos de safra, que ocorrem mais intensamente entre os meses de outubro até meados de junho, onde são constantes as ações criminosas no campo. Para isso as forças de Segurança Pública deram início a Operação Safra, responsável por levar policiamento ostensivo a zona rural, no tocante a Segurança Nacional. Essa operação ocorre em todo território nacional, sendo designado para o oeste da Bahia, durante o período de seis a sete meses e meio, o efetivo de:

(...)150 policiais, 10 viaturas e um helicóptero vão fortalecer a segurança na zona rural. A ação também proporciona apoio ao trabalho da Agência de Defesa Agropecuária da Bahia (ADAB), vinculada à Secretaria da Agricultura (SEAGRI), no controle fitossanitário e no trânsito de produtos e defensivos agrícolas. (SECOM, 2017).

A Operação Safra ocorre na região oeste da Bahia pelo quarto ano consecutivo, sob a realização da Polícia Militar do Estado da Bahia, “por meio do Comando de Policiamento da Região Oeste, do Comando de Policiamento Especializado, da CIPE-Cerrado e 3ª Companhia de Polícia Rodoviária”. (SECOM, 2017).

A região oeste da Bahia já conta com a presença do 4º Batalhão de Engenharia Civil, instalado oficialmente em março de 1973, nomeado Batalhão General Argolo, com o intuito de tornar viável o desenvolvimento de um programa de estradas integrando a região oeste da Bahia aos demais espaços, através da BR 242 (EXÉRCITO BRASILEIRO, 2017).

Outro equipamento importante para a segurança da produção agrícola foi a construção, em Barreiras, de um aeroporto em 1937, sendo inaugurado três anos mais tarde em 1940. Com suas quatro pistas de pouso, e suas oito cabeceiras espaçadas a 45º, ao qual cruzavam-se ao centro, permitia pousos seguros a qualquer direção de vento. Tal segurança permitiu sua utilização como base na IIª Guerra Mundial de aeronaves norte-americanas que partiam em incursões na África. A presença do aeroporto contribuía certamente com os serviços aeropostais e o escoamento dos produtos da região oeste da Bahia.

Foi desativado em 1964 e então reativado com apenas uma pista. Atualmente estão sendo feitas melhorias e ampliações no aeroporto de Barreiras, com a ampliação da pista de 1,6 km para 2,3 km, construção de um parque de abastecimento de aeronaves e um novo pátio de estacionamento (...) É um dos 20 aeroportos da Bahia incluídos no PDAR - Plano de Desenvolvimento da Aviação Regional, criado em 2012, do Governo Federal, que visa construir e/ou

reformatar num total de 270 aeroportos em todo o país. (BARREIRAS BAHIA, 2017).

Com o propósito de tornar mais efetiva a reivindicação junto aos governos, depois de eleito prefeito, em 2004, pelo Município de Barreiras, Saulo Pedrosa, procurou a Rede de Gestão Compartilhada e solicitou a criação da União dos Municípios do Oeste Baiano – UMOB, do qual foi seu primeiro presidente. Teve início um produtivo debate com os novos prefeitos empossados na região oeste. Contudo depois desta gestão de prefeitos fundadores a UMOB foi abandonada até que se criasse o Movimento pelo Estado do Rio São Francisco, onde os atuais prefeitos reativaram a entidade "para que fizesse parte do momento histórico". Por ser uma entidade sem nenhum tipo de vínculo oficial, esta servia apenas como uma espécie de parlamento regional, até que reduziu-se a apenas poucas pessoas, em geral voluntários. Seu presidente para o biênio 2017/18 é Miguel Crishostomo, prefeito de Riachão das Neves, e atualmente a entidade aguarda novas eleições para o novo biênio 2019/2020 (MORAIS et. al., 2011).

É mister lembrar que a atuação da União dos Municípios do Oeste Baiano – UMOB, após a aprovação do plebiscito para a criação dos Estados de Tapajós e Carajás, em 2011, foi vital para que novas lideranças passassem a se articular no Congresso Nacional, intensificando as manifestações pela criação do Estado do Rio São Francisco. Mais que depressa, o então Governador da Bahia, Jaques Wagner, manifestou-se contrário à proposta afirmando que: "Não se divide a Bahia. Criar um novo Estado é criar despesa, e não receita". Em resposta, o congressista Oziel Oliveira assegura que: "A Bahia ia ganhar muito com a criação da nova unidade. Não estaríamos dividindo recursos da Bahia, mas da União. Vão sobrar recursos para ser aplicados na Bahia" (GUIMARÃES, 2011, p. 03).

Concernente a criação de novas unidades federativas, bem como a observação de *ius* e de *facto*, ao princípio federalista insculpido em nossa Carta Magna, insta salientar que,

(...)a descentralização política como forma de melhor atender às demandas da população tem sido uma tendência mundial desde o advento do liberalismo político, no século XVIII. Com o avanço dos modelos de representatividade política do povo em cada país, a opção pela descentralização do poder tem sido a regra, não a exceção. Se há algum impedimento à criação de um Estado descentralizado com partes autônomas, esse impedimento se resume exclusivamente ao custo da criação de assembleias legislativas e outras instituições locais, como agências reguladoras e cortes judiciais. A operação administrativa em estados federativos ou descentralizados costuma ser mais cara. Mas esse é o único porém. Em comparação com as outras vantagens, evidentemente o custo se reverte em benefícios efetivos para a sociedade. No caso brasileiro, a situação é de tal modo peculiar que o poder extremamente centralizado em Brasília convive com instituições regionais, estaduais e até mesmo municipais aptas, ao menos em tese, a operar num regime descentralizado. Ou seja: implementando um federalismo *de facto* não implicaria numa despesa estratosférica. (BRAGANÇA, 2017, p.144-146).

Ex positis, conclui-se que, a atual divisão do Brasil não atende ao princípio da equipotência entre as unidades federativas, sendo latente que a falta de uma divisão territorial eficaz vem de há muito tempo pondo de joelhos a Nação. O caso da unidade político-administrativa do Rio São Francisco vem se arrastando desde os idos imperiais e retardando o desenvolvimento de uma das regiões mais vitais ao Brasil, novo celeiro agrícola e da criação de animais de diversas culturas.

É preciso lembrar que a ausência de uma divisão político-administrativa mais racional faz padecer diversas regiões, desde a inobservância da proposta do anteprojeto da Carta Imperial de 1824, elaborada pelo constituinte Antônio Carlos. De acordo com Backheuser (1933, p. 71), “se os constituintes de 1822 tivessem atendido a Antônio Carlos, já isto teria sido resolvido entre nós como o fora na França em 1871”, mas antes fossem somente os parlamentares do Império acometidos pela desídia nesse quesito e não também os congressistas que hoje percorrem as Casas Legislativas.

Não há na história nacional nenhum caso de anexação temporária de território que tenha se prolongado por tanto tempo, com tantas diferenças socioculturais, político-econômica e identitárias entre si.

Considerações finais

Diante da realidade geopolítica do oeste da Bahia percorrida até aqui, pode-se pontuar que a região englobada no projeto de criação do Estado do Rio São Francisco carece de investimentos em infraestrutura para seu adequado progresso. É mister salientar que a negligência do poder estadual é fator agravante nessa situação, motivo pelo qual a população vem reivindicando com maior ênfase a autonomia político-administrativa, ou seja, o desmembramento do atual Estado da Bahia. Em realidade, essa região autonomista desde 7 de julho de 1824 encontra-se provisoriamente anexada ao território baiano.

A criação da União dos Municípios do Oeste Baiano – UMOB, em 2004, foi o clímax da insatisfação que afeta não somente as massas “são-franciscanas” em busca de maior acesso à cidadania, mas também a elite política do oeste baiano que visa legitimar ainda mais o movimento pró-criação do Estado do Rio São Francisco em latente desconexão com o estamento burocrática situado no litoral baiano.

Com tanta diversidade, nunca tivemos do governo da Bahia a atenção que merecemos, de que necessitamos para poder desenvolver nosso imenso potencial. Por isso precisamos do nosso Estado, o Estado do Rio São Francisco: para ter um governo que seja nosso, situado aqui, inserido na nossa geografia, sintonizado com as necessidades e problemas da região(...). Para comprovar o descompasso entre a Bahia e as nossas necessidades, basta observar que justamente quando a agropecuária se expandiu entre nós, o governo estadual, responsável pelo ensino de segundo grau, extinguiu o curso da Escola Agrotécnica Dr. Geraldo Rocha, situada em Barreiras, e que servia a toda a região, para não tomar o trabalho de adequá-lo às novas exigências das leis educacionais. (FUNDASF, 2006, p. 07).

Conclui-se de acordo com os estudos geopolíticos analisados neste artigo, que a criação deste ente federado é não somente viável como necessário. Ante as análises feitas pelos geopolíticos Everardo Backheuser, Carlos de Meira Mattos e Mario Travassos, além dos apontamentos recentes do cientista político D. Luiz Phillipe de Orléans e Bragança, destaca-se que a descentralização de poder

representa medida salutar para atender as demandas de seus habitantes e fortalecer o poder público local.

Referências

ANDRADE, Manoel Correia de Oliveira. **A pecuária no agreste pernambucano**. Tese (Concurso para provimento da cátedra de geografia econômica). Recife: UFPE, 1961.

BACKHEUSER, Everardo. **Problemas do Brasil: Estrutura Política**. Rio de Janeiro: Omnia, 1933.

BARBOSA, Merissa Andrade Leite Barbosa, GIUDICE, Dante Severo, REBOUÇAS, Fádia dos Reis. **Análise da criação do Estado do Rio São Francisco sob a caracterização socioeconômica da região oeste do Estado da Bahia**. 2007.

BARREIRAS BAHIA. **Barreiras Bahia Aeroporto**. Guia Barreiras. 22 de novembro de 2017. Disponível em <https://barreirasbahia.com.br/1899-barreiras-bahia-aeroporto>. Acessado em 11 Mai. 2018.

BRAGANÇA, Luiz Philippe de Orléans e. **Por que o Brasil é um país atrasado?: O que fazer para entrarmos de vez no século XXI**. Ribeirão Preto/SP: Novo Conceito Editora, 2017.

BRANDÃO, Paulo Roberto Baqueiro. **Um Estado para o oeste baiano? Reflexões para o debate sobre o discurso identitário mitos fundadores do pretense Estado do (Rio) São Francisco**. ACTA Geográfica, Boa Vista, v. 8. n. 16, jan/mar. pp. 10-21 de 2004.

CELESTINO, Samuel. **Estado da Bahia perde terras para Goiás após não comparecer a julgamento, diz coluna**. Bahia Notícias. Outubro de 2014. Disponível no site: <https://www.bahianoticias.com.br/noticia/161660-estado-da-bahia-perde-terras-para-goias-apos-nao-comparecer-a-julgamento-diz-coluna.html> Acessado em 23 Abr. 2018.

CORDEIRO, Tiago. **E se... O Brasil tivesse uma malha ferroviária decente?** Superinteressante, 243ª edição. Setembro de 2007 Disponível no site: <https://super.abril.com.br/saude/o-brasil-tivesse-uma-malha-ferroviaria-decente/> Acessado em 23 Abr. 2018.

EMBRAPA, Temas. Espaço Temático. **Matopiba**. Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária. Brasília. 2018. Disponível no site: <https://www.embrapa.br/tema-matopiba/sobre-o-tema>. Acessado em 23 Abr. 2018.

EXÉRCITO BRASILEIRO. **4º Batalhão de Engenharia de Construção. Batalhão General Argolo. Síntese Histórica**. Seção de Comunicação Social. 2017.

FUNDASF. **Projeto Estado do Rio São Francisco**. Fundação de Integração Cultural e Cidadania do Além Rio São Francisco. 1ª Edição. Barreiras. 2006.

GUIMARÃES, Thiago. **Estado do São Francisco nascerá falido, diz governo Jaques Wagner.** Último Segundo – Bahia. iG. 2011. Disponível no site: <http://ultimosegundo.ig.com.br/brasil/ba/estado-do-sao-francisco-nascera-falido-diz-governo-jaques-wagner/n1597063663626.html> Acessado em 24 Abr. 2018.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas. **Bahia. Municípios.** 2018. Disponível em <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ba/panorama>. Acessado em 10 Mai. 2018.

LORENZO, Laura. **Bahia tem território reduzido pelo STF e perde R\$ 100 milhões em impostos.** METRO1. Set de 2016. Disponível no site: <http://metro1.com.br/noticias/bahia/22679,bahia-perde-para-goias-em-decisao-sobre-posse-de-terras-da-regiao-oeste.html> Acessado em 23 Abr. 2018.

MEIRA MATTOS, Carlos de. **A Geopolítica Brasileira – Predecessores e Geopolíticos.** Revista da Escola Superior de Guerra, Rio de Janeiro, Ano XVII, nº 39, 2000.

MORAIS, Clodomir, SANTOS, João Alfredo, DEUS, Pedro de, MARIANI, Romênia. **Estado do Rio São Francisco: de Dom Pedro I a Marlan Rocha.** Barreiras: Editora Speck & Santos, 2011.

SECOM, Secretaria de Comunicação Social. **Operação Safra reforça policiamento na zona rural.** Segurança. Bahia Governo do Estado/Terra-mão do Brasil. 2017. Disponível em <http://www.secom.ba.gov.br/modules/noticias/article.php?storyid=141676> Acessado em 10 Mai. 2018.

TRAVASSOS, Mario. **Projeção Continental do Brasil.** 2ª Ed. Biblioteca Pedagógica Brasileira. Série V. Brasileira. vol. 1. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1935.

Recebido em maio de 2019.

Publicado em julho de 2019.