

UNIVERSIDADE FEDERAL DA GRANDE DOURADOS

FACULDADE DE CIÊNCIAS HUMANAS

MESTRADO EM GEOGRAFIA



**Dourados-MS
2009**

UNIVERSIDADE FEDERAL DA GRANDE DOURADOS
FACULDADE DE CIÊNCIAS HUMANAS
MESTRADO EM GEOGRAFIA

Eliseu Pereira de Brito

**O PAPEL DE PALMAS - TO NA REDE DE INTEGRAÇÃO
REGIONAL**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia, da Faculdade de Ciências Humanas, da Universidade Federal da Grande Dourados para a obtenção do título de Mestre em Geografia.

Orientadora: Profa. Dr^a. Lisandra Pereira Lamoso

Dourados-MS
2009

Ficha Catalográfica elaborada pela Biblioteca Central da UFGD

307.76 B862p	<p> Brito, Eliseu Pereira de O papel de Palmas - TO na rede de integração regional. / Eliseu Pereira de Brito. – Dourados, MS : UFGD, 2009. 260f.</p> <p> Orientadora: Profa. Dr^a. Lisandra Pereira Lamoso Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal da Grande Dourados.</p> <p> 1. Rede urbana de integração regional. 2. Palmas-TO. 3. Espaço urbano. 4. Cidades. 5. Amazônia – Desenvolvimento econômico. I. Título.</p>
-----------------	---

Eliseu Pereira de Brito

**O PAPEL DE PALMAS – TO NA REDE DE INTEGRAÇÃO
REGIONAL**

Dissertação submetida ao corpo docente do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal da Grande Dourados como requisito parcial para obtenção do grau de mestre em geografia (M.Sc.).

Aprovada por:

Dr^a. Lisandra Pereira Lamoso

Universidade Federal da Grande Dourados
(Orientadora)

Dr. Elizeu Ribeiro Lira

Universidade Federal do Tocantins

Dr. Márcio Rogério Silveira

UNESP - Ourinhos

Dourados, 24 de abril de 2009

*Ó Deus, Tu és o meu Deus, eu te busco ansiosamente;
a minha alma tem sede de ti,
o meu corpo te deseja muito em uma terra seca e cansada, onde não há água.
Contemplei-te no teu santuário,
e vi o teu poder e a tua glória.
Porque o teu amor é melhor do que a vida,
os meus lábios te louvarão.
Eu te louvarei enquanto viver,
e em teu nome levantarei as minhas mãos.
A minha alma se fartará, como de tutano e de gordura;
A minha boca te louvará com alegres lábios.
Porque Tu tens sido meu auxílio, canto nas sombras das tuas asas.
A minha alma te segue de perto;
a tua destra me sustenta.
Salmo 63 (Grifo do autor)*

*O futuro está, portanto, conosco;
não devemos deixar que o tirem de nossas mãos.
Temos que assegurar-lo para este país,
para que seu povo tenha melhores dias.
Do contrário não seremos dignos desse povo,
nem do nosso país.
Orlando Valverde*

Para

Ao meu Deus, minha vida, minha alma, o ar que respiro, minha alegria, minha certeza. Meu tributo, meu louvor! Na tua presença Deus o certo pode ser errado, o incerto torna-se certo.

Aos meus pais Manoel Félix e Ana Pereira e família que estiveram todos os segundos me ajudando, sem eles não seria possível este trabalho.

AGRADECIMENTOS

A construção de uma obra, por mais pessoal que seja, o caso de uma dissertação, é compartilhada por profissionais e amigos. Nestas circunstâncias, não poderia deixar de registrar meus sinceros agradecimentos àqueles que colaboraram para mais esta etapa de minha trajetória profissional.

À professora Dr^a. Lisandra Pereira Lamoso - UFGD pela orientação no trabalho, pela confiança depositada na minha pesquisa, aceitando-me como orientando. Não poupou esforço na orientação, para o bom andamento do trabalho.

À CAPES pela bolsa de estudo. Sem esta bolsa o caminho trilhado seria muito mais difícil ou até impossível.

À Dr^a. Maria José – Ministério da Educação - que não me deixou perder as esperanças de conseguir a bolsa de estudo. Aos professores Dr. Cláudio e a professora Dr^a. Olga da Coordenação de Pós-Graduação da UFGD, que não mediram esforços em me ajudar, minha causa tornou-se uma prioridade na mão destes dois profissionais. Meus sinceros agradecimentos. A Lisandra que também não mediu esforço para viabilizar as bolsas ao curso, e que quando elas saíram, vibrou comigo a conquista.

Ao professor Dr. Elizeu Ribeiro Lira – UFT -, pela indicação, pelo voto de confiança junto ao PPGG/UFGD, colocando sua mão no fogo por mim.

À professora Dr^a. Yolanda de Abreu – UFT -, que nos detalhes da pesquisa me deu importantes dicas, que não mediu esforço para conversar comigo, foram minutos e horas que discutimos idéias e alternativas que viabilizassem alguns pontos do trabalho.

Ao professor Doutorando Thiago Ramos – UFF -, que na confecção do projeto dedicou horas e horas para me ajudar a fazer o trabalho. Foi o professor que mais me incentivou a ir para o mestrado.

À Jornalista Aline Sêne pela revisão ortográfica do trabalho.

Ao MSc. Rodrigo Sabino – SEPLAN-TO -, pela orientação, pelos arquivos da SEPLAN-TO, pela leitura e discussão da dissertação.

À professora Dr^a. Mônica Arroyo – USP -, pelas conversas por e-mail e pelos corredores da USP que foram muito proveitosas no andamento do trabalho.

À professora Dr^a. Arlete Moysés – UNICAMP -, pelas dicas que me deu na construção do meu pensamento sobre Palmas.

À professora Dr^a. Maria de Jesus – UFAC -, pelo material que emprestou e pelas conversas nas ruas do Rio de Janeiro

Aos meus professores do mestrado na UFGD, que nas salas, nos corredores ou até mesmo em longas horas de conversa contribuíram no entendimento de alguns detalhes da pesquisa. Ao Dr. Jones Göettert, Dr^a. Maria José Martinelli e a Dr^a. Flaviana Nunes.

À professora Dr^a. Maria José e Msc. Eliane por ter cedido as suas aulas para que eu pudesse realizar o estágio de docência.

À economista Kézia Araújo pelas informações prestada.

Aos professores Dr. Márcio Rogério Silveira - UNESP - e Silvana de Abreu - UFGD - pelos encaminhamentos importantes para o trabalho no exame de qualificação.

Ao Cleber e a Elaine, secretários do mestrado por ter me informado e auxiliado para que tudo ocorresse na maior naturalidade.

Aos meus colegas do mestrado em que tive bom relacionamento, Marcos, Zé, Thaine, Amabili, Débora, Carlão, Carlos Joviano, Adriano Arcari, Adriano, Walter, Michelle, Antonio, Julio, João, Hamilton, Valéria, Valquiria, Naman, Ângelo, Janete Sentirei saudade das rodadas de tereré, das nossas festas depois da aula na casa do Julio e da Zezé e do majestoso Mato Grosso do Sul. Eh terra boa!

Aos meus colegas do NURBA/UFT, Patrícia, Gleys, Messias, Aline,

À minha amiga Cinthya Silvestre – SEDUC-TO - pelo incentivo que me deu, ou o empurrão que me deu pra dentro do mestrado.

Aos meus amigos que fiz em Dourados: Fábio, Joaquim, Lucimar, Pastor José Rodrigues, Elias Lourenço e Dona Eli. Foram amigos que mesmo longe de casa não me deixaram ficar sozinho nesta cidade.

Aos meus amigos de Palmas: Karla Virginia, Neide, Aldenor, Fátima, Magna, Vandir, Luizinho, Ábias e tanto outros, que me ligava, me mandava e-mail e recados enquanto estava fora de Palmas.

Aos meus professores da graduação da UFT que me incentivaram a sair para o mestrado.

SUMÁRIO

	pág.
I Lista dos Mapas.....	10
II Lista das Figuras.....	11
III Lista dos Quadros.....	11
IV Lista dos Gráficos.....	11
V Lista das Tabelas.....	12
VI Lista de Siglas.....	13
VII RESUMO.....	16
VIII ABSTRACT.....	17
IX Introdução.....	18

CAPÍTULO 1

1 Produção do espaço geográfico do Sudeste da Amazônia Oriental

1.1 O Sudeste da Amazônia Oriental.....	29
1.2 A formação regional do Sudeste da Amazônia Oriental.....	37
1.3 A dinâmica econômica regional.....	47
1.3.1 A importância do extrativismo vegetal.....	47
1.3.2 O extrativismo mineral: do ciclo do ouro, no Tocantins, ao Projeto Ferro Carajás, no Pará.....	55
1.3.3 Pecuária e agricultura no processo de ocupação regional.....	62

CAPÍTULO 2

2 Infraestrutura de transporte no Sudeste da Amazônia Oriental.....

2.1 A rodovia Belém-Brasília e sua importância para a estruturação regional e para a produção de vilas e cidades.....	75
2.2 Rodovia Transamazônica: a integração de Balsas à Marabá.....	82
2.3 A consolidação de uma infraestrutura rodoviária na organização da integração de Palmas ao contexto regional.....	86

2.4 Auge e declínio do transporte aéreo regional.....	90
2.5 A Ferrovia Norte-Sul no transporte de <i>commodities</i> e a Plataforma Logística Multimodal de Palmas.....	98
2.6 A Hidrovia Araguaia – Tocantins e seu papel no Sudeste da Amazônia Oriental.....	110

CAPÍTULO 3

3 O processo da formação da rede urbana e de integração regional no Sudeste da Amazônia Oriental e a criação de Palmas em 1989.....	117
3.1 As localidades centrais e as redes de cidades até 1989.....	118
3.2 A desfragmentação das alianças políticas, econômicas e ideológicas regionais com a construção de Palmas no final da década de 80.....	146

CAPÍTULO 4

4 O papel de Palmas na rede urbana e de integração regional.....	176
4.1 A organização comercial e empresarial de Palmas.....	177
4.2 O sistema integrado de comunicação: do mito ao <i>marketing</i> , a circulação de idéias e de mensagens a partir de Palmas.....	189
4.3 A dinâmica da rede urbana e de integração pós-criação de Palmas.....	198

5. CONCLUSÃO.....	238
-------------------	-----

6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	243
------------------------------------	-----

I Lista dos Mapas

	pág
MAPA 1: Sub-regiões da Amazônia Legal.....	30
MAPA 2: Sudeste da Amazônia Oriental.....	36
MAPA 3: Extrativismo Vegetal no Sudeste da Amazônia Oriental.....	48
MAPA 4: Recursos Minerais e Garimpos no Sudeste da Amazônia Oriental no século XX.....	60
MAPA 5: Rota da Rodovia Belém-Brasília e Transbrasiliana.....	78
MAPA 6: Ferrovia implantada, em construção e em estudos no Sudeste da Amazônia Oriental.....	102
MAPA 7: Rede de localidades centrais do Sudeste da Amazônia nos séculos XVIII e XIX.....	124
MAPA 8: Rede de localidades centrais e de cidades no Sudeste da Amazônia Oriental na primeira metade do século XX.....	129
MAPA 9: Centros urbanos com predomínio de atividades ligadas aos produtos agropecuários e industriais no Sudeste da Amazônia Oriental em 1985.....	136
MAPA 10: Centros urbanos com predomínio de receita municipal originário dos setores de comércio e serviço no Sudeste da Amazônia Oriental em 1985.....	140
MAPA 11: População municipal em 1985 no Sudeste da Amazônia Oriental.....	145
MAPA 12: O centro urbano de Palmas.....	186
MAPA 13: População dos municípios do Sudeste da Amazônia Oriental em 2007.....	202
MAPA 14: Principais núcleos industriais do Sudeste da Amazônia Oriental.....	206
MAPA 15: Equipamentos de Saúde.....	209
MAPA 16: Número de passageiro intra-regional embarcado/desembarcado no Sudeste da Amazônia Oriental no ano de 1996.....	214
MAPA 17: Número de passageiro extra-regional embarcado/desembarcado no Sudeste da Amazônia Oriental no ano de 1996.....	216
MAPA 18: Fluxos de passageiros desembarcados e embarcados no ano de 2006 em Araguaína, Imperatriz e Marabá.....	218
MAPA 19: Hierarquias dos centros no Sudeste da Amazônia Oriental no ano de 2007.....	220
MAPA 20: Principais fluxos aéreos do aeroporto Lysias Rodrigues em Palmas no ano de 2006.....	227
MAPA 21: Área de influência da cidade de Palmas em 2007.....	230
MAPA 22: Fluxo de passageiros terrestre estimado para as principais cidades do Entorno de Palmas.....	233

I Lista das Figuras

	pág.
FIGURA 1: Rodovia Belém-Brasília em 1974.....	80
FIGURA 2: Rodovia Belém-Brasília nos municípios de Alvorada do Tocantins e Estreito.....	81
FIGURA 3: Rodovia Transamazônica no Município de Carolina do Norte – MA.....	84
FIGURA 4: Trecho da rodovia Transamazônica próximo a Estreito – MA.....	84
FIGURA 5: Rodovia Transamazônica no perímetro urbano de Estreito – MA.....	84
FIGURA 6: Rodovia Transamazônica no Km 18 – Marabá – PA.....	84
FIGURA 7: Aeroporto de Carolina.....	91
FIGURA 8: Aeroporto de Imperatriz.....	93
FIGURA 9: Aeroporto de Palmas em 1995.....	94
FIGURA 10: Aeroporto Brigadeiro Lysias Rodrigues.....	96
FIGURA 11: Ponte sobre o rio Tocantins na altura de Estreito/Arguianópolis.....	104
FIGURA 12: Obras da plataforma multimodal de Palmas em Luzimangues.....	109
FIGURA 13: Sistema de lugares centrais de acordo com o princípio da separação.....	120
FIGURA 14: Sistema dendritico. Aviamento na Amazônia.....	126
FIGURA 15: Avenida JK, centro financeiro e comercial de Palmas.....	188

III Lista dos Quadros

	pág.
QUADRO 1: Comparações de Valores dos produtos agrícolas entre as cidades do Rio de Janeiro (RJ) e Piurini (AM) no auge da exploração da borracha.....	50
QUADRO 2: Produção Agropecuária do Norte Goiano (Tocantins), em 1970.....	68
QUADRO 3: Situação dos principais aeroportos do Grande Entorno de Palmas.....	92
QUADRO 4: Origem dos recursos para a construção da Ferrovia Norte-Sul.....	105
QUADRO 5: Estabelecimentos comerciais da Intendência do Norte da Capitania de Goiás: ano de 1741 e 1748 – 1749.....	122
QUADRO 6: O sócio maior e o sócio menor na economia brasileira.....	148
QUADRO 7: Os polos da dualidade econômica brasileira.....	150
QUADRO 8: Relacionamento empresarial de Palmas com outras cidades em 2004.....	235

IV Lista dos Gráficos

	pág.
GRÁFICO 1: Destino dos Voos que partem de Palmas com destino para: Brasília, Goiânia e São Paulo.....	95

GRÁFICO 2: Destino dos vôos que partem de Brasília.....	97
GRÁFICO 3: Destino dos vôos que partem de São Paulo.....	98
GRÁFICO 4: Municípios com mais de 50.000 pessoas em 1985.....	143
GRÁFICO 5: Municípios com menos de 50.000 pessoas e mais de 20.000 pessoas em 1985.....	144
GRÁFICO 6: Municípios com maior arrecadação de ICMS – pecuária em 1989 no Tocantins.....	169
GRÁFICO 7: Municípios com maior arrecadação de ICMS – agricultura em 1989 no Tocantins.....	170
GRÁFICO 8: Municípios com maior arrecadação de ICMS no Tocantins no ano de 1989.....	171
GRÁFICO 9: Distribuição da atividade industrial de Palmas no ano 2000.....	203
GRÁFICO 10: Distribuição do ramo de serviço em Palmas no ano 2000.....	208
GRÁFICO 11: Passageiros embarcados e desembarcados em Palmas.....	228
GRÁFICO 12: Cargas aéreas transportadas entre Palmas/Goiânia e Palmas/Brasília.....	234

V Lista das Tabelas

	pág.
TABELA 1: Produção de arroz no Médio-Araguaia-Tocantins.....	65
TABELA 2: Principais produtos transportados na Ferrovia Norte-Sul – trecho Estreito/Açailândia.....	103

VI Lista de Siglas

ABZC - Associação Brasileira dos Criadores de Zebu

ACNE - Área de Comércio Norte Leste

ACNO - Área de Comércio Norte Oeste

ACSE - Área de Comércio Sul Leste

ACSO - Área de Comércio Sul Oeste

ACSU-NO – Área de Comércio e Serviços Urbanos Norte Oeste

ACSU-NE - Área de Comércio e Serviços Urbanos Norte Leste

ANA - Agência Nacional de Águas

ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil

ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres

ARENA - Aliança Renovadora Nacional

ARNO - Área Residencial Norte Oeste

ARSO - Área Residencial Sul Oeste

ACSVE – Área de Comércio e Serviço Vicinal leste

BASA - Banco da Amazônia

CEASA - Centrais de Abastecimento

CNT - Confederação Nacional dos Transportes

CONORTE – Comissão dos Problemas do Norte Goiano

CVRD - Companhia Vale do Rio Doce

DAC - Departamento de Aviação Civil

DEM - Democratas

DOCEGEO - Rio Doce Geologia e Mineração S/A

DNPM - Departamento Nacional de Produção Mineral

EIA - Estudo de Impacto ambiental

FAPAL – Faculdade de Palmas

FHC - Fernando Henrique Cardoso

IESP – Instituto de Ensino Superior de Porto Nacional

FIETO - Federação das Indústrias do Estado do Tocantins

FNS - Ferrovia Norte-Sul

GETAT - Grupo Executivo das Terras do Araguaia/Tocantins

G7 - Grupo dos Setes

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

ICMS - Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços

INCRA - Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária

IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

ITERPA - Instituto de Terras do Pará

LO - Leste Oeste

MDB - Movimento Democrático Brasileiro

MMA - Ministério do Meio Ambiente

NS - Norte Sul

PAC - Programa de Aceleração do Crescimento

PAEG - Plano de Ação Econômica do Governo

PC do B - Partido Comunista do Brasil

PDAm - Plano de Desenvolvimento da Amazônia

PFL - Partido da Frente Liberal

PIN - Programa de Integração Nacional

PMDB - Partido do Movimento Democrático Brasileiro

PND - Plano Nacional de desenvolvimento

PNMA - Programa Nacional do Meio Ambiente

PPG7 - Programa Piloto para Proteção das Florestas Tropicais do Brasil

PRODIAT - Programa de Desenvolvimento Integrado da Bacia do Araguaia-Tocantins

PRONAF - Programa Nacional de Fortalecimento da Agricultura Familiar

PROTERRA - Programa de Redistribuição de Terras e Estímulos à Agroindústria do Norte e do Nordeste

PRN - Partido da Reconstrução Nacional

PSD - Partido Social Democrata

PSDB - Partido da Social Democracia Brasileira

PT - Partido dos Trabalhadores

PTB - Partido Trabalhista Brasileiro

SEPLAN-TO - Secretaria do Planejamento do Tocantins

SPVEA - Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia

SUDAM - Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia

SUS - Sistema Único de Saúde

UDN - União Democrática Nacional

UDR - União Democrática Ruralista

UCT – Universidade Católica do Tocantins

UFSC – Universidade Federal de Santa Catarina

UFT - Universidade Federal do Tocantins

UNITINS – Universidade do Tocantins

UHE - Usina Hidrelétrica

UT - União do Tocantins

VA - Valor Adicionado

VP – Valor da Produção

ZPE - Zona de Processamento de Exportação

VII RESUMO

O presente trabalho tem como objetivo compreender o papel de Palmas na rede urbana e de integração regional através de leitura sobre sua infraestrutura e produção simbólica de seu espaço urbano, no papel concentrador das atividades comerciais e de serviços no Sudeste da Amazônia Oriental. Para tanto, a pesquisa foi direcionada para um estudo histórico da formação socioespacial da região. Os processos econômicos e sociais foram tomados como sustentação para a análise da formação espacial. As tramas e os nós da rede foram entendidos em uma escala histórica relacionando aos vários períodos da economia brasileira. Entendeu-se nesta pesquisa que a rede urbana e de integração é um reflexo, pois, a partir das cristalizações oriundas do capital, que ao se desenvolver gerou hierarquias entre as cidades e uma especialização funcional. Neste norte, é através dela que se viabiliza a produção e apropriação dos diversos excedentes em diferentes áreas, a circulação e o consumo de mercadorias. A dualidade da economia regional auxiliou no entendimento da construção de Palmas. Uma cidade criada por interesse econômico e político que rompeu o poder das elites agrárias e, posteriormente, tornou-se o ponto de referência dessas elites. Palmas representou uma nova organização regional. Alterou a rede urbana, polarizando o desenvolvimento do estado do Tocantins e mudando a lógica de orientação de muitas cidades. O papel de uma “grande” cidade que Palmas exerce na região, mesmo sem ser, justifica grandes investimentos em infraestrutura. Neste norte, alguns pontos foram tratados neste trabalho que está dividido em três capítulos e tem a cidade de Palmas como objetivo do estudo.

VIII ABSTRACT

This work aims to understand the role of Palmas in the network of urban and regional integration through reading about its infrastructure and its symbolic production of urban space, the role ideological hub of activities, shopping and services in South East Eastern Amazon. Therefore, the research was directed to a historical study of the formation of socio region. Social and economic processes were taken as support for the analysis of training space. The frame and the network nodes were seen on a scale according to different historical periods of the brazilian's economy. In this research was understood that the urban network and integration is a reflection, then, starting from the past, as the choice that capitalism makes of particular places and regions, gives the cities a position of hierarchy and a functional specialization. But, can also be understood as a condition. This way, is through it that allows the production and getting of surpluses in several different areas, the movement of value and consumption of goods. The duality of the regional economy helped in understanding of Palmas construction. A city with economical and politicize goals that broked the power of agrarian elites and, later, became the reference point of these elites. Palmas was a new network regional organization. Changed the city, drawing to itself, the development of the state of Tocantins, and changing the logic direction of many cities. The role of a great city that Palmas was/is in the region, even without being, justifies large investments in infrastructure. This way, some points have been treated in this work which is divided into three chapters and has the city of Palmas as a purpose of study.

IX Introdução

Um dos laboratórios dos estudos referente as redes urbana e de localidade centrais no Brasil tem sido a Amazônia. Importantes pesquisas como a de Valverde e Dias (1967), Becker (1982), Ribeiro (1998) servem de base para esta pesquisa.

A rede de integração regional, rede de localidades centrais e rede urbana são inseparáveis na análise do trabalho. Um centro urbano (Palmas), que por meio de funções de comando estabelece orientação para a produção/distribuição/gestão de mercadorias que irão abastecer as cidades do Sudeste da Amazônia Oriental.

Estrategicamente construída na margem direita do rio Tocantins e da BR 153, pode-se dizer que uma das alternativas desta localização se deu pelos aspectos históricos. Nos séculos XVIII e XIX esta região teve a extração mineral como importante atividade econômica. Referindo sobre a temática, Gomes (1993, p.69) afirma que, “a mineração foi à atividade que maior influência exerceu para o aparecimento das cidades nos séculos XVIII e XIX”. Com a crise do período aurífero, a agropecuária tornou-se a principal atividade econômica da região. A agropecuária foi no primeiro momento, o mais notável elemento de mobilização populacional, mais também, exerceu papel importante na ocupação e formação de cidades no vale do Tocantins e leste do rio Tocantins.

Assim como a agropecuária, as rodovias (BR 153, PA 150, BR 158 e BR 230) tiveram papel essencial para a formação regional, foi um fator de grande influência no aparecimento de cidades, principalmente a Belém-Brasília que possibilitou um rearranjo estrutural das cidades em seu entorno.

Palmas foi criada com a finalidade de atrair poder econômico e político, abrindo a possibilidade de influenciar as áreas do sudoeste do Maranhão, sudeste do Pará e o Tocantins.

A cidade apresentou duas etapas no processo de consolidação de seu papel como centro regional, a primeira compreendida nos dez primeiros anos, denominada como “cidade canteiro de obra”, e a segunda, de “cidade consolidada”. Na cidade canteiro de obras, Palmas foi apresentada como um local estratégico e das oportunidades, processo bastante refletido na mídia, na cidade consolidada, a rede de articulação de transporte permite uma dinâmica comercial e financeira para a cidade e uma dependência do transporte aéreo das cidades de

todo o estado e até de outros estados. É mais perto ir até Palmas do que Belém ou Salvador, portanto, numa situação de nó da rede de fluxos na porção central da região em estudo.

Entender os processos de formação da rede urbana/localidade centrais, principalmente brasileira, tornou-se de suma importância nesta pesquisa. Segundo Corrêa (1987), com o processo de urbanização, as redes passaram a ser o meio pelo qual a produção, a circulação e o consumo se concretizam, possibilitando assim, uma rede urbana mundial. Em um país com dimensões continentais e onde as temporalidades são diferenciadas, existem vários tipos de rede urbana, algumas remontando ainda a característica da produção e circulação do século XVI.

Alguns estudos devem ser levantados, dentre estes, vale ressaltar, o de Harris (1959) sobre o estudo da localização das cidades americanas, classificando-as de acordo com a atividade de maior importância. Para Corrêa (1987), neste estudo a idéia predominante tratou-se em classificar as cidades pelas atividades, “a) básicas ou primárias, que são exportadas para fora, justificando, assim, a própria existência da cidade; e b) atividades não básicas ou secundárias, que se destinam à população urbana” (CORRÊA, 1987, p.108). No entanto, estes estudos levaram em conta dados estatísticos e traziam a divisão do trabalho para definir a rede urbana.

Ressaltando sobre a temática, Corrêa afirma que havia um conflito entre os modernistas e os tradicionalistas.

Os modernistas acenam com a idéia, apoiada na história dos países desenvolvidos, de que o processo de desenvolvimento irá, naturalmente, corrigir a primazia, instaurando uma rede urbana estruturada de acordo com o modelo de Zipf. Os tradicionalistas, por sua vez, falam da necessidade de um poderoso processo de planejamento capaz de fazer emergir uma outra rede urbana, caracterizada pela não macrocefalia e suas implicações econômicas e sociais (CORRÊA, 1987, p. 109 e 110).

O estudo sobre as redes urbanas no Brasil começou tardiamente, tendo o Congresso Internacional de Geografia realizado na cidade do Rio de Janeiro em 1956, como marco para a discussão da temática no país. Os trabalhos deste evento receberam uma influência de Pierre Deffontaines e de Pierre Monbeig, desencadeando na década de 1940 alguns trabalhos abordando a questão da cidade isolada do contexto locacional.

Os primeiros trabalhos que abordaram sobre a cidade, sua localização e área de influência foi a de Ribeiro em 1940, estudando a cidade de Franca e a sua interdependência regional, intitulado: “Franca – contribuição ao estudo dos centros urbanos brasileiros”, publicado nos anais do IX Congresso Brasileiro de Geografia. Deffontaines (1944) analisou

como se constituiu no Brasil a rede de cidades. O trabalho de Monbeig (1949) é fruto de uma viagem de campo intitulado: “Uma viagem de São Paulo a Goiânia: estudo sobre as zonas de influências paulista”, publicado no Boletim de Geografia, onde o autor buscou verificar:

área de influência da capital paulista, comentando o papel das rodovias que passaram a modificar a posição de várias cidades, e ressaltando a dependência das cidades do Triângulo Mineiro, de Mato Grosso e do Sudeste Goiano à metrópole paulista (CORRÊA, 1968, p.177 e 178).

O fato do estudo das localizações das cidades no Brasil ser tardio se deve em primeiro lugar, pelo não conhecimento do espaço brasileiro e em segundo, pelo próprio atraso em que teve a Escola Francesa referente à utilização da teoria das localizações, o que refletiu nos estudos da geografia brasileira.

Corrêa (1967, p.181) ressaltou o trabalho pioneiro de Santos (1956),

destaca-se inicialmente o trabalho sobre a cidade de Jequié e a sua região, (...) para a qual já são utilizados questionários distribuídos aos municípios onde havia perguntado sobre o equipamento funcional dos centros e sobre a dependência de uns em relação aos outros.

Este trabalho de Milton Santos é resultado de um estudo sobre a área de influência da cidade de Jequié na zona do cacau. Em 1957, Milton Santos aprimorou suas análises sobre o estudo anterior e passou a analisar a área de influência da cidade de Salvador, na Bahia.

Em 1958, Milton Santos e Jean Tricart fizeram um estudo sobre a divisão da Bahia em regiões urbanas, cujos os resultados, teve a cidade de Salvador como principal ponto da rede urbana. Em 1959, Milton Santos fez um trabalho intitulado, “A rede urbana do Recôncavo”, aprofundando suas análises sobre a referida área. A maioria dos trabalhos deste período teve forte influência do pensamento de Pierre Monbeig, porém, o trabalho de Valverde (1960) sobre “O Noroeste da Mata Pernambucana” rompeu com este pensamento, colocando outras variáveis como a situação de classes na análise geográfica.

Rochefort (1959) estudou a organização urbana da Amazônia Média. Neste trabalho, o autor trouxe uma crítica ao modelo christalliano de entendimento da hierarquia urbana, afirmando que é inconveniente a aplicação de um método feito para caracterizar áreas de desenvolvimento homogêneo em áreas de desenvolvimento tão desigual quanto a brasileira. Os estudos do referido autor sobre o Brasil e principalmente, a tradução para o português do seu artigo sobre o método de determinação da hierarquia urbana, intitulado: “Métodos de estudo das redes urbanas; interesses da análise do setor terciário da população ativa”, publicado pelo Boletim Geográfico em 1961, teve tamanha importância, pois a partir destas análises possibilitou uma gama de estudos sobre sua orientação metodológica.

O II Congresso de Geógrafos do Brasil foi o ponto referencial para uma nova fase de entendimento sobre as redes de cidades no país e, também, por um posicionamento mais crítico quanto as teorias das localizações.

Em 1966, Corrêa apresentou no Simpósio de Geografia Urbana em Buenos Aires um estudo sobre as redes urbanas no Brasil até 1965. Neste artigo, o autor ressaltou os trabalhos pioneiros e a organização das cidades brasileiras, assim como, a importância dos estudos de Michel Rochefort para a construção do pensamento sobre a rede de cidades no Brasil. Em 1969, o referido autor publicou na Revista Brasileira de Geografia um artigo sobre as relações entre cidade e região.

Na década de 1980, houve uma atenuação em torno da crítica sobre a Teoria das Localidades Centrais de Walter Christaller. Em 1982, Corrêa em um capítulo do livro organizado por Milton Santos, “Novos Rumos da Geografia Brasileira”, publicou um texto que traz o título: “Repensando a teoria das localidades centrais”, onde o autor afirma o seguinte: “este trabalho preocupa-se em repensar a teoria das localidades centrais através de cinco proposições, tendo o intuito em questão, ou seja, a partir de sua negação, tentar recuperá-la, porém em um nível mais elevado” (CORRÊA, 1982, p.50).

No período atual, pode-se afirmar que os estudos sobre as redes passaram a ganhar maior quantidade de trabalhos. A palavra rede esteve mais presente nos artigos e superando a palavra região. Sobre esta discussão, Moreira (2005, p.159) afirma que “a teoria da região não declina de importância, porém o papel matricial da região é cada vez menos relevante na forma-chave da arrumação dos espaços reais”. A movimentação das pessoas e capitais, e a rapidez com que circula sobre os territórios possibilitaram entender a sociedade atual como uma “sociedade em rede” (MOREIRA, 2005, p.160). Não que as redes sejam um fato novo, mais o conteúdo que recebeu fundamentando-a teoricamente, é novo (DIAS, 1996).

Pode-se afirmar que os estudos sobre a cidade na Geografia Tradicional esteve ligado ao empirismo e já despontavam alguns trabalhos relevantes sobre a centralidade das cidades brasileiras. O marco principal para o crescimento das pesquisas foi a década de 1950.

Para Corrêa (1994, p.327),

a rede urbana brasileira aparece então, como uma temática extremamente relevante, tendo em vista, que reflete e atua no processo de desenvolvimento capitalista. Desse modo, a partir da segunda metade da década de 1950, os estudos sobre redes urbanas tomaram extraordinários impulso no país, sobrepujando aqueles que privilegiaram a cidade considerada isoladamente.

Nas décadas de 50 e 60 a teoria das Localidades Centrais de Walter Christaller, ganhou prestígio entre os geógrafos do país. Período também, em que o livro de August Lösch foi traduzido para o inglês, François Perroux, elaborou sua teoria sobre os polos de crescimento na França e Pierre George rompeu com a visão vidalina de ver a cidade, trabalhando sobre a temática das redes urbanas.

A partir de então, alguns intelectuais merecem destaque, dentre estes, Michel Rochefort e Roberto Lobato Corrêa. O primeiro, com seus estudos sobre o Brasil possibilitou que seus trabalhos tornassem referência no país sobre a temática das redes urbanas e de localidades centrais. As principais produções desde o final da década de 1960, até o final da década de 1980, se apoiaram sobre a orientação de Roberto Lobato Corrêa.

Depois de fazer uma revisão sobre a trajetória dos estudos das redes no Brasil, buscou-se neste trabalho fazer uma revisão bibliográfica baseando-se em um primeiro momento em estudos desenvolvidos sobre os agentes e processos estruturadores da rede urbana e do sistema de produção do espaço urbano. Dentre estes estudos tem-se o livro: “Trajetória Geográfica” (1997) de Corrêa. Nesta obra, o autor levantou alguns pontos fundamentais para o estudo da rede de localidades centrais e, dentre as suas abordagens, interessa, principalmente sobre as Redes Dendríticas proposta pelo autor como presente na Amazônia no período colonial e até meados do século XX e, a rede regional de localidades centrais complexas, formadas principalmente na Amazônia pós 1960. O referido autor entendeu que as redes urbanas são um conjunto de centros urbanos funcionalmente articulados. Neste mesmo viés, Rochefort (1998) em sua obra intitulada: “Redes e Sistemas: ensinando sobre o urbano e a região”, entendeu como rede urbana uma organização de centros com suas zonas de influência controladas por um centro maior hierarquizado.

No livro “Réseaux d’information et réseau urbain au Brésil”, de Dias (1995), a autora trabalha as redes a partir dos dados das telecomunicações definindo a hierarquização de cidades no Brasil. Outra obra que somou ao entendimento foi a “Transformação da Rede Urbana do Norte do Paraná: Estudos comparativo de três centros”, de Fresca (2004), que tece uma análise do processo de industrialização da região Norte do Paraná e sua importância para a formação da rede urbana. Ribeiro (1998) em “A Complexidade da Rede Urbana Amazônica: três dimensões de análise”, propõe um estudo a partir da proposta de Miossec (1976), e classifica-as em redes de produção, distribuição e gestão.

A obra de Christaller (1966), “Central Places in Southern Germany”, e os estudos do IPEA (2002), “Estudos Básicos para a Caracterização da Rede Urbana”, trouxe importantes

metodologias para o trabalho. Em suas proposições existiriam elementos reguladores sobre o número, o tamanho e a distribuição das cidades, o que em suma, afirma que todo núcleo constitui em uma localidade central, diferenciando apenas pela sua importância na distribuição de bens e serviços. Quanto maior o número de funções exercidas na área, maior o nível de centralidade.

Tal organização pode ser feita por meio de um hipotético exemplo, onde o escalonamento é derivado das funções características de determinados patamares de centros. As metrópoles regionais possuem todas as funções centrais e são dotadas de maior área de influência.

A teoria das Localidades Centrais de Christaller (1933), foi a primeira formulação geral sobre os sistemas de cidades que buscou explicar o tamanho, o número e a distribuição das cidades a partir de algumas leis ou princípios de ordem nas regiões. A teoria parte de um fundamento teórico de que as cidades têm características de serviços homogêneos. Christaller (1933) considerou que a função básica de uma cidade está na distribuição de bens e serviços para a área que a rodeia, denominada de funções centrais e, os centros que provêm destas funções são chamados de lugares centrais.

Esta teoria parte da noção do alcance de um bem no raio que se estende ao mercado, sendo que cada bem ou serviço tem distinto alcance devido às suas qualidades, custos e preferências de hábitos de consumo. Há bens que são de consumo diário, como os alimentos que têm limitação quanto à distância entre produtor e consumidor.

A centralidade de um local é dada pela relevância de um determinado bem ou serviço oferecido, organizando a partir do nível de suas funções que, quanto maior estas, maior também na escala hierárquica da centralidade. Para tanto, o autor trabalhou com o alcance máximo (*maximum range*), que é a abrangência de uma localidade central em atrair consumidores em um raio, e o alcance mínimo (*maximum range threshold*) é a área do entorno de uma localidade central formada por pessoas com capacidade econômica de consumo.

Em se tratando sobre as redes, Rochefort (1998) observou a organização urbana da Alsácia utilizando métodos diretos respaldado na imbricação das zonas de influências das cidades, procurando definir na região de qual cidade cada aldeia era dependente por meio de questionários endereçados para as professoras do primário.

Neste trabalho, afirmou-se que duas categorias devem ser postas em evidência para caracterizar uma rede: é preciso determinar os tipos de cidades que cada região tem; é preciso delimitar as zonas de influências das cidades grandes e das cidades médias que constituem os dois primeiros escalões dessa hierarquia. Nesta perspectiva, conclui-se que utilizando estas duas categorias é possível definir a organização urbana de uma região.

Para Dias (1996), a história da urbanização constitui em grande parte a história das redes técnicas. No passado o sistema rodoviário refletiu na formação de cidades. Atualmente, o fluxo de informação tornou-se uma condição a todo movimento de elementos materiais entre as cidades.

A partir dos censos do IBGE de 1985, possibilitou trabalhar nesta pesquisa mais especificamente com as redes urbanas a partir das redes de distribuição e gestão. Para este período tomou-se como metodologia principal o estudo de Ribeiro (1998), que estuda as redes urbanas na Amazônia a partir do papel exercido pelos núcleos urbanos na função de centro de produção, de distribuição ou de gestão através de sua gênese, dinâmica, fluxos e nós das redes.

A rede de produção tem sua organização baseada na estrutura produtiva das cidades articulada pelas vias de transporte e comunicação. A rede de distribuição está firmada na importância do centro na rede de localidades centrais e, a rede de gestão é constituída pelos centros, locais privilegiados por investimentos que têm interações vantajosas em detrimento da área ao seu redor.

Santos (2005) propõe um estudo a partir dos circuitos superior e inferior da economia urbana ao entender que o consumo nos locais se dá de forma diferenciada. Rochefort (2005) propõe um estudo do ponto de vista da força de trabalho. Há o setor informal que está a serviço do setor moderno da economia, que utiliza de várias formas para garantir a sobrevivência na cidade. Mas, o setor moderno da economia somente sobrevive pelo excedente de mão-de-obra, que podem ser pessoas que foram demitidas ou, que ainda não ingressaram no mercado de trabalho.

A partir deste norte, direcionou a análise para estudos mais pontuais da pesquisa. As referências básicas aqui apresentadas orientaram de forma satisfatória o esforço de entender no geral as principais questões sobre as redes, que é o foco da pesquisa.

Para tratar as questões locais, propor-se um estudo das principais bibliografias regionais que tratam sobre a temática. Para esta etapa buscou subsídios na dissertação de Lira

(1995), “A Gênese de Palmas”; e o artigo “Regiões do Tocantins: Regionalização ou Banalização do Conceito de Região?” publicado em 2002; a monografia de Brito (2005), “A (Re)produção do Espaço Urbano de Palmas”. Trabalho que auxiliaram no entendimento sobre a formação da rede de integração em uma escala local. Para Lira (1995), a cidade de Palmas representou uma construção geopolítica no Tocantins. Para Brito (2005), Palmas simbolizou um ousado investimento em infraestrutura. Neste trabalho, Palmas representou/representa um importante nó da rede de ocupação do território brasileiro frente as demandas globais do setor agroindustrial, seguida pelas demandas da frente pioneira nacional e pela estrutura conservadora de poder regional, possibilitando entender que Palmas tem um papel geopolítico e geoeconômico.

Para elucidar melhor a pesquisa proposta, a dissertação foi dividida em três capítulos. Tal organização permitiu por meio de uma análise histórica, construir o estudo sobre o papel de Palmas na rede de integração regional do Sudeste da Amazônia Oriental. Em que pese à periodização do trabalho focalizar desde o princípio a história regional, adotou-se um ponto de vista histórico, desenvolvendo uma análise da evolução urbana das cidades. Procurou-se, assim, contrapor a formação histórica ao papel desempenhado pelos principais centros urbanos nos diversos períodos da economia regional.

O primeiro capítulo é a parte introdutória da pesquisa. A construção regional e a consolidação dos centros nesta etapa do trabalho foram priorizados. Entendeu-se que o estudo de uma rede nesta porção do território deve ser acompanhada por uma revisão histórica para compreender sua formação socioespacial.

Os grandes eixos rodoviário, ferroviário, aeroviário e hidroviário foram abordados no segundo capítulo. O processo de construção da cidade de Palmas representou uma nova dinâmica para os investimentos em infraestrutura na região, tanto viabilizando corredores logísticos, como a Ferrovia Norte-Sul, como também, desorganizando e concentrando serviços aeroviários.

No terceiro capítulo, a formação da rede urbana e de localidades centrais, desde o período colonial até a construção da Belém-Brasília foi o norte da discussão. Por meio da leitura em Rangel (1981 e 2005) sobre a formação do sócio maior e do sócio menor na economia brasileira, tornou-se possível identificar pontos importantes da criação de Palmas.

Por último, por meio de um estudo da formação e consolidação da cidade de Palmas foi possível detectar pontos sobre o seu papel no contexto regional. A cidade canteiro de obra,

nos primeiros momentos de sua construção e a cidade consolidada no segundo momento, foram teses principais do entendimento do papel de Palmas na rede de integração regional no quarto capítulo.

Esta pesquisa é resultado de vários estudos que o autor vem desenvolvendo sobre a cidade de Palmas. Desde o espaço intra-urbano, passando pela construção do centro urbano da cidade, até a exclusão social urbana. Nesta dissertação, o estudo das questões intra/inter-urbana se entrelaçaram e permitiu uma análise do objetivo proposto.

Para a realização da pesquisa foram feitos trabalhos de campo com diferentes objetivos e metodologias. Os trabalhos de campo realizados nas cidades de Porto Nacional, Paraíso do Tocantins, Miracema do Tocantins e Guaraí teve como metodologia uma observação dos fluxos de passageiros em todo o período do dia. Foram coletadas amostras do fluxo nos períodos diurnos e noturnos nos meses de abril, julho, setembro, novembro de 2008 e janeiro de 2009, e trabalhado por meio dos cálculos estatísticos proposto por Costa (1998) para chegar numa média de passageiro transportada por dia e por ano, nos modais rodoviário entre estas cidades e Palmas.

Nas cidades de Tucumã, Ourilândia do Norte, Redenção, Eldorados dos Carajás, Sapucaia, Conceição do Araguaia, Água Azul do Norte e Rio Maria no Pará, Porto Franco no Maranhão e Palmeirópolis, Peixe, Lagoa da Confusão, Cristalândia, Pium, Caseara, Monte Santo, Pequizeiro, Colméia, Nova Olinda, Filadélfia, Miranorte, Conceição do Tocantins, Dianópolis, Novo Acordo, Fortaleza do Tobocão, Alvorada, Figueirópolis, Fátima, Aliança do Tocantins, Lajeado, Aparecida do Rio Negro, Colinas do Tocantins, Monte do Carmo, São Félix do Tocantins, Chapada da Natividade, Silvanópolis e Santa Rosa no Tocantins foram feitas observações dos centros destas cidades, verificando a presença da oferta de produtos e serviço sem entrevistas. A rodoviária tornou-se também um foco de observação, sempre direcionando o olhar para os principais destinos das cidades e a periodicidade dos horários de ônibus e van, para Palmas. Estas informações foram escritas em um caderno e organizadas posteriormente.

Em Xinguará, São Félix do Xingu e Marabá no Pará, Imperatriz, Carolina e Estreito no Maranhão e Araguaína, Gurupi, Araguaçu, Mateiros, Combinado, Guaraí, Porto Nacional, Paraíso do Tocantins, Miracema do Tocantins e Arraias no Tocantins, além das observações da oferta de serviço e mercadoria, também realizou-se entrevistas com moradores da cidade: geógrafos, professores do ensino médio, comerciantes e bibliotecários. As entrevistas foram feitas sem prévios questionários. As perguntas estiveram direcionadas sobre a relação da

cidade com o seu entorno e, com a cidade de Palmas. Na maioria das entrevistas não foi possível gravar, obedecendo à condição imposta pelo entrevistado. Em algumas cidades, principalmente no Pará, não houve possibilidade de entrevistar os moradores, corria risco de morte pelos conflitos agrários e ambientais que ocorre na região Sudeste do Pará. Em outras cidades os moradores se recusaram a dá qualquer entrevista, são áreas do Maranhão e Tocantins que estão com conflitos agrários. Em uma cidade só foi possível andar pelas ruas depois de um interrogatório prestado a Polícia Militar verificando qual a finalidade do estudo em que se fazia.

Nas cidades maiores como Araguaína, Imperatriz, Porto Nacional, Paraíso do Tocantins, Xinguara e Marabá todas as entrevistas foram bem sucedida. Vale grifar, as entrevistas realizadas na Unidade de Saúde da Família de Arraias e na Biblioteca Municipal de Carolina, que prestaram informações importantes para o bom andamento do trabalho. As entrevistas tiveram as seguintes questões: Qual a influência da cidade no seu entorno quanto à prestação de serviços de saúde e educação? Qual a relação da cidade com Palmas?

Foi realizado também levantamento de dados em instituições públicas, dentre estas no mês de setembro de 2007, na biblioteca do programa de pós-graduação da UFRJ, no mês de junho de 2008 no IPEA e no IESA/UFG, no mês de agosto de 2008, na biblioteca Florestan Fernandes – USP. Em Palmas foram realizadas pesquisas e levantamentos de dados na Secretaria de Planejamento do Tocantins, Agência Tocantinense de Regulação e na biblioteca da Universidade Federal do Tocantins, Escola Técnica Federal e na Universidade Luterana do Brasil.

De posse de tais informações coletadas em campo, possibilitou confeccionar mapas e gráficos que compõem a estrutura do trabalho.

Trata-se de um estudo sobre o papel que Palmas desempenha no Sudeste da Amazônia Oriental. Sua formação e consolidação na rede urbana e de integração é o norte da pesquisa.

**PRODUÇÃO DO ESPAÇO GEOGRÁFICO DO SUDESTE
DA AMAZÔNIA ORIENTAL**

Transporte de lenha na Rodovia Belém-Brasília em 1974



Foto: Philip Koechlin

1 Produção do espaço geográfico do Sudeste da Amazônia Oriental

1.1 O Sudeste da Amazônia Oriental

A Amazônia Legal é uma construção geopolítica estabelecida na década de 50 para fins de planejamento regional. Totaliza uma extensão de 5.109.812 Km², aproximadamente 60% do território nacional. Formada pelos estados do Pará, Rondônia, Roraima, Acre, Amapá, Amazonas, Mato Grosso, Tocantins e áreas do Maranhão situadas à oeste do meridiano 44° e de Goiás, acima do paralelo 13°. Sua população é de 21.056.532 habitantes (IBGE, 2000), apresentando 12,4% da população absoluta brasileira e uma população relativa de 4,14 hab/km², sendo a área menos povoada do país.

A concentração demográfica da região sempre esteve em função dos períodos de auge e crise das atividades econômicas, principalmente aos incentivos do setor extrativista mineral e vegetal. Esta dinâmica possibilitou que em diferentes períodos a prosperidade e a crise experimentada fossem acompanhadas por fluxos e refluxos da população.

Na década de 1970, um conjunto de políticas desenvolvimentistas na Amazônia possibilitou um rearranjo produtivo, configurando seu processo de ocupação demográfica e econômica. Entre estas, os projetos de infraestrutura foram marcantes a partir da implantação das rodovias que começaram a substituir o transporte fluvial, tornando-se um processo transformador na Amazônia Oriental.

A Amazônia para Becker (1990), é um conjunto homogêneo/fragmentado, constituído na Amazônia Legal pela relação entre os arranjos locais e a ação governamental, podendo ser fragmentado em três conjuntos sub-regionais segundo divisão do IBGE: a Amazônia Oriental (leste-sul do Pará, norte de Goiás e sudoeste do Maranhão) e Amazônia Meridional (Acre, Rondônia e Mato Grosso), e a Amazônia Ocidental (Amazonas e Roraima) conforme mapa 1.

Na Amazônia Oriental, o papel do Estado na organização socioespacial é o principal e mais presente nas ações de ocupação das terras, enquanto na Amazônia Meridional, predominou-se em Mato Grosso o domínio das empresas privadas no processo de ocupação e, em Rondônia e Acre, o domínio dos pequenos produtores (BECKER, 1990).

Mapa 1

Sub-regiões da Amazônia Legal



Fonte: Becker (1990)

Modificado pelo autor

Pode-se dizer, que a Amazônia Oriental em uma posição estratégica possibilitou uma boa relação com o Centro/Sul do país, sendo a primeira região a articular o norte ao sul do Brasil por meio das rodovias Belém-Brasília e Transbrasiliana na década de 1960. Uma área subsidiada por políticas de investimentos estatais que privilegiou a agropecuária e grupos econômicos empresariais.

Nesta pesquisa, para delimitar o que considera-se como Sudeste da Amazônia Oriental, priorizou-se compreender o desenvolvimento das atividades econômicas, que no capitalismo, é desigual.

Neste sentido, Oliveira (1981) afirma que a região é um espaço onde se dá uma forma especial da reprodução do capital local, que o político e o econômico funcionam. A partir do desenvolvimento desigual tem-se a região, isso decorre da especificidade relacionada a dominação de uma forma de reprodução do capital e das relações de produção. Segundo Santos (1996, p.226), “as regiões existem porque sobre elas se impõem arranjos organizacionais, criadores de uma coesão organizacional baseada em racionalidades de origens, mas que se tornam um dos fundamentos da sua existência e definição”. Para Lira (2002), tratando sobre a divisão das regiões administrativas do estado do Tocantins afirma que as regiões do estado se distanciaram da concepção de uma região dentro da visão materialista, pois esta a concebe como produto das relações capitalistas, permeado pelo capital e pela força de trabalho engendrando-se sobre o território, em detrimento das correntes economicistas, mediadoras da produção e reprodução do capital.

Para Becker (1990), não se pode considerar as regiões como entidades autônomas, estas se configuram a partir das diferenças que apresentam em relação as outras regiões que estão próximas e do seu papel diferenciador que exercem no conjunto da sociedade. Para se estabelecer uma região é preciso identificar pontos que se assemelham nos diversos fragmentos territoriais e tornam uma homogeneidade diferenciada da região próxima constituída.

Vale ressaltar, que “as regiões brasileiras são resultados de processo históricos com determinantes e condicionantes específicos e cada qual reage a sua maneira em função da sua estrutura social, econômica e cultural herdada do passado e das suas opções políticas no presente” (FILHO, 2006, p.11).

Segundo Becker (1990), a região é um poder territorial e, para se entender uma região é necessário ajustar alguns pontos. É na disputa política representada por uma gama de reivindicações em pontos específicos que lutam pela caracterização do local. Revive-se o

conflito entre o público e o privado, entre o valor de troca e o valor de uso. Concluindo-se que os movimentos de resistência camponesa visam assegurar uma ordem no lugar, o que tem um papel importante na produção do espaço. Este poder não se trata apenas de lutas armadas, antes, por relações cotidianas estabelecidas nos limites territoriais com a vizinhança. Becker (1990) estabeleceu a região como poder territorial e levantou alguns pontos para justificar seu pensamento.

1- a integração de grandes porções do espaço amazônico à ordem espacial imposta pelo Estado é a integração à ordem de um espaço global em que atividades e sua organização se realizam numa nova, muito mais ampla escala. (...)

2-(...) a apropriação seletiva do espaço resulta da ação do Estado que favorece grupos dominantes, mas também, atende a compromissos com outros grupos em face da necessidade de sua legitimação e da iniciativa, do confronto e da luta dos grupos sociais.

3- Tal apropriação parcelada nada mais é que sua localização territorial que determina assim, em parte, os pesos relativos das frações de classe ou dos grupos (...).

4- As regiões constituem uma determinação secundária do Estado e, pois, do processo de produção do espaço social. (...) Os grupos dominantes disputando e participando do aparelho de estado local organizam o poder. Em contrapartida, a sociedade local em uma função social e uma finalidade política que determinam contradições e modos específicos de relacionamento com a fração monopolista e com as instituições estatais (...).

5- a região corresponde também a interesses e reações coletivas que passam pela cultura, pela memória, pela identidade regional (...). No caso da Amazônia, trata-se sobretudo da desestruturação da identidade regional sob impacto da nova apropriação do espaço (...).

6- a região pode, assim ser entendida como um campo territorial que manifesta a emergência de um poder local específico, que o quadro institucional só faz legalizar (BECKER, 1990, p.119 – grifo do autor).

A partir deste entendimento, buscou-se espacializar uma relação de produção socioeconômica que possibilitasse chamar neste trabalho de região. Não se trata de uma área homogênea, antes, têm-se vários processos diferenciados de produção e, nem de “suberespaços longamente elaborados” (SANTOS, 1996). O primeiro critério foi de localização geográfica, situando os municípios na Amazônia Oriental. O segundo foi definir os processos históricos que se relacionassem ao contexto regional e diferenciasse dos demais. Para tanto, buscou-se uma leitura histórica do local, concluindo-se que os municípios selecionados possuem uma relação que não é homogênea em sua totalidade, mas, que em seus fragmentos há uma conectividade.

Becker (1990, p.121), definiu dentro da Amazônia Oriental, territórios. Para tal análise, a autora afirma que a Amazônia Oriental pode ser subdividida em quatro territórios e contextos sociais fragmentados: “os territórios de ocupação induzida, os territórios subsidiados, de

ocupação dirigida e os enclaves de ocupação tradicional, hoje sob o impacto de grandes projetos”.

Os territórios de ocupação induzida compreendem áreas da mata do antigo norte de Goiás¹, onde, localizam-se os latifúndios dedicados a criação de gado. Área que foi ocupada a partir do estímulo dado pela rodovia Belém-Brasília, “sendo o povoamento induzido pela possibilidade de acesso à terra e pelo crédito para a pecuária” (BECKER, 1990, p.121). Essa faixa de terra privilegiada encontra-se ao longo da Belém-Brasília, pela melhor acessibilidade e pela faixa de mata do rio Lontra, que são os melhores solos para a agropecuária.

O território subsidiado por incentivos fiscais é delimitado pelo espaço que teve sua valorização a partir dos investimentos realizados pelas empresas agropecuárias e de grupos econômicos na década de 1970. “Corresponde ao momento em que o capital multinacional se interessou pela terra como alternativas de investimento e o Estado subsidiou sua apropriação e concentração nas mãos de firmas sediadas principalmente em São Paulo” (BECKER, 1990, p.121).

Este território compreende a faixa de mata do sudeste do Pará e do oeste do Tocantins, área pouca ocupada por ser de difícil acesso. O modelo de exploração implantado na área superou a ausência de rodovias por meio do investimento no transporte aéreo, o que permitiu o escoamento da produção regional.

A área é delimitada por Araguaína ao centro, Marabá ao Norte e Conceição do Araguaia ao sul, “é a faixa dos incentivos gerenciados pela SUDAM e o BASA, dedicado à pecuária e a exploração da madeira, cuja produção é relativamente significativa” (BECKER, 1990, p.122). Porém, é uma área pouca adensada, mas, que faz divisa com a bacia de mão-de-obra do país (Nordeste). Estrategicamente, teria menos probabilidade de conflitos agrários por ser pouco ocupada e que tenderia a uma grande migração de mão-de-obra.

A ocupação dirigida foi incentivada pela colonização oficial do INCRA ao longo da rodovia Transamazônica. Em sua maioria, o desbravamento das matas foi realizado pelos nordestinos, mas, por falta de investimentos privados e públicos, estes “abandonaram” estas terras provocando uma outra migração vindo do Centro-Sul do país.

Os enclaves de ocupação tradicional são áreas que ficaram entre as beneficiadas por incentivos governamentais. Têm os solos menos férteis, localizados no cerrado do Tocantins e mata dos castanhais do Pará. Áreas de propriedade tradicional, mais que começou a ceder espaço

¹ Hoje região do Bico do Papagaio e de Araguaína, no norte do estado do Tocantins.

para os empresários agrícolas. Os pecuaristas e agricultores do Sul do Brasil modificaram a economia local, substituindo os aviadores da castanha e fazendeiros tradicionais, formando uma aliança com os governos municipais.

Esta região é composta de territórios com processos históricos bem diferentes e também, complexificados, como é o caso do polígono do ouro no Tocantins do período colonial e, do projeto Ferro Carajás no Pará na década de 1980. É uma região formada pelos Domínios das terras baixas florestadas da Amazônia e pelo Domínio dos chapadões recobertos por Cerrados e penetrados por Florestas-Galeria segundo classificação de Ab`Saber (2003).

Lira (2002) tratando sobre o Tocantins afirma que apenas duas regiões são visíveis no Estado, a região do Jalapão e do Bico do Papagaio. A primeira, em decorrência de sua caracterização climática e a segunda pelos conflitos de terra. Algumas delimitações de região têm surgido no Tocantins, porém, são definições para planejamento, que levam em consideração as localidades centrais de Christaller ou as cidades polos na concepção de Perroux.

Becker (2007) propõe uma divisão regional na atualidade a partir das tendências demográficas, alterações no padrão de uso da terra, centros dinâmicos da economia regional e proteção ambiental. Nesta divisão interessa a macrorregião do Povoamento Consolidado que corresponde as extensões de cerrado do Mato Grosso, Tocantins e Maranhão, e as áreas desmatadas de Rondônia, sudeste do Pará e sul do Acre. Para Becker (2007, p.146)

na verdade, esse espaço implicaria na dissolução da Amazônia Legal. Esta, que é expressão de uma regionalização geopolítica, apaga-se hoje em face da regionalização do espaço vivido – concreta, simbolizado sobretudo pela tecnificação agrícola em savanas e núcleos de modernização.

Esta macrorregião foi dividida em cinco sub-regiões: Arco da embocadura, Núcleos de Modernização do Leste e Sudeste do Pará, Corredor do Araguaia-Tocantins, Áreas Intensivas em Tecnologia Agroindustrial, Agropecuária Tradicional e Sistema Agro-Florestal. Interessa para a delimitação do trabalho duas sub-regiões: Corredor do Araguaia-Tocantins e os Núcleos de Modernização do Leste e Sudeste do Pará.

O Corredor do Araguaia-Tocantins compreende a totalidade do estado do Tocantins e áreas do sul/sudeste do estado do Maranhão. Tem uma concentração populacional ao longo da Belém-Brasília, formado por cidades pequenas e médias. Este “corredor vem sendo progressivamente consolidado com a criação do estado do Tocantins e de sua capital Palmas, a implantação da ferrovia Norte-Sul e projetos a ela associados, e a tendência à exportação da soja” (BECKER, 2007, pp.149-150).

Em se tratando dos Núcleos de Modernização do Leste e Sudeste do Pará, as cidades têm uma ligação direta com a expansão da fronteira e papel de prestadoras de serviços para a produção. Uma das modernizações verificada na região é a áreas do complexo minero-metalúrgico de Carajás e seu eixo ferroviário de escoamento da produção.

Por meio da leitura da formação regional, permitiu definir uma macrorregião dentro da subdivisão – Amazônia Oriental - realizada pelo IBGE. Esta é formada pelas sub-regiões do Corredor do Araguaia-Tocantins e dos Núcleos de Modernização do Leste e Sudeste do Pará, que será chamada neste trabalho de Sudeste da Amazônia Oriental conforme mapa 2. Vale ressaltar que, em se tratando da fusão das duas sub-regiões ou da área como uma macrorregião, nenhum trabalho trouxe a discussão em foco. Souza (2005), por meio de um estudo sobre a oralidade dos moradores conseguiu identificar, em Imperatriz, uma região denominada “Tocantina”. Esta região se constitui a partir das relações que historicamente foram estabelecidas pelos moradores desta área com o rio Tocantins. A região Tocantina é falada por Valverde e Dias (1967) e Souza (2005), mas, ainda não houve um recorte espacial da região.

No entanto, a escolha desta delimitação regional tem como objetivo principal, a aplicação do estudo sobre o papel de Palmas na rede de integração regional, obedecendo aos limites estabelecidos aqui como região Sudeste da Amazônia Oriental para melhor análise dos dados e de sua espacialização.

Mapa 2

Sudeste da Amazônia Oriental



Fonte: Base Cartográfica do IBGE

Organizado pelo autor

1.2 A formação regional do Sudeste da Amazônia Oriental

A formação regional será trabalhada neste primeiro momento a partir das políticas públicas implantadas no Brasil e no Sudeste da Amazônia Oriental. Tal abordagem considerou que estas políticas tiveram um papel importante para a ocupação e consolidação econômica da região.

Refletindo sobre a formação espacial brasileira pós 60 a partir das políticas governamentais, verificou-se que a política regional brasileira esteve baseada nas idéias de polos de crescimento, que orientava a política econômica do país, dando sinal de uma reversão da sua condição de periferia a partir da regionalização dos investimentos. O empresariado brasileiro teve uma participação pequena no processo de reestruturação econômica, ocasionando estrangulamentos na oferta. Esperar que este empresariado tomasse a iniciativa de um melhor atendimento regional em um país de dimensões continentais, era colocar a economia regional brasileira ainda mais susceptível à crise. Para tanto, o Estado interferiu no processo de integração regional, fazendo investimentos que pudessem proporcionar uma abrangência territorial maior dos empreendimentos industriais.

Mas, “com a mudança no padrão de acumulação a partir de 1930, todo investimento conseqüentemente seria voltado para onde o mercado interno absorvesse a produção e houvesse mínima estrutura viável aos investimentos realizados” (FILHO, 2006, p.12). Isso aconteceu a partir da década de 1940, em que houve um direcionamento dos investimentos para a construção da base industrial paulista. Segundo Cano (1985), este investimento direcionado para São Paulo, deve-se ao fato de ter sido este o pioneiro nos investimentos em infraestrutura para o beneficiamento e escoamento do café, enquanto que na Amazônia ocorria queda na produção da borracha e uma crise econômica.

Nesta situação de disparidades econômicas regionais, somente com um investimento em infraestrutura do Governo Federal foi possível criar os parques industriais nas regiões isoladas do país. A construção de Brasília na década de 1950 no Planalto Central, direcionou uma interiorização econômica do país. Apesar de Brasília não ter um parque industrial nos moldes de São Paulo, ainda assim, consolidou um mercado consumidor que possibilitou a criação de uma área que possui dinamismo econômico, formada por Brasília, Anápolis e Goiânia.

Com a consolidação da centralidade paulista na produção industrial nacional, as áreas próximas de São Paulo foram impactadas positivamente, enquanto outras mais periféricas

ficaram prejudicadas em seus mercados. Os estados de Goiás, Minas Gerais e Mato Grosso foram beneficiados pela frente avançada do capitalismo paulista no setor agrícola, mais as áreas de Minas Gerais e do Rio de Janeiro se beneficiaram a partir da complementaridade do setor industrial, não apenas no que tange a produção, mais também, ao consumo.

Nos anos de 1964, o Governo Militar identificou pontos de estrangulamento da economia, elevada taxa de inflação e desequilíbrios estruturais, setoriais e regionais. Como solução ao problema nacional, foi lançado pelo Governo Federal o PAEG que visava a retomada do crescimento nacional, criando um arcabouço institucional para o fortalecimento do mercado de ações para a política de financiamento no país. Em 1968 criou um conjunto de metas de crescimento econômico, chamado de “Milagre Econômico Brasileiro”, tendo como prioridade os investimentos governamentais em infraestrutura financiados pelos recursos obtidos com a reforma fiscal e com a criação de mecanismos de endividamento interno não inflacionários; aumento dos investimentos das empresas estatais capitalizadas com o realinhamento de suas tarifas; aquecimento da demanda por bens duráveis e revitalização da indústria da construção civil.

Vale ressaltar, que historicamente o estado de Goiás se dividia em dois, o sul de Goiás e o norte de Goiás. Se o sul de Goiás foi beneficiado pelos investimentos indiretos de São Paulo, o mesmo não se lê para o norte, que sem vias de integração, isolado pelo transporte, estava se mergulhando em uma crise. Na década de 1960, houve um direcionamento de investimentos para a colonização e integração regional da Amazônia e Nordeste, ao Centro-Sul do país. Para Oliveira (1988), esta integração que tinha o lema: “integrar para não entregar”, nada mais foi do que, integração para entregar a Amazônia ao capital internacional. Mas, os grandes eixos de integração a partir da década de 50 vieram com a construção da Belém-Brasília, da BR 158 e da Transamazônica na região Sudeste da Amazônia Oriental, que não necessariamente integrou toda a região. Estes investimentos em infraestrutura rodoviária provocaram colapso no anterior sistema de transporte e, conseqüentemente, nas cidades que tinha sua economia dependente do sistema da navegação fluvial.

A concentração do capital industrial em São Paulo, cada vez mais garantia a sua afirmação como centro financeiro e industrial do país. Este processo provocou uma disparidade regional ainda maior nas regiões amazônica e nordestina. No Nordeste, as estruturas agrárias pouco se alteraram com a modernização do campo, provocando uma precarização do trabalho e, onde o capital vindo do Centro-Sul entrou, produziu uma concorrência predatória, restando apenas a possibilidade de inserção no mercado destas áreas através dos investimentos governamentais.

Do outro lado, encontrava os estados que tinham forte vínculo comercial com o centro principal e que conseguiram desenvolver seus parques industriais como o ocorrido no estado do Rio Grande do Sul. “Ao mesmo tempo em que esses estados faziam parte desse segundo grupo², passaram a diversificar e modernizar suas estruturas para setores mais dinâmicos” (FILHO, 2006, p.15).

Como forma de reverter os problemas regionais e nacionais foi implantado o II Plano Nacional de Desenvolvimento – II PND, que iniciou no país uma desconcentração industrial. Houve correntes teóricas que afirmavam que esta desconcentração apenas foi um deslocamento das empresas para o interior paulista como forma de amenizar os custos de produção, outras afirmavam que houve uma interiorização e não um deslocamento das indústrias. No entanto, com os financiamentos e a construção das infraestruturas básicas no interior do país, houve uma receptividade e uma capacitação das áreas ditas “atrasadas” de gerar novos investimentos, principalmente, na modernização da agropecuária, construção de parques industriais e também, na geração de pesquisa, que levou à novas descobertas tecnológicas. “Após a articulação comercial seguiu-se a articulação produtiva que é caracterizada pela implantação de novos investimentos ocupando novos espaços no território nacional fora dos tradicionais centros industriais” (FILHO, 2006, p.17).

O processo de interiorização pós anos 1970 começou a ser visto por uma gama de grandes projetos nacionais, dentre estes: a construção do Complexo Carajás-Ferrovia do Aço no Sudeste do Pará, da Alumina no estado do Maranhão, o investimento na fronteira agrícola do Cerrado, onde, o sul do Maranhão foi uma área receptora de tais projetos. Na década de 80 no Sudeste da Amazônia Oriental estes investimentos repercutiram positivamente, tornando assim, uma fase importante para o avanço da fronteira agrícola. No Brasil a década ficou conhecida como “década perdida”, onde as indústrias de São Paulo, Rio Grande do Sul e Rio de Janeiro sentiram a crise no seu sistema de produção, diferentemente dos parques industriais ainda em implantação que não absorveram com tanta intensidade tal crise mundial e nacional.

Uma série de planos monetários foram implantados para combater a inflação. O primeiro plano foi o Plano Cruzado I (1986), que reduziu a taxa de juro e estimulou o consumo, inibindo as exportações e incentivando as importações. Com a frustração das metas do Cruzado I, implantaram o Plano Cruzado II (1986), produzindo profundas modificações na estrutura

²Até os anos de 1970, podemos dividir a periferia em dois grupos: a) Estados que continuaram com suas estruturas econômicas e sociais imóveis e que mudaram com uma intervenção externa; e b) Estados que expandiram os setores que tinham alguma especialidade e, num segundo momento, diversificaram suas economias (FILHO, 2006, p.14).

econômica nacional, mas, que trouxe novamente a inflação agregada a uma recessão econômica no país. Seu tempo de duração foi mínimo, sendo substituído pelo Plano Bresser (1987), que com uma política heterodoxa, não conseguiu atingir as reformas necessárias que o país carecia.

Em 1989 foi implantado o Plano Verão, de curta duração e sem nenhum ajuste fiscal, o que mantinha os elevados e crescentes *déficits* públicos. Em 1990, o Presidente Fernando Collor de Mello implantou o Plano Collor I, combinando o confisco dos depósitos bancários e corrigindo os preços e salários. Em 1991, foi implantado o Plano Collor II, que visava corrigir a aceleração inflacionária e continuou a mergulhar o país em uma crise sem precedentes. Diante de todo este processo de estabilização econômica, as empresas que conseguiram certa estabilidade produtiva na década de 1980, com a abertura econômica e a reestruturação produtiva do país ficaram sem resistência à crise.

Em se tratando da formação econômica recente da Amazônia, dois períodos foram importantes, um marcado pelos investimentos em infraestrutura do estado, no período militar (1964-85), e outro, a partir dos anos de 1990, por investimento em logística, geração de energia e biotecnologia.

A formação socioespacial do Sudeste da Amazônia se deu desde as primeiras explorações feitas no Brasil. Vale ressaltar, que neste trabalho, apenas a formação socioespacial estruturada a partir da ocupação e exploração capitalista está sendo levado em conta. Se fosse, a formação não-capitalista, teria os indígenas como foco de análise. Neste entendimento, a primeira tratou-se do centro/sul do estado do Maranhão, que tem algumas peculiaridades importantes e parecidas com a história do antigo Norte Goiano. Este Estado teve um isolamento apenas servindo como palco da disputa de comerciantes e traficantes que comercializavam produtos tropicais com os índios da região, levando-os para a Europa.

O tipo de empreendimento feito no Maranhão permitiu que esgotado os recursos em uma área, os investimentos também saíssem da mesma em busca de explorar uma nova área com potencial de recursos.

No entanto, a modernização da economia maranhense teria uma consequência rápida e bastante considerável, levando o Maranhão a ser uma das áreas mais prósperas da América Portuguesa. Essa dinâmica econômica proporcionou que áreas do sul do estado fossem ocupadas pelos não-índios.

A economia pós-século XVIII, se expandiu no que se trata a exportação do algodão e do arroz e, posteriormente também, pela cana-de-açúcar.

Tratando sobre o Baixo Tocantins e o Oeste Maranhense, Valverde e Dias (1967) em viagem à área na década de 1960, afirmou que eram regiões pobres que se caracterizavam por uma crise econômica. A economia predominante era uma pecuária extensiva, baseada na partilha ou meia e na coleta do coco babaçu, um extrativismo vegetal feito pelas mais rudimentares formas de extração do produto.

No sertão do Tocantins Paraense, a cidade mais importante é Marabá (PA). Esta conheceu seu auge, segundo Valverde e Dias (1967) em decorrência da sua função de abastecedora dos garimpos de diamante e cristal de rocha. Foi a partir da criação do município de Marabá que houve um crescimento populacional e, a dinâmica comercial da cidade se diversificou, não sendo mais a borracha o produto principal de exportação, mais também, se criava na cidade o Mercado Municipal que passou a abastecer a cidade com carne bovina.

Em 1950, conforme dados do censo do (IBGE, 1950), a população de Marabá já somava 11.130 pessoas, chegando em 1960 a 14.228 pessoas e com uma taxa de crescimento indicada em 28% na década (AVA MARABÁ, 2006).

As outras cidades do sudeste paraense como São João do Araguaia, Conceição do Araguaia e Santana do Araguaia eram apenas pequenos núcleos que gravitavam entorno do rio Itacaiúnas, possuindo funções administrativas e de serviços de abrangência estritamente local. No oeste maranhense, Imperatriz teve seu desenvolvimento decorrente do declínio da navegação e da possibilidade do transporte, principalmente da castanha, por estradas.

Os anos que sucederam o “auge” da economia paraense foram sustentados pelo capital comercial que importava produtos fabricados de outras regiões. A economia se baseou na criação extensiva do gado, extração vegetal, animal e mineral - garimpos de ouro e de cristal e uma agricultura de subsistência. “Constituíam-se a região num mercado consumidor muito restrito e pouco atraente para os produtos do sul, também pela renda baixa dos consumidores locais” (LOUREIRO, 1992, p.37).

Com o declínio da extração da borracha houve grandes investimentos em saúde, agricultura e até isenção de impostos, uma gama de ações para viabilizar esta produção e outras diferentes. Os projetos foram astronômicos e, dentre estes, Vicentini (2004, p.147) ressalta que, “as metas eram grandiosas: extensão da Madeira-Mamoré para Rio Branco, e daí até a fronteira com o Peru; construção de ferrovia de Belém às cidades no Vale do Tocantins, Araguaia, Parnaíba e São Francisco”.

Tal processo foi desencadeado pelo projeto nacional de incentivo a colonização viabilizando a migração nordestina para a região, o que teve problemas sérios no estado do Pará, ao ponto do INCRA paralisar em 1975 tal iniciativa migratória e tentar reverter alguns danos provocados por esta. As áreas mais atingidas foram nas terras da bacia do rio Araguaia, o que precisou de uma intervenção do Governo Federal a fim de fazer uma regularização fundiária por meio do GETAT. Do total de terras para serem regularizados, somou-se 45.000.000 ha, sendo 31.500.000 ha no território paraense, abrangendo os municípios de Redenção, Xinguara, Nova Jacundá, São João do Araguaia e Marabá.

Para Vicentini (2004), o modelo de colonização da região deu origem a uma dependência de complementação da renda familiar, levando assim, esta população de assentados a procurar o trabalho informal nas cidades mais próximas.

Foi pós 1964, que ficou mais bem delineada a política de desenvolvimento para a Amazônia pelo Governo Federal, criando a SUDAM em 1966, vinculada ao Ministério do Interior em substituição a SPVEA criada em 1953 pelo presidente Getúlio Vargas. A SUDAM teve o BASA como seu agente financeiro nos programas de desenvolvimento regional.

Entre os objetivos principais desenvolvidos pela SUDAM, tem-se segundo Ribeiro (1998), a criação dos polos de desenvolvimento, o estímulo à imigração, incentivos ao investimento de capitais privados e o investimento em infraestrutura e pesquisas minerais. O plano econômico implantado na Amazônia estava pautado na substituição de importações, financiada pelos capitais externo e interno. A primeira ação da SUDAM no planejamento da Amazônia, ocorreu pelo I Plano Quinquenal de Desenvolvimento, aprovado pelo Decreto nº 60.296, de 3 de março de 1967, que tinha como base a substituição de importações, priorizando os setores que objetivasse uma maior produtividade na agropecuária e na indústria e, também, nas obras de engenharia do transporte, integrando a Amazônia ao Centro-Sul do país.

Mas, se a abertura da rodovia Belém-Brasília representou a primeira artéria na Amazônia e principalmente, no Sudeste da Amazônia Oriental, foi a partir dos anos de 1970 que a região teve uma organização chamada de “malha programada” (BECKER, 1991) alicerçada no PIN, que previa o financiamento e a construção da BR 230 – Transamazônica, possibilitando o deslocamento de trabalhadores desempregados do Nordeste para o Sudeste da Amazônia Oriental, assim como, para outras regiões da Amazônia.

Como suporte para viabilizar tal programa foi criado pelo Governo Federal através do Decreto-Lei nº 1178, de 1 de junho de 1971, o PROTERRA, que tinha como objetivo viabilizar a

compra de terras para a ocupação dos espaços vazios por meio da aquisição de latifúndios e, seu parcelamento em pequenas propriedade, incentivando assim, a formação da agroindústria pelo crédito rural, “o que melhoraria” a condição do trabalhador rural.

O I PND³ tinha como fundamento para a Amazônia a integração física, cultural e econômica por meio de várias medidas como a colonização da rodovia Transamazônica. Quanto ao PDAm⁴, criado pela SUDAM, restringiu suas metas para a economia regional e para a programação das iniciativas federais para o período de 1972/1974, contidas no I PND que era a ocupação da Amazônia, o que canalizou mais de 70% do total de investimentos nos setor de transporte e colonização.

Em se tratando das áreas cobertas pela vegetação do cerrado, com o resultado de pesquisas realizadas por técnicos paulistas indicando a viabilidade dos solos para a mecanização, tais áreas receberam grandes investimentos neste período. Vale ressaltar, que a ocupação dos cerrados nas áreas centrais e norte do Tocantins, e sul do Maranhão, só se efetivou no governo do Presidente Médici, em 1971, com o acordo de cooperação técnica Brasil/Japão.

No Governo do Presidente Geisel, foi implantado o II PND⁵ para o período de 1975/1979. O II PDAm⁶, implantado em 1975/79 esteve atrelado ao II PND, criado no Governo Geisel. Este foi sustentado sobre um plano político, baseado na aliança de 1974 e se reestruturava em 1977 pela representatividade dos estados nordestinos, assentando no capital financeiro nacional, nas empreiteiras e em oligarquias arcaicas. Estas oligarquias vendiam o apoio ao governo em trocas de investimentos, principalmente na modernização de áreas sem dinâmicas produtivas nos estados.

O II PND foi uma resposta do governo militar à crise conjuntural da economia brasileira e além disso, foi um plano que visava a superação do desenvolvimento que se encontrava o país, eliminando os estrangulamentos estruturais de nossa economia. A maior parte dos investimentos no segundo setor da economia, concentraram-se no Departamento I da economia brasileira⁷, onde, seria uma nova tentativa de articular a ação e os investimentos das empresas estatais com os investimentos das grandes empresas privadas nacionais.

³ Esse plano, foi elaborado para o período de 1972-1974, manteve os mesmos objetivos dos planos governamentais anteriores, tais como integração nacional, ocupação da Amazônia e aceleração do crescimento econômico nacional.

⁴ 1º Plano de Desenvolvimento da Amazônia. Esse plano foi formulado como um complemento ao I PND.

⁵ 2º Plano Nacional de Desenvolvimento

⁶ 2º Plano de Desenvolvimento da Amazônia.

⁷ Bens de Capital e bens intermediários.

A Amazônia e o Centro-Oeste não mudavam seu papel no contexto econômico, continuavam como áreas fornecedoras de matérias-primas para o Centro-Sul e, deste recebiam os produtos industrializados, tecnologias e capital. Para tanto, a mesma orientação da integração nacional foi mantida do I PND e ampliada, recebendo novos programas que passaram a sustentar na região o seu papel, dentre estes, o Polamazônia⁸ e Polocentro⁹.

O Polocentro atingia fração da porção do território dos estados de Mato Grosso e Goiás (extremo sul do Tocantins) coberto pela vegetação do cerrado. Segundo Oliveira (1988, p.93), “este programa visava à instalação nessa região de obras de infra-estrutura, sobretudo armazenagem, estradas, etc., além de pesquisa de sementes para promover o plantio em massa de soja no cerrado”.

O Poloamazônia, alicerçado no programa de polos agropecuários e minerais foi estabelecido em 1974, se distribuía em quinze polos de crescimento e, destes, quatro estão na região Sudeste da Amazônia Oriental. Estes polos tinha como fonte para o custeio os orçamentos do PIN e do PROTERRA, tendo como principais contribuições nesta região, a implantação da infraestrutura básica para a área da reserva mineral de ferro da Serra dos Carajás.

Segundo Ribeiro (1998), a filosofia do II PDAm foi alterada em relação aos planos regionais implantados anteriormente, que via a Amazônia como uma fronteira de recursos e não como uma fronteira tropical, como passava a ser vista a partir de então. Para Oliveira (1988, p.93), a exploração dos recursos florestais planejados na Amazônia representou uma tentativa de tornar tal extração permanente e institucionalizada, tendo como meta “abrir de vez a exploração das madeiras da região, tão devastada por grupos nacionais e multinacionais”.

O II PDAm criou uma redefinição na rede de cidades por meio dos polos de desenvolvimento. Mas, foi com

III Plano de Desenvolvimento da Amazônia, (1980/1985) que o quadro para o período pôde se completar. Paulatinamente abandonou-se a idéia do desenvolvimento pontual, em favor de propostas de consolidação do espaço regional – por meio de investimentos em áreas de exploração potencial – e de criação de mecanismos institucionais, que delineassem um zoneamento regional e a disciplinarização das atividades econômicas (VICENTINI, 2004, p.158).

O III PND¹⁰ correspondeu ao período de 1980 a 1985 no governo do Presidente João Batista Figueiredo. Este plano continuava com algumas orientações dos anteriores, mudando

⁸ Programa de Pólos Agropecuários e Agrominerais da Amazônia.

⁹ Programa de Desenvolvimento dos Cerrados (Decreto n° 75.320 – 29/01/75).

¹⁰ III Plano Nacional de Desenvolvimento

apenas o direcionamento das políticas para o meio ambiente e qualidade de vida. Mas, vale ressaltar, que as metas para o meio ambiente ficaram muito aquém dos problemas ambientais da década de 80. Os planos de desenvolvimento regional não foram tão avassaladores como foram os do II PND, neste, as obras de infraestrutura se restringiram em pequenos trechos da malha rodoviária que ligava áreas estrategicamente importantes na região.

Para Ribeiro (1998, p.93), foi com o III PND e III PDAm que o Governo Federal começou a dar

ênfase aos Recursos Minerais e menciona as pesquisas geológicas realizadas na Região, destacando entre as reservas de maior importância para o desenvolvimento regional as de bauxita metalúrgicas, na área do rio Trombetas e em Paragominas; de ferro da Serra dos Carajás com 18 bilhões de toneladas de hematita; as de cassiterita do sul do Pará.

Para dinamização da economia regional foram implantados polos minérios-industriais em algumas cidades como Marabá (Polo Siderúrgico de Marabá), que teve um aproveitamento industrial do manganês, viabilizado pela localização da cidade as áreas de extração.

Nos anos de 1986 a 1989 foi estabelecido pelo Presidente José Sarney o IPND da Nova República (RIBEIRO, 1998, p.95), que tinha como meta a preservação e a valorização da Amazônia. O “I PND da Nova República visa ocupar ordenada e racionalmente seu território, preservando o equilíbrio ecológico e valorizando a população”, tinha também como objetivo, o zoneamento agropecuário e florestal.

Mas, as políticas implantadas na Amazônia depois do II PDAm não objetivaram de fato o desenvolvimento regional, aliás, como Ribeiro (1998) relatou, o desenvolvimento foi baseado em uma economia de fronteira, que desencadeou em uma crise ambiental associada à crise de ordem econômica. Esta problemática levou o Governo Federal a criar algumas medidas de contenção à degradação do meio-ambiente por meio de programas, tendo em 1990/1991 o PNMA com finalidade de adquirir suficiência na gestão ambiental. O último programa foi desenvolvido junto ao G7 que visava a preservação dos recursos genéticos e a paralisação do desmatamento.

Pode-se afirmar que foi a partir dos anos de 1980 que a política nacional para a Amazônia estava “consolidada” e direcionou recursos para grandes empreendimentos energéticos e de extração mineral. O Programa Grande Carajás identificou bem estes investimentos, representando como sua maior expressão contemporânea. O programa foi criado pela Lei nº 1.813/80, abrangendo áreas do Pará, Tocantins e Maranhão, totalizando 700.000 Km², sendo a Serra dos Carajás o ponto principal pelo motivo de ser a maior jazida de ferro da área.

Retratando sobre a área em debate, Vicentini (2004, p.163) afirma que,

sucessivas descobertas de ocorrências de outros minérios como cobre, manganês, bauxita, níquel, cassiterita e ouro, além dos minérios associados – prata, zinco, chumbo e urânio – aumentam o valor da região mineral que tem como seus pontos extremos: São Félix do Xingu, a oeste; Porto de Itaquí, em São Luís do Maranhão, a leste; Tucuruí e Paragominas, a norte; Araguaia e Estreito, ao sul.

Para possibilitar tal empreendimento, houve uma priorização na viabilidade do transporte do mineral na região por meio de incentivos financeiros e tributários para empresas vinculadas ao setor ferroviário (Ferrovia Serra dos Carajás – São Luís), de aproveitamento hidroelétrico das Bacias Araguaia/Tocantins, da agricultura, pecuária e de assentamentos aprovados pelo INCRA. Todos estes benefícios foram concedidos por um prazo de 10 anos.

Para Vicentini (2004), o programa Grande Carajás representou um dos maiores programas nacional inseridos na Amazônia Oriental. O complexo Ferro – Carajás, da Companhia Vale do Rio Doce, a hidrovía Marabá/Belém no rio Tocantins constituindo um corredor fluvial de 2.000 km de extensão e a construção das hidrelétricas no rio Tocantins de Estreito, Tucuruí e no rio Araguaia de Santa Isabel totalizando um potencial em mais ou menos 18.000 MW, explicita a dimensão do projeto.

Já a área do centro/sul do Tocantins teve seu processo de formação muito respaldado sobre a extração do ouro em fases de auge no período colonial e de declínio nos períodos subsequentes ao século XVIII. Área que viveu numa crise econômica até o final do século XX, período em que a criação do estado do Tocantins e de sua capital tornou-se um marco para um novo crescimento econômico do estado.

Os grandes investimentos em geração de energia e projetos de irrigação produziram um rápido e localizado crescimento da economia de algumas cidades. Por outro lado, iniciativas comunitárias tiveram respaldos governamentais e se apresentaram como alternativa econômica em determinadas áreas como o artesanato do capim dourado no Jalapão.

As áreas do oeste do rio Tocantins conheceram sua ocupação incentivada pela rodovia Belém-Brasília em meados do século XX. São locais com vocação para a pecuária, concentrando o maior corredor pecuarista do estado do Tocantins.

Nos anos de 1990, houve uma retomada ao planejamento, porém com uma explícita regionalização à comando do capital e do poder das grandes potências do G7 apoiando comunidades locais.

A forma de entender a Amazônia nas décadas de 80/90 repercutiu na organização territorial. Os empreendimentos, tanto minerais e vegetais, como os implantados pelos polos de desenvolvimento (núcleos urbanos), acabaram impulsionando para uma estratégia equivocada de ocupação, como exemplo, o ocorrido em Eldorado do Carajás, onde 19 trabalhadores sem-terra foram mortos pela Polícia Militar do estado do Pará.

Os imigrantes deslocados de suas terras por promessas, passaram a viver o pesadelo de encontrar-se desamparado pelo estado em meio à desafiadora Floresta. Empobrecidos, formaram núcleos de resistência camponesa que luta pela regularização de suas terras. As reservas indígenas foram saqueadas pelos capitalistas, levando a extinção de muitas etnias.

1.3 A dinâmica econômica regional

1.3.1 A importância do extrativismo vegetal

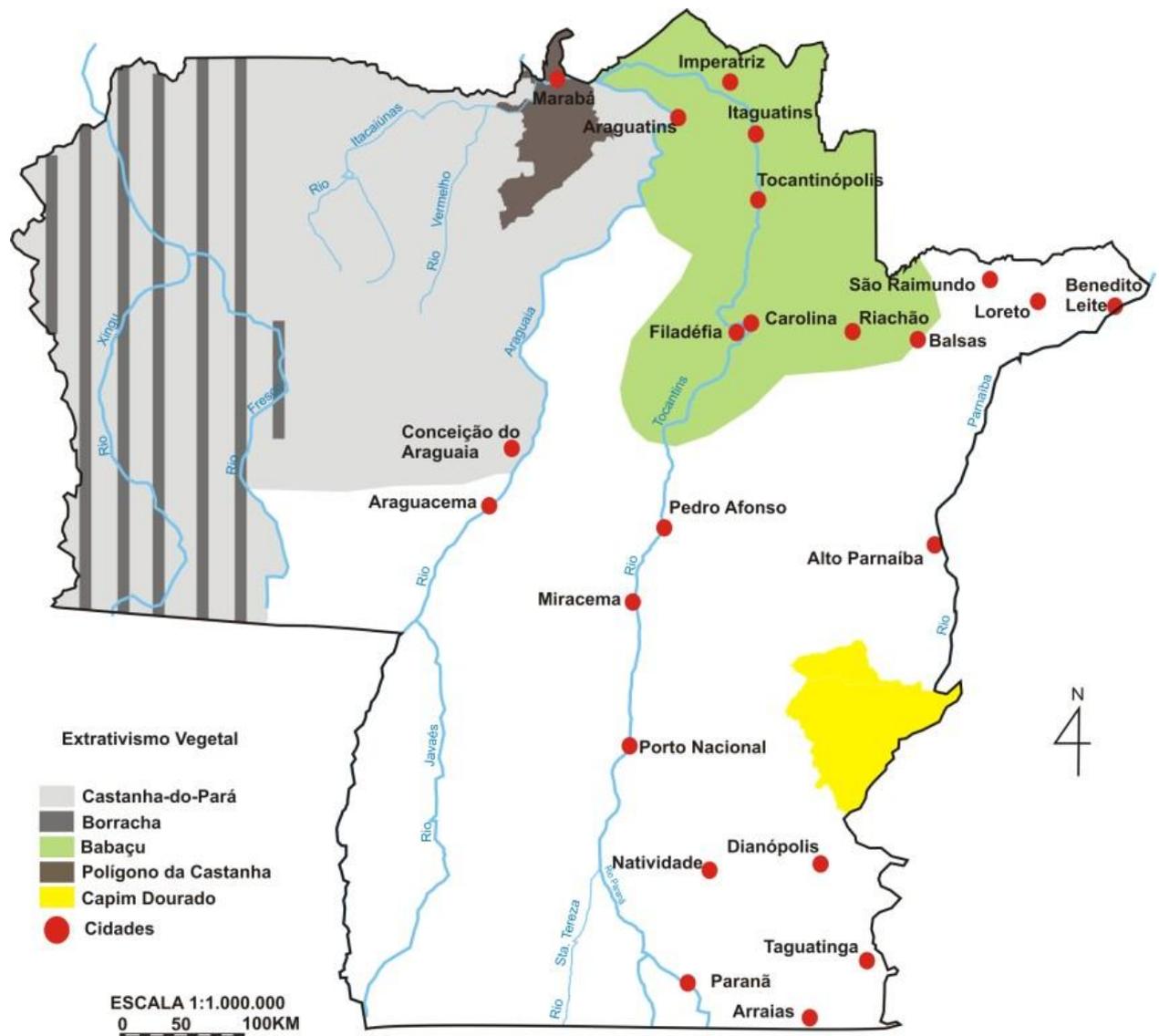
As cidades do Sudeste da Amazônia Oriental originaram-se em alguns casos como suporte à importação e exportação de vários produtos ao longo dos rios, principalmente do rio Tocantins e rio Araguaia que servia para a comercialização.

A mão-de-obra principal na região era a dos índios e, com o rompimento da relação com os Jesuítas por Marques de Pombal esta entrou em crise econômica. Vale ressaltar, que na área havia mão-de-obra de escravos, porém, em pequena quantidade, a maioria distribuída pela pecuária e agricultura.

Em se tratando da extração da borracha, muitas dificuldades eram encontradas, uma vez que as seringueiras (*bertholletia excelsa*) são naturais e se encontravam ao longo da Floresta Equatorial, como pode ser espacializado no mapa 3.

Mapa 3

Extrativismo Vegetal no Sudeste da Amazônia Oriental



Fonte: IBGE (1977)

Organizado pelo autor

Para a extração da castanha, os seringueiros saíam com suas tigelinhas que iam pendurando nas árvores após o riscado sobre a mesma. Vale ressaltar, que a extração da borracha nesta área teve seu auge no final do século XIX e início do século XX, período marcado por um intenso estímulo dos governantes em suprir a área por migrantes do Nordeste. Muitos deste fugiam da seca que assolava os estados do Piauí, Maranhão e Ceará, deixava suas famílias e procurava na floresta sua sobrevivência.

A trilha que se chamava de estrada possibilitava um acesso de 100 a 150 árvores, sendo que em média um seringueiro levava um dia para colher a borracha de uma estrada e alternava no dia seguinte para uma outra, que era aberta com facão no meio da mata. Após esta colheita, a borracha era trazida para um barracão que quase sempre se situava no meio da mata, onde, defumava-as e transformava-as em bolas. Na realidade havia uma pequena produção para uma grande demanda pelo produto, carecendo de um maior exército de mão-de-obra.

Os seringueiros ao ir entregar as bolas de borrachas no barracão recebiam um valor muito pequeno sobre o produto. Para se manter na floresta compravam os produtos necessários como querosene, farinha, sal entre outros por um preço exorbitante, o que provocava com que estes sempre estivessem devendo e obrigados a trabalhar. Tal exploração pode ser constatada na relação de preços entre o Rio de Janeiro e Piurini no quadro 1. Aliás, o nordestino quando chegava na mata, já estava devendo, pois o preço da passagem era adiantado e cobrado na extração. Tratando sobre tal assunto, Loureiro (1992, p.19) afirma o seguinte:

Os seringueiros eram cuidadosamente controlados por vigias armados, que atiravam naqueles que tentavam fugir deixando dívidas. Noutros seringais próximos, somente se recebia um seringueiro fugido quando este comprovava estar quites com o último seringal de onde tinha saído. Além disso, como havia muitas mortes entre seringueiros e índios, um seringueiro, sozinho, tinha medo de enfrentar a mata sem dispor de um barco e sujeito ao ataque dos índios e animais ferozes. Assim, acabava ficando no barracão, num regime de trabalho de cativo, explorado e morrendo aos poucos.

O auge do ciclo da borracha fez com que houvesse na região uma demanda por alimento e como a população ativa estava envolvida na produção da borracha provocou uma queda na oferta de alimentos, fazendo com que o preço deste subisse gerando uma outra migração para a área incentivada pelo governo que era de “trazer imigrantes estrangeiros para desenvolverem à agricultura nas terras da chamada Zona Bragantina, próxima a Belém” (LOUREIRO, 1992, p.92).

Quadro 1

Comparações de Valores dos produtos agrícolas entre as cidades do Rio de Janeiro (RJ) e Piurini (AM) no auge da exploração da borracha

Gêneros	Rio de Janeiro (Cr\$)	Piurini (Cr\$)
Açúcar	250-500	1.500
Café	320-360	2.000
Carne Seca	600	3.000
Feijão	130-180	1.200
Tabaco	800-1. 600	10.000

Fonte: Loureiro (1992, p.27)

A falta de conhecimento do clima para o cultivo e a fraqueza do solo pode ser um dos motivos que levou tal imigração estrangeira ao fracasso. A produção agrícola na região tornou-se pequena, não se desenvolveu conforme o esperado.

Quem melhor se adaptou ao local foram os nordestinos, mais estes se dirigiram para os seringais e não para a pecuária ou agricultura nesta época.

Dos barracos, as bolas de borrachas eram transportadas por meio de barcos até a casa de aviamento, de lá partiam para a casa exportadora. Este tipo de sistema de aviamento que consistiu na forma de trabalho dos seringueiros no ciclo da borracha mantinha uma relação de troca entre o trabalho destes e as mercadorias que compravam no barracão, que seriam pagas na safra, permanecendo tal sistema por algum tempo na Amazônia Oriental.

Costa (1993), tratando sobre a economia da borracha afirma a seguinte questão:

o esplendor da economia da borracha que marcou o último quartel do século passado e os primeiros anos do corrente foi, em realidade, um esplendor para as oligarquias amazônicas e, marginalmente, para as classes médias formadas nos grandes centros urbanos. Para os trabalhadores (o seringueiro, principalmente) o período do *boom* não implicou diferenciação na qualidade da vida, senão pela elevação da miséria (COSTA, 1993, p.21).

Vale ressaltar que a crise da borracha é uma crise da oligarquia e representou para os trabalhadores apenas um retorno para suas terras de origem ou, uma integração nas atividades ligadas ao campo.

A burguesia da borracha nesta área foi reduzida com a queda brusca do preço e da exportação do produto. Houve uma reafirmação destas a partir da economia da castanha-do-pará, ressaltando o poder de mercantilização e de domínio extrativista.

Esse modelo econômico criou uma concentração de renda e uma dependência regional quanto ao extrativismo vegetal. Acentuou-se de um lado, a renda em uma minoria proprietária do comércio e ligada aos serviços relativos à produção, tanto de crédito como de financiamento, e do outro lado, aventureiros, seringueiros, pescadores, vaqueiros e pequenos lavradores. “Assim, desde sua origem, quando as terras foram doadas a ricos senhores, através de Cartas de Sesmarias, até a entrada do século XX a sociedade amazônica apresentou uma estrutura que mostrava grande desigualdade social” (LOUREIRO, 1992, p.24).

O período do ciclo da borracha foi exuberante no Pará. Os anos posteriores a esta data, ou seja, até “o intervalo de 50 anos que permeia essa fase áurea e os anos 60 do século XX foi entendida culturalmente como constituindo uma fase de prolongada e penosa decadência” (LOUREIRO, 1992, 28).

Pelo motivo da economia está firmada sobre a extração deste produto, cada oscilação de preço representava um desequilíbrio regional, porque todas as atividades locais estavam estruturadas em função dela. Outra questão importante foi a acumulação de capital na mão de poucos e, não aplicação deste para o desenvolvimento local. Mas, Saha (1997) tratando sobre esta questão afirma que,

quando a economia da borracha começou a entrar em colapso, no início de 1920, a área do Tocantins-Araguaia estava mais capacitada a reagir ao resultado do declínio econômico geral, do que o resto do Pará onde o sistema de aviamento tinha se estabilizado na base da borracha. A área do Tocantins – Araguaia mudou sem muita dificuldade para uma nova linha de atividade extrativa – coleta e comercialização das castanhas do Brasil (SAHA, 1972, p.111).

A crise no Pará foi provocada por questões externas, ocasionando uma queda nos preços do produto. Em decorrência dos capitais investidos na região serem em sua maioria estrangeiros, estes foram retirados em pouco tempo do local e investidos em outras áreas. “O período áureo da economia regional, mas numa fase de acumulação violenta e penosa do capital, e na qual se formou uma estrutura de classes sociais fortemente distorcidas que moldou a estrutura de classes na Amazônia até hoje” (LOUREIRO, 1992, p. 32).

Muitos nordestinos que haviam migrado para a área deixaram os seringais, indo para as cidades de Belém e Manaus, outros, se dirigiram para a Zona Bragantina por ter terras disponíveis para a agricultura e uns se dedicaram a outros extrativismos.

A exportação da castanha-do-pará teve seu início datado no século XVII através dos portugueses, mas, somente a partir do século XX é que ela se firmou por meio dos grandes compradores como Inglaterra e os Estados Unidos, iniciando em 1920 o denominado “Ciclo da castanha-do-pará”.

Na década de 1930, na região de Marabá e São João do Araguaia, esse fruto era colhido e comercializado no mesmo sistema da borracha por meio do aviamento. “A produção era comercializada pelos barracões, que a entregava aos empresários que, em Belém, beneficiavam a castanha (quebrando, secando, enlatando) que era exportada” (LOUREIRO, 1992, p.42). Estes castanhais eram livres até a década de 1950, período em que famílias abastada da região começaram a arrendar os castanhais para fazerem a exploração, fato que proporcionou o controle sobre a produção e preço de venda dos coletores. Os arrendamentos era um contrato que, em troca da extração da castanha, exigia que o arrendatário fizesse inúmeras benfeitorias, como estradas e replantio de mudas.

O anúncio da abertura da rodovia Belém-Brasília abriu uma possibilidade de empresários investirem na Amazônia. Os castanheiros com medo de perderem suas terras conseguiram junto ao Governo Federal e Estadual o aforamento perpétuo, um tipo de contrato que o estado continuava dando as terras, mais permitia a exploração dos castanhais das pessoas que nela estava. Os foreiros¹¹ não cuidaram dos castanhais como deviam, derrubaram as castanheiras para fazerem roças e até para fazer pastos. Loureiro (1992, p.43) relatando sobre o período afirma que,

o saldo que se tem do período que se estende até o fim dos anos 50, simplificada, pode ser assim reduzido: a economia da castanha, estabelecida à base do aforamento, do barracão no interior e da fábrica na cidade, apresenta como um dos aspectos básicos o favorecimento da burguesia regional pelo poder público.

Da mesma forma que a borracha produziu uma burguesia, a castanha também produziu uma minoria rica, com uma concentração de renda e um exército de trabalhadores empobrecidos com a atividade extrativista.

A produção da castanha em Marabá representava 4,47% do total da região Norte, somando 2.000 toneladas do produto em 1985. Com a queda na produção desta, a maioria dos castanheiros passaram a ser garimpeiros e agricultores, produzindo uma carência do produto, pois, havia uma abundância de castanhais, mas, faltava mão-de-obra. O Governo Federal

¹¹ Empresários regionais donos de castanhais que por meio do aforamento perpétuo garantia sua permanência na terra.

procurou por meio dos estudos do GETAT criar o Polígono da Castanha, tendo a cidade de Marabá como a praça da sua comercialização. Este ciclo econômico teve papel importante na formação de núcleos urbanos no estado do Pará.

Na região leste do Maranhão e na região do Bico do Papagaio, norte do estado do Tocantins, o extrativismo do côco babaçu (mapa 3) foi uma atividade de relevante importância para a economia regional.

O babaçu no Brasil possui espécies diferentes e sua identificação encontra-se nos frutos (nozes), distinções de tamanho e forma. Conforme Rizzini (1963), a espécie *Orbignya Martiana* expande facilmente por áreas devastadas, diferentemente da *Orbignya Oleifera Burret* que acompanha as matas secas e não se expande por áreas alteradas no Cerrado. Refere-se a este bioma por ser uma espécie do Brasil Central.

O. Oleifera não passa para o cerrado; onde as matas secas foram devastadas, favorecendo o avanço da savana, ela desapareceu. O. Martiana, ao contrário, beneficia com a degradação da sua associação e se exalta, vindo a compor novas associações que domina completamente, e mesmo consociações (cocais, babaçuais); o fogo e o machado favorecem-lhe a expansão. (RIZZINI, 1963, p.318)

A grande concentração da *Orbignya Martiana* encontra-se em área da Hiléia, ocupando cerca de 67.000 km². No norte do estado do Tocantins, na região chamada Bico do Papagaio é abundante a espécie da *Orbignya Oleifera* nas margens do rio Tocantins.

Andrade (1970) relata que o babaçu foi pouco considerado pelos economistas brasileiros diante da grande importância que ele possui para a referida região.

Sem fases áureas e nem formação de elites dominantes, apenas uma garantia de sobrevivência da população com as amêndoas do côco que tem o seu óleo bastante apreciado na culinária local. Mas, a importância deste bem vai além das amêndoas, o seu palmito extraído quando o coqueiro ainda está crescendo (pindoba), também é comercializado.

Suas palhas serviam para fazer a cobertura das casas, que sempre eram de pau-a-pique e coberta de palha do babaçu. O interesse econômico para a exportação deste produto só se tornou possível na primeira década do século XX quando o mercado alemão interessou em comprar seus derivados.

Assim, em 1911, para atender à demanda do mercado alemão começou a ser explorada na região de Pinheiro e do Pindaré. Logo várias firmas estrangeiras como a The Ovasea Co. Ltda (norueguesa), Cia. Turiense (belga), Cia. de Culturas de Plantas Tropicais (francesa), Brazilian Babaçu Corp. (americana) e Cia. Agrícola de Pinheiro (francesa) se interessaram pelo comércio de nossa

oleaginosa no período que se estendeu de 1918 a 1928 e nele empregaram vultosos capitais (ANDRADE, 1970, p.197).

Os trabalhadores dos cocais foram pessoas simples de vida difícil. Dividiam seu tempo entre a coleta do produto nos cocais e a quebra deste. Um coqueiro produzia mais ou menos 200 côcos, estes eram apanhados e colocados em um cofo (cesto de palha) e trazido até as residências para secarem e serem quebrados.

Quanto a exploração da madeira nesta região, este é um fenômeno recente (COTA, 1997). Até aproximadamente a década de 1960, esta atividade se deu às margens dos rios Araguaia e Xingu. Mas, a abertura da BR 158, PA 150 e da Belém-Brasília ligando o Norte ao Sul do país, e a expansão da agricultura e pecuária na região, possibilitaram que a exploração saísse das margens dos rios e passassem para as áreas assistidas pelas estradas.

No município de Marabá, a extração da madeira começou na década de 70, ano que marcou o avanço da pecuária no município. Atraídos pela grande quantidade de madeira retirada para dar lugar aos pastos, muitos madeireiros se instalaram na área. Cota (1997) aponta que nos anos 70 foram instalados no município de Marabá 5 serrarias, e nos períodos de 1981-1989, mais 37 serrarias. Os municípios de Eldorado dos Carajás e Água Azul têm parte de sua economia girando em torno da extração da madeira.

Na região do Jalapão, que abrange municípios do leste do estado do Tocantins e extremo sul do Maranhão, assim como municípios do Piauí e da Bahia, a extração do Capim Dourado (*Syngonanthus Nitens*) se deu como meio de sobrevivência para a população (mapa 3) que vive em uma área com processo de arenificação. A forma artesã de trabalhar o capim é passada de pai para filho e, uma relação manual da produção se constitui na organização da população do Jalapão. Os produtos, tanto utensílios de cozinhas, como chapéus e bolsas são feitos nas residências pelos membros da família.

O capim é colhido uma vez ao ano na estação do inverno, quando apresenta uma coloração dourada e brilhante, assemelhando a cor amarela do ouro. Este capim é estocado nas residências e transformado em utensílios artesanais pelos moradores locais. Vale ressaltar, que esta atividade é um complemento à renda desta população que tem como atividade econômica principal, a pecuária extensiva.

1.3.2 O extrativismo mineral: do ciclo do ouro, no Tocantins, ao Projeto Ferro Carajás, no Pará

O Sudeste da Amazônia Oriental foi formado por um processo de extração mineral concentrado em áreas específicas. Importante ressaltar, que a maioria das minas, principalmente do ouro, até por se tratar de sua ocorrência em aluvião, ficaram distribuídas por áreas próximas aos cursos de água e de não permanente exploração. Buscando tecer uma abordagem quanto ao assunto, fez-se uma leitura temporal e espacial do extrativismo mineral na região.

O período que vai de 1722 a 1822 ficou conhecido como período colonial, o qual teve a corrida pela extração do ouro no leste do rio Tocantins como atividade econômica principal. Durante este intervalo de tempo, teve formações de vilas criadas pela expectativa de riquezas sobre as minas, mas, nem sempre tinha a jazida uma longa oferta deste minério ocasionando assim um refluxo destas pessoas para um outro local em busca do ouro.

Muitas vilas se desenvolveram na região e se transformaram posteriormente em cidades: Arrayas – atual Arraias, Barra da Palma – atual Paranã, Chapada (da Natividade), Natividade, São José do Duro – hoje Dianópolis, Carmo – atual Monte do Carmo, Conceição (do Tocantins), Príncipe e Porto Nacional (antigo Porto Real e Porto Imperial), que servia de apoio à navegação no rio Tocantins pelos que buscavam alcançar as minas no norte da Capitania de Goiás, cidades do Vale do Tocantins e do seu principal afluente do sul, que é o rio Paranã.

Apolinário (2002), fazendo menção sobre este ciclo econômico, aponta um subitem importante para a compreensão da época: “ouro: sonho dos brancos e pesadelos dos negros”. O trabalho que movia a economia do Norte Goiano baseava-se fundamentalmente na mão-de-obra de negros no regime de escravatura. Os senhores na busca de aumentarem seus lucros exploravam ao máximo as minas e também a força destes trabalhadores. “Negros e ouro, eram uma simbiose perfeita, uma vez que o escravo era o critério de atribuição da quantidade de espaços disponíveis para a exploração dos veios auríferos. Ele asseverava a riqueza do senhor” (APOLINÁRIO, 2002, p.139).

No que se trata sobre as concessões de terras, estas foram cedidas aos senhores de acordo com a quantidade de prisioneiros que se conseguia manter, provocando um aumento na procura por escravos na época. Para chegar até as minas, eram trazidos em comboio da Bahia para serem vendidos na antiga Capitania de Goiás, negócio lucrativo para tais comerciantes.

Segundo Apolinário (2002), a população do Norte de Goiás somava em 1780, 13.010 pessoas, destes, 9.019 eram escravos, 69,3% da população absoluta da região e 3.991 pessoas não-escravas vivendo nos julgados de Natividade e São Félix.

A extração mineral no Norte Goiano se baseava na retirada do ouro do cascalho, ou seja, este se encontrava nos aluviões, em terrenos de formação sedimentar nos leitos ou nas margens dos córregos e rios da região, o que proporcionava um baixo custo na extração e uma não necessidade de investimento em tecnologia. Mas, mesmo que a extração não exigisse tecnologia aprimorada, “em contrapartida, havia a necessidade de constantes descobertas. Basicamente, os investimentos dos minérios eram direcionados à compra de novos cativos para o aumento da produtividade nas minas, de modo que pouco se investia em tecnologia” (APOLINÁRIO, 2002, p.150).

Para Parente (2007), o descobrimento das minas de ouro em Goiás pode ser dividido em quatro fases. A primeira fase correspondeu ao período de 1722 a 1730, onde, foram descobertas as minas do sopé da Serra Dourada em Goiás. A segunda fase correspondeu as descobertas das minas do Centro-Norte de Goiás. Parte destas áreas hoje constitui o sudeste do estado do Tocantins. Entre as cidades está Natividade em 1734 e Porto Real e Pontal em 1738. “Esse foi o período de maior intensidade na extração do ouro na região goiana, mas também coincidiu com a fase mais difícil, em virtude dos ataques da população autóctone” (PARENTE, 2007, p.40). Período marcado por um intenso comércio ilegal do ouro, apoiado por uma facilidade de navegação pelo rio Manoel Alves dando acesso ao Pará e por uma abertura comercial para a compra de gado da Bahia, que era a fornecedora de carne para as regiões auríferas. Esta ligação com a Bahia constituiu em uma abertura para a rede ilegal do comércio do ouro.

A terceira fase correspondeu à década de 1740, período marcado pelas descobertas das minas em Arrayas (1740) e Conceição (1741), que passaram a receber um contingente de pessoas em busca dos garimpos de ouro. Quando havia uma nova descoberta, um fluxo de pessoas se dirigia para aquelas áreas e concomitantemente havia um refluxo na população e um progressivo declínio na exploração do minério nos antigos garimpos.

A quarta fase compreendeu aos anos pós 1750, marcado pelas últimas descobertas de minas e pela especialidade entre estas.

Na divisão de Parente (2007), a economia do ouro em Goiás se dividiu também em quatro fases. A primeira correspondeu aos dez primeiros anos (1726 a 1735), fase marcada pelo afloramento do ouro aluvional pela região referida do complexo aurífero, o que resultava em

uma alta produção nos garimpos. O período que vai de 1736 a 1751 correspondeu a segunda fase marcada pelo início da cobrança de imposto de capacitação e também, o aumento do contrabando do ouro, fazendo assim cair a produção.

A terceira etapa correspondeu ao período de 1752 a 1778 representando uma etapa que a produção estava decrescente, mas, que houve o maior montante de arrecadação de imposto. No período de 1779 a 1822, o ouro de aluvião foi extinto, apenas alguns faiscadores exploravam os cascalhos em busca de algum minério que sobrou da anterior extração. Tal período foi marcado por uma queda na produção, “a ponto de não mais se justificar a continuidade das explorações, que se tornavam anti-econômicas, pois as minas encontram-se quase totalmente exauridas” (PARENTE, 2007, p.47).

Diferentemente das áreas auríferas de Minas Gerais, no Norte de Goiás (Tocantins), o declínio desta produção representou um colapso na economia, sendo apenas substituído por uma agropecuária de subsistência. A economia do ouro esteve atrelada direta ou indiretamente à economia mercantilista, economia dominante na Europa¹².

O mercado aurífero do norte de Goiás era discriminado quanto ao restante das minas do Província, provocando o uso do meio ilícito na comercialização do ouro. Esse processo ocasionou em 1730 o bloqueio de vias da exportação do ouro, ficando apenas a que ligava São Paulo e o Rio de Janeiro às minas. Também, foi proibida a navegação no rio Tocantins,

essa medida afeta toda a região. As minas do norte se viram completamente isoladas e, em consequência algumas povoações, que dependiam desse comércio e já eram dispersas, entram em processo de decadência e mesmo de total desaparecimento (PARENTE, 2007, p.49).

O Norte Goiano sofreu medidas que freou seu desenvolvimento, mesmo no período do auge do ouro. Quando foram descobertas as minas no norte, a navegação fluvial foi proibida nos rios Tocantins e Araguaia, o que impediu chegar a outros portos ou caminhos.

Enquanto durou a exploração do ouro em Goiás, outro produto não foi exportado. A alta rentabilidade da produção não possibilitava que a energia da mão-de-obra goiana fosse desviada para outras atividades, com isso, os produtos tornavam-se muito caros. O transporte do ouro era feito pelas picadas e muito difícil devido a rarefeita ocupação da região pelos brancos.

¹² O aumento da produção do ouro no Brasil no século XVIII permitiu que Portugal ressarcisse a sua dívida advinda com a importação de produtos e manufaturas. Mas, com o início do declínio da produção do minério na metade do século XVIII houve novamente uma crise financeira com Portugal e suas colônias.

O principal imposto cobrado era o quinto, mais, além do quinto cobrado sobre a exploração do ouro, havia outros impostos cobrados por particulares (contratadores) que remetiam para a coroa. Quando descobriam uma mina, ali fundava um posto de cobrança de impostos.

O dízimo sobre produtos camponeses foi um dos grandes colaboradores para o tardio desenvolvimento da agropecuária nortista. Devido a facilidade de locomoção do gado e, não necessidade de uma permanente mão-de-obra, esta representou 2/3 dos dízimos da região entre os anos de 1762 a 1808.

No final do século XVIII e primeira década do século XIX, o nome proclamado na capitania era “crise”. Conforme Parente (2002, p.177), a solução proposta pelo governo para a saída da crise e não via outra, “só através do povoamento, da agricultura e do comércio com outras regiões, que ela poderia retomar o fluxo comercial de antes”.

A partir desta crise, a navegação nos rios: Araguaia e Tocantins são liberadas, o que aproximou um comércio com a cidade de Belém. “Com base na memória de Joaquim Teotônio Segurado, as relações comerciais vão tomar impulso com a Praça do Pará”. (PARENTE, 2002, p.177).

Não se tem referência sobre a qualidade das estradas que ligava o interior da região com os rios. Estes eram apenas navegáveis nas cheias, no intervalo do ano que as estradas entravam em decadência no Tocantins e no Pará.

As medidas de isolamento de Goiás não pararam por estes entraves, também foi proibido o acesso às minas por meio de picadas e o registro de pessoas que entrava para as minas no intuito de cobrar imposto. O Norte Goiano viveu um período de economia peninsular, apenas com uma estrada de ligação para o escoamento e entrada de mercadoria e pessoas.

A mineração de Goiás foi considerada a mais rica, porém, de vida curta, durando apenas 30 anos de auge e uma crise irreversível após este período, até a decadência na produção. Aprofundando ainda mais a crise nas áreas de difícil acesso, chegando a não mais conseguir pagar os impostos cobrados na época da mineração. A região passou a ter uma atividade agropecuária, mas, que pelo isolamento que estas áreas viviam e pela crise do ouro, não conseguiu suporte para se desenvolver ficando apenas uma atividade de cultivo de subsistência e uma pecuária extensiva, também de subsistência.

Para Parente (2007, p.86), “enquanto durou a melhor fase do ouro, o norte de Goiás sempre sofreu medidas que freavam o seu desenvolvimento”. Apenas era permitido uma estrada para a ligação ao sudeste da região em estudo e restringindo ou proibindo um contato com os portos do

norte, interrompendo a navegação nos rios Araguaia e Tocantins, o que a autora citada chama atenção para “o ouro como fonte de atraso no Norte Goiano”.

Além de todo este processo exploratório, havia uma rede de drenagem das riquezas que poderiam ter sido investidas no norte da Capitania de Goiás, para o sul. Foram criados vários impostos, como o subsídio literário em 10 de novembro de 1772, o da passagem cobrada pelas travessias dos principais rios, subsídios dos correios, rendimento de 10% sobre os contratos, entre outros. Impostos cobrados para a manutenção da colônia e que terminou beneficiando apenas os arraiais próximos da sede do governo que ficava localizado no sul da capitania.

Passados aproximadamente 150 anos referentes ao período do declínio do ouro, os garimpos voltaram novamente a movimentar a economia Norte-Goiana imbuído pela mesma ilusão da corrida do ouro no período colonial, porém, diferente na forma de condução pela exploração. Não apenas o ouro foi garimpado neste período, mais também, o diamante e o cristal de rocha foram alvos das buscas dos garimpeiros.

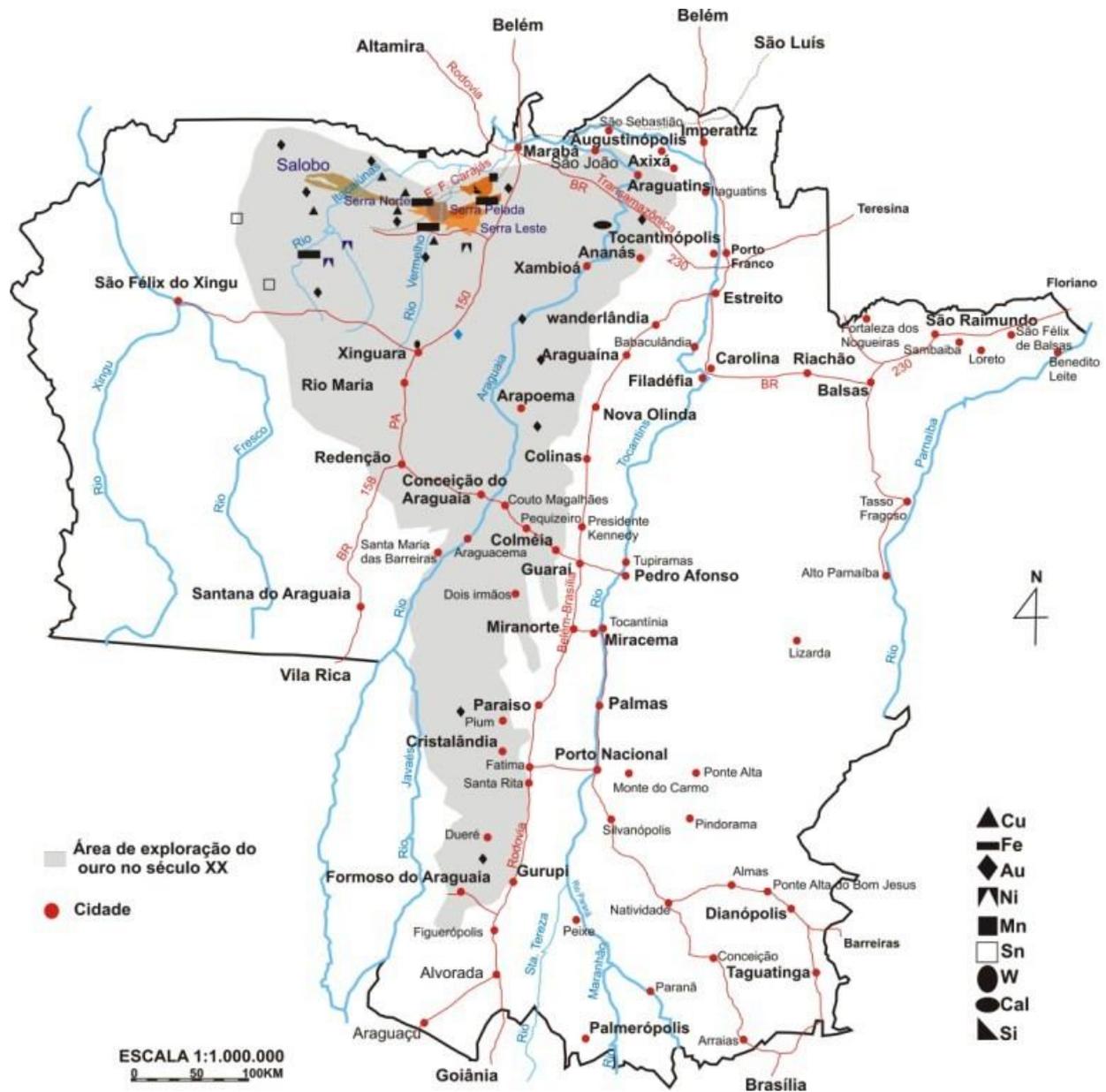
Se o ciclo do ouro no período colonial se deu no leste do rio Tocantins, a nova etapa de exploração se deu no oeste do rio Tocantins e leste/oeste do rio Araguaia, que vai desde a região do Bico do Papagaio e Marabá, até a região da Ilha do Bananal (mapa 4). Sugiram as cidades no Norte Goiano a partir da década de 1940 e 1950 de: Ananás, Arapoema, Xambioá, Dois Irmãos do Tocantins, Pium, Dueré, Cristalândia, Formoso do Araguaia e Araguaçu. Estas cinco últimas cidades, situadas no Médio - Araguaia e ocupadas por migrantes vindo dos estados do Maranhão, Piauí e Pará que se dirigiram ao vale do rio Javaés. Para Barbosa (1996, p.20),

a região em torno do Tocantins tinha muito mais afinidade com o Nordeste e Norte do que com o restante do país. Essa relação estreita era em decorrência da penetração de frentes de expansão provenientes, sobretudo, do Nordeste em busca de melhores condições de trabalho.

O mercado de diamante e cristal de rocha funcionava basicamente nas seguintes estruturas: o garimpeiro que extraía o mineral da natureza e que tinha o contato direto com o solo, o trabalhador braçal; o intermediário chamado de exportador, que comprava o minério dos garimpeiros e levava para o Rio de Janeiro para ser negociado. Este intermediário comprava o cristal, diamante ou ouro por valores subtraídos e levava por meio de avião até o Rio de Janeiro adicionando um grande lucro sobre o produto; os donos dos terrenos arrendavam para os garimpeiros que ao conseguir extrair o minério pagava uma quantia em dinheiro, na maioria das vezes 50% do valor do produto.

Mapa 4

Recursos Minerais e Garimpos no Sudeste da Amazônia Oriental no século XX



Fonte: Oliveira (1987); Gomes (1993)

Organizado pelo autor

A forma de extração nos garimpos era artesanal. O garimpeiro furava o solo com uma picareta e retirava a terra com uma pá até encontrar o minério procurado. Neste trabalho diário os homens era uma espécie de máquina humana vivendo em contato direto com a terra e a água.

O período dos garimpos foi curto na região oeste do Tocantins, mas, muitos destes penduraram até a década de 1990, quando houve uma aplicação das leis ambientais e uma política de finalização da atividade no Brasil. Muitas áreas tiveram seus garimpos extintos ainda na década de 1950, é o caso dos garimpos de Formoso do Araguaia, mas, outros duraram por mais tempo, o caso dos garimpos de Xambioá e do Chiqueirão.

Na região de Marabá, a atividade mineradora aurífera foi praticada nos afluentes do rio Itacaiúnas próximos a rodovia PA 275. Estas garimpagens eram praticadas no leito fluvial, na maioria das vezes, desviavam os cursos dos córregos com técnicas rudimentares, usando rochas e troncos de madeira e fazia um desmonte do barranco para a remoção do cascalho que encontrava o ouro. Havia uma organização do trabalho nos garimpos, mais sempre estes trabalhos eram subumanos por não garantir nenhuma segurança aos garimpeiros e, na área era comum vários garimpeiros serem enterrados vivos pelos desmontes de barranceiras.

Na área, o garimpo mais importante foi o de Serra Pelada que recebeu esse nome devido a “existência, a leste do garimpo, de uma jazida de ferro numa colina cuja cobertura vegetal, composta por campos rupestres, contrasta com a floresta dominante na área” (GARIBO FILHA, 1988, p.126). Originaram-se alguns núcleos urbanos desta atividade, como Curionópolis.

Tal garimpo chegou a ter no período de maior exploração um contingente de 60 mil homens em atividade, numa cava que atingiu 200 metros de diâmetro e 80 metros de profundidade. Em seis anos, foram produzidas 50 toneladas de ouro, retirando blocos de até 60 quilos.

O comércio da currutela formada pelos garimpeiros tinha vários problemas, tanto de valores altos das mercadorias, como de remédios vencidos. Foi usada uma forma de espoliação do trabalho constituído em uma rede, que começava no garimpo e terminava nas vilas com produtos caríssimos.

O jeito de ver o garimpeiro como um migrante que não possuía vínculo com o solo, produziu um estereótipo dos homens destinados a viver como “bamburradores” pelos garimpos e na maioria não acumulavam riquezas.

No que tange a extração do ferro, houve uma outra organização nas relações de trabalho. No período da descoberta da jazida de ferro em Carajás, a área pertencia ao município de

Marabá, que possuía um amplo território e que tinha como atividade econômica principal, a extração da Castanha-do-Pará.

O Projeto Carajás foi um programa desenvolvimentista do Governo Federal que visava a integração da Amazônia com projetos voltados para a metalurgia, agricultura, reflorestamento e pecuária que pode ser dividido em períodos. No primeiro, delimita-se pelo final da década de 1960 e início dos anos 1970, onde, foram localizados os depósitos minerais com fortes indícios superficiais: ferro, manganês e níquel. Com a entrada da DOCEGEO em 1974, a utilização de técnicas mais aprimoradas de geoquímica e geofísica possibilitou um novo ciclo de descobertas de cobre e ouro.

Carajás significou a implantação de grandes projetos e uma super infraestrutura na área. Dentre os empreendimentos, a construção da estrada de Ferro Carajás.

1.3.3 Pecuária e agricultura no processo de ocupação regional

Tratando-se da atividade agropecuária no Sudeste da Amazônia Oriental, houve uma importância desta atividade em todas as áreas da região, como atividade de subsistência ou mesmo, como atividade principal de um município ou de uma micro-região.

Em se tratando da expansão da agropecuária no período colonial em decorrência do declínio dos garimpos de ouro, vê-se uma atividade agrícola voltada para abastecê-los de mantimentos: arroz, feijão, farinha, carne entre outros produtos como a cachaça que era ilegal sua entrada. A região não possuía todo aparato produtivo, importava muitos produtos como sal, tecidos, propiciando uma mobilidade regional de tropeiros e boiadeiros. Para Gomes (2007, p.69), “a criação de gado, sobretudo, tornou-se por muito tempo o principal elemento de mobilidade espacial no imenso território pouco povoado de Goiás-Tocantins”.

Com o declínio da produção do ouro, a agropecuária tornou-se a atividade mais importante na região Tocantínia, garantindo a sobrevivência da população regional e estimulando a formação de novos núcleos de ocupação.

A pecuária predominante nesta área foi a extensiva, usando as pastagens naturais do cerrado privilegiadas pela abundância de água. Esta foi a principal atividade econômica do leste e oeste do rio Tocantins, tanto em áreas do atual estado do Tocantins, como dos estados do Maranhão e sul do Pará.

Na região do Jalapão onde predomina uma vegetação de transição entre a caatinga e o cerrado, mesmo sofrendo um processo de arenização, tornou-se importante para a criação de gado. Apesar de que, inicialmente, este era trazido para à área apenas com a finalidade de garantir a sobrevivência das boiadas nos períodos de estiagem no sertão seco da Bahia e Piauí. Com uma paisagem formada por escapas, brejos, buritis e terrenos arenosos ondulados, forma os Gerais, uma paisagem complexa, relatado por Geiger (s/d).

A relação de trabalho na pecuária se dava a partir do arrendamento das pastagens e do cuidado pouco preciso do gado que vivia solto pelos pastos. Como a raça dos animais era “pé-duro”, era necessário dedicar maior atenção aos bezerros para evitar sua morte, fazendo com que os donos das boiadas mantivessem uma relação com os homens dos Gerais. De cada 4 ou 5 bezerros que nascia no período de permanência do gado na área, um era para o reideiro.

Do outro lado, uma agricultura rudimentar e, não exclusivamente, para a subsistência da família. Devido a pobreza do solo, as roças eram mudadas de tempo em tempo. As casas reduzidas que formava a região, se estendiam ao longo do rio Galhão, facilitando a locomoção por animais até as cidades ou garimpos, para venderem suas produções. O transporte era por cavalos ou burros; em algumas áreas do Jalapão, o transporte era feito apenas por burro por ser mais resistente.

No sudeste do estado do Tocantins ou na região chamada de “Polígono do Ouro” do período colonial, a forma como se deu a agropecuária foi diferente em alguns aspectos. Nessa região existia uma agricultura de subsistência, que comercializava o excedente dos produtos nas cidades e garimpos.

Por ser uma área de atividade econômica voltada para a exploração do ouro, não havia uma oferta de mão-de-obra excedente para o cuidado com o gado, sendo necessário a exportação destes, principalmente da Bahia. Esta área formava o corredor muito próspero do período colonial que se estendia de São José do Duro até os garimpos de Mato Grosso, “adquiria-se gado, que por ali passava tangido para outras paragens” (CORDEIRO, 1989, p.22). Este processo permaneceu como atividade complementar na região enquanto durou o ciclo do ouro.

Com a decadência das minas, uma outra forma de garantir a sobrevivência foi a criação de gados, saindo dos leitos dos rios e serras e indo à procura de boas pastagens. Para Cordeiro (1989, p.22), tratando sobre este processo afirma que “Arraias, filha do ouro, pôde resistir à crise, resultante do abandono da mineração, que fez sucumbir tantas povoações, devido à visão de seus filhos, os quais anteciparam aos pecuaristas do sul, adquirindo do Nordeste levas e levas

de curraleiros”. Este gado foi sendo cruzado com outras raças bovinas formando uma raça de melhor qualidade.

Por ter uma agropecuária de sobrevivência, tal atividade não conseguiu produzir uma dinâmica econômica regional, antes, mergulhou-se em uma crise.

Em se tratando do corredor Araguaia – Tocantins, a agropecuária foi uma atividade recente e que se desenvolveu diferentemente da atividade no leste do Tocantins.

No vale do Araguaia, especificamente na região de Formoso do Araguaia, esta atividade floresceu com maior dinâmica nos períodos posterior a decadência dos garimpos. A expansão agrícola sobre as terras indígenas (Parque Nacional do Araguaia) passou a ter um intuito econômico na reprodução ampliada do capital na agricultura moderna. A área era composta por fazendeiros, em sua maioria, sem excedente de capital para investir em um projeto maior como de agricultura irrigada.

Para Valverde e Dias (1967, p.251), o vale Médio do Araguaia-Cristalândia possuía uma “agricultura de subsistência”, mas, que exportava gado vivo para Belém de caminhão, e a pé, para São Paulo. Este modelo foi sendo substituído pela introdução de técnicas agrícolas, proporcionando uma modernização na produção regional. O objetivo do Governo Federal em tornar o cerrado produtivo, incentivou a criação de grandes projetos agrícolas nesta porção do território brasileiro.

A partir de estudos de viabilidade econômica realizados pelo Governo Federal na região, delimitou-se uma área no município de Formoso do Araguaia como viável para a implantação de um projeto de plantio irrigado.

O Rio Formoso é um projeto de agricultura irrigada as margens do rio Formoso, no sul do estado do Tocantins, totalizando 65.000 hectares de terra, dividida em áreas administradas por cooperativas. Uma região de ocupação recente e que sucedeu as duas dinâmicas econômicas regionais que são os garimpos e a pecuária, esta última, ainda em franco desenvolvimento.

Cada etapa que o governo concluía no projeto, ele passava para um grupo privado que gerenciava e pagava os dividendos ao cofre público federal. Para Barbosa (1996, p.30), ressaltando o lado negativo da implantação do projeto, no que tange as desapropriações e ao favorecimento do estado, afirma que:

o acesso às cooperativas ficou restrito a um grupo privilegiado de gaúchos, na Cooperformoso, e a pessoas ligadas ao governo de Goiás, familiares, amigos e padrinhos políticos que participaram da criação da Cooperjava e da Coopergran, na segunda e terceira etapa. O projeto Rio Formoso atendeu a

interesses de um segmento preciso, pessoas próximas ao governador (Ary Valadão) mesmo aquelas sem compromisso com a agricultura.

Todo este projeto de acordo com o autor citado tem uma problematização, não só pelo interesse de grupos capitalistas serem privilegiados no processo, mais também, pela desapropriação infundada dos fazendeiros locais de suas terras. O Governo Estadual usou projetos de leis de interesse social para justificar tal ato,

o interesse preconizado na desapropriação da área na qual seria construído o projeto era que ele deveria beneficiar, sobretudo, populações carentes de baixo poder aquisitivo, sem abandonar o interesse empresarial da obra. Entretanto, com o surgimento de cooperativas e cooperados, não houve nenhum caso de assentamento com cotas entre 150 e 750 hectares (BARBOSA, 1996, p.33).

As cooperativas formadas no Projeto Rio Formoso sempre estiveram no comando dos capitalistas do Sul do país, os agricultores locais não tiveram expressiva participação no cooperativismo, apenas foram expulsos de suas terras, tornando a área por um tempo como palco de lutas entre os cooperadores e a população local que reivindicava terras para plantar.

A principal produção agrícola do projeto foi o plantio do arroz conforme tabela 1. O plantio deste arroz foi todo irrigado garantindo mesmo nos períodos de estiagem uma alta produção.

Tabela 1

Produção de arroz no Médio -Araguaia -Tocantins

MÉDIO-TOCANTINS (arroz em casca)	ÁREA COLHIDA (ha)	QUANTIDADE PRODUZIDA (t)	RENDIMENTO MÉDIO (kg/ha)
1978	74.830	67.904	913
1979	84.008	108.562	1.291
1980	109.749	146.742	1.337
1981	117.061	113.658	971
1982	184.430	285.672	1.549
1989	221.190	473.180	2.139

Fonte: Barbosa (1996)

Portanto, com a criação do estado do Tocantins houve uma possibilidade maior de desenvolvimento das cooperativas, já que estas representavam uma fonte importante de ICMS para o recém criado estado.

Para Gomes (2005), a agricultura do Vale do Araguaia foi a mais interessante da economia tocantinense, produzindo mudanças rápidas na urbanização das cidades e na organização espacial da região. Esta dinâmica econômica regional permitiu concluir que o número de bois era maior que o número de pessoas.

No norte do Tocantins, na chamada região do Bico do Papagaio e Araguaína, a atividade agropecuária foi uma das principais atividades econômicas que contribuiu para o desenvolvimento regional. O incentivo público para a ocupação da área e a fertilidade do vale do rio Lontra proporcionaram uma produção agrícola significativa.

As áreas cobertas por vegetação de cerrado possuem uma pastagem natural formada por gramíneas que recobrem o solo por entre os arbustos e subarbustos. Por uma diversidade de capim, como, Capim Mimoso (*Axonopus purpusii*), Capim Gordura (*Melinis minutiflora*) e espécies exóticas como o Capim-Colonião (*Panicum maximum*) e Capim Jaraguá (*Hyparrhenia rufa*), este último resistente ao fogo, sua semente não morre com as queimadas. Possui outras espécies como o Capim-Barba-de-Bode (*Pallens Cav.*) e o Fedegoso (*Senna occidentalis*) que são plantas de baixo valor alimentar, mas que compõem a pastagem natural do cerrado. Muitos fazendeiros querendo uma produtividade maior derrubaram esta vegetação e plantaram o Capim-Braquiara (*Brachiaria brizantha*) possibilitando um adensamento do gado na área.

Tratando sobre a agricultura, Rangel (2005) coloca como um de seus desafios referente a viabilidade agrícola do cerrado afirmando que esta tornou-se possível mediante a tecnologia dos utensílios e produtos do campo. Neste mesmo viés de pensamento, Santos (1994, p.38), afirma que,

foi o período técnico - científico da humanidade isto é, a possibilidade de inventar a natureza, de criar sementes como se elas fossem naturais, isto é, o progresso da biotecnologia, que permitiu, no espaço de duas gerações, que o que parecia um deserto, como o cerrado, na região Centro-Oeste e na Bahia, se transformasse num vergel formado por um caleidoscópio de produções, a começar pelo soja.

A agricultura ao longo da rodovia Belém-Brasília na década de 1960, nos trechos compreendidos entre Gurupi e Paraíso do Norte (Tocantins) foi ocupado por latifúndios, onde, o pastoreio extensivo era predominante. No município de Gurupi, além da criação de gado, havia uma forte produção de arroz, milho, feijão, algodão e mandioca.

No trecho entre Araguaína e Paraíso do Tocantins, “as lavouras são feitas invariavelmente pelo sistema de roças e as culturas principais são as de mandioca, milho e algodão perene” (VALVERDE e DIAS, 1967, p.234). Nas áreas mais ao norte do Tocantins na

década de 60, a atividade agrícola era uma economia secundária, como é o caso de Araguaína, onde, a produção do arroz, amendoim e algodão era atividade complementar a economia do babaçu. Mas, ao extremo norte do Tocantins nos municípios de Araguatins, São Sebastião, Sítio Novo do Tocantins e Axixá, além do extrativismo do babaçu, também praticava um cultivo do arroz que abastecia o mercado de Imperatriz.

Na década de 1960, começou uma modificação na estrutura agrária da região, ampliando a concentração de terras e aperfeiçoando os instrumentos de trabalhos, mas, foi “a partir dessa época que se acelerou o processo de expulsão dos camponeses de suas terras – a grilagem era uma prática corrente – e o início de um outro – o do êxodo rural forçado” (GOMES, 2005, p.192).

Vale ressaltar, que ao trabalhar com estas microrregiões tem-se áreas dos municípios de Araguaçu fazendo parte da sexta microrregião que hoje pertence à Goiás, região do Alto Tocantins. E áreas da microrregião de Serra Geral de Goiás, que não pertence ao Tocantins, caso do município de Campos Belos.

A região do Médio - Araguaia Goiano era maior em extensão territorial e também, tinha a maior produção de arroz e gado bovino da região Norte Goiana (Tocantins). O Baixo Araguaia era a menor região, possuía uma produção do gado bovino, mais tinha uma produção de arroz maior que a região de Tocantínia de Pedro Afonso. Estas duas regiões faziam parte do complexo de crescimento onde, a partir da década de 1950, foram animadas por uma dinâmica econômica provocada pela mineração, reanimadas pela construção da Belém-Brasília e pelos investimentos públicos na agropecuária.

No extremo norte do Tocantins, região do Bico do Papagaio e de Araguaína, áreas de incentivos fiscais do Governo Federal, teve na década de 1970 a segunda maior produção tanto de arroz, como de gado bovino.

Quadro 2

Produção Agropecuária do Norte Goiano (Tocantins), em 1970

Microrregiões	arroz	feijão	milho	cana	bovino	suíno
Extremo Norte Goiano	40.341	1.372	11.608	28.613	533.558	293.726
Baixo Araguaia Goiano	12.060	326	3.803	3.050	196.853	95.400
Tocantínia de Pedro Afonso	11.784	274	4.852	7.550	386.706	229.530
Médio - Araguaia Goiano	47.436	983	14.176	43.990	780.997	385.360
Serra Geral de Goiás	16.035	1.370	7.839	34.800	401.209	133.700

(Dados em toneladas e cabeças produzidas)

Fonte: Gomes (2005)

Em se tratando da região de Tocantínia de Pedro Afonso e Serra Geral de Goiás, áreas que são conhecidas de Leste do rio Tocantins, teve sua produção muito tenra se comparada a do oeste do rio. A produção de arroz da região leste somou 27.819 toneladas de grãos, e a oeste, somou 99.837 toneladas de grãos (quadro 2). Pode-se notar, que por ser uma região proporcionalmente pouco diferente no tamanho e, das áreas do leste ter uma ocupação em seu território primeiro, teve um pequeno desenvolvimento regional ou uma crise econômica.

A produção do gado bovino no oeste do rio Tocantins somou no ano de 1970, 1.511.408 cabeças de gado, enquanto no leste do rio, que houve uma primeira introdução deste, somou apenas 787.915 cabeças. Nos relatos de Manzano (2005, p.109), a forma de concepção que os camponeses tinham no leste do rio Tocantins era de uma propriedade voltada à subsistência familiar. Não se propõe dizer que este modelo pode ser aplicado a toda região, mais que foi uma prática realizada na área.

Nas regiões sul e sudeste do Pará e oeste do Tocantins a atividade agrícola teve uma recente expansão, diferentemente da área do entorno do rio Tocantins, formada pelo cerrado. O extremo norte do Tocantins é formado pela floresta equatorial, o que dificultou a entrada pela densa mata das lavouras e do gado. Para Ianni (1978), a floresta constituía numa barreira natural que impossibilitava o avanço da pecuária pela região.

A porção norte da região Sudeste da Amazônia Oriental foi formada por um processo de concentração de terras. No início, por uma busca da ocupação da área – expansão da fronteira, o poder público concedeu para uma única família 500 alqueires. Toda esta euforia se deu pela descoberta da fertilidade do solo para a agricultura, e para o plantio do capim por pesquisas no local. Segundo Veiga (2004), estas terras eram delimitadas por meio de visualização por avião, sem nenhum diagnóstico das pequenas propriedades que havia no local, apenas a ITERPA concedia a titulação, provocando conflitos sociais. Antes da colonização oficial, a situação fundiária no sul do Pará já era bastante tensa, com vários segmentos sociais com interesses diversos: a) os índios Karajás e Kayapós, primeiros habitantes da região; b) os peões instalados em vários lugares, a maioria da época da borracha há mais de 50 anos, desenvolveu atividades características da agricultura familiar; c) os novos pioneiros, oficialmente proprietários de grandes fazendas demarcadas pelo poder público.

Com a construção da PA 150, ligando Belém ao Centro-Sul do país, criou-se uma outra migração espontânea, que passou a ocupar terras na região, resgatando os projetos da produção agrícola abandonado, ou não executado. “Usando estratégias diversas, esses novos atores tentaram recuperar projetos agropecuários abandonados; invadiram e ocuparam terras já tituladas e não exploradas ou abandonadas, tentando de todas as formas, regularizar sua situação fundiária” (VEIGA, 2004, p.51).

Vale ressaltar, que não havia uma agricultura solidificada nesta área, antes, uma pecuária muito forte se fazia presente. Por isso, o nível de desmatamento foi abundante, principalmente, nas regiões de Conceição do Araguaia e Redenção, onde o nível de desmatamento foi muito alto, isto tudo para dar lugar as pastagens para o gado bovino.

Para a análise sobre a produção agrícola no Maranhão, mencionará três regiões: a de Balsas, Sul-Maranhense e a de Imperatriz.

O sul do estado do Maranhão conheceu um longo período sem crescimento econômico depois que sua produção agrícola e de couro entrou em declínio. Na área de Balsas e Sul do Maranhão, também presenciaram o declínio econômico e, ainda sofreu outro agravante com a migração de seus habitantes por ser umas das regiões pertencentes a exportação de mão-de-obra do Nordeste. “É somente a partir da década de 1960, (...) que se restabelece um novo período de vigor econômico direcionado por dois elementos principais: a agricultura e a pecuária, no sul do Maranhão” (FERREIRA, 2006, p.152).

A região Sul-Maranhense foi desbravada e ocupada por vaqueiros baianos (ANDRADE, 1970), que transpuseram o rio Parnaíba e vieram em busca das pastagens para o gado nessa área. Esta região tinha um contato frequente com a Bahia, Minas Gerais e Rio de Janeiro e, posteriormente, através do comércio com o norte do Estado, uma ligação por meio do rio Parnaíba. O sul do Maranhão tinha uma outra realidade diferente do norte, pelas suas condições naturais, povoamento e atividades econômicas.

Na região de Imperatriz, a pecuária tornou-se uma das atividades econômicas principais. A criação do gado era na forma extensiva do livre pastoreio e “com um rebanho em que o gado curraleiro prevalece” (VALVERDE e DIAS, 1967, p.194).

No início do século XX, uma corrente migratória sul-maranhense começou a se dirigir para a área de Imperatriz. Nas décadas de 1960 e 1970 conforme Sousa (2005, p.36), “estas frentes foram responsáveis por movimentar a produção do arroz na região Tocantínia, colocando a cidade de Imperatriz e os demais municípios da região entre os maiores produtores de arroz do estado do Maranhão”.

A representatividade de Imperatriz na produção do arroz foi relevante, mas teve uma tendência à queda com a introdução de outras atividades econômicas. Com a abertura de vias terrestres possibilitou que o município exportasse o gado, trazendo importância para a pecuária local.

Diante de todo este processo de expansão da fronteira agrícola na Amazônia Oriental direcionou a uma organização da urbanização. Ora,

o processo de urbanização resultou principalmente do desenvolvimento da industrialização, da modernização da agricultura no Centro-Sul e do modelo de expansão da fronteira econômica na Amazônia Legal, baseado em grandes projetos agropecuários. Também ocorreu a proliferação de núcleos urbanos, especialmente ao longo dos principais eixos rodoviários (BRUM, 1997, p.448).

Vale ressaltar, que o modelo de ocupação da Amazônia e a modernização agrícola produziram uma concentração de terras, uma expulsão dos produtores descapitalizado de suas propriedades, assim como, a expulsão dos arrendatários e posseiros do campo. Estes passaram a buscar a cidade como local de sobrevivência. Outra questão da urbanização da Amazônia foi que a região Centro-Oeste e Norte

receberam a maior parcela do fluxo populacional de migrantes do Sul – sobretudo gaúchos e paranaenses, além de paulista e mineiros - na vanguarda da expansão da cultura da soja ou da implantação de projetos agropecuários, e também de contingentes populacionais oriundos de outras regiões (BRUM,1997, p.449).

A agricultura brasileira a partir de 1950 entrou em um processo de modernização, tecnificando e mecanizando o trabalho nas lavouras, assim como, utilizando insumos químicos para garantir maior produtividade. Todo este aparato técnico do campo brasileiro recebeu financiamentos subsidiados pelo Estado (Governo Federal) para aquisição de máquinas, insumos, comercialização, formação da lavoura e outras etapas da produção.

A partir de 1980, o Estado brasileiro endividado externamente e internamente não conseguiu mais financiar a agricultura e, para atender os agricultores nesta demanda, passou a financiar por empréstimos à juros reais. No governo do presidente Fernando Collor (1990 – 1992), as dívidas dos agricultores foram corrigidas por um índice superior a 80%, enquanto os valores dos produtos agrícolas foram corrigidos por um índice abaixo de 50% dos preços reais.

Com o Plano Real, o problema da agricultura brasileira se agravou ainda mais, chegando até a imprensa nacional a divulgar que haveria um colapso da agricultura no Brasil. Isso foi provocado porque, os preços dos produtos agrícolas no mercado interno ficaram baixos, como medida para conter a alta do custo da cesta básica, enquanto o câmbio subia e mantinha baixos os preços dos produtos de exportação. Algumas medidas foram tomadas no governo Fernando Henrique para viabilizar a agricultura nacional, como o prolongamento da dívida dos agricultores, o financiamento da produção de acordo com o tamanho da propriedade e o apoio à propriedade familiar.

Por ser uma região onde a produção agrícola é a atividade econômica mais importante, nos capítulos posteriores será abordada esta atividade econômica relacionando-a com a formação da rede urbana do Sudeste da Amazônia Oriental.

O objetivo deste capítulo foi identificar e delimitar a área de pesquisa dentro da Amazônia Legal, tomando como recorte espacial para o estudo uma região que chamou de Sudeste da Amazônia Oriental.

A análise sobre a formação socioeconômica brasileira ajudou a construir a base que norteou vários pontos da reflexão em torno da construção da cidade de Palmas no final do século XX. Tratando-se da economia amazônica, esta de certa forma esteve no século passado muito ligada aos projetos do Governo Federal e estaduais que direcionaram as políticas de desenvolvimento, o que provocou impactos negativos e positivos na região.

Este primeiro capítulo foi uma análise histórica e introdutória da dissertação. Delineia os pontos nodais, encaminhando a compreensão sobre a cidade de Palmas na região. O que mudou? O que permaneceu? As transformações foram impactantes regionalmente? Este direcionamento ajudará o leitor entender melhor o papel de Palmas na rede de integração regional do Sudeste da Amazônia Oriental.

INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE NO SUDESTE DA AMAZÔNIA ORIENTAL

Aeroporto Internacional Brigadeiro Lysias Rodrigues



Ponte da Amizade e Integração Nacional Fernando Henrique Cardoso



2 Infraestrutura de transporte no Sudeste da Amazônia Oriental

As políticas de investimentos no Sudeste da Amazônia Oriental sempre estiveram direcionadas a algum objetivo econômico e político. A abertura da rodovia Belém-Brasília, refere-se a uma política de investimento que visava à integração nacional, uma rodovia que fortaleceu os laços de poder na trama da rede urbana alicerçada em Brasília e Goiânia.

A rodovia Transamazônica visava a integração entre o Nordeste e o Norte ampliando a ocupação da floresta. A hidrovia Araguaia/Tocantins, não é um projeto recente, vem do século XIX, mas, toma conteúdo estritamente econômico no final do século XX e início do século XXI, respaldado sobre a expansão da fronteira agrícola no cerrado. O mesmo conteúdo econômico tem recebido a ferrovia Norte-Sul no século XXI, atender à demanda das atividades econômicas regionais e nacionais.

Neste prisma, pontos importantes surgem com a criação de Palmas na área central do país, uma localidade estratégica na consolidação das relações socioeconômicas regional. Não foi um plano aleatório a construção desta cidade às margens do rio Tocantins, exatamente na porção central do estado, houve/há objetivos econômicos, políticos e sociais de envergadura importante para a rede urbana com a construção de Palmas.

Conforme pesquisas realizadas na cidade de Palmas, constatou-se que esta possui uma importância singular na gestão do território, só sendo possível mediante sua integração nos modais rodoviário e aeroviário. Tais infraestruturas possibilitaram uma logística¹³ de distribuição em Palmas. No sentido econômico este conceito foi aplicado na relação produtiva do setor secundário da economia. Concentrava-se em um primeiro momento, na eficiência da produção de mercadorias, posteriormente, foi ampliado e passou a ganhar importância nas relações de produção, distribuição e armazenamento. Para Silveira (2009, p.16) “a logística participa dos circuitos espaciais de produção e dos circuitos de cooperação no espaço, e não como sistema de movimento e fluxos, ou seja, ela é uma estratégia e não um fixo ou um fluxo, propriamente dito”.

Duas áreas geográficas tornaram-se importantes no processo: a área comercial, delimitada pela abrangência entre uma determinada empresa e seu mercado consumidor e uma relação com

¹³ O termo logística foi utilizado pelo exército francês pela primeira vez para definir o sistema de administração e distribuição de provisões às tropas. A palavra vem do verbo “loger”, que significa alojar, introduzir. Termo utilizado como estratégico na II Guerra Mundial pelos países da Europa e pelos EUA, permitindo à administração das remessas de alimentos, tropas e equipamentos para as zonas de combate, através de um eficiente meio de transporte (VANTINE, 1992, Grifo do autor).

os fornecedores, que garante que tais mercadorias estejam na distribuidora ou no comércio na data pré-definida com o mínimo de atraso. Segundo Vantine (1992), a finalidade da logística é controlar os fluxos de entrada e saída nos locais de distribuição, suprimentos e produção, tanto no que tange a informação, como a materiais. Nesta lógica, o tempo passa a ser uma das variáveis mais importantes na logística quando bem administrado, ameniza desgaste com a distribuição e quando integrado à informação, adiciona maiores fluxos de materiais.

Como afirma Harvey (1990, p.380), “la distancia espacial se reduce entonces a tiempo porque lo importante no es la distancia em espacio al mercado, sino la velocidade com que se puede llegar a él¹⁴”.

Este capítulo tem como objetivo principal trabalhar a questão das obras de infraestrutura e seu papel na rede de integração, lendo-as através de um olhar entre a concepção da criação de Palmas e seu discurso progressista. Qual o conteúdo e significado desta obras antes e depois da criação de Palmas? Como se pensou Palmas no contexto regional? São questionamentos feito pelo autor e que buscou responder algumas destas implicações levantadas aqui.

2.1 A rodovia Belém-Brasília e sua importância para a estruturação regional e para a produção de vilas e cidades

Ao tratar sobre a Belém-Brasília, remete-se à questão da Política de Integração Nacional. Ligou-se a capital federal, Brasília à Belém (PA) no norte do país, cortando áreas isoladas que se comunicavam apenas por meio da navegação dos rios Araguaia e Tocantins.

A dificuldade de escoar a produção e o ônus que se tinha com os desvios das cachoeiras, desestimulava em proporções a dinâmica econômica regional. Conforme relatos dos antigos moradores (pesquisa de campo), o trecho que saía do rio Tocantins era feito à cavalo e muitas vezes à pé por entre a vegetação do cerrado, que proporcionava bom rendimento à caminhada e pouco risco de ataque de onça, mas em contrapartida, aumentava o risco do ataque de cobras (cascavel e jararacuçu). Na mata do norte da região, era grande a dificuldade para se orientar em meio a imensidão da floresta.

¹⁴ “A distância espacial se reduz ao tempo, porque o importante não é a distância entre os mercados, mais a velocidade com que pode chegar a ele”.

A rodovia Belém-Brasília (BR 153, BR 010, BR 226 e BR 060), representou para a região a mais importante infraestrutura regional do século XX. Gomes (2005, p.79) tratando sobre a importância da rodovia para o Tocantins, afirma que se esta não tivesse sido construída, “o Estado não passaria, hoje, de um imenso território mesopotâmico, situado em sua maior parte entre os rios Araguaia e Tocantins, isolado do sul do país e sem saída para o norte, a não ser por água, como antigamente”.

Para Souza (2004), o interesse pela construção da rodovia se deu aproximadamente há 250 anos atrás, mais devido ao desafio que a floresta impunha, tornou-se inviável na época pensar em uma estrada que ligasse o norte ao sul do país.

Segundo Valverde e Dias (1967), a construção da rodovia aconteceu no governo de Getúlio Vargas, entre os anos de 1941 e 1944, correspondendo ao trecho entre Anápolis e Ceres e, posteriormente, o engenheiro agrônomo Bernardo Sayão Carvalho estendeu a estrada até a cidade de Uruaçu. Este trecho inicial da rodovia foi construído em decorrência da instalação das colônias agrícolas pelo Decreto do Governo Federal de 19 de fevereiro de 1941. O projeto da BR 153 era parte do programa de Getúlio Vargas da Marcha para o Oeste.

O jovem Bernardo Sayão em visita à Goiás constatou uma boa fertilidade do solo, propícia para a agricultura. A partir de então, iniciou a empreitada da obra, na ligação de sul ao norte do país por meio de rodovias.

Conforme mapa 5, o percurso inicial da rodovia que ligava o sul ao norte no território do Tocantins e sudeste do Maranhão tinha outra rota, acompanhava o leste do rio Tocantins. Esta deveria ser construída ligando as cidades de Anápolis, Niquelândia, Peixe, Porto Nacional, Carolina, Porto Franco e Imperatriz. O projeto apresentado ao congresso pelo Deputado Federal Jales Machado indicava a organização de um sistema rodo-fluvial. De Anápolis a Tocantínia seria o primeiro trecho e, de Tocantínia à Tocantinópolis, o segundo trecho, que carecia por um melhoramento nas condições de navegação do rio Tocantins. Para Souza (2004, p.356), “nos planos primitivos da rodovia Belém-Brasília conhecida também como BR 14, só estava acertada a construção de extremos entre Guamá (PA) e Porto Franco (MA). Daí em diante, seria utilizado o rio Tocantins”.

Para Valverde e Dias (1967, p.328)

por disposição da lei nº 2.975, de 27 de novembro de 1956, o traçado da BR-14 foi modificado, abandonando o vale médio do Tocantins e seguindo um tanto possível, o divisor de água Tocantins/Araguaia até cruzar aquele curso d'água na fronteira Goiás-Maranhão.

A rodovia passou a ser um dos investimentos do governo de Juscelino Kubitschek, chegando até a chamá-la de “autêntica epopéia do século XX” (KUBITSCHKEK, 1975, p.233). Este projeto rodoviário possibilitaria uma integração de Belém à Brasília, unindo o norte ao centro e de Brasília à Aceguá-RS, completando uma integração norte-sul do país, por meio da rodovia Transbrasiliana - BR 153, que inicia na cidade de Marabá – PA e vai até a cidade de Aceguá – RS. Vale ressaltar que a rodovia popularmente conhecida como Belém-Brasília é formada por várias rodovias federais e, dentre estas, compreende o trecho da BR 153 – De Goiânia à Wanderlândia (mapa 5).

O trecho mais difícil da integração era o percurso norte da rodovia, onde barreiras naturais do cerrado, mata e deserto de ocupação pelos não-índios era um desafio. Diante de tal questão, Aquino (2004, p.321) afirma que “JK recorre a Bernardo Sayão, vendo nele as qualidades de um pioneiro e mesmo de um bandeirante, com todos os requisitos para a empreitada da Belém-Brasília”.

Percebendo a grandiosidade da obra, duas frentes de trabalho foram abertas, uma saindo de Goiás para o Pará, outra, vindo do Pará para Goiás. Segundo Souza (2004, p.359), “era necessária a criação de um órgão específico, para que pudesse atender à multiplicidade dos problemas que iriam surgir, e é baixado o Decreto nº 43.710, de 15 de maio de 1958”. Este decreto criou a SPVEA e a Rodobrás¹⁵ que tinha como objetivo viabilizar a construção da rodovia.

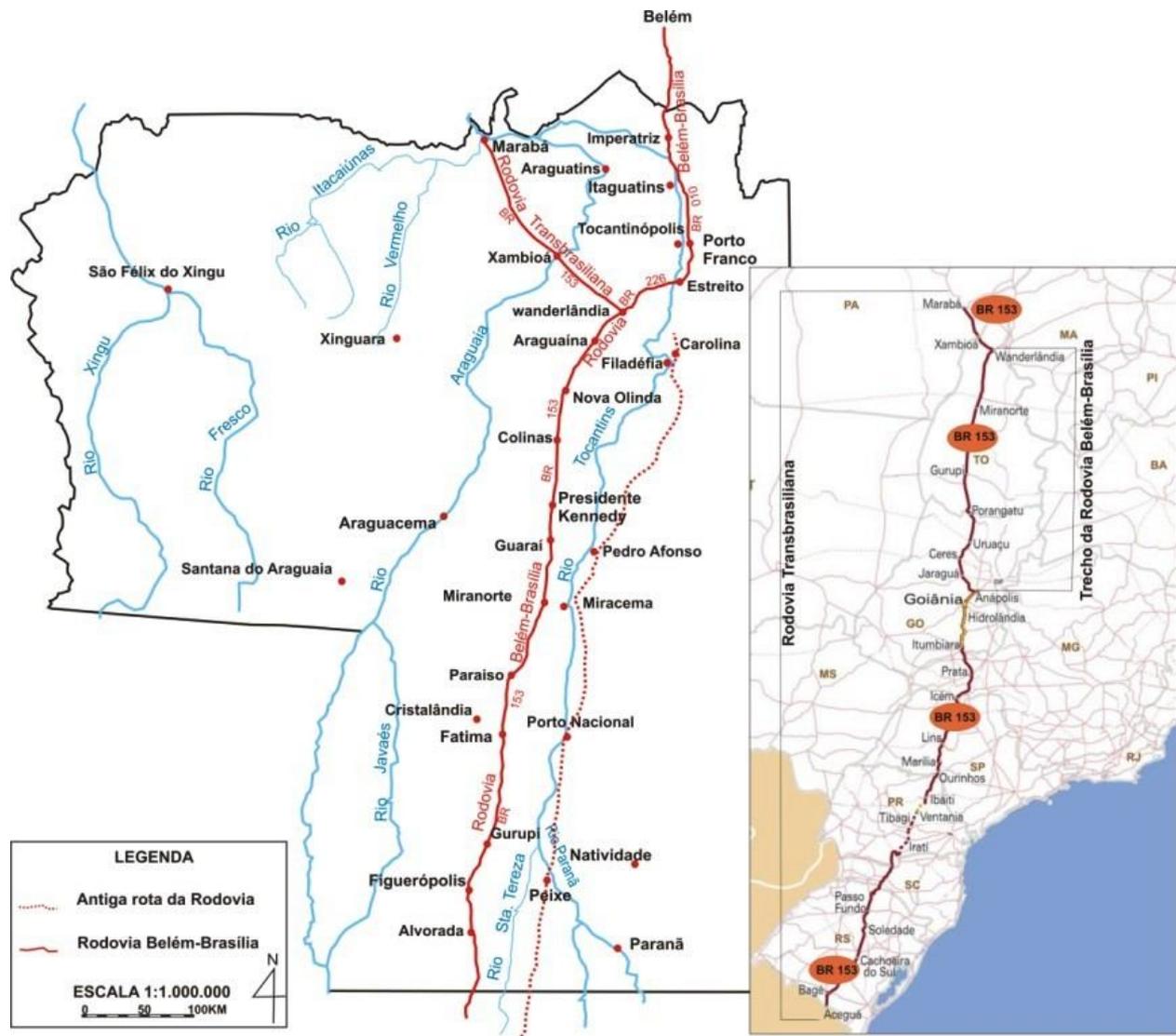
Com os acertos do projeto, ficou determinado um prazo de 4 anos para a concretização da ligação Belém à Brasília, o que seria um desafio em decorrência das adversidades que esta se mostrava. “A rodovia Belém-Brasília deveria estar aberta (não ao tráfego) até o dia 31 de janeiro de 1959, quando se daria o encontro das duas frentes de trabalho responsáveis pela derrubada da selva. Tudo isso levava as pessoas a não acreditar no empreendimento” (SOUZA, 2004, p.362).

As frentes de abertura da rodovia foram consumadas na data estabelecida, no local que ficou conhecido como “ligação”. Para que tudo isso desse certo dentro do prazo, foi necessário o empenho de todos os envolvidos no processo.

¹⁵ Comissão Executiva da Rodovia Belém-Brasília

Mapa 5

Rota da Rodovia Belém-Brasília e Transbrasiliana



Fonte: Tocantins (2000); Borges (2001), Brasil (2008)

Organizado pelo autor

Como a obra não foi inteiramente concluída no Governo de JK, sua conclusão só tornou-se fundamental para o país com os Governos Militares por meio do I Plano de Integração Nacional.

Esta rodovia

ainda se constitui na principal artéria do desenvolvimento de Goiás, por onde circula grande parte de sua riqueza. Até então, a maioria dessas cidades nortistas eram lugarejos estagnados em função do isolamento em que se encontravam e sem grandes perspectivas de crescimento, uma vez que o governo do Estado não possuía condições financeiras para efetuar um investimento de tamanha envergadura (SOUZA, 2004, p. 369).

Mesquita (1974) relatando sobre sua viagem na Belém-Brasília no ano de 1972, levanta algumas ponderações importantes para a análise. O autor distinguiu uma via pioneira, aberta na década de 40 e a rota definitiva implantada na década de 50, conforme mapa 5.

A rodovia pioneira estava precariamente funcionando e em muitos trechos havia inexistência da estrada, como o percurso entre Araguaína e Imperatriz. Ao longo da Belém-Brasília encontrava-se “cidadezinha ou, menos, povoações à beira da estrada, movimentados, mas paupérrimas” (MESQUITA, 1974, p.63).

Se ao longo da estrada pioneira encontrava-se habitações, ao longo da implantada no início da década de 70 ainda não havia sido ocupada, continuava abandonada, um deserto humano sem casas implantadas ao longo de seu percurso.

A influência da rodovia sobre o então norte de Goiás foi relevante e principal pós 1960, o que Aquino (2006) vai denominar de “segundo modelo histórico na formação das cidades” nesta região. O primeiro urbanismo aconteceu no período da mineração, por meio de um estilo rústico, passado alguns séculos, a rodovia concretizou uma nova fase entre a tradição e a modernidade das cidades. Uma nova dinâmica econômica foi implantada na região. Houve uma movimentação do transporte de matérias-primas do norte do país para o sul (figura 1) e de produtos industrializados do sul para o norte, assim como, o transporte de passageiros passou a ser mais frequente. Novas cidades surgiram com projetos arquitetônicos diferentes dos centros históricos da mineração, são ruas largas e adequadas para a circulação dos veículos.

Para Aquino (2004), a forma como se reorganizou as cidades e suas funções urbanas regionais foi desequilibrada, os investimentos beneficiaram apenas uma estreita faixa de ocupação ao longo da estrada. A população que ocupou estas cidades migraram de diferentes regiões do país e das cidades do leste do rio Tocantins. A construção da rodovia foi suficiente para trazer uma crise nas antigas cidades que já sofriam com o isolamento, mais que ainda mantinham uma relação econômica com o transporte fluvial.

Um exemplo deste processo foi a cidade de Porto Nacional, que só passou a usufruir plenamente da rodovia após a construção da ponte sobre o rio Tocantins.

Segundo Gomes (2005, p.79), no Tocantins,

a BR 153 é mais que espinha dorsal que dá sustentação e viabilidade econômica e social ao seu território, porque ela é causa direta do seu desenvolvimento e crescimento urbano e até mesmo da criação do estado (...). Tocantins é filho da Belém-Brasília (...). O Estado do Tocantins é uma dádiva da grande rodovia.

Para Hall (1991, p.25), “a Belém-Brasília foi, na verdade, a primeira de várias grandes estradas que atualmente cruzam a Bacia Amazônica e que facilitaram a penetração e a ocupação em grande escala da região”. Muitas cidades nasceram ou se desenvolveram a partir desta rodovia, dentre estas, Talismã, Alvorada do Tocantins, Figueirópolis, Cariri do Tocantins, Gurupí, Aliança do Tocantins, Fátima, Oliveira de Fátima, Nova Rosalândia, Pug Mil, Barrolândia, Miranorte, Rio dos Bois, Fortaleza do Tabocão, Crixás do Tocantins, Guaraí e Presidente Kennedy no centro do Tocantins. Brasilândia do Tocantins, Colinas do Tocantins, Nova Olinda, Wanderlândia, Palmeiras do Tocantins, Darcinópolis, Arguanópolis no norte do estado. Reanimou economicamente cidades importantes como, Paraíso do Tocantins, Araguaína, Porto Nacional, Miracema do Tocantins e Tocantinópolis.

Figura 1

Rodovia Belém-Brasília em 1974



Fotos:Philip Koehlin

A cidade mais importante e rica da região na década de 70 era Imperatriz (MA).

Fundada ainda no tempo do império – daí seu nome – vegetou, miserável, até a abertura da Belém-Brasília tinha então 4.000 habitantes, não mais. Tem agora, poucos anos depois 40.000! É tão rica que se tornou a maior pagadora de imposto do estado. Chega-se a falar em transferir a capital de São Luís pra cá! (MESQUITA, 1974, p.71).

Tratando sobre a importância desta rodovia no estado do Maranhão, em especial na cidade de Imperatriz, Souza (2005, p.45) afirma que “a rodovia Belém-Brasília exerceu papel preponderante em relação à atração dos fluxos migratórios, para a cidade de Imperatriz, e para a sua região”. Com um processo parecido com as cidades do Tocantins, há uma diversificação dos imigrantes, não sendo absolutamente nordestino, mas também, oriundos da região sul do país.

A importância da Belém-Brasília foi além da simples via de transporte rodoviário, concretizou uma viabilidade econômica para uma região isolada, que sofria dificuldades para se desenvolver. O fluxo migratório que se direcionou para o campo, a criação de novos núcleos urbanos e, “a reanimação econômica” de outras cidades na região, estabeleceu uma nova fase de consolidação e organização socioeconômica. A rodovia tornou-se um grande eixo de escoamento da produção e de interligação entre o sul que fornece produtos industrializados e o norte, matérias-primas.

Figura 2

Rodovia Belém-Brasília nos municípios de Alvorada do Tocantins e Estreito



Fotos: Eliseu Pereira de Brito

A Belém-Brasília representou um dos grandes empreendimentos realizado pelo governo de Juscelino Kubistchek na década de 1960. Esta rodovia “rasgou” o sertão brasileiro considerado em crise economicamente e isolado pela falta de um transporte viável para escoar a produção,

possibilitando assim, um dreno da produção regional para o mercado do norte, quanto para o mercado do sul do país.

2.2 Rodovia Transamazônica: a integração de Balsas à Marabá

Os contornos socioeconômicos desenhado nesta porção do território, aqui chamado de Sudeste da Amazônia Oriental, teve como um dos principais arranjos da construção regional, as rodovias. Por ter poucos trabalhos que ultrapassaram a fronteira de um estado nesta área, entende-se que apenas a rodovia Belém-Brasília foi importante para consolidar os contornos regionais, mas, ao tratar na escala geográfica que foi proposta neste trabalho, constata-se que a rodovia Transamazônica teve/têm um papel importante na trama do poder econômico, político e social da área que esta rodovia beneficia.

Depois de identificar pontos que respaldam tal entendimento, deduz-se que esta rodovia exerce papel importante dentro da rede urbana no Sudeste da Amazônia Oriental. Alguns pontos serão trabalhados neste item da dissertação e outros, na questão da rede urbana por ser mais compreensíveis naquela parte do texto.

A primeira questão a ser tratada sobre esta rodovia, é de sua concepção e de seu papel histórico. Neste entendimento, a seca do Nordeste foi uma das justificativas para a construção da rodovia Transamazônica. Como afirma Rebelo (1973, p.73), “a inclemência da seca do Nordeste daquele mesmo ano de 1970 terminou por acelerar, causando um verdadeiro impacto na opinião nacional e internacional”. A forma de ver e entender a seca foi tomada de forma alarmista pelas autoridades federais, principalmente, pelo presidente Emilio Garrastazu Médice, que em seu discurso no dia 6 de junho de 1970 no Recife-PE, afirmou que havia decidido abrir frente de colonização nas zonas úmidas do Nordeste, do Sul do Pará, do Vale do São Francisco e do Planalto Central, ao entender, que as áreas assoladas pela seca eram desaconselhável para a vida humana.

Dentro do plano de construção, a rodovia era vista como uma alternativa que facilitaria a mobilidade dos retirantes de suas terras para áreas amazônicas. O plano rodoviário tornou-se principal no PIN.

Na proposta de Rebelo (1973, p.74), o traçado da rodovia deveria obedecer à quatro princípios básicos:

Constituir-se em um elo de ligação terrestre entre o sistema de estradas do Nordeste e a malha rodoviária da Amazônia;

Ser racional implantada nas áreas virgens ou semi-irrigadas mais propícias às atividades agrícolas e pecuárias, servindo também de acesso às zonas de mineração existentes em sua área de influência e de suporte para execução de amplo programa de colonização;

Considerar o rico sistema fluvial da região Amazônica, procurando interceptar os terminais navegáveis dos afluentes ao sul do rio Amazonas, para atuar igualmente com a função complementar do transporte fluvial;

Interligar os núcleos populacionais disseminados na floresta, à margem dos rios navegáveis, com a finalidade de proporcionar a ligação terrestre entre eles, reduzindo as distâncias e estimulando o intercâmbio econômico e social.

A decisão para a construção da rodovia, se deu pelo Decreto – Lei nº 1106, de 16 de junho de 1970. No dia 6 de agosto de 1970, foram assinados os contratos com as firmas empreiteiras no valor de Cr\$ 214.800.000, tendo um prazo de entrega da obra de 520 dias. Este contrato correspondia ao trecho entre Estreito e Itaituba – PA. No dia 25 de novembro de 1970, foi lançado o edital para a construção do trecho entre Itaituba e Humaitá, no prazo previsto de 730 dias.

Tratando sobre a “grandiosidade” da rodovia, Pereira (1971, p.409) afirma que,

a Transamazônica substituirá o superado Canal do Panamá na ligação do Pacífico ao Atlântico e à Europa, para as nações do Hemisfério Sul e, mais do que uma integração nacional, integrará Equador, Peru, Bolívia, Chile e Brasil numa estrada de liberdade para o Terceiro Mundo.

Outros apostavam no sucesso imediatista dizendo que: “enquanto a Belém-Brasília levou cerca de 12 anos para ser pavimentada, a Transamazônica não levará mais de 5 para começar a ser asfaltada” (REBELO, 1973, p.108). Para Pereira (1971), falar de Transamazônica antes de tudo, é tratar de uma obra de duas faces. Uma que poderia dar certo e de fato propiciar uma integração nacional por meio da migração nordestina que fugia da seca. Um êxodo dirigido pelo estado, trazendo em seu cerne o discurso e a invenção da solução de um problema.

Depois de alguns anos apresentada como uma rodovia perdida em seus objetivos, provocado principalmente pela sua inacabável obra, transtornos estruturais e barreiras naturais, a Transamazônica ressurgiu no final do século XX como uma rodovia necessária. No Sudeste da Amazônia Oriental, tal eixo viário apresenta-se de fundamental importância para dinamizar e assegurar a fluidez de cargas e serviços entre as cidades de Araguaína, Marabá e Imperatriz. Exerce papel importante no escoamento da produção na região do Bico do Papagaio.

Esse traçado rodoviário fortalece e assegura a importância destas três cidades na rede urbana. Mas, proporciona em parte uma falência no comércio da cidade de Carolina do Norte,

em detrimento à Estreito. A organização e a localização deste eixo rodoviário permitiu que Estreito se consolidasse como ponto de passagem e, ao mesmo tempo, tornou-se um local mais centralizado do que Carolina do Norte, que a partir de então, se viu sem forças para competir por não possuir uma rede logística que assegurasse tal interesse pela rede rodoviária. A presença de carretas na figura 5, é uma demonstração de que o trecho a partir de Estreito em direção ao leste tem um fluxo grande de cargas, principalmente de grãos do sul do Maranhão, indo direção à Ferrovia Carajás para ser exportado.

Figura 3

Rodovia Transamazônica no Município de Carolina do Norte - MA



Figura 4

Trecho da rodovia Transamazônica próximo a Estreito - MA



Figura 5

Rodovia Transamazônica no perímetro urbano de Estreito - MA



Figura 6

Rodovia Transamazônica no Km 18 - Marabá - PA



Fotos do autor

O fluxo de passageiros não tem tanta relevância, inclusive conforme trabalho de campo realizado em setembro de 2008, verificou-se que a ligação entre Carolina e Estreito se dá por meio de um número reduzido de ônibus, van e transporte particular de passageiros. Este último, por meio de veículos particulares, cobra o valor da passagem do ônibus e com mais frequência, fazem o percurso entre as cidades.

No entanto, esperava-se que a rodovia teria o mesmo sucesso da rodovia Belém-Brasília. Esta última ligou áreas desenvolvidas economicamente do Centro-Sul à áreas pobres e atrasadas da Amazônia, o mesmo não acontecia com a Transamazônica, que ligaria áreas pobres do Nordeste com áreas virgens da floresta Amazônica. Do cenário não se tinha o que esperar, pois a integração do pobre e populoso Nordeste com a pobre e quase despovoada Amazônia só se sustentaria se os migrantes conseguissem superar suas próprias necessidades. Mas, esperavam assim, que os camponeses nordestinos alcançariam auto-suficiência de modo rápido e equilibrado.

Os conflitos de terras foram avassaladores ao longo desta rodovia, marcado por assassinatos, agressões e chacinas. Consolidaram-se focos de resistência ao latifúndio, e de outro lado, criou latifúndios, viabilizado pelo escoamento da produção pela rodovia Transamazônica.

O eixo da Transamazônica provocou/a influência negativa em Palmas a partir do momento em que estimula uma concorrência entre os três centros (Araguaína, Imperatriz e Marabá), fazendo com que estes busquem maior abrangência territorial pelo norte da região. Vale ressaltar, que a Transamazônica é uma rodovia nesta porção da região em estudo que atende ao fluxo de cargas, consolidando uma rede de localidades centrais importante, principalmente em se tratando dos núcleos urbanos de Marabá, Araguaína, Imperatriz e Balsas.

Em suma, a rodovia Transamazônica tem um papel definido na trama da rede urbana regional, mas, não teve/tem um papel de consolidação de centros urbanos como a Belém-Brasília, antes, estruturou uma zona de produção agrícola as suas margens e áreas de influência. A partir de Marabá torna-se uma das principais rodovias de acesso ao oeste do Pará, principalmente a ligação Centro-Sul do país à Santarém. Neste trecho é possível identificar uma grande quantidade de ônibus transportando passageiros, há uma outra dinâmica na rodovia, sua importância aumenta como eixo de ligação de pessoas. Conforme figura 6, esta deixa de ser apenas uma rodovia para o transporte de carga passando a está presente no cotidiano das pessoas, diferente do conteúdo que tem na cidade de Estreito, onde exerce o papel de rodovia de escoamento da produção do Bico do Papagaio e Balsas.

2.3 A consolidação de uma infraestrutura rodoviária na organização da integração de Palmas ao contexto regional

Se nos dois tópicos anteriores havia duas rodovias federais importante para a consolidação da região e historicamente desenvolveu economicamente o Sudeste da Amazônia Oriental, a partir deste tópico tratar-se-á sobre a orientação da construção de Palmas e seu papel na criação e consolidação de obras de infraestrutura do transporte.

A construção de Palmas na porção leste do rio Tocantins não foi aleatória, obedeceu a certos interesses políticos e forma de desenvolver o Estado a partir de sua capital. No dia 29 de janeiro ficou definida a área entre o rio Tocantins e a serra do Lajeado para a construção da nova capital, sendo aprovada em plenária na Assembléia Constituinte em fevereiro de 1989, e publicado no Diário Oficial em 16 de maio de 1989, através do decreto nº 006 de 09 de fevereiro de 1989.

Os primeiros estudos direcionavam para a escolha de um quadrilátero de 90x90 Km, abrangendo três principais áreas: Santa Luzia, Mangues e o Canela. Posteriormente, o IBGE indicou uma área de 90x112 Km, ficando aprovado no dia 09 de fevereiro de 1989 pela Assembléia Constituinte o quadrilátero de 32x32 Km, área do Canela.

O sitio escolhido se encontra entre a margem esquerda da serra do Lajeado e a margem direita do rio Tocantins, hoje lago da Usina Hidrelétrica Luís Eduardo Magalhães (UHE-Lajeado), próximo ao antigo povoado de Canela, incluso num quadrilátero de 38.400 hectares.

Construir a capital nas margens do rio Tocantins foi mais do que uma estratégia de desenvolvimento da antiga região leste do Tocantins – Polígono do Ouro, foi também costurar relações de dominação do território por meio da consolidação de uma rede urbana, pela eficiência de serviços especializados e, concomitantemente estender sua dominação pela banda oeste por meio da prestação de serviços, e também, pela eficiência de um transporte multimodal.

Qual o papel que as rodovias exerceram para dinamizar a cidade? E ao mesmo tempo: qual o papel de Palmas na expansão das rodovias? Estas perguntas devem ser respondidas com muito cuidado para não levar para uma análise simplicista que reduzirá na mera descrição de dados. Pensando assim, leva a entender que Palmas é uma cidade estratégica e, que estas rodovias tornaram aparatos que consolidam uma centralidade na rede urbana.

Antes da criação de Palmas, segundo dados do Brasil (1989), o total de rodovias estaduais somava no Tocantins uma extensão de 7.990 km, deste total, 235 km são pavimentados, o que correspondia 3%, 6.482 km, representando 81% da extensão rodoviária do estado não eram pavimentadas e 1.273 km, 16% apenas planejada. No que tange as rodovias federais, somavam-se 2.620,7 km, dos quais, 933,5 km são pavimentadas. Destes, 780 km são da rodovia Belém-Brasília. Não pavimentada somava 887,3 km e, 888 km estava apenas em planejamento.

Observando os dados em relação as Microrregiões do IBGE, houve um investimento na porção oeste do rio Tocantins, em detrimento da porção leste. As Microrregiões do Extremo Norte Goiano possuíam em 1986, 260 km de rodovias pavimentadas, o Baixo Araguaia – Goiano, 63,9 km e o Médio Tocantins/Araguaia, 762,2. Totalizando 1.086,1 km de extensão, 100% das rodovias pavimentadas. Em contrapartida, a microrregião da Serra Geral de Goiás, possuía 1.135 km de extensão rodoviária sem pavimentação, totalizando 100%, e a região Tocantínia de Pedro Afonso com 5.152,2 km de rodovias sem pavimentação, totalizando 100% de toda extensão rodoviária da microrregião.

As primeiras obras de infraestrutura rodoviária pós-criação de Palmas foram na ligação entre a capital e seu entorno. Dentre as obras estava a TO-050, mas, vale ressaltar que esta estrada já existia antes da criação de Palmas, servia ao antigo entroncamento de Taquaralto que dava acesso a cidade de Taquarussú, que hoje é distrito de Palmas. De acordo com a matéria publicada no Jornal Primeira Página (nº 78, 1991), o governador do estado do Tocantins, Moisés Avelino (PMDB), deu início ao asfalto da rodovia entre Palmas e Porto Nacional no ano de 1991.

No início da construção de Palmas, de acordo com Bezerra (1999, p.33), a primeira organização de mão-de-obra para construção se deu por meio da vinda de trabalhadores das cidades circunvizinhas, sendo este processo anterior aos barracões de maderite, “antes dos barracões entre 1989 e 90 os trabalhadores moravam em Miracema, Porto Nacional e Taquarussu e diariamente eram conduzidos por ônibus contratados pelo governo, para trabalharem em Palmas, retornando à noite para estas localidades”. Daí a importância da TO-050 e da TO-010 para garantir a mobilidade da mão-de-obra para construir Palmas.

Para Manzano (2005, p.93), tratando sobre a importância da criação de Palmas no quesito mobilidade, afirma que,

com o asfaltamento da Belém-Brasília e a construção da ponte sobre o rio Tocantins, as estradas da região foram melhorando, para finalmente com a

criação do estado do Tocantins e sua capital Palmas, estarmos ligados com boas estradas aos municípios e aos Estados vizinhos.

Mas, conforme pesquisas realizadas nos arquivos históricos da Biblioteca Municipal Jaime Câmara e nos documentos oficiais da Seplan-TO, constatou que parte dos investimentos em rodovias no Tocantins se deu na porção oeste até o ano de 1998. A ligação objetivava integrar a capital às principais áreas produtivas do estado, principalmente, as áreas produtivas do vale do Araguaia, e com isso, alcançar o Sudeste do Pará. O direcionamento destes investimentos poderia estar respaldado sobre a expansão da área de influência de Palmas, uma vez que esta porção da região historicamente não possuía uma definição tão clara quanto a sua organização em rede.

Havia uma influência muito forte de Goiânia na área oeste do rio Tocantins. Com a consolidação de Palmas e a organização de sua expansão e de sua influência, conseguiu costurar alianças de mercados importantes. Palmas precisava encontrar seu caminho, este era o grande desafio e, na realidade, apenas era um grande canteiro de obra na época.

Com o início de sua consolidação na região, o desafio era se integrar à porção leste do rio Tocantins. Palmas precisava estreitar suas relações com a capital federal e com o oeste baiano. As relações com Brasília garantiria que a cidade tivesse mais eficiência no papel administrativo e com Barreiras-BA, se integrava a uma rede que historicamente foi bem organizada entre os municípios do sudeste do Tocantins.

A consolidação de um investimento em infraestrutura de transporte veio com a construção da rodovia Coluna Preste. Esta rodovia ligou Palmas à Brasília, possibilitando um aumento no fluxo de veículos, para posteriormente ligar Palmas à Salvador por meio da rodovia Palmas/Salvador. Tal construção teve grande importância para o desenvolvimento do estado do Tocantins, como pode ser visto nesta matéria da época:

a rodovia Coluna Prestes é um grande corredor de escoamento de produção, uma vez que interligará vários municípios de grande potencial produtivo às rodovias federais e o Tocantins às regiões Centro-Oeste e Nordeste. Além disso, encurta a distância entre Palmas e Brasília em mais de 200 quilômetros (JORNAL DO TOCANTINS, nº1.274, 1998, p.02).

Esta rodovia foi recebida com muito entusiasmo pelas autoridades e população do sudeste do Tocantins como se vê nas palavras do prefeito de Natividade, Mosário Fernandes: “a região que antes era conhecida como corredor da miséria, passa a ser o corredor da esperança e do desenvolvimento, uma vez que a TO-050 irá facilitar o escoamento de toda a produção” (JORNAL DO TOCANTINS, nº1.269, 1998, p.02).

Outra importante obra foi a construção de rodovias e estradas ligando antigos municípios do velho Polígono do Ouro à capital. Um exemplo deste foi a construção em 1998 de uma extensão rodoviária ligando a cidade de Paranã à Príncipe que, “consequentemente, facilita a ligação entre o município de Natividade e Palmas” (JORNAL DO TOCANTINS, nº 1.208, p.05).

Em suma, a rodovia Coluna Preste inaugurou uma relação de proximidade entre Palmas e Brasília. Isso se deu no momento que a cidade, ainda sendo um canteiro de obra já passava a oferecer os serviços básicos.

Segundo dados do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (1999), o estado do Tocantins possuía em 1999, 971,6 km de estrada federal pavimentada, 702,7 não pavimentadas e 55,7 km em pavimentação. Em se tratando sobre as rodovias estaduais, têm-se 2.121,2 km pavimentados, 5.970,2 sem pavimentação e 1.072,2, em pavimentação. Um salto considerável na implantação da sua malha rodoviária.

No final do século XX foi a vez de Palmas construir uma de suas maiores obras de arte, a ponte da Amizade e Integração Fernando Henrique Cardoso. Esta ponte não apenas colocava o fim do obstáculo que era a balsa na ultrapassagem do rio Tocantins, como também marcava a consolidação de uma infraestrutura no Tocantins. a monumental ponte da integração que anunciava que Palmas estava em outro estágio de sua construção, uma cidade nó na rede urbana e de integração regional. Esta ponte garantiria a construção da plataforma multimodal do outro lado do rio, no município de Porto Nacional.

Os produtores dos municípios do sudeste tocaninense e oeste baiano podem transportar a suas cargas (soja) até Palmas e conduzi-las pela ferrovia para a exportação nacional e internacional. Só não se tem definido como se dará o fluxo de caminhão no centro da cidade.

Para que o projeto de centralidade de Palmas tornasse viável, o Governo do Tocantins investiu nas rodovias tocaninenses, não apenas em sua construção, mais também em sua qualidade. Segundo dados do Brasil (2006), as rodovias do estado do Tocantins possuem a mesma eficiência das rodovias privatizadas do Rio de Janeiro, tendo uma velocidade média de 45 km/h e em 98,5%, não obriga os motoristas a reduzirem a velocidade devido a qualidade do pavimento, eficiência que coloca o estado como o terceiro em qualidade das rodovias no Brasil.

Para Tocantins (2005, p14)

no território tocaninense existem hoje 14.788 km de estradas sendo que deste total 12.046 km são estaduais. Em 2004, o governo investiu cerca de R\$ 508,1

milhões destinados ao Programa Pavimentar para Melhorar, consolidando ainda mais a estrutura viária do Estado.

Em suma, Palmas reorganizou e reorientou os fluxos de carga e passageiros, que será visto no próximo capítulo. Atendeu a uma demanda importante para sua consolidação como prestadora de serviço, garantindo uma eficiência no transporte.

Tal processo de busca pela consolidação de um cenário de viabilidade econômica de Palmas é instigador, um exemplo foi a denominação da TO – 050 e TO - 010, de rodovia Transturismo, possibilitando um turismo de pesca esportiva e contemplação da paisagem do lago por mais de 100 quilômetros, entre a cidade de Porto Nacional e Palmas e, de Palmas à cidade de Lajeado.

2.4 Auge e declínio do transporte aéreo regional

Este item está subdividido em duas análises: a) a organização histórica do transporte aéreo; b) a consolidação de Palmas no transporte aéreo regional.

Historicamente, os aeroportos das cidades de Carolina e de Porto Nacional foram o de maior expressividade. O aeroporto de Carolina tinha tamanha importância que, depois do aeroporto da cidade de São Luís, capital do estado do Maranhão, este era o de maior tráfego.

De acordo com Brasil (1949, p.96), a linha do Norte do Brasil tinha a seguinte rota: “Belém, Cametá, Marabá, Imperatriz, Carolina, desviando-se aí para Balsas e Teresina” (BRASIL, 1949, p.96). Sendo o percurso oficial da via: São Paulo, Carolina, Anápolis e Rio de Janeiro. Este trajeto de ida e volta da empresa Cruzeiro do Sul foi definido em 1946 pela Diretoria da Aeronáutica Civil.

Conforme trabalho de campo, constatou-se que o aeroporto de Carolina encontra-se com pouco tráfego aéreo, ou com mínimo trânsito (figura 7). Inclusive, será afetado pelas águas da UHE de Estreito junto com o centro histórico da cidade, o que poderá decretar o fim do aeroporto que foi o segundo mais importante para o estado do Maranhão e de grande importância para o Sudeste da Amazônia Oriental.

Mais ao sul, o aeroporto de Porto Nacional era o mais importante juntamente com o aeroporto de Cristalândia para a exploração de minerais. Apesar da perda estratégica desta cidade na região central do Tocantins com a construção da rodovia Belém-Brasília, mesmo

assim, conseguiu manter seu prestígio no que tange ao transporte aéreo. Tal importância teve seu maior momento com a construção de Palmas, por ser o aeroporto de melhor infraestrutura regional.

Figura 7

Aeroporto de Carolina



Foto do autor

Segundo Tocantins (1994, p.78), “o sistema aeroviário na região, tem como referência a cidade de Porto Nacional. Esta conta com um aeroporto que possui a melhor infra-estrutura aeroportuária do Grande Entorno de Palmas e a segunda melhor do Tocantins”.

Para Ribeiro (1998), tratando sobre o aeroporto de Porto Nacional, afirmou que sua importância era em decorrência da localização estratégica do aeródromo.

A quantidade de passageiros utilizando o aeroporto de Porto Nacional subiu no início da construção de Palmas. Para comprovação, no ano de 1994 este teve um fluxo de passageiro apenas inferior ao de Imperatriz na região. Mas, mesmo assim, teve um fluxo de 6.572 ligações, conforme dados do Anuário do Departamento da Aviação Civil, Brasil (1994). Tal fluxo ultrapassou os das cidades de Marabá e Araguaína, que por lógica, possuía uma população bem superior a de Porto Nacional.

Conforme quadro 3, o aeroporto de Porto Nacional era o que possuía uma classificação “bom” na região, possibilitando o pouso e decolagem de avião de médio porte, que nesta época, a pista do aeroporto de Palmas não permitia.

Com o crescimento de Palmas e a ampliação da pista do aeroporto, houve uma reorganização rápida no fluxo de passageiros. Outra questão que também foi importante e determinante neste processo trata-se do fim dos garimpos artesanais e de aluvião.

Na leitura do processo de organização em rede na Amazônia, Ribeiro (1998) afirmou que este também se dava no fluxo de passageiros. No Sudeste da Amazônia Oriental, apenas a cidade de Marabá e Imperatriz aparecia com fluxos entre 10.000 a 21.500 passageiros anuais, classificadas no quarto nível. As cidades de Araguaína, Tucumã, Redenção e Gurupi apareciam com fluxos inferiores a 10.000 passageiros anuais, classificadas como de quinta categoria.

Quadro 3

Situação dos principais aeroportos do Grande Entorno de Palmas

Cidades	Classificação	Pista		Pavimentação
		Comprimento (M)	Largura (M)	
Miracema	Fraco	1.550	28,5	Terra
Paraíso	Fraco	1.020	15 a 25	Cascalho
Porto Nacional	Bom	1.700	30,3	Asfalto
Palmas	Regular	2.000	30,0	Asfalto

Fonte: Tocantins (1994)

Organizado pelo autor

Em se tratando do aeroporto de Gurupi, este sempre serviu para dar suporte no transporte aéreo na porção sul do estado do Tocantins. Este aeroporto não teve/tem expressividade na rede urbana regional, mais recebeu importante investimento para a sua infraestrutura, como é o caso da reforma em 1998, onde, em uma matéria publicada por um jornal trazia o seguinte noticiário: “o aeroporto irá ganhar uma nova parte física, ou seja um novo terminal de passageiros que será construído mais próximo à pista de pouso e decolagem, em uma área de 425 metros quadrados” (JORNAL DO TOCANTINS, nº1.287, 1998, p.06).

Em se tratando do aeroporto de Imperatriz, possui boa infraestrutura com capacidade de garantir oferta para a demanda local e regional. Possui voos regulares da TAM, pista com capacidade para aeronaves de porte médio/grande e sala de embarque conforme figura 8.

O aeroporto de Araguaína, também possui importância regional. Mais não chega a ser um aeroporto de expressividade, suas principais infraestruturas, como capacidade de operação com voos noturnos, só vieram acontecer no final da década de 90.

Conforme matéria publica no Jornal do Tocantins (1998) não ocorria um movimento considerável de pousos e decolagens no ano de 1998. “São registrado em média 3 vôos por dia entre comercial e particular. O aeroporto ainda não dispõem de um controle de tráfego aéreo, de serviços de segurança e nem de balizamento para vôos noturnos” (JORNAL DO TOCANTINS, nº 1.287, 1998, p.06).

Figura 8

Aeroporto de Imperatriz



Foto do autor

Mas, conforme posicionamento do Jornal do Tocantins (1998, ano 19, nº 1.281), mesmo com esta reforma em 1998, o tráfego aéreo continuou reduzido e limitado, “o aeroporto ainda não terá capacidade para atender aviões de grande porte”. No ano de 2008, o aeroporto opera com aeronaves de pequeno e médio porte, que dispõe de equipamentos do modelo Caravan e Brasília.

Devido a relação com Palmas, o fluxo de passageiros aumentou entre as duas cidades e novas empresas começaram a fazer a rota Palmas – Araguaína, primeiro foi a Passaredo e recentemente, a Sete.

Em se tratando sobre o aeroporto de Palmas, este teve três momentos de sua formação: o aeroporto provisório, o aeroporto reformado e o aeroporto definitivo. O aeroporto provisório de Palmas localizava-se na Avenida LO 9. Possuía uma pista com capacidade para pequenas

aeronaves, operando com aviões do modelo Caravan e Fokker 50 da Companhia TAM – Transporte Aéreo Marília, como pode ser visto na figura 9, não havia segurança no aeroporto, as pessoas entravam livremente e a cerca era parecida com a de fazenda para conter o gado.

Conforme gráfico 1, houve períodos de intenso tráfego aéreo, principalmente para Brasília. No primeiro estágio do aeroporto provisório, houve uma grande movimentação de jatos particulares e bimotores particulares, o que fez elevar o número de voos. Em se tratando dos voos regulares, este apenas era realizado pela empresa Brasil Central e pela empresa TAM.

Figura 9

Aeroporto de Palmas em 1995



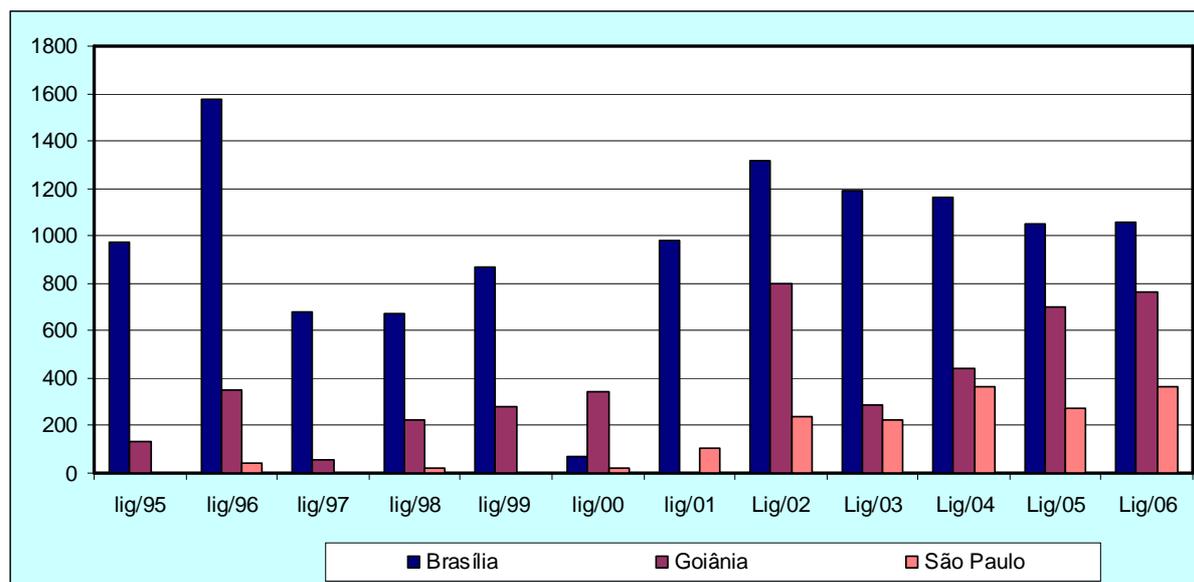
Fotos do autor

Segundo dados do Anuário do Departamento da Aviação Civil (BRASIL, 1994), o número de ligações no ano de 1993 do aeroporto de Palmas foi de 2.819 pousos e decolagens. De Imperatriz, 7.792 ligações, o de Araguaína, 3.936 ligações, Gurupi, 223 ligações e o de Marabá, 2.697 ligações.

No ano de 1997, este aeroporto passou por uma reforma em sua estrutura, fazendo uma nova pista capaz de receber aviões de médio porte. A sala de passageiro foi construída oferecendo infraestrutura básica, como lanchonete, banca de revista, banheiros, posto de atendimento ao turista e venda fixa de passagem.

Gráfico 1

Destino dos Voos que partem de Palmas com destino para: Brasília, Goiânia e São Paulo



Fonte: Brasil (1995, 1996, 1997, 1997, 1998, 1999, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005 e 2006)

Havia duas empresas que faziam o transporte aéreo na cidade: Passaredo – indo para Araguaína e voltando para São José dos Campos, e a TAM - indo para Belém às 10h30 e fazendo novamente conexões para Guarulhos/Brasília/Goiânia e Campo Grande às 16h10. Antes, saía um outro vôo fazendo o mesmo trajeto às 14h25. De acordo com matéria publicada no Jornal do Tocantins, “a partir do próximo dia 3 de novembro a empresa TAM estará operando com dois voos noturnos em Palmas, com o FOKKER 100” (JORNAL DO TOCANTINS, n° 1.354, 1998, p.07). Um voo saía às 5h10 de Palmas para Brasília, e outro, às 23h45 de Brasília para Palmas e Belém. A empresa VASP e a Rio Sul chegaram a operar por um intervalo de tempo muito rápido em Palmas.

De acordo com dados da ANAC (BRASIL, 2000), no ano de 1999 o aeroporto de Palmas teve 11.870 pousos e decolagens, um volume de carga de 530 toneladas e 81.470 embarques e conexões, que lhe dava uma hegemonia no transporte aéreo numa abrangência de 300 km.

O aeroporto de Palmas, mesmo sendo provisório era tido como um dos mais importantes da região. Conforme notícia publicada em um jornal do estado do Tocantins, trouxe a seguinte afirmativa:

atualmente, o aeroporto de Palmas é um dos que mais cresce no centro de negócios aeroportuários do Centro-Oeste. No ano passado, registrou um aumento de 35% na movimentação de passageiros, 57% no número de pousos

e decolagens e 63% no movimento de carga (DIÁRIO DO TOCANTINS, n° 140, 2000, p.02).

Ferrone¹⁶ ressaltou que o aeroporto de Palmas é um dos mais importantes projetos na atualidade, e que está sendo erguido para ser terminal com conexão internacional de rotas aéreas, sendo ainda apoio na ligação de rotas comerciais entre os estados do Sul e Sudeste, com o Norte e Nordeste do país (DIÁRIO DO TOCANTINS, n° 141, 2000, p.01).

Com a Construção do Aeroporto Brigadeiro Lysias Rodrigues, que fez parte das obras do Acelera Brasil, marcou de vez os 13 anos de Palmas. Este foi construído como base para consolidar de vez o papel de eixo principal buscado por Palmas na região do Sudeste da Amazônia Oriental.

Este aeroporto possui um terminal de passageiros de 12.300 m² conforme figura 10, com capacidade de 370 mil passageiros/ano. “É o primeiro de um aeroporto de médio porte inserido no conceito de aeroshopping” (TOCANTINS, 2001, p.12).

Figura 10

Aeroporto Brigadeiro Lysias Rodrigues

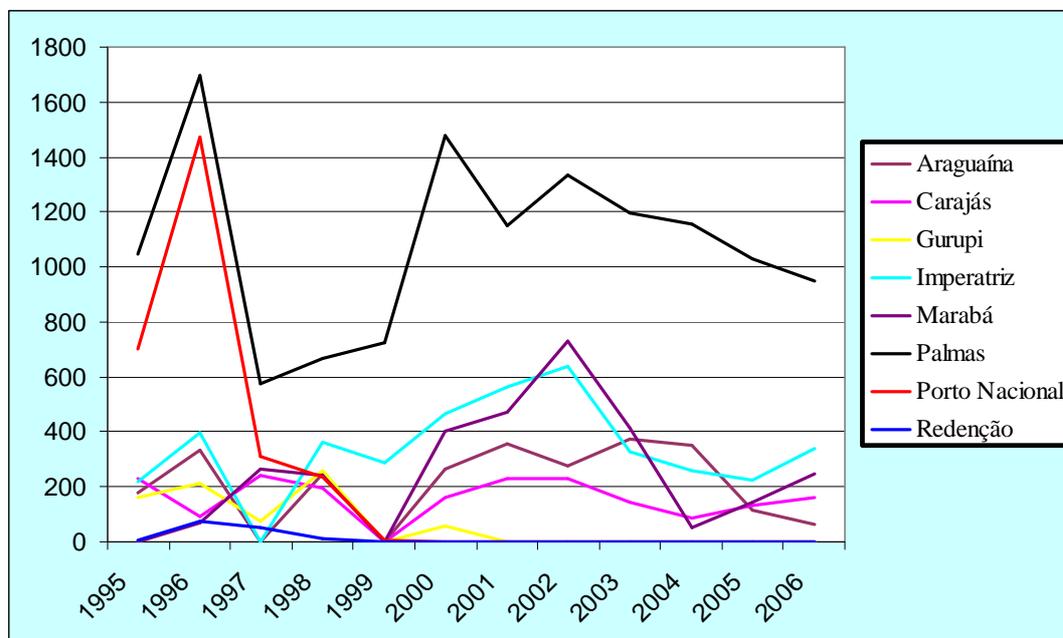


Fotos do autor

¹⁶ Fernando Ferrone - presidente da Infraero

Conforme gráfico 2, o aeroporto Brigadeiro Lysias Rodrigues auxiliou ainda mais no cancelamento do tráfego aéreo do aeroporto de Porto Nacional. Este processo foi iniciado ainda com o aeroporto provisório reformado, que permitiu que aeronaves como o Fokker 100 da TAM e o Brasília da Passaredo pousasse em Palmas. Mas, com o novo aeroporto, a maior parte do tráfego aéreo direcionou-se para Palmas, no entanto, o aeroporto de Porto Nacional foi o que teve o maior número de voos cancelados. Os aeroportos do extremo norte da região, teve o fluxo de aeronaves alterado, mas, com efeito negativo menor. Em se tratando do aeroporto de Araguaína, este teve uma redução considerável de seu tráfego aéreo para cidades fora da região.

Gráfico 2
Destino dos vôos que partem de Brasília



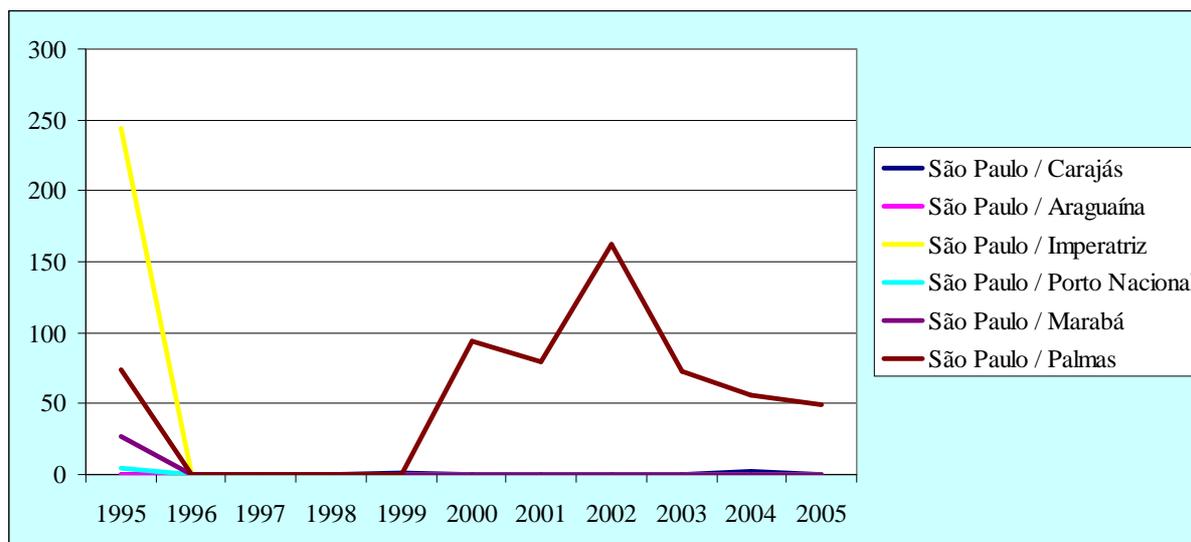
Fonte: Brasil (1995, 1996, 1997, 1997, 1998, 1999, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005 e 2006)

Organização do autor

Sobre a ligação entre a região e a cidade de São Paulo, houve uma verticalização tanto por Brasília, como por Belém e Palmas. Estas cidades passaram a ser rotas de conexões, gerando um efeito de cancelamento de voos das demais cidades, como pode ser comprovado no gráfico 3 o caso de Palmas.

Houve uma concentração a partir do ano de 1999 dos destinos de aeronaves saindo ou passando por Palmas e indo para São Paulo. Apesar do declínio dos números de voos, obedeceu a estabilização das rotas que aconteceu pós 2003.

Gráfico 3
Destino dos vôos que partem de São Paulo



Fonte: Brasil (1995, 1996, 1997, 1997, 1998, 1999, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004 e 2005)

Organizado pelo autor

O aeroporto Brigadeiro Lysias Rodrigues foi inaugurado no dia 5 de outubro de 2003. Sua obra custou R\$ 91,5 milhões, sendo 80% de repasse da Infraero e 20% do Governo do Tocantins. A obra foi considerada estratégica para a defesa nacional e para a aviação civil, integrando-a ao transporte multimodal.

Há um interesse em transformar o aeroporto de Palmas em aeroporto internacional e industrial, isso acontecerá possivelmente a partir do ano de 2009, quando a ferrovia Norte-Sul entrará em funcionamento no trecho Palmas – São Luís. Ter um aeroporto industrial será uma necessidade para a nova dinâmica econômica regional e, o aeroporto de Palmas já possui capacidade para operação com Boeing 767.

2.5 A Ferrovia Norte-Sul no transporte de *commodities* e a Plataforma Logística Multimodal de Palmas

Plano inicial da viação para o Brasil, definiu uma integração entre o Rio de Janeiro-RJ e Peixe – GO, chamado de o tronco Central. Porém, “o plano oficial considerou mais acertado

substituí-la pela navegação do Tocantins e pela construção da rodovia Transamazônica” (BRASIL, 1949, p.80).

As obras da construção da ferrovia foram iniciadas no governo do Presidente José Sarney, em 1987. Por falta de recursos financeiros para dar continuidade às obras, ficou por algum tempo sem a retomada de sua construção.

A grande extensão sem ocupação de atividade econômica nesta área do território brasileiro, produziu uma idéia de que esta ligação seria algo sem importância econômica para o país. Referindo sobre esta questão, nos Anais do Conselho de Imigração e Colonização¹⁷ (BRASIL, 1949, p.73) há uma afirmação que, “as comunicações e os transportes do estado de Goiás ligam-se ao próprio destino do Planalto Central do Brasil”. Transcorrendo a preocupação no trabalho, tem o problema do transporte como central e ameaçador da integração nacional, uma questão, que merecia uma atenção maior por parte do Governo Federal.

Com o plano nacional de viação aprovado em 1934, estabeleceu alguns planejamentos para a construção de estradas de ferro que beneficiaria a região do Planalto Central, dentre estas, a ligação entre Catalão e São João da Palma.

Para Adorno (1999, p.15),

coube então ao novo período político de redemocratização no país o palco de lançamento mais efetivo do projeto de instituir a ligação ferroviária Norte – Sul, precisamente com a sua oficialização através do Projeto Brasil Central a partir de 1987, pelo governo do presidente José Sarney.

Com data prevista para a conclusão das obras em 1992, totaliza um investimento de US\$ 2.740 milhões. Não aconteceram como previsto os investimentos, as denúncias de fraudes nas licitações tomaram conta do projeto, provocando desgaste no governo Sarney, e até um levante popular com o lema: “Comitê contra a Ferrovia Norte – Sul. Que ligará Nada a Coisa Nenhuma”! Assim, a ferrovia se tornava um dos maiores escândalos do governo no período.

Ações foram protocoladas na justiça pedindo a paralisação das obras, como afirma Adorno (1999, p.25),

eis o caso das ações populares impetradas, como a coordenada pelo ex-deputado do Rio de Janeiro, Mariano Gonçalves, pedindo a paralisação das obras por alegar falta de verba para a sua execução, porém sendo indeferida pelo juiz da 11ª Vara Federal, Joaquim de Aguiar, ao julgar improcedente a aplicação daquela ação.

¹⁷ Instinto pela Lei N° 2.163, de 5 de janeiro de 1954.

Por outro lado, os movimentos favoráveis à implantação da ferrovia cresciam e se fortaleciam, contrapondo as afirmativas contrárias à construção. Tal movimento ganhou força e impulsionou para a concretização da ferrovia. O ato foi definitivamente marcado no dia 6 de março de 1985, quando foi transportado 1.500 toneladas de grãos de Imperatriz para o porto de Itaquí em São Luís.

Com a concretização desse trecho, abriu-se possibilidade de contrapor a afirmativa pessimista de que a ferrovia não levava ao nada, pois, esta ligava uma área rica e dinâmica na produção de grãos, com o Centro-Sul do país.

Mas, com a eleição do presidente Fernando Collor de Mello (PRN), houve uma não prioridade na conclusão da obra. Isso já tinha virado debate de campanha nacional entre os dois candidatos à presidente na época no segundo turno (Collor-PRN e Lula-PT), que diziam ter simpatia pela obra (ADORNO, 1999).

A paralisação da ferrovia neste período provocou degradação de vários trechos, inclusive na estrutura da ponte sobre o rio Tocantins entre Estreito/Arguanópolis, que de suas 11 colunas das 42 previstas, sofria degradação provocado por ato de vandalismo.

O estado do Tocantins nasceu sustentado pelo discurso e viabilidade da ferrovia para o desenvolvimento regional, mas, os trilhos só chegaram de fato em território tocantinense no início do século XXI. Um dos primeiros atos do governo provisoriamente eleito do Tocantins – Siqueira Campos foi assinar o Despacho 001/89 de 18/01/89, liberando a instalação ferroviária no estado.

Com a eleição de Siqueira Campos ao governo do Tocantins em 1994, houve uma articulação política que garantia que Fernando Henrique (PSDB) disponibilizaria recursos para viabilizar tal construção. O senador José Sarney (PMDB – AP) tornou-se o presidente de honra da comissão parlamentar de apoio ao projeto ferroviário no Congresso Nacional.

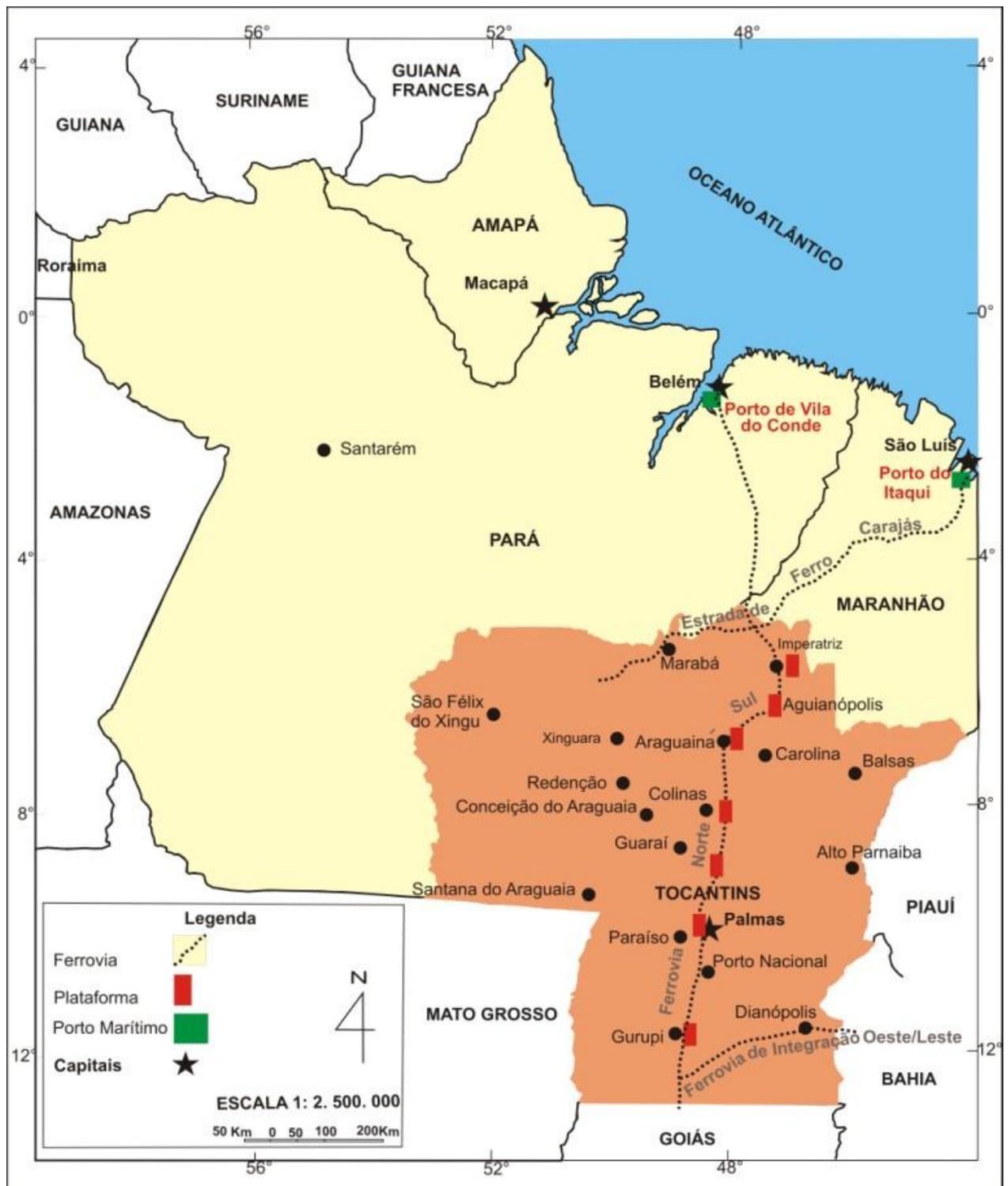
Como as oposições ainda viviam no cenário que se deslanchava, procuraram mudar o nome da ferrovia para: ferrovia Transbrasileira, que de nada resolveu a situação. Então, foi preciso apelar para o modelo multimodal, aproveitando o projeto da Hidrovia Araguaia/Tocantins para impulsionar a construção da FNS. Por meio de entrevistas, o presidente Fernando Henrique afirmou que a ferrovia seria construída passo a passo, ou seja, seria construído de acordo com o orçamento da União.

De certa forma, o projeto multimodal de transporte foi convincente e ganhou apoio entre a sociedade, possibilitando-o sair do papel. Com a nova proposta para a ferrovia houve interesse do governo na época em alavancar o projeto.

O projeto inicial da FNS totalizava 1.550 km de extensão, com início no entroncamento da Ferrovia Carajás na altura de Açailândia – MA, e indo até a cidade de Senador Canedo – GO, onde ligaria com a FCA – Ferrovia Centro-Atlântico. Mas, por meio da Lei nº 11.297, de 09 de maio de 2006, o trecho da ferrovia foi alterado para mais 430 km na porção norte, chegando até a cidade de Belém – PA, totalizando um percurso de 1.980 km de extensão conforme mapa 6.

Mapa 6

Ferrovia implantada, em construção e em estudos no Sudeste da Amazônia Oriental



Fonte: Valec (2008)

Organizado pelo autor

A produção regional para a exportação está bastante concentrada em alguns produtos, principalmente, em *commodities*. Segundo dados de Adorno (1999), tem-se a seguinte organização:

Tabela 2

Principais produtos transportados na Ferrovia Norte-Sul – trecho Estreito/Açailândia

Merc. Ano	Tonelada/Ano								
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
Fertilizante	-	-	-	-	9.587	23.739	47.170	34.379	48.770
Soja	17.183	3.856	3.256	26.782	72.218	148.880	168.322	202.242	278.165
Cimento	385	3.939	90	-	2.007	1.420	5.459	5.208	6.300

Fonte: Adorno (1999)

Organizada pelo autor

Desse modo, observa-se que 66% do transporte de carga pela Vale (Companhia responsável pela operação do trecho Imperatriz – Palmas) é de soja, oriundos do Pará, Maranhão, Tocantins e Mato Grosso.

significa dizer que a Ferrovia Norte-Sul é a ferrovia da fronteira agrícola, pois 82% do movimento de cargas, e conseqüentemente, da renda, é devido ao desenvolvimento da agricultura nessas regiões; assegurando, assim, o acerto no investimento ferroviário para o país (ADORNO, 1999, p.73).

Com a disponibilidade do transporte para o escoamento de grãos, Balsas foi um dos municípios privilegiados pela FNS, o que fez aumentar sua produção, principalmente da soja. “O funcionamento da Ferrovia Norte-Sul traduziu-se como um projeto para a incorporação de uma forte vantagem comparativa à produção agrícola de Balsas, o barateamento e confiabilidade no transporte das safras” (ADORNO, 1999, p.75). Para Ferreira (2006), tal vantagem foi obtida pela infraestrutura construída pela CVRD (Vale), na plataforma de embarque de grãos.

De acordo com a SUDAM (BRASIL, 1993), a Amazônia Oriental apresentava-se como uma área dinâmica, principalmente, os estados do Pará e Maranhão. A conclusão da FNS traria um dinamismo econômico impulsionando a criação dos parques agro-industriais e também, uma integração com as demais áreas do país.

Ao longo do percurso da ferrovia houve apenas uma obra de maior investimentos, que foi a ponte sobre o rio Tocantins na altura de Estreito/Arguianópolis (figura 11), já que se trata de uma ferrovia totalmente implantada em terrenos planos.

Figura 11

Ponte sobre o rio Tocantins na altura de Estreito/Arguianópolis



Foto do autor

No ano de 1998, o presidente da Valec, Luiz Raimundo Azevedo falava a imprensa com empolgação pela viabilidade da privatização da ferrovia. Conforme matéria publicada no Jornal do Tocantins (1999, p.07),

o Tocantins comemora hoje o Dia Mundial de Desenvolvimento com o anúncio da inauguração de mais um trecho da ferrovia Norte-Sul, prevista para acontecer no próximo mês. São 120 quilômetros com investimentos de R\$ 88 milhões ligando Imperatriz a Estreito no Maranhão.

Pela escassez dos recursos, a obra foi parada diversas vezes e, a alternativa colocada, foi a privatização das obras. Conforme matéria publicada no Jornal do Tocantins (nº.1.773, 2000), o edital de licitação do andamento das obras da ferrovia dependia da privatização.

Conforme quadro 4, os recursos públicos foram decisivos para o andamento das obras. Sendo que a parceria privada só veio a existir após a conclusão da ferrovia até a cidade de Filadélfia.

Autores como Adorno (1999, p.86), tratando sobre a questão da produção/transporte afirma que

produziu-se uma vasta região com uma matriz de transporte de cargas de baixa competitividade comercial ao lado de uma economia agroexportadora, ou seja, uma política governamental de desenvolvimento regional totalmente distorcida. O que põem em jogo algumas questões, e complementa seu pensamento ao afirmar que, se existe uma política de desenvolvimento regional no país de hoje, ela é conduzida por uma geopolítica regional dos negócios, acompanhada pelos governos estaduais de forma unitária, quase que independente de uma estratégia nacional de desenvolvimento (ADORNO, 1999, p.100).

Quadro 4

Origem dos recursos para a construção da ferrovia Norte-Sul

Trecho	Recursos para construção
Imperatriz/Porto Franco	Públicos
Porto Franco/Aguianópolis	Públicos
Aguianópolis/Babaçulândia	Públicos
Babaçulândia/Filadélfia	Públicos
Filadélfia/Alvorada	Privados

Fonte: Brasil (2003)

Organizado pelo autor

O modelo econômico atual do Brasil, modificou as estruturas da manutenção e construção desta ferrovia. Tal mudança levou os governos (Federal e Estadual) a adotar medidas de concessões e privatizações, necessárias para a conclusão das obras da ferrovia.

Com a implantação definitiva do projeto da ferrovia Norte-Sul, foi cogitado alguns cenários econômicos. Dentre estes tem-se:

- Polos de Produção no Extremo Norte – Bico do Papagaio, concentrando a produção na mandioca, cana-de-açúcar, girassol e soja. Estes produtos foram pensados inicialmente para serem exportados *in natura*, mas, abriu-se a possibilidade da agroindustrialização;
- Polo de produção de grãos e celulose no Vale do rio Tocantins, comandado pelo Prodecer III;
- Zona de Processamento de Exportação – ZPE, próximo a cidade de Araguaína.

Para Adorno (1999, p.113), atualmente, o governo do Tocantins processa mais dois novos projetos na perspectiva do funcionamento da ferrovia em suas terras. Trata-se do Projeto 3º Rio e o projeto de agrosilvícola ao longo do vale do rio Tocantins. “O Projeto 3º Rio é um plano de construção de um canal de adubação na região do Bico do Papagaio, na altura de Xambioá”. Neste ponto, teria um ramal que interligaria com a ferrovia Norte-Sul.

O objetivo da Ferrovia Norte-Sul é desenvolver e implementar em cooperação público-privada, um eixo competitivo de transporte entre as regiões Norte/Sul do Brasil, tornando um empreendimento que viabilize o transporte de longa distância e também a ocupação mais intensiva das áreas de cerrado na porção central do país. Para tanto, “admite-se conservadoramente, que a nova ligação ferroviária seja capaz de desviar cerca de 15 milhões de toneladas da rodoviária” (TOCANTINS, S/D, p.07).

Com os investimentos realizados pró construção das linhas férreas, a FNS já se encontra com 420 km construído, de Açailândia até a altura de Araguaína e com previsão de chegar em Palmas, até julho de 2009. Atualmente, “a Valec finaliza um estudo de viabilidade para colocar em leilão um trecho da ferrovia Norte – Sul de cerca de 1,3 mil quilômetros, entre Palmas (TO) e Aparecida do Taboado (MS), passando pela região Sudoeste de Goiás” (CRYSTHIAN, 2008, p. 18). Esta alteração não implicará em mudança no eixo principal da ferrovia. Para tanto, entrará em concorrência com a exportação de grãos do Sudoeste de Goiás.

Esta ferrovia melhora também o desempenho econômico de toda a malha ferroviária brasileira.

Contribuindo para uma mudança qualitativa na matriz de transportes brasileiros e permitindo que todas as outras empresas passem a oferecer ligações que hoje são impossíveis simplesmente usando o direito de passagem pela nova estrada de ferro (BRASIL, 2003, p.05 e 06).

Para Silveira (2003, p.303), tratando sobre a importância da Norte-Sul, afirma que, “com a concretização da Norte-Sul a soja que sai de Goiás chegará ao porto de Rotterdam, na Holanda, 8% mais barata”. Desta forma, a ferrovia possibilitará uma maior competitividade entre a Amazônia Oriental e o Centro-Sul do país.

A demanda total possível por transporte ferroviário tem na produção agrícola sua maior porcentagem, representando em torno de 70% de todo volume de carga transportado na ferrovia, sendo seguido pelos insumos agrícolas, derivados de petróleo, ferro gusa, minério de ferro e produtos agropecuários.

Ora, uma ferrovia não é uma rodovia. Pelos trilhos passarão cargas e não gente, onde não se tem plataforma de embarque da produção, o trem é apenas um espetáculo para se ver. Daí a importância da construção estratégica das plataformas multimodais.

O projeto da Plataforma Multimodal de Arguiuanópolis/Estreito foi pensado como uma possibilidade para dar valor aos produtos *in natura*, através do esmagamento da soja, produzindo farelo e proporcionando maiores empregos na produção.

Para a porção norte da região, onde a ferrovia está em operação, tem-se um cenário já construído no que tange a operação e supervisão do pátio de cargas geral. Em Imperatriz encontram-se as seguintes empresas:

-Valec, CVRD, Adubos Trevo S.A., CIA Maranhense de Refrigerantes – Coca Cola distribuição de produtos, Imperatriz Indústria e Comércio de Bebidas Ltda, Cimentos Poti S.A., CIPLAN – Cimento Planalto S.A., AGIP do Brasil S.A (Tropigás).

Operação e supervisão do pátio de carga geral da ferrovia Norte-Sul em Porto Franco:

-Valec, CVRD, Bünge Alimentos S.A., Cargil Agrícolas S.A., Multigrain Comércio de Exportação.

Operação e supervisão do pátio de cargas geral da ferrovia Norte-Sul em Arguiuanópolis:

-Valec, Governo do Estado do Tocantins e FIETO – Federação das Indústrias do Estado do Tocantins, CVRD, Petróleo Ipiranga, BR Distribuidora, Siderúrgica Tocantins Ltda, AGIP do Brasil S.A. (Tropigás).

No plano inicial o pátio intermediário para terminais de carga seria construído em Paraíso do Tocantins (Norte). De tal forma, se distanciaria da cidade de Palmas.

Com a construção de Palmas, a localização foi mudada. Primeiro a ferrovia passaria do lado direito do rio Tocantins, posteriormente, ficou decidido que passaria pelo município de Porto Nacional, em uma área chamada de Luzimangues, separada apenas pelo lago da UHE de Lajeado, de Palmas. Na realidade, esta área não possui vínculo com Porto Nacional e, sim, com Palmas, uma espécie de bairro da capital.

A Plataforma Agro - Alimentar Multimodal de Palmas é composta por modalidades de transporte integrado para escoar a produção.

Destaca-se em especial, o projeto de implantação de uma plataforma de distribuição de mercadorias. Trata-se de um projeto governamental que visa atrair o interesse da iniciativa privada que atua no setor atacadista e de

transformação, servido por um nó de integração viário (ADORNO, 1999, p.114).

O projeto da Plataforma Logística Agro - Alimentar de Palmas coloca à disposição, quatro modalidades de transporte:

- aéreo, para os produtos leves com alto valor agregado (hortícolas, peixe, alguns frutos exóticos, etc);
- rodoviário, para os produtos agro-alimentares e as mercadorias diversas;
- fluvial, destinado ao transporte de cereais e madeira que alimentarão localmente indústrias de transformação;
- ferroviário, que atenderá a exportação de grãos e produtos beneficiados.

Neste ponto, a plataforma teria um mercado de interesse nacional (CEASA), um centro de transporte terrestre, onde serão agrupados: os atacadistas em geral, e de carne e peixe, um setor para indústrias de transformação, um porto fluvial, uma plataforma de frete aéreo e um núcleo ferroviário.

Dentre os produtos tidos como viáveis no cenário construído, tem-se a carne, aproveitando o potencial do estado e região vizinha, e também, implantando criadores e abatedouros de frango ao entorno de Palmas – aproveitando os cereais produzido. Peixes, aproveitando as águas do lago.

Esta proposta foi de autoria do governo da França em parceria com o governo do Tocantins. Ficando rejeitada, ao entender que tal empreendimento acarretaria mais obras de engenharia para transpor o rio Tocantins.

A solução definitiva veio com a construção da plataforma do lado esquerdo do lago, que conforme figura 12, as obras andam em ritmo acelerado. Esta plataforma de Palmas/Porto Nacional será a maior da ferrovia. Terá um custo estimado em R\$ 30 milhões, provenientes dos recursos do PAC – Programa de Aceleração do Crescimento, do Governo Federal. A previsão dada pela VALEC é que o Pátio entre em operação até o primeiro semestre de 2010, quando a Ferrovia deve passar pela capital.

Chamou a atenção no discurso do presidente da VALEC pronunciado no ato de lançamento da pedra fundamental da ferrovia: “a Plataforma é para atender principalmente Palmas, apesar de estar no município de Porto Nacional, mas vai atender todas as cidades circunvizinhas porque esta é uma plataforma da Capital” (NEVES, 2006)

Figura 12

Obras da plataforma multimodal de Palmas em Luzimangues



Fotos do autor

Dar a entender que Palmas está preparada para receber a plataforma e Porto Nacional não. Esta plataforma possibilitará uma inserção de Palmas como localidade central no Sudeste da Amazônia Oriental.

Os discursos giraram em torno da viabilidade da ferrovia, e quando pensaram Palmas, planejaram uma cidade grande que daria suporte para todos os grandes investimentos. Ela está situada em uma localidade estratégica para a economia nacional.

Em suma, todo este projeto fortalece ainda mais a cidade de Palmas, expandindo sua área de abrangência regional e ampliando seu mercado. Em Palmas, a plataforma não será apenas um local de embarque de grãos, mais um local de produção de força de trabalho e mercadoria de valor agregado.

2.6 A Hidrovia Araguaia – Tocantins e seu papel no Sudeste da Amazônia Oriental

A bacia do rio Araguaia-Tocantins possui 757.000 km², abrangendo 9% do território brasileiro. Encontra-se na parte central do país, banhando terras dos estados de: Goiás, Tocantins, Mato Grosso, Pará e Maranhão.

A Hidrovia Araguaia-Tocantins é formado pelos rios Tocantins, Araguaia e das Mortes, sob a responsabilidade de implantação da AHITAR, vinculada à Companhia Doca do Pará, integrando o corredor estruturante de integração e desenvolvimento do Centro-Norte (BRASIL, 2007).

A hidrovia Araguaia-Tocantins é importante para os empresários do agronegócio, pois garante de forma barata e competitiva o escoamento de grãos. Para Almeida (2004, p.45),

o projeto da Hidrovia Araguaia-Tocantins data da década de 60, tendo sido retomado a partir dos anos 80, com o objetivo de implementar a navegação comercial na bacia Tocantins - Araguaia, em trechos já navegáveis durante boa parte do ano.

A navegação nos rios Araguaia e Tocantins era feita pelos indígenas, que sempre usaram o rio para se locomover e mantinha/mantém vínculo de sobrevivência com estes. Posteriormente, pelos não-índios, que por meio dos rios alcançaram uma vasta área desta região.

A navegação no rio Tocantins teve sua importância comercial regional tanto nos séculos XVIII e XIX, como no século XX. Servia como principal artéria de ligação entre o Norte Goiano à Belém e São Luís e, também, de vilas ao norte se comunicarem com a cidade de Goiás e mais tarde, com a cidade de Goiânia.

Nos séculos XVII e XVIII, período da corrida do ouro, marcou muito uma localização direcionada para um transporte de escravos para as minas e não para uma ligação entre as cidades. Nos séculos XIX e XX, tem-se uma mudança e, a pecuária extensiva representou papel importante nesta região, orientando a ocupação das margens do rio Tocantins e direcionando para formações de aglomerados de pessoas na criação de cidades e vilas. Em grande parte do território, estas pessoas necessitavam do rio para garantir sua sobrevivência ou comércio.

Por meio do rio se construiu uma rede de influentes núcleos, como é o caso da cidade de Peixe, Porto Nacional (Porto Real e Porto Imperial), Miracema do Tocantins (do Norte), Pedro Afonso, Tocantinópolis no estado do Tocantins, Carolina, Porto Franco, Imperatriz no Maranhão

e Marabá no Pará. Núcleos que tiveram seu desenvolvimento graças ao rio, ou que tiveram parte de seu desenvolvimento decorrente da localização estratégica das margens do rio Tocantins.

Em se tratando da navegação no rio Araguaia, em 1860 foi implantado a Companhia de Navegação a Vapor (CARVALHO, 2006). A perspectiva em torno do projeto era de convicção do sucesso que seria a hidrovía para o desenvolvimento da Província de Goiás. Para tornar tal empreendimento viável foram realizadas algumas viagens pelo rio, e também, um estudo técnico pelo engenheiro Valle a fim de diagnosticar a viabilidade da navegação no período de estiagem.

No dia 24 de janeiro de 1864, o engenheiro terminara os estudos técnicos, acompanhados da cartografia hidrográfica. Apresentou-os ao Presidente considerando dentre outras questões: 1) que a navegabilidade do rio Araguaia, durante todo o ano, é restrita ao trecho Leopoldina – Santa Maria; 2) nos meses de janeiro a maio (época em que as águas sobem – enchente) a navegação é francamente navegável do Porto do Travessão (Rio Vermelho) a Leopoldina; (CARVALHO, 2006, p.102).

Este levantamento técnico solidificou o projeto de navegação, possibilitando conhecê-la melhor no rio Araguaia. No dia 29 de maio de 1868 foi inaugurada oficialmente a navegação no rio, no Porto de Santa Leopoldina, com a presença de autoridades locais, inclusive José Vieira Couto de Magalhães. Tratando sobre esta questão, Carvalho (2006) afirma que

estava dado, pois, o primeiro passo para a navegação do Araguaia. A empresa prometia abrir os caminhos da prosperidade à Província, caminho este que, até o presente momento, via-se embaraçado pela grande distância que se separava do litoral e das enormes dificuldades que se encontravam em seu trânsito (CARVALHO, 2006, p.104).

Com a navegação aberta, houve um crescimento populacional das cidades às margens do rio Araguaia. Tornou-se possível a comunicação entre as outras áreas do país, inclusive, o correio passou a atender as localidades ribeirinhas. Em média, um passageiro levava de Leopoldina à Belém, seis meses de viagem no barco Araguaia-Neru-Açu¹⁸. A navegação trouxe melhorias para os moradores de todo o vale do Araguaia. “Houve desenvolvimento econômico nos presídios de Itacaiú, Xambioá, Santa Rita, São José dos Martírios (fundados posteriormente), Leopoldina e Santa Maria” (CARVALHO, 2006, p.107).

Enquanto a navegação esteve na administração de Couto de Magalhães, houve um crescimento e uma estabilidade, agregando 167 pessoas empregadas nos vários processos da navegação. Em 1874 a 1878, a Companhia de Navegação a Vapor foi entregue a administração pública e, em 1878, a administração desta foi transferida para uma empresa dos Estados Unidos,

¹⁸ Com o fim da Guerra do Paraguai, José Vieira Couto de Magalhães conseguiu uma autorização do Governo Imperial para retirar um barco do rio Paraguai. Desmontou o barco e reconstruiu nas margens do rio Araguaia, inaugurando-o no dia 28/05/1868, batizado pelo nome de Araguaia-Neru-Açu.

a The Pará Transportation's and Trading Company. Detentora de capitais, esta poderia investir na manutenção e aperfeiçoamento do canal, mas, diante da crise que a economia goiana passava, se desinteressou em fazer tais investimentos, chegando a tal ponto que em 1888 a República decretou suspensão do contrato de navegação no rio Araguaia. Em 1900, as embarcações do rio foram levadas a leilões, decretando por algum tempo a paralisação da navegação comercial neste rio.

O transporte hidroviário permaneceu como principal nesta porção do território brasileiro (Sudeste da Amazônia Oriental), até a construção da rodovia Belém-Brasília, na década de 1950, principalmente em se tratando da navegação no rio Tocantins.

A partir do uso da rodovia, passageiro e carga passaram a ser transportado via rodovia em detrimento da hidrovia. Vale lembrar nesta abordagem, que com a implantação da rodovia o fluxo de passageiros via navegação se reduziu a zero, mas, em contrapartida, se afirmou o interesse do Governo Federal e também, dos governos dos estados de Goiás, Maranhão e Pará em tornar o rio Tocantins e Araguaia o canal de escoamento da produção agrícola.

Para que isso se tornasse realidade, fez-se necessário romper com alguns obstáculos que se tinha pela frente, dentre estes: “a existência de mais de 100 travessões de corredeiras num percurso de 1.600 quilômetros do Tocantins sempre foi um grande obstáculo à navegação permanente” (PINTO, 1982, p.35). O rio Tocantins foi considerado como “eixo básico de comunicação do Norte ao Sul do Brasil”. (BRASIL, 1949, p.89).

No rio Araguaia, a navegação nos primeiros 50 anos do século XX foi realizada através do remo. A maior parte do percurso do rio, não apresentava problemas quanto as cachoeiras e corredeiras, apenas na proximidade de sua foz que havia a cachoeira de Santa Izabel.

Segundo Pinto (1982), a companhia Vale do Rio Doce apresentou quatro questões fundamentais para que fosse viabilizada a hidrovia no rio Araguaia.

1. Construir eclusas nos desníveis mais acentuados, como nas regiões de Tucuruí, no Tocantins, e Santa Isabel, no Araguaia;
2. Fazer derrocamento de leitos rochosos, com pouca profundidade em águas baixas como sucede entre as localidades de Ipixuna e Marabá, no Pará;
3. Dragagem de altos fundos arenosos no rio Araguaia, entre Aruanã e Conceição do Araguaia;
4. Balizamento de toda hidrovia, entre Aruanã e Barcarena, incluindo-se algum desmatamento nos remansos das barragens (PINTO, 1982, p.41).

Mas, a solução para esta problemática, para ambos os rios, necessitava de um aparelhamento para a navegação, construções de mais motores e a produção e fornecimento de

combustíveis para as embarcações (BRASIL, 1949). Algumas questões como a falta de embarcação no rio Araguaia, pois a que fazia a viagem de Marabá (PA) para Registro do Araguaia (GO) havia sido vendida para empresários que fazia o transporte no rio Tocantins, restando apenas barcos movidos à força humana.

A hidrovía Araguaia possui duas seções em seu percurso. O primeiro vai de Aruanã (GO), até a confluência com rio Tocantins, totalizando 1.420 quilômetros de extensão. O segundo vai da confluência do rio Araguaia até a foz do rio Tocantins no rio Pará, totalizando um trecho de 520 quilômetros.

Na primeira seção, pode-se dividir em três trechos: Aruanã (GO) – Conceição do Araguaia (PA), onde se faz necessário a drenagem da areia para viabilizar a navegação. Total deste trecho é de 920 quilômetros, representando mais da metade do percurso navegável do rio Araguaia. De Conceição do Araguaia (PA) a Santa Isabel (PA), compreende o segundo trecho, que só tornará navegável com a construção do reservatório da hidrelétrica de Santa Isabel. As corredeiras tornam-se uma “barreira” à navegação no rio Araguaia.

O terceiro trecho vai da cachoeira de Santa Isabel até ao encontro das águas dos rios Araguaia e Tocantins. Para este trecho, careceria apenas uma intervenção no leito do rio, retirando algumas rochas que impossibilita a passagem dos barcos.

Outra questão que surgia tratava-se sobre o abastecimento dos barcos. A maior parte destes era movidos a óleo diesel, pela maior facilidade de aquisição. Mas, outras iniciativas foram tomadas na busca por outras fontes energéticas de combustíveis, dentre estas o óleo do babaçu e o álcool. Foram instaladas alguns projetos de usinas nas proximidades dos rios, como na Ilha do Bananal e em Conceição do Araguaia, servindo ao transporte no rio Araguaia. O mesmo projeto foi também realizado no rio Tocantins.

Segundo Conselho de Imigração e Colonização, Brasil (1949), o rio Tocantins é o “Mississipi da América do Sul,¹⁹” possui mais de 2.000 quilômetros de eixo navegável, o que mereceria melhores estudos de sua viabilidade.

Em se tratando sobre o médio Tocantins, é navegável o ano inteiro em alguns trechos, porém, em outros, no período de estiagem apresentam inviabilidade à navegação, em sua maioria, estes trechos são de cachoeiras e corredeiras. Na altura de Imperatriz e Itaguatins, encontra-se a cachoeira de Santo Antônio e em Porto Nacional (com a divisão de deste município, esta cachoeira está no município de Lajeado), a cachoeira de Lajeado.

¹⁹ Termo usado pelo Relatórios do Conselho de Imigração e Colonização.

O rio Tocantins é formado pelos rios das Almas e Maranhão, possui uma extensão de 2.400 km, e uma altitude máxima de sua nascente de 1.000m e 10m acima do nível do mar na sua foz. Este rio está subdividido em:

- Alto Tocantins – percurso compreendido entre sua nascente e a Cachoeira do Lajeado, totalizando 1.060km de extensão;
- Médio Tocantins – compreende o percurso que vai desde a Cachoeira do Lajeado até o reservatório de Tucuruí;
- Baixo Tocantins – Compreende o curso do rio que vai da barragem de Tucuruí até a foz no rio Pará.

O rio Tocantins apresentava alguns entraves para a navegação que era as corredeiras, principalmente as de Lajeados, Pedral e Ilha dos Campos, estas duas últimas localizadas ao norte da cidade de Estreito–MA. Com a construção das Hidrelétricas de Serra da Mesa, Peixe e Lajeado foi possível controlar o nível de água, ficando estas corredeiras submersas.

De acordo com a AHITAR (2004), o projeto da Hidrovia Araguaia-Tocantins tem como objetivo, dar condições para a navegação em todas as estações do ano, possibilitando segurança no transporte por meio de sinalização adequada e via segura. Para que isso torne viável, está sendo feito inúmeras intervenções.

Estrategicamente, o cerrado do Sudeste da Amazônia Oriental é uma área com potencialidade de expansão da agricultura mecanizada. Possui grande potencial hídrico para a irrigação, volumes altos de terras não utilizadas ou subutilizadas, além de um investimento alto no transporte multimodal.

Mas, na realidade o modelo de agricultura e da pecuária nesta porção do Cerrado e da Amazônia tem causado danos ambientais. A construção das hidrelétricas para a geração de energia, e também, para possibilitar o transporte nos rios, vem produzindo problemas ambientais e sociais. A grande produção de energia não oferece viabilidade para a instalação de indústrias por apresentar elevadas tarifas. De outro lado, produziu uma expulsão dos ribeirinhos para as cidades, em sua maioria pequena, sem dinâmica econômica, congestionando ainda mais o serviço público e acarretando trocas de favores políticos para a sobrevivência destas famílias na cidade.

A reafirmação de Palmas no contexto regional buscou modificar e tornar real mesmo aquilo que socialmente não é perceptível, com pouca importância. “A construção de Palmas

constituísse em importante força de atração de migrantes para esta região do Tocantins, ao final dos anos 80 e na década de 90” (BRASIL, 2006, p.54).

Mas, o que Palmas tem haver com isso? Conforme Araújo (2003, p.19),

Com a criação da nova capital do Estado do Tocantins, Palmas-TO, na margem direita do rio Tocantins, foi à vez do aproveitamento do Lajeado entrar em pauta, em meados da década de 1990. Os noticiários informaram que esta obra teria que ser construída “para aproveitar o potencial hidrelétrico do rio Tocantins e maximizar a produção de energia na cascata, entre as usinas Serra da Mesa-GO e Tucuruí-PA”; e que “não poderia existir só duas usinas de grande porte nesse intervalo, onde outras quedas não estavam sendo aproveitadas”.

O lago da UHE de Lajeado foi idealizado por Siqueira Campos já no projeto inicial da cidade em 1989. Com a construção de Palmas, isso tornou mais desejável, “o sonho da Avenida Orla” que até nos dias desta pesquisa fazia parte das propagandas políticas de vários candidatos à Prefeitura de Palmas. Para Araújo (2003), o projeto de industrialização do estado do Tocantins e a atividade turística como principal para a economia de Palmas, sustentava a construção da UHE de Lajeado e conseqüentemente da hidrovia Tocantins.

Se no primeiro capítulo fez-se uma revisão histórica da região buscando construir os processos norteadores da construção regional, o segundo capítulo teve como objetivo identificar pontos importantes da construção da infraestrutura possibilitado por/para Palmas.

Palmas tornou-se o foco principal da abordagem. É um capítulo que antes de tudo, visa pontuar um conjunto de obras realizadas antes da criação de Palmas, como a rodovia Belém-Brasília e rodovia Transamazônica, que de certa forma orientou a dinâmica de ocupação regional. Hoje tem seus papéis bem definidos, sustentando uma organização econômica.

Por outro lado, houve obras recentes da década de 80 que, de certa forma, foram influenciadas por Palmas. Um exemplo foi a ferrovia Norte-Sul. Com a construção da capital, tornou-se viável exatamente no trecho mais “desocupado” do Tocantins, que era sua área central. A cidade planejada também impulsionou a geração de energia, que significava a retomada do projeto da hidrovia Araguaia-Tocantins. O rio Tocantins foi/está sendo ocupado por imensos lagos, suas barreiras naturais inundadas, permitindo assim, que a hidrovia passe a ser um feito correto na infraestrutura de transportes, embora ainda subutilizado e com sérios problemas ambientais.

Quanto a organização do transporte aéreo, Palmas exerceu um papel de hegemônico, provocando o fim do tráfego em vários aeroportos da região, inclusive do aeroporto de Porto Nacional.

Com esta análise, pode-se concluir que Palmas exerceu/ce papel importante na organização regional, modificando a estrutura econômica e ampliando a infraestruturas de transporte e viabilizando logística de distribuição e armazenamento na região.

**O PROCESSO DA FORMAÇÃO DA REDE URBANA E DE INTEGRAÇÃO
REGIONAL NO SUDESTE DA AMAZÔNIA ORIENTAL E A CRIAÇÃO
DE PALMAS EM 1989**

Início das obras da cidade de Palmas em 1989



Fonte: Projeto ontem e hoje – Thenes Pinto

3 O processo da formação da rede urbana e de integração regional no Sudeste da Amazônia Oriental e a criação de Palmas em 1989

3.1 As localidades centrais e as redes de cidades até 1989

Na busca por uma sistematização sobre as localidades centrais e as redes de cidades no Sudeste da Amazônia Oriental, as referências teóricas já explicitada serviram de suporte na interpretação do empírico.

Até a Terceira Revolução Industrial, era notória a identificação de duas correntes de pensamento predominante nas análises regionais. De um lado um conjunto de teorias de desenvolvimento regional com ênfase nos fatores de aglomeração, fundamentada sobre a teoria marshalliana e keynesiana que se desenvolveram a partir da década de 1950²⁰.

Uma outra corrente refere-se ao conjunto de teorias clássicas de localização. Começando por Von Thüner 1826: *Der Isolierte Staat in Beziehung auf Landschaft und Nationalökonomie* e indo até Isard 1956, com a publicação de *Location and Space Economy*, formando assim um conjunto de trabalhos que pode ser definido como teorias Neoclássicas da Localização (CRUZ, 2000). Nessa perspectiva, pode-se sistematizar esta teoria da seguinte forma:

VON THÜNER (1826) Estado Isolado		CHRISTALLER (1933) Lugares Centrais		ISARD (1956) Localização e Economia espacial
	WEBER (1909) Localização de Indústrias		LÖSCH (1940) A Ordem Espacial da Economia	

Organizado pelo autor

Delimitou-se esta análise sobre a teoria dos lugares centrais de Walter Christaller como base da discussão. Ao publicar *Die Zentrale Orte in Suddeutschland* (1933), Christaller procurou

²⁰ Neste seguimento, tem-se os seguimentos clássicos: François Perroux, 1955: *Note sur la notion de pôle de croissance* (Estado Isolado), Myrdal, 1957: *Economic theory and unde-Developed Regions* e Hirschman, 1958: *The Strategy of Ecomic Development*.

compreender as leis que determinam o número, tamanho e distribuição das cidades. Os lugares centrais que distribuam serviços e bens para uma área em seu entorno.

Para Tobar (1966, p.250) “la primera formulación de una teoría general sobre sistemas de ciudades se debe a Walter Christaller. (...) Christaller considera que la función básica de una ciudad es proveer bienes y servicios para el área que la rodea²¹”. Para Christaller (1966, p.18), referindo sobre a temática, afirma que “in this sense speak simply of the centrality of a place, and understand centrality to mean the relative importance of a place with regard to region surrounding it, or the town exercises central functions”²².

O termo lugar central se aplica à função de localização em que um ponto se encontra minimizando a soma dos custos de transporte na hiterland, “under our present economic system, these goods and services are, as rule, offered centrally in towns, or a other central places, because it is most advantageous from an economic stand point”²³ (CHRISTALLER, 1966, p.20). É a abrangência que um centro pode distribuir seu bem ou serviço na área de mercado. “Cada bien o sevicio tiene distino alcance, debido a sus características de calidad y costo y lãs preferências o hábitos de consumo²⁴” (TOBAR, 1966, p.250).

Para Christaller (1966, p.20), “central goods in respect to production, (...) those which are produced a central places with the advantages of central production²⁵”.

Neste ponto, definiu-se o conceito de limiar, que seria um nível mínimo de demanda que asseguraria a produção de um bem ou serviço alcançando rendimentos crescentes. Quanto maior o limiar, menor o número de cidades que pode ofertar, formando assim uma hierarquia de cidades.

²¹ A primeira formulação de uma teoria geral sobre os sistemas das cidades deve-se a Walter Christaller. (...) Christaller considera que a função básica de uma cidade é fornecer bens e serviços para a área ao entorno. (tradução do autor)

²² Neste sentido falam simplesmente da centralidade de um lugar, e compreendem o significado e a importância da centralidade deste lugar na região em torno dele, ou das funções centrais que exerce uma cidade sobre uma região. (tradução do autor)

²³ Sob o nosso atual sistema econômico, estes bens e serviços são como regra geral, oferecidos nas cidades centrais, ou em outros lugares centrais, porque é mais vantajoso do ponto de vista econômico. (tradução do autor)

²⁴ Todos os bens e serviços têm distinto alcance devido as suas características de qualidade e de custo e pelas preferências ou hábitos de consumo. (tradução do autor)

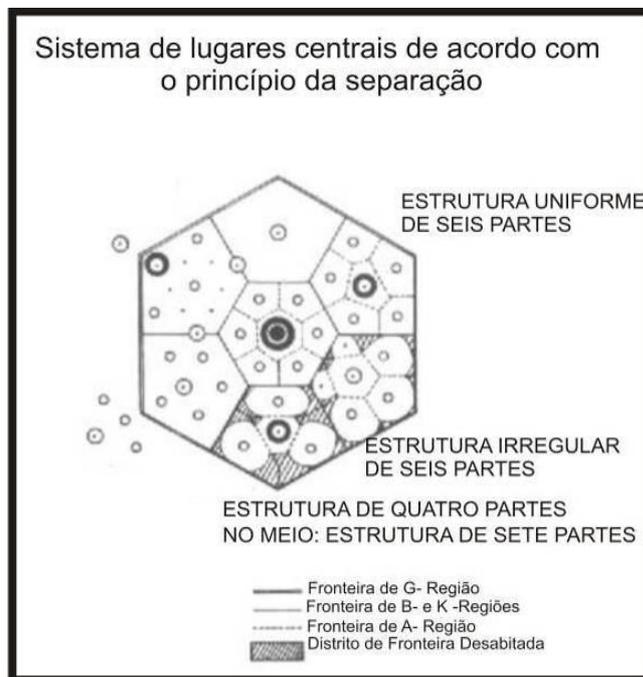
²⁵ A respeito da produção de mercadorias centrais, (...) são produzidas em lugares centrais por oferecer vantagens na produção. (tradução do autor)

Segundo Christaller (1966), todo núcleo de povoamento independente de seu tamanho seria um “central places” equipado de distribuição de bens e serviços para a população externa do núcleo, conforme figura 13. Para o IPEA (2001, p.35),

outras das proposições implícitas em Christaller são o alcance espacial máximo (*maximum range*) e o alcance espacial mínimo (*minimum range threshold*). O primeiro diz respeito a uma área determinada por um raio, a partir da localidade central, dentro do qual a população dirige-se à localidade, na busca de consumo de bens e serviços. (...). O segundo conceito o de alcance espacial mínimo, referia-se à área do entorno de uma localidade central, que disporia do número mínimo necessário de consumidores que possibilitasse, economicamente, a instalação de uma atividade de oferecimento de bens ou de serviços, ou seja, de uma função central.

Figura 13

Sistema de lugares centrais de acordo com o princípio da separação



Fonte: Christaller (1966)

Organizado pelo autor

Existem diferentes tipos de centros que vão desde os que abastecem de serviços e bens em número limitado para uma área reduzida, denominados de lugares centrais mínimos, até os centros de ordem máxima que supri em quantidade de bens e serviços em sua área de abrangência, ou seja, os centros de ordens maiores realizam todas as funções centrais que diferencia dos centros de ordem menores.

Segundo o IPEA (2001), se uma função central fosse de consumo frequente não necessitava de muitos consumidores para viabilizá-la, e por sua oferta ser generalizada em outros centros, o custo de transporte se põem como barreira para tal deslocamento. No que se trata aos bens e serviços de menor frequência não há uma generalização na oferta, poucos são os ofertantes, o que geram adicionais sobre os bens e serviços garantindo uma superação dos custos com o transporte. “Por esses motivos, seriam poucas as localidades centrais a oferecerem tais funções e maiores seriam as distâncias entre elas” (IPEA, 2001, p.36).

Estabelecidas as diferenças dos centros na oferta de bens e serviços, cria-se uma hierarquia entre as localidades centrais. Quanto mais alto o núcleo no nível hierárquico, maior sua área de abrangência. Mas, neste caso os núcleos encontram-se mais distanciados uns dos outros.

Para Christaller (1966), os arranjos espaciais para rede de cidades e urbana está fundamentada nos princípios de mercado, administração e de transporte. Nesta orientação Harris e Ullman (2004) trabalharam as localidades centrais, onde o suporte de uma cidade como fornecedora de serviços urbanos pode ser descrito em três categorias: cidades como lugares centrais, cidades de transporte e cidades de função especializada. As cidades como lugares centrais se distribuem de forma uniforme sobre o território produtivo. A maior cidade está no centro regional e rodeada por pequenos centros.

As regiões podem ser homogêneas, possibilitando uma uniformidade dos centros, mas, se a região é heterogênea, há uma distribuição irregular das cidades no espaço. Estes passam a ser de diferentes tamanhos, podendo ser pequenos centros (*hamlets*), povoados (*villages*), pequenas cidades (*towns*), ou cidades com serviços especializados as (*cities*).

As cidades de transporte desempenham “serviços de concentração e redistribuição de carga e outros serviços afins ao longo de rotas de transporte, sustentada por áreas que podem ser distantes, mas de fácil contato devido à estratégica localização da cidade nos eixos de transporte” (HARRIS e ULLMAM, 2004, p.147). Em se tratando das cidades de função especializada, a maioria destas encontram-se isoladas no espaço, desempenhando atividade como mineração, manufatura ou recreação, sempre uma única atividade econômica.

Para Corrêa (2005), as localidades centrais estão organizadas em redes constituindo em uma estrutura territorial da sociedade, o qual cumpri dois papéis que se complementam, pois, têm-se um processo de acumulação capitalista e, ao mesmo tempo, este se constitui em um meio para a reprodução das classes sociais.

Dias (1995) propõem uma organização das redes de cidades no Brasil a partir de sua constituição territorial, entendendo as redes de cidades no Brasil Colônia a partir das organizações primárias e uma organização complexa no século XX, principalmente, pós-política central do estado de industrialização do país. Observando tal sistematização, partir-se-á para uma compreensão do papel de Palmas na rede de integração e urbana no Sudeste da Amazônia Oriental por meio de uma leitura histórica regional.

A construção das redes de cidades na região tem a fase do período da corrida do ouro como ponto principal para tal estrutura. Refletindo sobre a questão, baseado nos dados expostos por Parente (2007), nota-se que há uma centralidade comercial em algumas vilas, porém marcada por auge e declínio da mineração como pode ser visto no caso de Arraias e Natividade no quadro abaixo e no mapa 7.

Quadro 5

Estabelecimentos comerciais da Intendência do Norte da Capitania de Goiás: ano de 1741 e 1748-1749

Arraial	Lojas grandes		Lojas médias		Lojas pequenas		vendas	
	1741	1748/49	1741	1748/49	1741	1748/49	1741	1748/49
Arraias	1	1	20	3	10	8	57	22
Natividade	-	2	-	3	-	5	2	16

Fonte: Parente (2007, p.67)

Adaptado pelo autor

Verifica-se no quadro 5 que houve uma concentração maior de atividade comercial no arraial de Arraias em detrimento ao de Natividade em 1741, mas, houve uma tomada de força em Natividade em 1748 e 1749. A força comercial que concentrava em Arraias como centro de distribuição de mercadorias foi aos poucos se deteriorando junto ao garimpo de ouro e, fortalecendo uma organização comercial nesta época no arraial de Natividade.

Para Parente (2007, p.86), tratando sobre a crise econômica de Arraias, afirma que “a situação de profunda depressão se agravou, principalmente em algumas áreas de difícil acesso, causando o esvaziamento de Arraias e conseqüentemente o despovoamento dos sertões e a diminuição das rendas governamentais”. Enquanto durou o período de esplendor aurífero, houve uma rede de transporte do ouro, que saía dos garimpos do norte e se dirigiam para a capitania no

sul. A rota fluvial pelo rio Tocantins que dava acesso ao litoral norte do país foi proibida, Arraias junto a Barra da Palma (Paraná) tornaram-se rotas para a passagem dos indivíduos envolvidos em tal atividade econômica.

Além da sua função comercial, Arraias também passou a ter uma importância em termo de suporte para o transporte do ouro. Mas, as rotas comerciais estavam ligadas à Bahia, por isso, uma importância dispensada para São José do Duro e Taguatinga como rotas comerciais, “o mercado interno estava voltado para o litoral nordestino, (...) como também para o Sudeste, pelas vias de Minas Gerais e do Vale do São Francisco” (PARENTE, 2007, p.86).

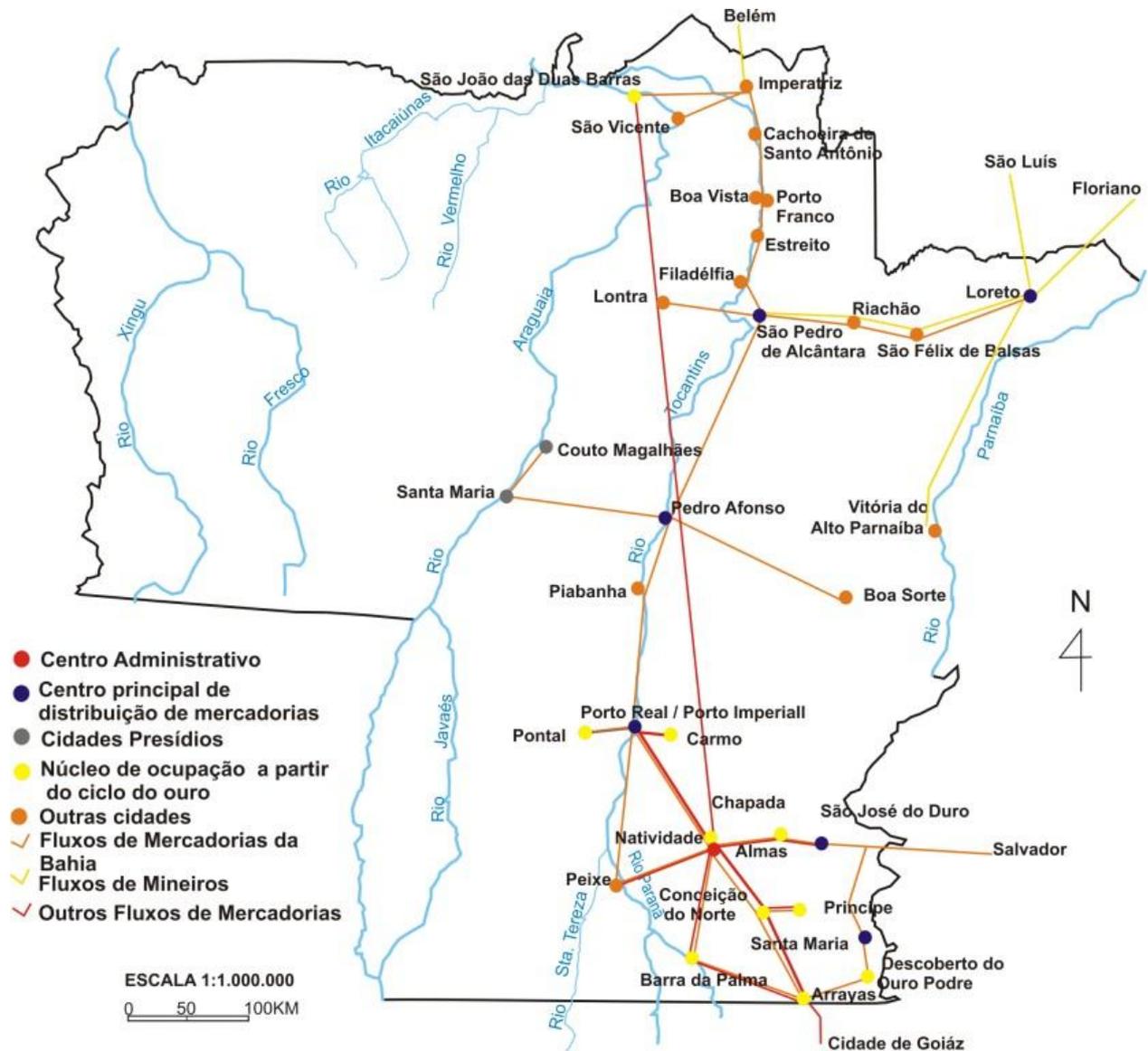
Havia uma concentração da atividade econômica apenas na mineração na região. Com a diminuição da produção criou-se uma baixa densidade populacional em toda a área leste do rio Tocantins. Como tentativa de superar a problemática implantaram a Comarca de São João das Duas Barras na confluência do rio Araguaia com o Tocantins. “Por razões práticas, porque muito distante dos julgados que deveria comandar a sede da comarca foi transferida da vila de São João das Duas Barras para o arraial da Barra da Palma, elevado ao status de vila em 1809” (GOMES, 2005, p.94). Para Parente (2007), a sede administrativa da comarca funcionou em Natividade e não em Barra da Palma, por isso, a tentativa de ocupação da área de Porto Real até São João da Barra ficou por década pouco ocupada, não houve uma expressiva cidade criada nesse percurso.

Considerando uma rede de lugares centrais a partir da atividade econômica no período aurífero têm-se três importantes centros de distribuição de mercadorias: Arraias, ao sul, Natividade, ao norte e São José do Duro, ao leste (mapa 7). Gomes (2005) organizou estes lugares a partir de duas divisões, uma que se deu pela expressividade da cidade na região na produção do ouro e, também na importância administrativa como em Natividade que agregava as cidades de Conceição (Conceição do Norte), Taipas, Príncipe, Arraias, (Paraná) Barra da Palma, Chapada da Natividade, (Dianópolis) São José do Duro e Pontal da Natividade. E por cidades que se organizaram isoladamente como (Porto Nacional) Porto Real e (Monte do Carmo) Carmo.

No mapa 7 aparecem em evidência a cidade de Natividade que comandava as questões administrativas da Comarca do Norte e, centros de distribuição de mercadorias como Porto Real/Porto Imperial, Pedro Afonso e São José do Duro.

Mapa 7

Rede de localidades centrais do Sudeste da Amazônia nos séculos XVIII e XIX



Fonte: Gomes (2005), Parente (2007)

Organizado pelo autor

Tratando sobre a questão da economia do ouro nesta região, Furtado (1979, p.85) afirma que

uns poucos decênios foi o suficiente para que se desarticulasse toda a economia da mineração, decaindo os núcleos urbanos e dispersando-se grande parte de seus elementos numa economia de subsistência, espalhados por sua vasta região que eram difíceis as comunicações, isolando-se os pequenos grupos uns dos outros. Essa população relativamente numerosa encontrará espaço para expandir-se dentro de um regime de subsistência e virá a constituir um dos principais núcleos demográficos do país. Nesse caso, como no da economia pecuária do Nordeste, a expansão demográfica se prolongará num processo de atrofiamento da economia monetária (FURTADO, 1979, p.85).

No sul do Maranhão, região ocupada por vaqueiros baianos, houve uma relação comercial com as cidades da Bahia e do Piauí e, com a importância do mercado de couro houve uma rede que se formou ao longo do rio Parnaíba, mantendo um eixo de integração comercial sul/norte do Estado, podendo ser visto no Mapa 7. Esta ligação com as áreas auríferas foi pouco articulada por causa das barreiras naturais que se formava pelo Planalto Residual do Tocantins.

No século XIX, esta área foi marcada por um isolamento e crise, ou até mesmo decadência na sua ocupação, o que Gomes (2005, p.97) afirma que “apenas nove cidades surgiram: Araguacema²⁶, Tocantínia, Araguaína, Filadélfia, Lizarda, Pedro Afonso, Tocantinópolis, Peixe e Taguatinga do Tocantins”. O arranjo territorial nesta área foi se alterando por declínio de certa cidade em detrimento de outra e, por uma ausência de segunda atividade econômica que substituísse de imediato as atividades que entrava em crise comercial ou de esgotamento das jazidas.

A organização das localidades centrais no Sudeste da Amazônia Oriental nos séculos XVIII e XIX teve a cidade de Natividade como um centro administrativo dos negócios do ouro, São José do Duro e Porto Nacional importantes centros para a distribuição de mercadorias provinda da Bahia e de Minas Gerais.

No norte, a cidade de São Pedro de Alcântara era a mais importante da região depois de Caxias. Havia os três tipos de centros na região com suas funções bem definidas, sendo uma rede de fluxo de produtos, uma rede de fluxo de pessoas envolvidas no trabalho do garimpo de ouro e, um outro fluxo, comandado principalmente, por Porto Nacional, que era o de transporte fluvial pelo rio Tocantins. Vale ressaltar, que “os serviços localizavam-se em diversas cidades maiores ou menores, e cada ponto do espaço depende de um ou outro dos centros de acordo com os

²⁶ As cidades presídios foram criadas a partir dos postos militares que se estabeleceram ao longo dos rios Tocantins e Araguaia. Núcleos militares de povoamento e de defesa e especialização agrícola da região, formado por colonizadores militares e religiosos.

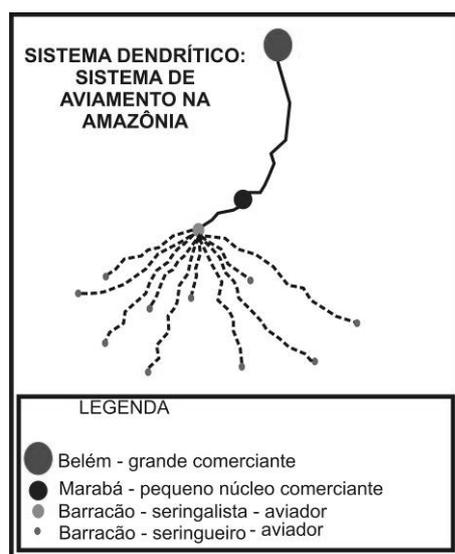
serviços reclamados pelas atividades econômicas e pela vida da população” (ROCHEFORT, 1998, p.19).

No século XX, a organização regional teve um re-arranjo de forças em determinadas áreas e acentuou crises em outras. A extração do látex e da castanha-do-pará, a exploração do ouro, do cristal e do diamante, a agropecuária e a construção da rodovia Belém-Brasília proporcionaram uma complexidade na formação da rede de localidades centrais e de cidades no Sudeste da Amazônia Oriental.

A Belém-Brasília trouxe arranjos produtivos e também, de configuração das redes de cidades, tanto no Tocantins, como no Maranhão. A organização espaço-temporal envolve três dimensões temporais: duração, velocidade e frequência e, três dimensões espaciais: a escala, a forma espacial e a conexão (CORRÊA, 2005), possibilitando construir uma leitura da rede de cidades até a década de 1960 no Sudeste da Amazônia Oriental.

No início do século XX, a área oeste da região em estudo foi explorada pelos seringueiros. A extração da borracha possuía uma organização em rede que para Corrêa (2005, p.47), é “um exemplo de uma rede regional de localidades centrais, até cerca de 1960, constituiu um dos mais significativos exemplos de rede dendrítica”. Tal organização pode ser vista no sistema de rede comandado por Belém e Marabá, conforme figura 14.

Figura 14
Sistema dendrítico: aviamento na Amazônia



Fonte: Corrêa (2005)

Organizado pelo autor

Para Loureiro (1992), a estrutura dos seringais se dava de forma estratificada na produção. Primeiro esta era extraída pelos seringueiros na floresta, que a conduziam até o barracão, e guardavam-a para obter uma quantidade maior. Posteriormente, a mercadoria era transportada para as casas aviadoras por meio de barcos ou balsas que ficavam em uma cidade maior que, ao mesmo tempo em que servia como praça de negócio, também servia como mercado abastecedor de produtos para os seringueiros que compravam alimentos para garantirem à sobrevivência na mata.

As firmas exportadoras funcionavam como suporte para o financiamento dos trabalhadores dos seringais ou barracão, processo chamado de aviamento. Discutindo o tema, Corrêa (2005, p.47) afirma que “aviamento é, em essência, o financiamento em bens de consumo, instrumento de trabalho e dinheiro, feito pelas grandes casas atacadistas aviadoras de Belém ou de Manaus, com o objetivo de obter, mais tarde, a borracha, produto do extrativismo vegetal”. O comércio da borracha funcionava pelo empréstimo de bancos estrangeiros à firmas exportadoras, que comprava das firmas menores diretamente ligadas ao barracão e financiava estes, possibilitando a extração da borracha na floresta por meio do fornecimento de créditos.

Loureiro (1992, p.20) tratando sobre a questão, afirma que “o sistema todo funcionava na base de trocas de mercadorias aviadas a créditos, isto é, fornecidas a crédito”. Tratava-se de uma rede de fornecimento que começava com os bancos fornecendo créditos para as casas aviadoras e estas, financiando o barracão, garantindo o funcionamento da extração da borracha. De um lado fornecendo as tigelinhas, facão, armas, remédios e alimentos e, de outro, tornando o comprador exclusivo do barracão e financiando-o. A rede que se estruturou a partir do ciclo da borracha se deu por uma organização dendrítica e, basicamente, funcionando pela centralidade em Belém, intermediada por Marabá.

Com a queda dos preços da borracha, a extração da castanha tornou-se a principal atividade econômica do Sudeste do Pará. A organização econômica regional permaneceu na velha forma de aviamento. Nos castanhais nativos, espalhavam-se os castanheiros que colhia o fruto e transportava-os até o barracão, de lá era transportados até os centros principais como Marabá.

Marabá era a praça principal do comércio da castanha. Os castanheiros traziam suas colheitas para comercializar nesta que privilegiada pelos rios proporcionava uma melhor locomoção, tanto para o Polígono da Castanha, como para a cidade de Belém de onde seguia para os principais consumidores na Europa.

A rede de cidades formadas a partir do ciclo da borracha consolidou a região norte e oeste do Sudeste da Amazônia Oriental, tendo a cidade de Marabá como centro principal. Ao mesmo tempo em que esta cidade proporcionava maior integração com a cidade de Belém, fortalecia os centros de transporte que havia se estruturado no antigo norte de Goiás, dentre estas, Porto Nacional e Pedro Afonso, fazendo sobressair a cidade de Miracema em detrimento da antiga cidade de Piabanha (Tocantínia), conforme mapa 8. Tratando sobre a questão, Valverde e Dias (1967, p.265) afirma que “Pedro Afonso desempenhou papel relevante na economia regional”. O auge desta cidade foi proporcionado pelo ciclo da borracha, uma vez que esta era um centro importante de conexão entre os eixos Bahia/Goiás/Maranhão, dando suporte às cidades presídios²⁷ das margens do rio Araguaia.

As mercadorias que vinham da Bahia chegavam em torno de 30% a 40% mais barata do que a proveniente da cidade de Belém. Apesar do grande percurso do transporte ser via terrestre, transportado por burros, principalmente de Pedro Afonso ao Baixo Araguaia, que conforme mapa 8 não há rios no sentido leste/oeste, o valor transporte era mais barato do que o realizado pela via fluvial do Araguaia e Tocantins de Belém.

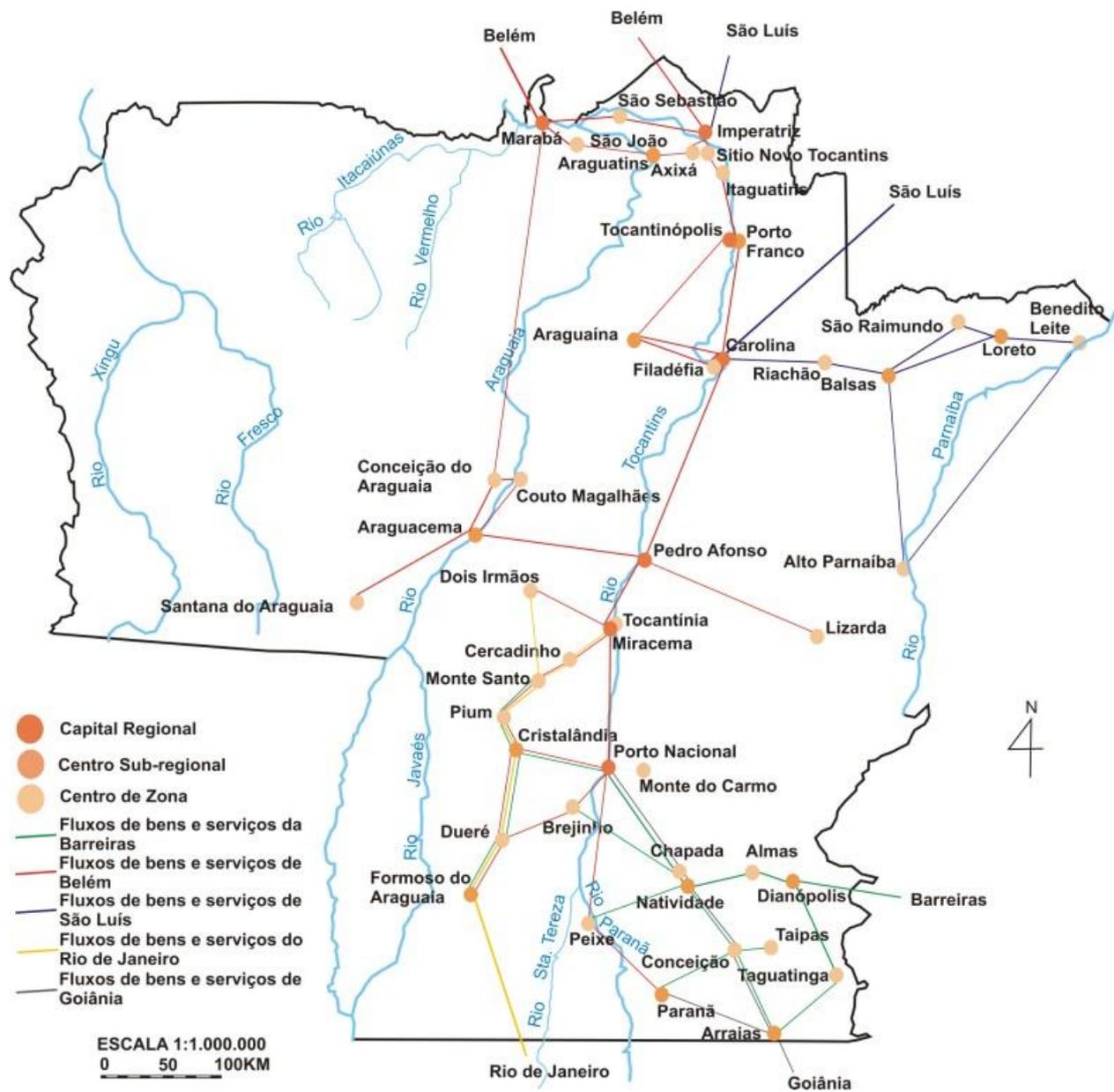
Se Pedro Afonso se afirmava como um centro de distribuição de mercadorias da Bahia, outra cidade um pouco mais ao sul se sobressaía como centro de distribuição e comercialização entre as cidades de Belém e Porto Nacional. Miracema do Norte (hoje Miracema do Tocantins) servia como ponto de paragem dos viajantes e, também, para onde “convergia toda a produção de peles silvestres, (...) eram encaminhadas para Belém através dos motores” (VALVERDE e DIAS, 1967, p.268). Miracema do Tocantins conheceu seu auge econômico nas décadas de 40 e 50 como centro distribuidor de produtos para os garimpos de Monte Santo e Piaus. Os números de estabelecimentos eram considerados grandes em quantidade, totalizando cem pontos comerciais.

Porto Nacional se sobressaía como o centro principal de toda a região sul, era a cidade mais importante no que tange ao comércio no raio de 400 km (mapa 8). Tratando sobre a questão, Valverde e Dias (1967, p.267) afirma que “durante mais de 10 lustros foi Porto Nacional o empório comercial dos mais importantes, do Norte Goiano, atingindo seu raio de ação até São José do Tocantins; (...) Sua importância foi cada vez mais crescente no âmbito regional, sobretudo a partir de 1930”.

²⁷ Núcleos urbanos estrategicamente localizados ao longo do rio Tocantins e Araguaia que abrigavam postos militares

Mapa 8

Rede de localidades centrais e de cidades no Sudeste da Amazônia Oriental na primeira metade do século XX



Fonte: Gomes (2005), Valverde e Dias (1967)

Organizado pelo autor

Para Souza (2004, p.385), Porto Nacional teve sua importância maior a partir de 1930, crescendo no âmbito regional, “pois os motores (braços), provenientes de Belém, chegavam até o município trazendo as mais variadas mercadorias e melhorando sua praça comercial, que as redistribuía para as cidades”.

Ao norte, a cidade de Carolina foi o principal centro comercial. “Desempenhou no passado, a função de capital regional, não apenas relativamente ao sul do Maranhão, mas também, ao norte de Goiás” (VALVERDE e DIAS, 1967, p.218). Esta centralidade era principalmente, ao aeroporto de Tinconá, que depois do aeroporto de São Luís, era o mais movimentado do Maranhão. Além do aeroporto, a cidade também possuía uma centralidade em sua função de oferta na educação e tinha agência do Banco do Brasil que fornecia crédito para mais de 30 municípios.

No extremo norte encontrava-se Imperatriz. Pela sua posição estratégica servia de apoio ao trecho navegável do rio Tocantins e ao transporte terrestre, prioritariamente, no transporte da castanha. Por meio do transporte aéreo regional, a cidade de Marabá ganhava maior expressividade por ser o centro principal de comércio de carne com a cidade de Belém. Nesta articulação, Imperatriz passou a remeter gado bovino para ser abatido nos matadouros desta cidade em caráter permanente.

Mais a sua expressividade regional, também estava na comercialização dos produtos agrícolas provenientes das cidades de Axixá, São Sebastião, Araguaia e Sítio Novo na estação seca, quando o rio Tocantins mostrava-se obstáculos à navegação. Na estação chuvosa, os produtos destas cidades eram exportados para Belém e, Imperatriz tornava-se apenas uma cidade de passagem.

No sudeste do estado do Pará, apenas encontrava-se alguns pequenos núcleos de aglomeração de pessoas que tinha sua economia apoiada pelo “burgo” do rio Itacaiúnas. Dentre estes núcleos estão as cidades de Santana do Araguaia, Conceição do Araguaia e São João do Araguaia. Todas estas possuíam função administrativa e de comércio estritamente local.

Nas áreas de garimpo do sul do estado do Tocantins, havia um processo diferente, pois o comércio praticado nos garimpos possibilitava que as cidades mantivessem uma ligação direta com os compradores. No Médio - Araguaia, formado pelas cidades de Formoso do Araguaia, Dueré, Pium e Cristalândia, mantinha uma negociação direta com os comerciantes do Rio de Janeiro. “O transporte da mina para o Rio de Janeiro era realizado por via aérea. Havia um campo de pouso no garimpo e quase diariamente pousava um avião para levar os cristais”

(BARBOSA, 1996, p.23). Mas, teve também uma forte ligação comercial, não da venda dos metais, com a cidade de Porto Nacional, o principal centro de abastecimento e comércio da região sul do Tocantins, até 1960.

Nos anos de 1950, quatro municípios tinham população superior a 20.000 pessoas: Porto Nacional, Tocantinópolis, Pedro Afonso e Carolina. Com o início do transporte aéreo houve uma perda de expressividade comercial nestas cidades e, viram-se o surgimento de outros centros como Imperatriz e Marabá passando a ter função comercial importante na região.

Com a dinamização destas duas últimas cidades, houve um adensamento maior na porção norte em detrimento da porção sul, que outrora tinha sido a região de maior expressão econômica e populacional.

A construção da rodovia Belém-Brasília no eixo do vale do rio Tocantins, no divisor de águas Araguaia/Tocantins, trouxe um crise aos centros que outrora teve seu momento de auge na integração pela via fluvial.

Para Ribeiro (1998), a rede urbana da Amazônia na década de 1960 ainda caracterizava-se em um padrão predominantemente dendritico, com uma ocupação do Vale do Tocantins que orientava os centros urbanos para uma rede fluvial. A limitada malha de articulação regional dos produtos agropecuários e extrativos, e os precários relacionamentos entre os centros, direcionavam prioritariamente a produção para São Luís e Belém, tendo esta última, a primazia de metrópoles regional, distribuindo as mercadorias para o Centro-Sul do país.

A construção da Belém-Brasília foi um marco para uma nova dinâmica econômica regional, que para Gomes (2005), foi a obra que mais trouxe impacto e mudanças sociais nas cidades em meados do século XX no território goiano.

Para Becker (1982), a rodovia Belém-Brasília foi a primeira via estabelecida para ligar a Amazônia aos centros mais desenvolvidos do país. Para Dias (1996, p.56), “les travaux de la route Belém-Brasília on accompagné dans les années 1950 le rythme fébrile de construction de Brasília, car la conception d`une nouvelle capitale fédérale à l`intérieur des terres avait pour objectif le peuplement et le développement d`une vaste partie du territoire national²⁸”.

Aquino (2004) e Gomes (2005) são unânimes em afirmar que a rodovia foi impactante nos aspectos sociais, culturais e ambientais, mas, necessária para que a região tocantinense pudesse

²⁸ “A construção da rodovia Belém-Brasília em 1950, juntamente com o ritmo febril da construção de Brasília e a concepção de uma nova capital federal no interior do país para ocupação das terras, bem como, para o desenvolvimento de uma vasta porção do território nacional”. (tradução do autor)

dar os seus primeiros passos rumo a “modernidade”. Nesta perspectiva, a rodovia representou a segunda fase de mudança na arquitetura das cidades da região, “o urbanismo modernizante da Belém-Brasília”. Este processo acentuou as diferenças entre, as cidades do eixo rodoviário e as antigas cidades do eixo fluvial, que Aquino (2006), afirma que trouxe em consequência, impacto negativo. Mas, a Belém-Brasília foi por excelência o fator de crescimento urbano e econômico do Tocantins. Para Souza (2004, p.369), ao mesmo tempo em que

a abertura da rodovia Belém-Brasília fez emergir várias cidades ao longo do seu traçado, mudando a organização espacial do Estado, ela também fez com que houvesse um redirecionamento na economia, uma vez que estas cidades ganharam importância estadual em detrimento de antigas localidades.

Para Vicentini (2004, p.171), tanto a Belém-Brasília, como a Transamazônica, promoveram uma expansão nas redes de cidades e produziram um revigoramento em núcleos urbanos como o ocorrido na cidade de Marabá.

Estes núcleos em conjunto, passaram a constituir uma nova qualidade de territórios e uma nova qualidade de cidades. Também, pela primeira vez, a implantação de um urbano moderno pôde ocorrer em terras firmes, abandonando o acesso fluvial, suprido pelos acessos rodoviários e ferroviários.

As linhas hidroviárias pelo rio Tocantins foi aos poucos sendo desativadas e,

a abertura da Belém-Brasília decretou a falência do velho sistema de viação do Centro-Norte de Goiás e sul do Maranhão. A navegação no Tocantins, cara e difícil, entrou em decadência, restringindo-se agora a pequenos trechos, em função das áreas de influência dos principais portos, direta ou indiretamente servidos pelas estradas, como Imperatriz, Estreito e Miracema do Norte (VALVERDE e DIAS, 1967, p.285).

Para Valverde (1972) abordando sobre a cidade de Imperatriz, afirma que, o acanhado centro, composto de três ruas principais, viu a sua população quintuplicar em 10 anos e seu comércio florescer pós-implantação da rodovia. Para Souza (2005, p.45), “a construção da Belém-Brasília constituiu um caminho singular no processo de crescimento de Imperatriz. A cidade viu a sua organização interna e externa modificada, em virtude da implantação da rodovia”. A cidade que tinha um fluxo migratório proveniente da região nordestina, com a integração rodoviário sul/norte viu uma migração sulista alterando em alguns aspectos a forma cotidiana na cidade.

Devido a localização de Imperatriz ser estratégica, de acesso a importantes eixos de integração, foi beneficiada por estes, consolidando sua posição de nó na região. Formando assim, um triângulo com a cidade de Marabá e Araguaína na porção norte da região Sudeste da Amazônia Oriental. Sua influência se estendia até a cidade de Carolina, conforme Brasil (1985).

Um jogo de poder entre o sul no comando da cidade de Anápolis e Goiânia e o norte, sobre a influência de Belém, tinha suas divisões cada vez mais nítida. A influência de Belém não estava mais se prolongando ao sul da região, limitava-se a área do entorno de Imperatriz, exportando o querosene e o combustível engarrafado. Os demais produtos eram provenientes do centro-Sul do país.

De acordo com os relatórios do Brasil (1985, p.14), a implantação do eixo rodoviário “fortaleceu grandemente a cidade de Goiânia como pólo de atração e difusão, com alcance a toda porção goiana (...), a ligação com Belém fortaleceu os processos de polarização desta cidade em relação às porções paraense e maranhense da bacia”.

Se Imperatriz e Marabá eram centros intermediadores da influência de Belém na região, Araguaína constituía-se do Centro–Sul do Brasil. Tratando sobre a temática em discussão, Valverde e Dias (1967) afirma que havia um rearranjo de força e, o papel que Imperatriz comandava na região do Bico do Papagaio foi cada vez mais assumido por Araguaína. Para Becker (1982), o extremo norte, correspondendo ao trecho de Guaraí e Araguaína, está sobre a influência de Araguaína. No norte do Tocantins, após a abertura da Belém-Brasília, esta cidade se consolidou como a mais importante, formando um parque industrial e, também, gerenciando a produção agrícola da região que se organizava a partir dos incentivos da SUDAM.

Araguaína, não beneficiada pelo acesso hidroviário do rio Tocantins, por ter ligação apenas pelo rio Lontra ao Araguaia, não oferecia condições viáveis para uma dinâmica econômica próspera, o que veio acontecer somente após a implantação da Belém-Brasília. Tratando da importância das estradas, Sawyer (1992, p.160) afirma que “os núcleos novos se localizam ao longo da recém-implantada malha rodoviária”.

Referindo-se ao principal centro econômico do sul da região, que era Porto Nacional, Valverde e Dias (1967, p. 267) afirma que “é a cidade que sofre a maior crise. Hoje é uma cidade estagnada”. Ao mesmo tempo em que Porto Nacional perdia o monopólio na região, uma outra cidade se sobressaía, o que Becker (1972) distinguia-a como centro regional na porção sul da região. Um território compreendido entre as cidades de Alvorada e Miracema do Norte, que era a cidade de Gurupi, nascida em consequência da implantação da rodovia Belém-Brasília. Esta cidade passou a abrigar o Polocentro, que tinha como objetivo, propiciar a ocupação ordenada da área de cerrado por meio da agropecuária mecanizada. Para o Brasil (1985, p.105) “A cidade de Gurupi é o principal centro urbano mais importante do Médio Norte Goiano, com suas funções

comerciais e de prestação de serviços consideravelmente ampliadas com a passagem da rodovia Belém-Brasília”.

O processo de urbanização e o planejamento estatal se apresentaram em dois níveis de urbanização: o primeiro refere-se a urbanização que visava uma integração no modo de produção econômica, social e política com capacidade de mobilizar, concentrar e extrair produtos, configurando uma economia regional. Tem o Estado como ator principal na construção ideológica e, forma junto com os fluxos econômicos, à articulação regional, correspondendo assim, a um processo de integração por meio das difusões dos valores e comportamentos.

O eixo Belém-Brasília, principalmente, a porção norte do Tocantins e o sudeste maranhense compreendia uma área atrativa no que se refere a dinâmica demográfica. Esta representava espaços seletivos, feitos pelo governo para dar suporte ao desenvolvimento regional, denominado de polos de desenvolvimento. “Em muitos casos, estes pólos, além de atrair as populações conseguiram, também, promover a sua permanência nesta região” (SOUZA, 2005, p.59).

O Programa de Integração Nacional (PIN) direcionou investimentos para financiar a construção do eixo rodoviário da BR 230, a rodovia Transamazônica, que é a principal estrada da porção norte no sentido leste/oeste, beneficiando cidades como: São Raimundo das Mangabeiras, Balsas, Estreito, Araguatins e Marabá entre outras. O objetivo principal e original da rodovia era deslocar nordestinos da bacia ociosa de mão-de-obra que se encontrava no Maranhão, Piauí e Ceará, para ocupar a faixa ao longo da rodovia, por meio de assentamentos planejados.

Para Ribeiro (1998, p.79) abordando sobre o PIN afirma que, “outra iniciativa era a integração econômica e social da Amazônia ao Centro-Sul do país integrando as áreas produtoras de matérias-primas da porção setentrional às regiões industriais e de mercado do Centro-Sul”.

Os primeiros resultados obtidos foram a construção do trecho entre Estreito (MA) e Itaituba (PA), ligando a Transamazônica à Belém-Brasília. Este eixo representou a primeira experiência de colonização agrícola à comando do INCRA. Para Vicentini (2004), o modelo implantado nos assentamentos de baixa capitalização, induziu os agricultores a complementar suas rendas em trabalhos nas cidades próximas, provocando uma acumulação primitiva na apropriação da floresta.

Tratando sobre a fronteira agrícola da região em estudo, Ribeiro (1998) afirma que, os objetivos das empresas agrícolas, da Cooperação Técnica Brasil-Japão na década de 1970, foram

tornar o cerrado produtor de grãos. Tal iniciativa proporcionou a entrada do plantio de soja pelo Tocantins, principalmente, na região de Pedro Afonso, onde, houve uma reestruturação econômica na cidade e, na região de Balsas no Maranhão.

Para a região produtora de Balsas, a Companhia Vale do Rio Doce permitiu o transporte de grãos pela sua ferrovia que liga Carajás ao porto de São Luís, no Maranhão, após percorrer em caminhões, da área produtora até à estação ferroviária de Imperatriz, seguindo por trem até o porto (RIBEIRO, 1998, p.84).

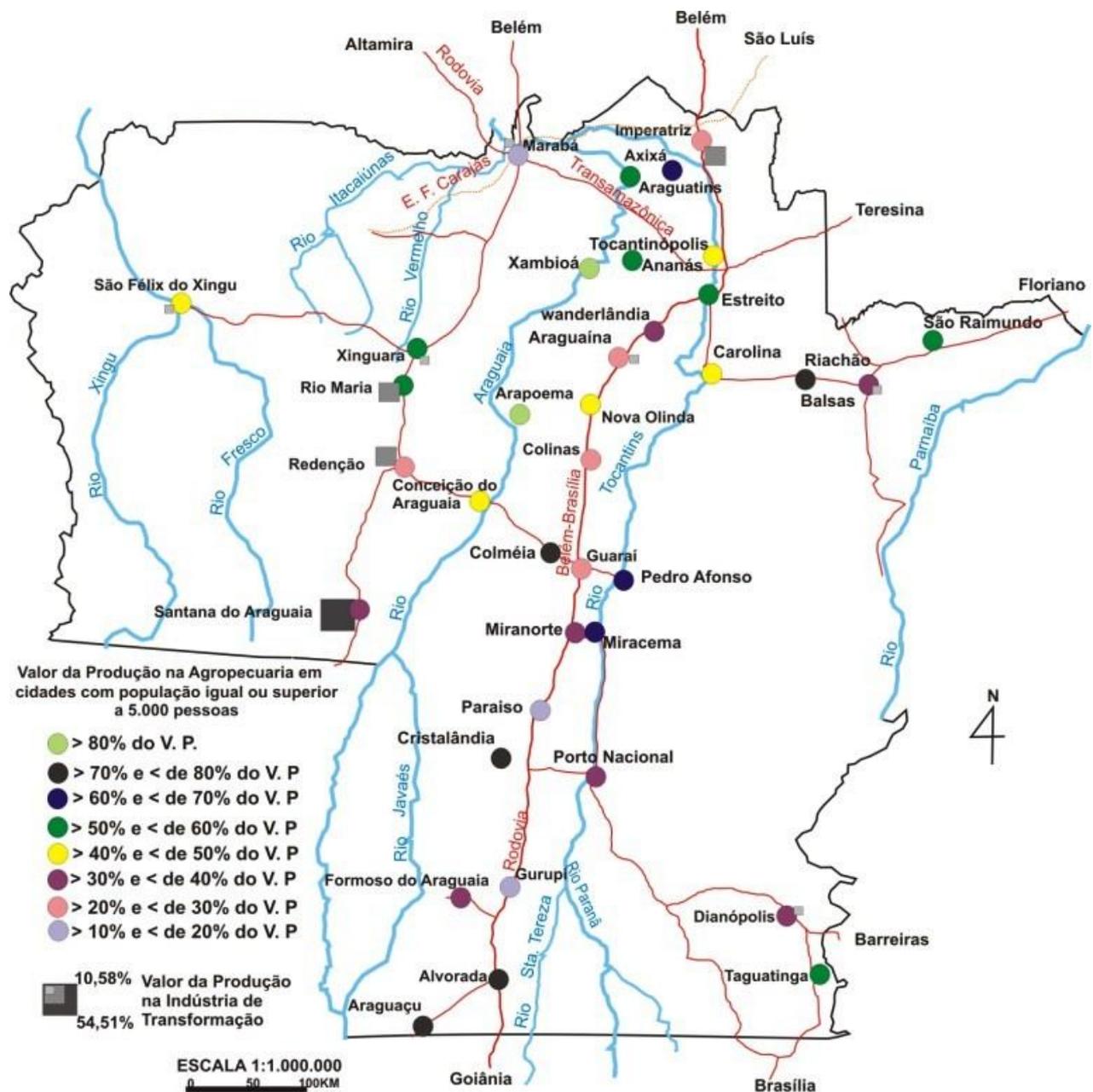
Conforme os dados trabalhados no mapa 9, a economia agrária de exportação ainda não consolidou a formação de uma rede urbana na região que se articulasse de forma integrada e com base econômica diversificada. Mas, pode-se ver por meio do mapa 9 uma consolidação do poder econômico ainda mais concentrada em um número pequeno de centros expressivos, que passaram a articular de forma mais relevante com os grandes centros nacionais. Pela localização desta região, estando longe de Brasília e de Belém, impossibilitou a formação de uma sólida rede urbana, mas, criou centros dispersos, persistindo um vazio demográfico, conforme relatado pelo Brasil (1985).

Para o período de 1975/79, com II Plano de Desenvolvimento da Amazônia, Ribeiro (1998, p.86) afirma que o governo de Geisel tinha como estratégia, onde, “a Amazônia e o Centro Oeste continuarão a fornecer matérias-primas para o Centro-Sul, em troca de produtos manufaturados, capital e tecnologia da região mais desenvolvida, refletindo o modelo Centro-Periferia implícito no I PND”. Um dos principais programas implantado no período foram os polos Agropecuários e Agrominerais da Amazônia (Polamazônia). Este teve como contribuição a construção da infraestrutura do complexo minério-metalúrgica da Amazônia Oriental e o aproveitamento hidroelétrico da região Araguaia-Tocantins.

Para Ribeiro (1998, p.87) três programas básicos foram principais com o PNDA, “são eles: Programa de Aproveitamento Integrado de Vales (Tocantins-Araguaia; Tapajós e Xingu); Programa Setoriais de Base Empresarial e Programa de Colonização ao longo dos novos eixos viários (Transamazônica; Belém-Brasília e Santarém-Cuiabá)”. Segundo Vicentini (2004, p.158), o II Plano de Desenvolvimento para a Amazônia Legal redefiniu os eixos principais de integração na Amazônia, “assim, consubstanciava-se a estratégia de desenvolvimento regional, apoiados em programas de pólos de desenvolvimento”. Vale ressaltar, que a região Sudeste da Amazônia Oriental é formada por terras firmes e que possibilitou de sobremaneira a construção das rodovias.

Mapa 9

Centros urbanos com predomínio de atividades ligadas aos produtos agropecuários e industriais no Sudeste da Amazônia Oriental em 1985



Fonte: Ribeiro (1998)

Organizado pelo autor

Becker (2005, p.405) referindo-se ao período afirma que

é a partir de 1960 que se inicia o processo de urbanização regional, a princípio com a rodovia Belém-Brasília e, a seguir, com a política territorial do Estado, a Política de Integração Nacional, que intensificou os fluxos de mercadorias (bens e serviços), energia (trabalho, imigração, dinheiro) e informação (inovações e comunicações) e envolve uma política urbana e imigratória. A par da urbanização planejada multiplicam-se núcleos espontâneos, povoados gerados para residência da mão-de-obra imigrante móvel nas proximidades das frentes de abertura das fazendas de gado.

A implantação de polos de desenvolvimento redefiniu as políticas do Governo Federal na Amazônia. A partir de tais investimentos

foi possível identificar cidades, na rede urbana existente, que, historicamente, expressavam importância regional. Tratava-se, portanto, não mais de preencher o vazio demográfico, mas de preenchê-lo com atividades econômicas definidas por setores ou produtos, a partir de vantagens comparativas de localização, e com o objetivo da introdução de um processo técnico - científico de controle da região (VICENTINI, 2004, p.158).

Para Sawyer (1992, p.157), tratando sobre as políticas públicas na Amazônia, afirma que “em vez de avanço constante, existem ciclos de integração econômica e política de um lado e de imigração e crescimento populacional, de outro, que nem sempre coincidem”.

Neste norte, de acordo com a proposta de Ribeiro (1998), os centros urbanos da Amazônia podem ser analisados a partir de três tipos de redes, a de produção, a de distribuição e a de gestão. O tipo de rede que será abordada neste primeiro momento no trabalho, trata-se da rede de produção, subdividida em três setores da economia: atividades agropecuárias e extrativas, industriais e de comércio e serviços. Para esta proposta, há um esforço de analisar os pontos nodais à classificação do tamanho do centro no que tange a sua população absoluta, buscando tecer uma tipologia de diversificação/especialização destes, caracterizando cinco tipos de centros:

1. com predomínio da atividade industrial – compreende os centros com mais de 60,0% do valor total da produção e receitas no setor industrial ou mais de 45,0% do valor total da produção e receitas no setor industrial, desde que o setor de comércio não atinja 20,0% ou mais do total do valor acima indicado;
2. com combinação de atividade comercial e industrial – abarca os centros que apresentam equilíbrio entre os setores comercial e industrial (...);
3. com atividades ligadas aos produtos agropecuários – compreende os centros que apresentam combinação entre os setores comercial e agropecuário, (...);
4. com atividades ligadas aos produtos extrativos vegetais (...);
5. com atividades ligadas aos produtos agropecuários e extrativos vegetais – representa os centros com combinação entre os setores comercial e agropecuário, com comercialização de produtos primários (agropecuários e extrativos vegetais) (RIBEIRO, 1998, pp.140 - 141).

Considerando-se alguns produtos para caracterizar a ocorrência de fluxos entre os centros, tem-se o babaçu, a madeira, o gado para corte, o arroz, a soja, o ouro, entre outros produtos de exportação.

Delimitam-se neste trabalho as cidades em redes a partir da sua caracterização, em uma classificação regional do Sudeste da Amazônia Oriental de acordo com os dados do IBGE (1985 e 1989), organizado por Ribeiro (1998), e pelos dados populacionais do IBGE (1985). Para tanto, obedeceu a uma visão que delimitasse em sua generalidade os centros regionais.

Como centro industrializado, tem-se a cidade de Santana do Araguaia, que ocupa a 18ª posição no *ranking* de “centros mais industrializados da Amazônia, fortemente mono-industriais, com maior representatividade industrial no gênero de produtos alimentares com 96,0% (...) do V. P.” (RIBEIRO, 1998, p.153). Tendo oito estabelecimentos industriais e ocupando um contingente de 799 pessoas nas atividades de produção.

Os centros com predominância da atividade comercial e industrial têm uma concentração na região de Imperatriz (MA), e no sudeste do estado do Pará e norte do estado do Tocantins. As cidades principais são: Imperatriz, com uma importância no comércio atacadista, tendo 66,37% de sua receita municipal no comércio e 22,81% do valor de sua produção, na indústria de transformação, com 244 estabelecimentos e uma predominância de dois gêneros, que era os produtos alimentares e madeireiros. Esta exploração foi “realizada por grandes empresas” (RIBEIRO, 1998, p.157). Ocupava um contingente de 2.963 pessoas nas atividades produtivas.

Tratando sobre a rede de cidades na Amazônia Oriental, Becker (1982) afirma que, Imperatriz é o centro principal, constituído por uma rede de extensões como Araguaína, Marabá e Conceição do Araguaia. Esta última conheceu no período entre, a década de 1970 a 1990, um crescimento de 150% em sua população. Vale ressaltar, que estas cidades são estrategicamente localizadas em uma região de reserva de mão-de-obra e de grandes ofertas de serviços, chamada de “Bacia de mão-de-obra”. Isso se deve ao processo migratório nordestino, principalmente, aos que se dirigiram para a região em busca do trabalho no garimpo e para a coleta da castanha. Passado o auge desta exploração, esta população saiu das áreas rurais e foi morar nas periferias das cidades, especificamente em Imperatriz e Araguaína.

Em se tratando da cidade de Imperatriz, Souza (2005, p.64), afirma que esta cidade “tem acompanhado as mudanças estruturais materializadas no território amazônico e que refletem um novo padrão de ocupação territorial, que é marcado pelas intervenções conjuntas do Estado e do

capital na região”. Os fluxos migratórios provocaram um crescimento vertiginoso da população urbana, re-formatando o mercado de trabalho regional.

Conforme dados do IBGE (1950, 1960, 1970 e 1980), verifica-se um aumento da população urbana. Em 1950, apenas 12% dos habitantes do município moravam nas áreas urbanas, em 1960 representava 23%, chegando em 1980 a representar 51% da população absoluta do município morando na zona urbana.

Em 1950 apenas 8.987 pessoas eram consideradas urbanas. Em 1980 esta população já somava 111.818 pessoas, totalizando um contingente de 102.831 pessoas considerada urbana em Imperatriz. As maiores taxas de crescimento foram entre os anos de 1950/1960 de 10,79% a/a e, entre o período de 1970/1980 de 10,57% a/a, período que inicialmente teve a atividade da extração da madeira e a criação do gado como principais e posteriormente, a exploração do ouro no Pará.

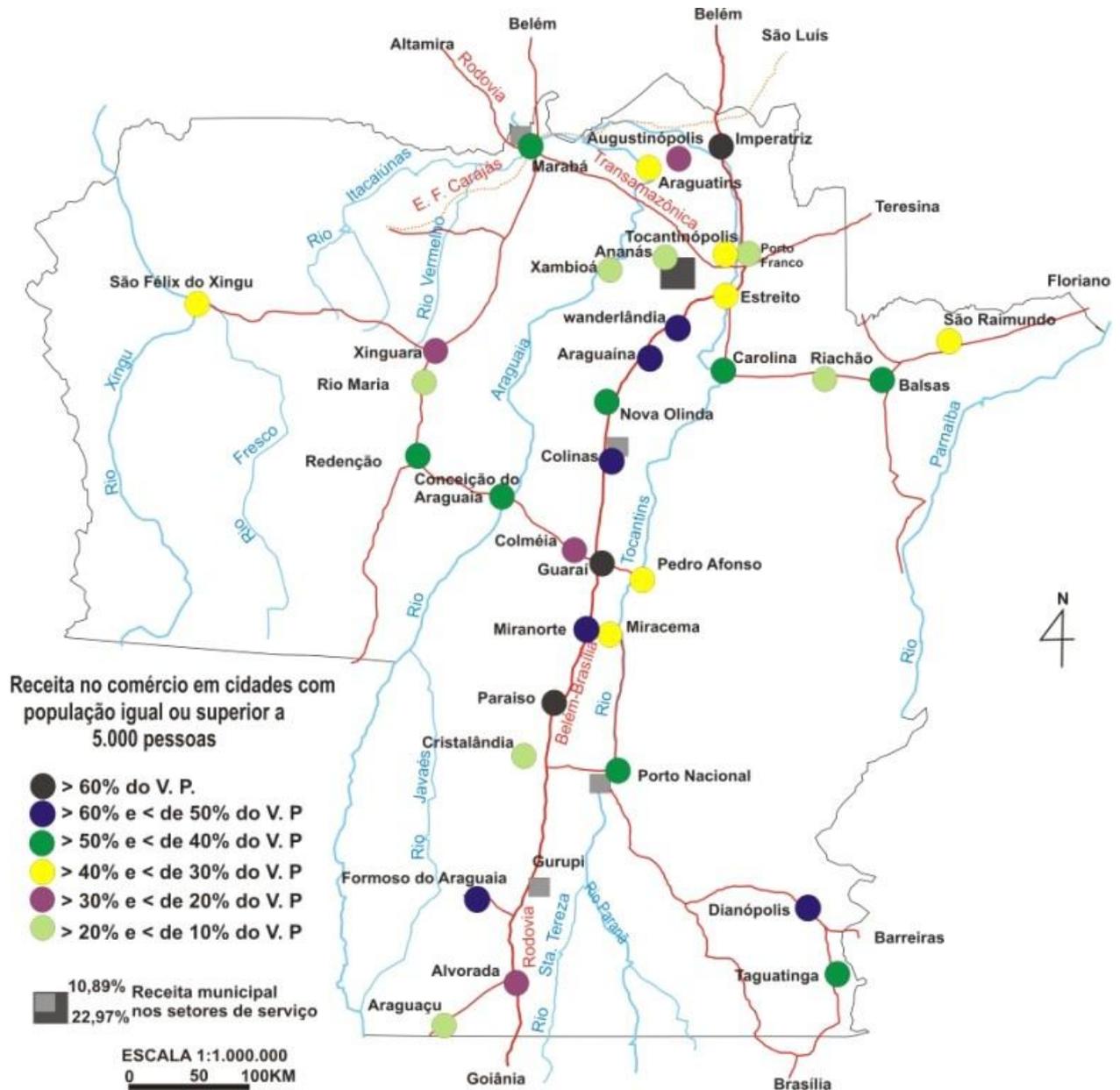
Marabá, importante centro regional possuía em 1988/89, 17,21% de sua receita municipal no setor de serviços e 44,06% no setor comercial, conforme espacialização no mapa 10. Sua produção concentrava-se 15,02% na agropecuária, com destaque para produtos alimentares que em suma, representava apenas 8,55% do montante e, 14,00% na indústria de transformação, com predominância na extração mineral com 53,58% e madeireiro de 27,80%, o que se pode afirmar que houve uma caracterização de dois gêneros principais.

Para Coelho (2005), tanto as cidades sedes dos projetos minerais ou madeireiros recebiam contingentes altos de imigrantes no período 1970/1980, como as vilas e cidade ao seu entorno. Neste ponto, tem-se a cidade de Marabá que apresentou taxas geométricas de crescimento populacional de 9,37%. Já no período de 1980, a cidade cresceu 6,81%, resultante da criação de novos municípios. Em suma, Marabá que não dependia diretamente da Companhia Vale do Rio Doce, conseguiu construir seu papel na rede de cidades da região fornecendo serviços fundamentais para sua área de influência.

Ribeiro (1998), tratando sobre o crescimento populacional das cidades de Araguaína-TO, Imperatriz -MA e Gurupí -TO, classifica-os como núcleos urbanos que registraram crescimento relativamente superior ou igual a 1.000% no período de 1960/1991. Já as cidades de Carolina-MA, Cristalândia-TO e Pedro Afonso-TO tiveram um crescimento inferior a 150% neste período.

Mapa 10

Centros urbanos com predomínio de receita municipal originário dos setores de comércio e serviço no Sudeste da Amazônia Oriental em 1985



Fonte: Ribeiro (1998)

Organizado pelo autor

Com 29,69% do valor de sua produção na agropecuária e 11,41% na indústria de transformação, conforme mapa 9, Araguaína apresentava como 41ª no *ranking* dos principais centros com valor de sua produção na atividade industrial da Amazônia, segundo Ribeiro (1998). Sua atividade industrial possuía predominância nos gêneros alimentícios com 65,66%, e na extração de minerais não metálicos com 14,46%.

Com a predominância da atividade agrícola, a “área engloba grande parte dos núcleos urbanos do estado do Tocantins, ao longo do eixo da rodovia Belém-Brasília, atingindo Balsas, no sul do Maranhão e alguns núcleos urbanos do sudeste do Pará, localizados na rodovia PA – 150, com atividades ligadas aos cultivos do arroz, milho, soja, além da pecuária extensiva” (RIBEIRO, 1998, p. 157).

No antigo polígono do ouro, havia ainda uma predominância de uma pecuária extensiva e estagnada, enquanto no corredor da Belém-Brasília houve um desenvolvimento agrícola com incorporação de grandes montantes de investimentos como no projeto Rio Formoso em 1979, e em Balsas no sul do Maranhão, com a concessão da exportação dos produtos agrícolas pela estrada de Ferro Carajás, abrindo-se maiores possibilidades para a exportação regional.

Gurupi apresentava-se com 13,95% do valor da produção na agropecuária e 71,63% de sua receita no setor de serviços. Paraíso tinha 18,17% do valor de sua produção no setor agrícola e 68,60% da receita na atividade comercial conforme pode ser visto nos mapas 9 e 10. Colinas do Tocantins possuía 20,65% de sua produção no setor da agropecuária e, 56,95% de sua receita no setor comercial (mapas 9 e 10). Alvorada e Araguaçu possuíam mais de 70% da sua produção no setor agrícola.

No que tange a Formoso do Araguaia, a produção agrícola representava 38,82% do montante de sua produção, enquanto a sua receita firmava em 58,44% concentrada no setor de comércio (mapas 9 e 10). Tratando sobre esta cidade, Barbosa (1996) fala que em 1978 a produção foi de 3.012 toneladas de grãos e em 1989, colheu 132.435 toneladas, chegando a receber o nome de “capital brasileira da irrigação”. Grande parte do desenvolvimento regional se deve ao apoio logístico realizado pelos governos (estadual e federal), asphaltando a BR 242 e conectando-a com a BR 153, o que possibilitou maior fluxo de carros e custos menores no transporte de grãos. “Nas épocas de plantio e de colheita cresce consideravelmente o movimento de funcionários das cooperativas em Formoso do Araguaia, gerando mais arrecadação no comércio da cidade” (BARBOSA, 1996, p.98).

Os principais centros de apoio ao transporte regional, Dianópolis - TO, Porto Nacional - TO, Pedro Afonso - TO e Porto Franco - MA, apresentaram sua economia baseada na agricultura e no comércio. Em se tratando sobre a cidade de Pedro Afonso, Matznetter (1981, p.112) afirma que, “localizada à margem de uma das corredeiras do Tocantins, cuja importância ficou reduzida praticamente a zero em virtude da suspensão da navegação fluvial”. Este centro vem sendo substituído pela cidade de Guaraí, que passou a influenciar a área que Pedro Afonso comandava na rede de localidades centrais. Pedro Afonso concentrou 64,39% de sua produção na agropecuária e 32,63% da sua receita no comércio (RIBEIRO, 1993).

Porto Nacional tinha 37,19% do valor de sua produção concentrada na agropecuária, 46,69% de sua receita no comércio e, 10,89% da receita na prestação de serviços (mapa 10). Isto se pode afirmar pela importância desta cidade no atendimento em saúde e em educação, propiciada pela faculdade de Filosofia do Antigo Norte Goiano para a região leste do Tocantins.

Carolina teve 42,8% do montante de sua produção na agropecuária, e 48,76% de sua receita no comércio (mapa 10). Isto indica uma perda da hegemonia na prestação de serviços de educação na região, uma vez, que a prestação de serviço não mais representava porcentagem consideráveis de sua receita municipal.

Porto Franco concentrou 71,85% do valor de sua produção na agropecuária e 15,44% de sua receita no comércio (mapa 10). Em contrapartida, Dianópolis concentrou 59,88% de sua receita no comércio e apenas 31,21% do valor de sua produção concentrada na agropecuária, demonstrando que a cidade não perdeu a sua hegemonia regional de ponto de apoio ao comércio com a cidade de Barreira - BA.

O cultivo da soja mostrava uma nova configuração territorial em São Raimundo das Mangabeiras e Balsas, “delineando-se o que ia ocorrer, nos anos 90 nessa porção maranhense” (RIBEIRO, 1998, p.164), não somente nesta área, mais também, ao longo da Belém-Brasília.

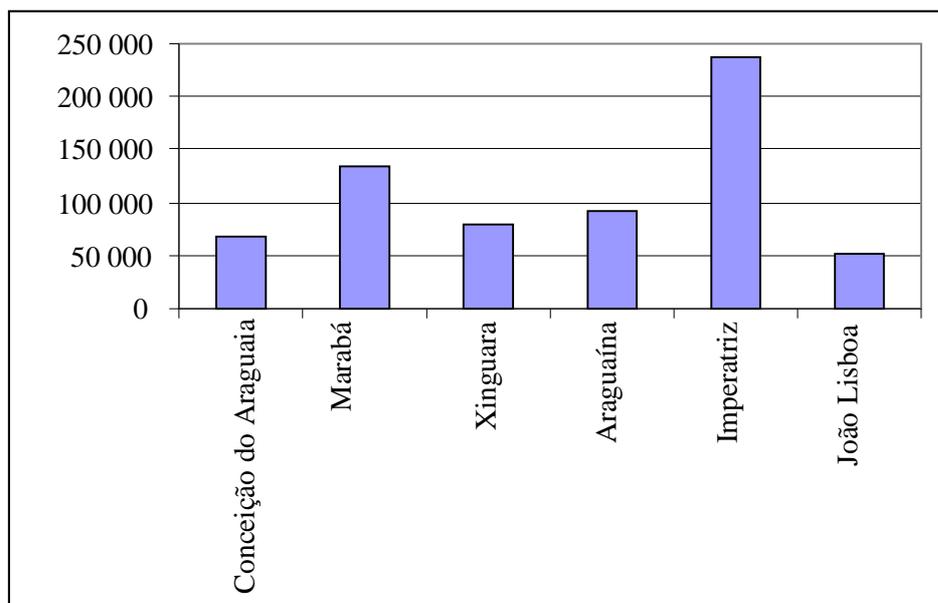
Já em se tratando sobre a cidade de Xinguará - PA, tem concentrado nas atividades agropecuárias 50,91% de sua produção, e Rio Maria - PA, 53,51% de sua produção. Estas cidades surgiram a partir da valorização fundiária e pastoril.

Outra variável importante para a análise neste trabalho trata-se da população das cidades em decorrência da predominância de centros ligados a atividade comercial e de prestação de serviço. Como trabalhar apenas com a população relativa não é suficiente para expressar o fenômeno das redes, tornou-se necessário verificar este crescimento com dados da população absoluta dos municípios.

O município de Imperatriz em termos de população, era o que mais possuía habitantes em 1985 conforme gráfico 4. Os municípios de Xinguara, Marabá, Conceição do Araguaia e Araguaína vieram a tomar contingente populacional a partir da década de 1960, com os projetos governamentais e a construção das rodovias federais.

Gráfico 4

Municípios com mais de 50.000 pessoas em 1985



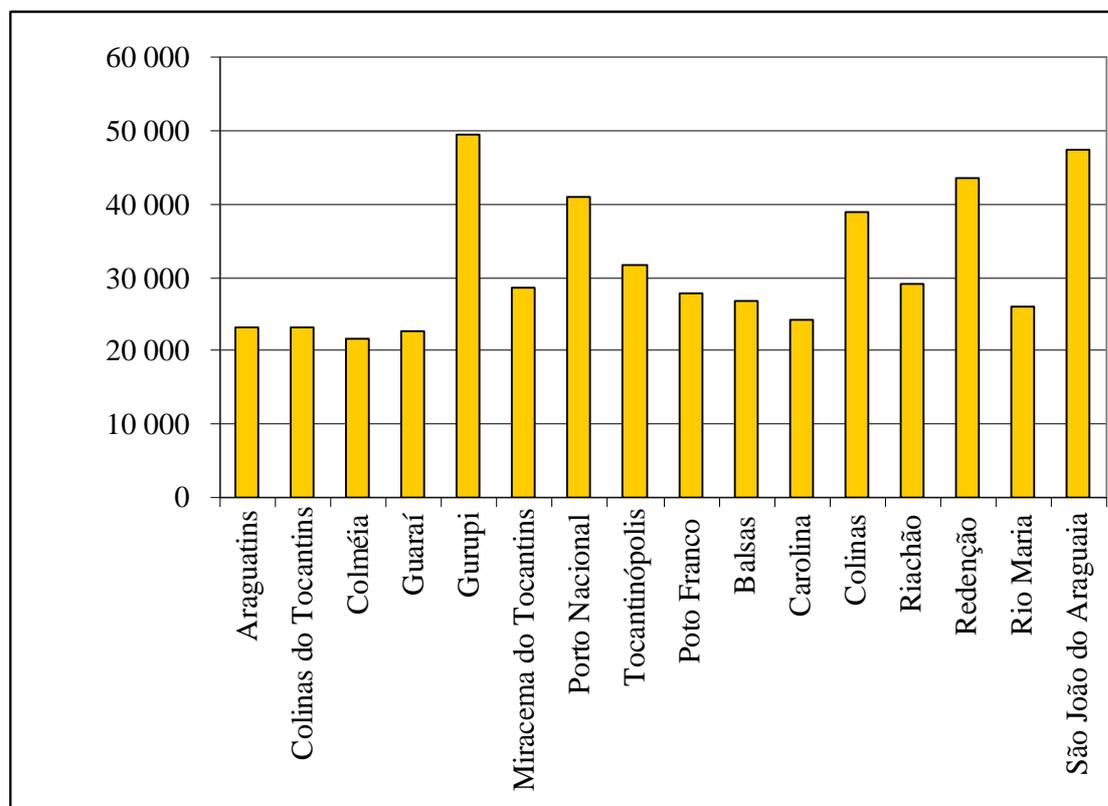
Fonte: IBGE (1985)

Organizado pelo autor

Em se tratando dos municípios com mais de 20 mil pessoas, verificou-se segundo dados contidos no gráfico 5, um avanço destes na rota das rodovias federais, caso de Gurupi, Colinas, Guaraí, na Belém-Brasília, e Balsas na Transamazônica. Com pequeno crescimento, mesmo aqueles que tiveram seus territórios divididos, caso de Porto Nacional, verificou-se uma pequena ocupação populacional. O vale do Tocantins não só perdeu expressividade na rede de localidades centrais, mais também, perdeu em número de habitantes.

Gráfico 5

Municípios com menos de 50.000 pessoas e mais de 20.000 pessoas em 1985



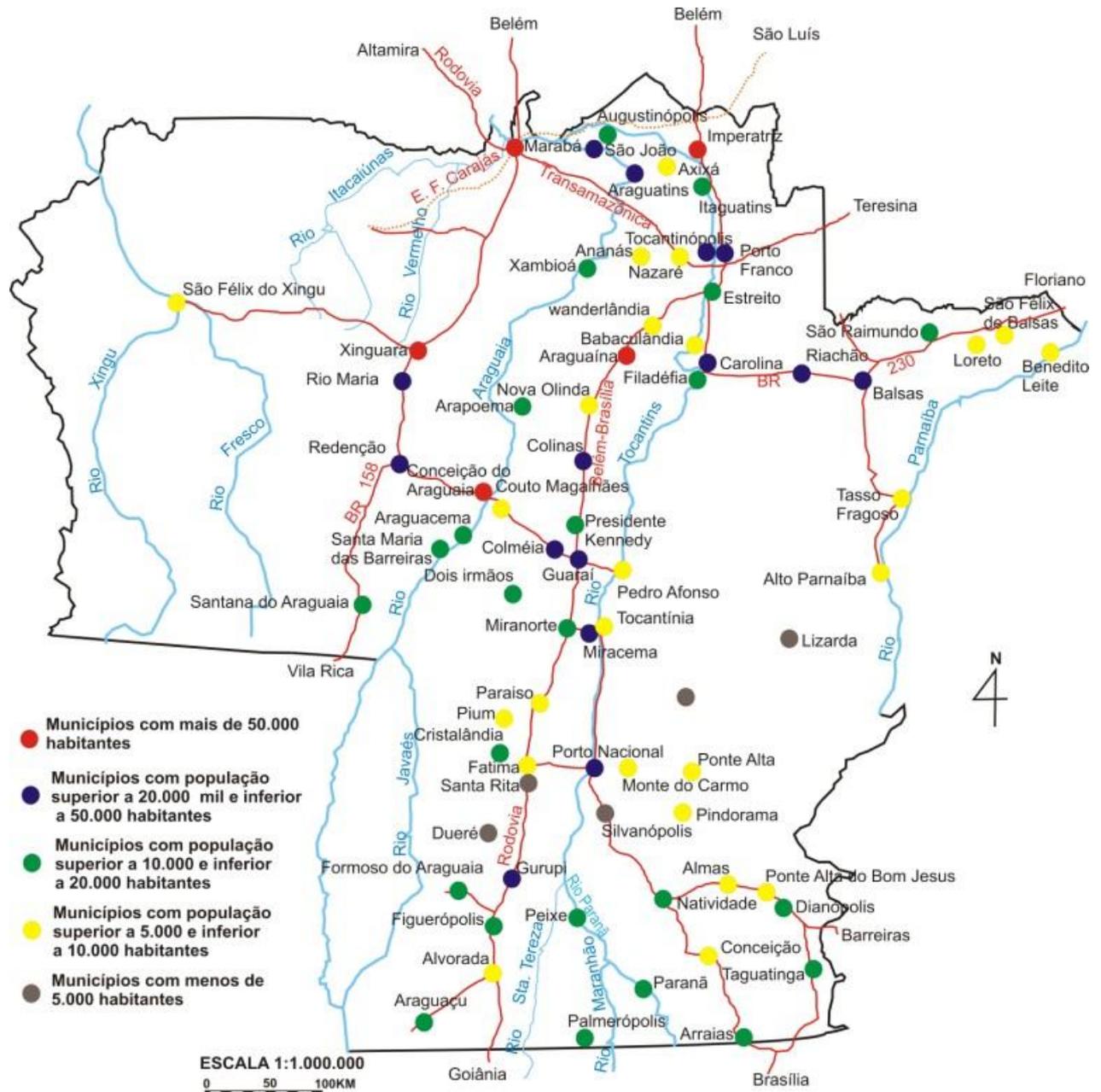
Fonte: IBGE (1985)

Organizado pelo autor

Para o polígono do ouro, os municípios chegaram ao final da década de 1980 com uma perda populacional. A população municipal não ultrapassou os 20 mil habitantes em 1985, conforme se verifica no mapa 11 e, por esta característica, ficou conhecida como a região do Leste do rio Tocantins. Para Sawyer (1992, p. 160), “as cidades novas, por outro lado cresceram em grande parte devido ao acúmulo de migrantes de outras regiões que estavam à procura de terra, ou mesmo que foram expulsos da terra que ocuparam por pouco tempo”.

Mapa 11

População municipal em 1985 no Sudeste da Amazônia Oriental



Fonte: IBGE (1985)

Organizado pelo autor

A partir de tais observações verificou-se que a “especialização da rede urbana, não mais exclusivamente fluvial, pôde também ser localizada em espaços qualificados pela intervenção de projetos de infraestrutura, bem como madeireiros, agropecuários ou minerais” (VICENTINI, 2004, p.168 e 169).

A rede que se estruturava refletia uma maior divisão social e técnica do trabalho, superando em alguns aspectos a rede de localidades centrais que havia na década de 1950, que tinha a navegação nos rios como suporte para sua estruturação, porém, mudando quase todos os nós da rede. Os espaços passaram a formar núcleos de poder e que tinha a cidade de Imperatriz, Marabá e Araguaína como nó na rede do norte, e Gurupi e Porto Nacional, disputando a influência de centro principal no sul da região.

3.2 A desfragmentação das alianças políticas, econômicas e ideológicas regionais com a construção de Palmas no final da década de 80

Ao tratar sobre a cidade de Palmas, buscou-se analisar um conjunto de fatores que desenhassem a estratégia da criação da cidade. Uma das leituras que contribuíram para tal construção do pensamento tratou-se da teoria rangeliana, que será o norte deste item da pesquisa.

Rangel (1981 e 2005) buscou entender o processo histórico da economia brasileira como constituído por fases sucessivas de dualidades. Para cada uma dessas fases, comportavam-se formações econômicas dominantes, tendo uma situada no polo externo e outra, no polo interno da economia. Estas duas formações básicas da economia, controlada por leis próprias se estabelecem no território por um permanente conflito entre si por ser dominantes em seus espaços.

Neste sentido, ela é dual e simétrica a economia mundial, porém, segundo Pereira (1993), a história do Brasil não refletiu fielmente a história européia, isso se deu porque a evolução não foi autônoma e nem formada exclusivamente pelas suas forças internas. Isso implica dizer que, a coexistência dual de relações históricas no país é defasada em relação a existente na Europa.

Formada em sua estrutura por dois polos: um polo externo e um polo interno,

essa estrutura (uma formação agrupando quatro modos elementares de produção, distribuídos dois a dois, para formar os pólos interno e externo respectivamente) manter-se-ia até nossos dias, embora mudando seus

elementos constitutivos (seus lados) e a maneira como estes se combinam para formar os dois pólos (RANGEL, 2005, p.660).

Delimitando no tempo a dualidade da economia do Brasil, colocou-se um marco a vinda da família real portuguesa, como propriamente o edifício da dualidade econômica brasileira tal como, *mutatis mutandis*. Este processo foi decorrente da interpretação de Rangel (2005), de que as formações matrizes metropolitanas da Europa Ocidental eram duais. No período do descobrimento do Brasil (1500), a estrutura econômica européia estava alicerçada sobre o modo feudal de produção, mas havia modo de produção capitalista baseado sobre o mercantilismo. No caso brasileiro, a Abertura dos Portos (1808) e a Independência do País, rompeu com o escravismo pré-capitalista que até então era o modo de produção principal do país. Com este rompimento na estrutura da produção tornou-se possível analisar a dualidade da economia no país.

Para Rangel (2005), a comunidade primitiva foi desorganizada a partir da exploração de sua força de trabalho nos moldes escravistas. O nativo foi caçado e inserido a um regime de escravidão. No entanto, mesmo o Brasil nascendo sobre as relações do capitalismo mercantil, este modo de produção ficou restrito ao seu polo externo. A autonomia brasileira de poder escolher sobre quais alicerces apoiar a economia, tendo como base uma potência mundial, levou a afirmar que a formação dual brasileira ao confrontar-se com a expansão de suas forças produtiva reagiu como as demais formações sociais, mudando o seu modo de produção para outro que estavam em estágios mais inovados tecnologicamente.

A formação dual da sociedade brasileira reflete que o poder político é exercido sempre por duas forças majoritárias. Enquanto uma força ocupa o poder, surge uma nova força para substituí-la no poder. São organizações de classes dirigente, simultaneamente conflitantes e solidárias, daí pode-se falar de pacto de poder.

O lado externo do polo externo situa-se fora do país, é o modo de produção ativo nos centros mundiais em que a economia está ligada. Dessa forma, sobram três lados que disputam as duas representações de classe dirigente no país. O polo interno do lado interno está submetido ao interesse dos lados internos e externos da sociedade.

Ora, o pólo interno está subposto à apenas uma classe e não a duas, e seu protótipo foi a classe dos vassalos-senhores de escravos, isto é feudais, em suas relações externas (com a Coroa) e escravistas no campo das relações internas. Simetricamente a fazenda era uma feudo-vila (nos sentidos medieval e romano desses termos, respectivamente). Assim, os interesses correspondentes aos dois modos elementares de produção, dialeticamente unidos no pólo interno, manifestam-se como ordens diferentes e contraditórias de interesses (potencialmente inconciliáveis) do mesmo grupo de pessoas, isto é, voltando

ao nosso protótipo de classe (híbrida) dos vassalos-senhores de escravos, a mesma classe vê-se sacudida entre os interesses da fazenda, enquanto feudo. (RANGEL, 1981, p. 15)

Em contrapartida, a classe representante do polo externo sempre terá de conciliar diferentes ordens e, contraditórias, que vem dos interesses dos modos de produção. Quando isso não é mais possível, há um rompimento com todas elas, menos a escolhida para a conciliação. Esta nova classe formada troca-se de modo de produção, sendo este um novo e avançado em comparação com o anterior (RANGEL, 1981).

A dualidade é explicada pela existência de dois polos e, é sobre os polos que se define os lados e conseqüentemente os sócios. No “pólo interno situam-se, internamente, as relações de produção dominantes e a correspondente a classe dominante” (PEREIRA, 1993), chamada de sócio maior. No polo externo, situam-se as relações de produção emergentes, chamada de sócio menor. Mas, não necessariamente os sócios estão em apenas um polo, varia de acordo com a organização da economia.

Esta classificação pode ser vista conforme a estrutura política da sociedade dual brasileira:

Quadro 6

O sócio maior e o sócio menor na economia brasileira

	1ª dualidade	2ª dualidade	3ª dualidade	4ª dualidade
Lado Interno	Sócio Maior: Barões-senhores de escravos	Sócio Menor: Fazendeiros e comerciantes	Sócio Maior: Fazendeiros e comerciantes	Sócio Menor: Nova burguesia rural
Lado Externo	Sócio Menor: Classe dos Comerciantes	Sócio Maior: Burguesia Comerciante	Sócio Menor: Burguesia Industrial	Sócio Maior: Burguesia Industrial

Fonte: Rangel (2005)

Organizado pelo autor

Esta mudança do pacto de poder forma duas forças políticas: uma conservadora e outra, progressista, formando os lados internos. O grupo dissidente que saiu das representações conservadoras, não enfrentará oposição em primeira instância, até porque, a classe representante do lado interno do polo externo não estará em crise.

Em contrapartida, a classe conservadora tem possibilidade de disputar o poder na classe em crise, negociando um novo pacto de poder que formará uma nova classe, uma nova dualidade. Na nova dualidade, a classe do polo não renovado compartilhará o poder com a classe do polo renovado, que de dissidente passa a ser uma classe em formação. Rangel (1981) afirma que,

a primeira é uma classe [pólo não renovado] em plena maturidade, consciente de seus interesses (uma classe em si e para si), traz consigo preciosa experiência de uso do poder, ao passo que a segunda [pólo renovado] é politicamente inexperiente (uma classe em si, apenas), não obstante ser portadora de grande dinamismo. Não deve espantar, pois, que em cada dualidade historicamente formada o poder seja exercido hegemonicamente pela primeira, a mais velha, desfrutando a outra de plena liberdade para fazer prova do seu dinamismo, em tudo o que não conflite com os interesses da classe hegemônica (RANGEL, 1981, p.17).

O capitalismo no Brasil nasceu nos moldes industriais, mesmo tendo o capitalismo mercantil como ressurgente, permaneceu por um longo período como externo à formação social nacional. Sua forma de implantação rompeu com os padrões europeus e orientou-se a uma formação mais avançada e dinâmica do mundo àquele tempo, no estilo do capitalismo industrial inglês.

O crescimento das forças produtivas proporcionou mudanças no modo de produção nacional, escalonando-a para uma produção superior. Este processo obedeceu a certas leis específicas:

Primeira lei: quando se cumpre as precondições para a passagem a um estágio superior – basicamente, quando as forças produtivas da sociedade crescem, entrando em conflito com as relações de produção existentes, consubstanciadas na dualidade básica -, esta muda, como todas as formações sociais em tais casos, mas o faz apenas por um dos seus ‘pólos’, guardando o outro sua estrutura e integrando-se na nova dualidade, correspondendo ao estágio imediatamente superior do desenvolvimento.

Segunda lei: alternadamente, mudam o pólo interno e o externo.

Terceira lei: o pólo muda pelo processo de passar para o lado interno o modo de produção já presente no seu lado externo.

Quarta lei: conseqüentemente, o lado externo do pólo em mudança muda, também, passando a adotar instituições características de um modo de produção mais avançado, que comporá nova união dialética (de contrários) com o lado interno recém-criado.

Quinta lei: como formação periférica que é, as mudanças da dualidade brasileira são provocadas por mudanças no comportamento do centro dinâmico em torno do qual gravita nossa economia, particularmente no que concerne ao *quantum* e aos termos de intercâmbio do seu comércio conosco (RANGEL, 2005, p.662).

Neste mesmo norte, pode-se dividir a estrutura política da sociedade dual, ou seja, “o Estado brasileiro resulta da aliança de apenas duas classes dirigentes, associadas num pacto de

poder implícito, que só muda com a dualidade, sejam quais forem os estamentos pelos quais as duas classes dirigentes se façam representar” (RANGEL, 2005, p.665). Mas, um dos lados representa interesses externo ao Estado e três representa forças do Estado no processo formador da dinâmica econômica e social. Há uma evolução progressiva na produção que reflete na sucessão dos representantes nos polos. A tecnologia em desenvolvimento faz com que sempre haja duas forças em disputa, de um lado o modo produtivo vigente, de outro, o modo produtivo inovador. Quando há uma conciliação das forças produtivas, as antigas unidades e coesão da classe dirigente desaparecem.

Para tanto, a estrutura econômica da dualidade brasileira pode ser organizada segundo Rangel (2005), da seguinte forma:

Quadro 7

Os polos da dualidade econômica brasileira

Polos	Lados	1ª dualidade 1815-1873	2ª dualidade 1873-1922	3ª dualidade 1922-1973	4ª dualidade 1973-?
Interno	Interno	Escravidismo	Feudalismo	Feudalismo	Semi-salariado
	Externo	Feudalismo	Capitalismo mercantil	Capitalismo Mercantil	Semi-capitalista rural
Externo	Interno	Capitalismo mercantil	Capitalismo Mercantil	Capitalismo Industrial	Capitalismo Industrial
	Externo	Capitalismo Industrial	Capitalismo Industrial	Capitalismo Financeiro	Capitalismo Financeiro

Fonte: Rangel (2005)

Organizado pelo autor

A classe hegemônica sempre será a estruturada no território, o que proporciona liberdade do arranjo produtivo inovador da classe ressurgente fazer testes de sua aplicabilidade e aceitação no mesmo. Neste ponto, a classe que terá uma inovação será a hegemônica, que tem um polo renovado, sendo uma formação social nascente e um polo não renovado, uma classe em plena maturidade.

Na primeira, a inexperiência são marcos presentes no exercício do poder, na segunda, há uma inversão, trata-se de uma classe que tem e que sabe trabalhar com o poder. É a saturação deste que provoca desgaste na hegemonia e proporciona um rearranjo produtivo. “Do ponto de

vista de nossa formação periférica, isso importa em queda do volume físico de nossas explorações, em piora dos termos de intercâmbio, em contração da capacidade para importar etc” (RANGEL, 2005, p.667).

Como forma de melhor explicitar esta formação na região Sudeste da Amazônia Oriental, tendo Palmas como foco da análise, faz-se necessário trabalhar em sua particularidade, relacionando a dualidade econômica brasileira com a dualidade econômica regional. O objetivo principal desta análise é identificar por meio de uma organização histórica a criação de Palmas e seu papel regional.

1ª Dualidade

Para Rangel (2005), o advento da vinda da família Real para o Brasil e a abertura dos portos, deu início a organização do polo externo brasileiro. O capitalismo mercantil ligado a Portugal, assegurou o modo escravista no país deixado pós-colônia. As fazendas de escravos submetidas a Coroa portuguesa pelas relações de suserania e vassalagem, formaram o sócio maior – vassalos/senhores de escravos, que no país se sustentava pelo escravismo e na Europa pelo feudalismo. Os representantes do polo externo, do lado interno era formado pelos comerciantes, em sua maioria não brasileiros, com pouca expressão política, formando o sócio menor do poder. Para Pereira (1993), esta dualidade foi caracterizada pelo latifúndio feudal, que não é igual ao latifúndio medieval da Europa ou do asiático, mas, que em sua essência lembra o servo feudal.

Então, a primeira dualidade brasileira teve início em 1822 com a proclamação da independência e terminou em 1889, com a proclamação da República. Este período correspondeu a fase B do Ciclo Longo – Primeiro *Kondratiev*. Teve a seguinte organização:



Rangel (2005)

Os modos de produção se complementam e formam a economia nacional. A estrutura econômica é dinâmica, proporcionando uma ruptura e uma substituição do polo mais antigo.

Na primeira dualidade,

o Estado brasileiro em formação teria, pois, a seguinte estrutura: sócio maior (hegemônico): a classe dos barões-senhores de escravos; sócio menor: a classe dos comerciantes (principalmente exportadores – importadores) em estreita ligação com o capitalismo industrial estrangeiro, que constitui o lado externo do pólo externo (RANGEL, 2005, p.670).

Neste ponto, a fazenda de escravo representava o lado saturado da economia e, que se diluía por novas formas produtivas. A mão-de-obra utilizada nos cafezais teve em seu primeiro momento o excedente de escravos que restaram das áreas auríferas (FURTADO, 2005). Mas, a economia cafeeira possibilitou uma nova classe empresarial, que geograficamente se concentrou na região Sudeste do país. Experiente, empreendedora e conhecedora de seus negócios comerciais colocou a economia do país com condições de financiar a produção cafeeira e alavancar um crescimento no setor. Dessa forma, o país estava estruturado para a segunda dualidade da economia, rompendo com o escravismo e inaugurando o capitalismo mercantil que até então era o sócio menor.

Para Valverde (1985, p.33), todo o crescimento econômico das lavouras do café, veio em decorrência ao trabalho escravo, “o Brasil é o café; o café é o negro”. O número do tráfico de escravos na primeira metade do século XIX foi grande, e mesmo com a promulgação de uma lei em 7 de novembro de 1831 dando liberdade aos escravos que chegassem no país a partir daquela data, de nada valeu, pois as oligarquias que comandava o país na época não acataram. “A escravatura estava fadada ao desaparecimento, mas os fazendeiros de café estavam, geralmente, por demais dependentes dela para que quisessem abrir mão do trabalho escravo” (VALVERDE, 1985, p.35).

No entanto, a fazenda de café se concentrou no Centro-Sul do país, enquanto o engenho ficou no Nordeste. Para Valverde (1985, p.43), “os fazendeiros de café tornaram uma classe mais rica, mais poderosa e mais refinada que a dos senhores de engenho”. No entanto, o alicerce de toda essa produção foi o trabalho escravo.

Com a expansão da economia açucareira, impulsionou a necessidade de aumento da criação de gado. Com a escassez da lenha e com os danos provocados à lavoura, tornou-se necessário encontrar novas áreas para a criação do gado que não fossem litorâneas. Para Furtado (2005), a divisão das duas atividades econômicas: a açucareira e a pecuária, abriu espaço para o surgimento de uma economia dependente na região nordestina. A interiorização da criação de

gado foi importante para a ocupação das terras das porções centrais do país. Mas, era uma economia à princípio muito reduzida, não ultrapassando os 5% do valor da exportação açucareira do Nordeste.

Segundo Furtado (2005), o litoral não possuía também boa qualidade de pastos para abrigar o gado, o que justifica ainda mais a rápida penetração pelo sertão, ultrapassando o rio São Francisco e alcançando o rio Tocantins e daí para o norte: o estado do Maranhão no começo do século XVII. Quanto mais se interiorizava, mais oneroso ficava o transporte deste gado até as regiões litorâneas. Com os lucros caindo, o interesse pela criação de animais também diminuía e, ao mesmo tempo, a relação de trabalho se diversificava entre os meeiros, os indígenas e escravos. Era uma atividade em sua grande parte de subsistência, onde aproveitava tudo do gado para garantir a sobrevivência no sertão. Este modelo econômico acabou modificando a economia nordestina produtora do açúcar, para uma economia de subsistência da pecuária extensiva. Para Valverde (1985, p.163), “foi pelas fazendas de criação que se povoou todo o Piauí e o sul do Maranhão até as barrancas direita do Tocantins”.

Para Lira (2007), a plantação da cana no litoral foi uma das principais causa do avanço da pecuária pelo sertão. As frentes nordestinas da pecuária avançaram as barreiras do rio São Francisco e ocuparam o sul do Maranhão no século XVIII. Atravessaram o rio Tocantins no século XIX e ocuparam o norte de Goiás (Tocantins). Posteriormente, avançaram um pouco mais, ultrapassando o rio Araguaia e ocupando o sudeste do Pará.

O tipo de empreendimento feito no Maranhão permitiu que, esgotado os recursos em um local, os investimentos também saíssem do mesmo em busca de explorar uma nova área com potencial de recursos.

No século XVIII foi feita algumas reformas na economia maranhense por Marquês de Pombal, como a Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão. A criação dessa companhia foi importante para o comércio no Estado, proporcionando com que este mantivesse uma comercialização com a Europa. Esta forma comercial permitiu introduzir outros tipos de mão-de-obra que não fosse a indígena, possibilitando que os cultivos do algodão, arroz e a cana-de-açúcar fossem realizados nas terras férteis nas proximidades dos rios.

Para Andrade (1970, p.139), medidas foram necessárias para que esta diversificação econômica maranhense tornassem possível, dentre estas a

introdução de escravos africanos e fornecimento de créditos aos colonos não só aquisição destes como para estabelecimento de campos de cultura, introdução de sementes de arroz e algodão de melhor qualidade a fim de obter um

aumento quantitativo e qualitativo da produção; organização de uma criteriosa política de preços para a aquisição dos produtos da terra e venda dos produtos europeus e o estabelecimento de um sistema de navegação para o Reino que permitisse a exportação no tempo oportuno dos produtos da terra.

No entanto, a modernização da economia maranhense teria uma consequência rápida e considerável, elevando o Maranhão a ser uma das áreas mais prósperas da América Portuguesa.

Essa dinâmica econômica regional proporcionou que áreas do sul do estado do Maranhão fossem ocupadas pelos não-índios.

A economia pós-século XVIII se expandiu no que se trata a exportação do algodão e do arroz e, posteriormente, pela cana-de-açúcar.

A quantidade de dinheiro que passou a penetrar no Maranhão crescia de ano para ano, de vez que iniciada a exportação do algodão pela Companhia em 1769, com apenas 130 sacas, viu essa quantidade crescer de ano para ano, até atingir 29.799 sacas em 1800 quando era, depois de Pernambuco, o maior exportador de algodão da América Portuguesa. (ANDRADE, 1970, p.142).

Para Furtado (2005), foi com a desorganização do mercado do açúcar na segunda metade do século XVII, que impossibilitou aos colonos do Maranhão dedicar-se a uma atividade que lhes permitisse iniciar um processo de capitalização e desenvolvimento. Ficando este Estado a mercê de uma expansão econômica baseada no extrativismo vegetal, com auxílio do trabalho indígena, diferente dos moldes escravista.

Outra atividade que vale destaque na economia maranhense, foi a produção do couro bovino, representando a terceira riqueza da região depois do algodão e do arroz. Para Andrade (1970, p.142), sua exportação no século XVIII, “subiu de 21.810 peles em 1760, para 31.625 em 1767, decaindo daí em diante ao ponto de resumir-se em 1771 à apenas 11.460 peles”.

A economia do couro proporcionou que as áreas sul-maranhense pudessem ser ocupadas, e também, possibilitou uma comercialização com os estados da Bahia, Minas Gerais e Rio de Janeiro. “Na realidade, o Sul era um outro Maranhão pelas suas condições naturais, pelo seu povoamento e pelas atividades econômicas dominantes” (ANDRADE, 1970, p.143), ocupado por pessoas que em sua maioria formada por tangedores de gado que transpuseram o rio Parnaíba e ocuparam sua margem esquerda, aproveitando a pastagem boa que o local dispunha para o gado. Esta área mantinha forte vínculo com a Bahia e só mudou esta organização a partir das oficinas de fabricação da carne-seca, que passou a ser transportada em embarcações pelo rio Parnaíba. Porém, “essa indústria seria pouco a pouco liquidada pelas secas periódicas que dizimavam o rebanho nordestino e que terminariam por extingui-la completamente nos últimos anos do século XVIII” (ANDRADE, 1970, p.144).

Os primeiros 50 anos do século XIX foram marcados por uma crise econômica na Colônia/Império, mas, no Maranhão houve um crescimento econômico, que para Furtado (2005) foi local e não teve repercussão no país.

O período correspondente à meados do século XIX, foi marcado por uma crise na economia maranhense. De um lado, a queda dos preços do algodão, principalmente, pela entrada do algodão egípcio de melhor qualidade, por outro lado, a abolição da escravatura no Brasil. Muitos proprietários venderam suas terras e empregaram o dinheiro na aquisição de ações de sociedade anônima, visando a criação de indústrias em São Luís. Estas tiveram vida curta, só algumas sobreviveram aos endividamentos, fatores que se deve a falta de viabilidade no transporte que a região possuía e da existência de uma elite pouco empreendedora. Tratando sobre este assunto, Andrade (1970, p.160) ressalta que, “em pouco mais de século, um Estado, que fora um dos mais ricos do Brasil e que procuravam no Norte competir até com Pernambuco, se viu reduzido a um dos mais pobres e subdesenvolvidos da Federação”. Logo após, com as quedas dos preços do algodão, este Estado teve sua produção limitada, reduzida a um complemento à economia de subsistência.

Esta organização possibilitou a formação do sócio menor. O sócio menor se constituía pelos pequenos proprietários de rebanhos que viviam isolados especificamente na porção norte, uma vez que em decorrência da economia açucareira houve uma interiorização desta atividade no sul do Maranhão e no norte de Goiás (Tocantins). Era uma atividade de subsistência, mas, que mantinha uma relação comercial do excedente da produção para os engenhos do Nordeste, por isso denominada de capitalismo mercantil.

Em se tratando sobre a economia mineira, Furtado (2005), afirma que a base desta era o trabalho escravo, mais em moldes diferentes da economia açucareira. Nesta, a forma como se organizava o trabalho permitiu que o escravo tivesse maior iniciativa, muito destes chegaram mesmo a trabalhar por conta própria, comprometendo-se a pagar periodicamente uma quantia fixa ao seu dono, o que abriu a possibilidade de comprar a própria liberdade.

Outra questão que se pode falar é que as relações que se estabeleciam com a terra na mineração eram diferentes da açucareira, pois havia uma instabilidade quanto ao lucro advindo da terra, o garimpo e o lucro, eram incertos.

No ano de 1822 apresentava-se uma crise da economia aurífera, mas, a base social e econômica ainda fundava-se no auge deste período. Pela escassez do ouro, obrigava os antigos mineradores a buscar novas formas de enriquecimento, neste ponto, a pecuária extensiva

mostrava-se como uma saída para a crise econômica. A primazia do norte na produção pecuária ocorreu tanto porque a área comportava as vilas mineradoras do século XVIII, como também, porque o centro-norte tinha melhor acesso ao mercado da Bahia. Para Lira (1995, p.110), “a comarca se transformara em região exportadora de gado que leva pelos caminhos do sertão imensas boiadas para serem vendidas na Bahia e na região centro-sul de Goiás”.

Em suma, mesmo em crise, os antigos mineradores, agora pecuarista, constituíam-se o sócio maior e mantinha suas áreas de influência de norte à sul da região e principalmente, com a Bahia. Porém, sua maior área de concentração ainda era o polígono do ouro (sul da região). Mas, vale ressaltar que não foram os mineradores que se empenharam no movimento separatista do norte da Capitania de Goiás, mais os criadores de gado ligados ao Nordeste, que opuseram ao sul dominado pelos paulistas.

2ª Dualidade

Se na 1ª dualidade os senhores de escravo era o sócio maior e os comerciantes o sócio menor, na 2ª dualidade, com a precarização do modo escravista, o capitalismo mercantil passou a ser sócio maior, respaldado sobre o capitalismo industrial no lado externo do polo externo. Neste norte, Rangel (1981) afirma que

a interiorização do aparelho de intermediação mercantil, que fundara a primeira dualidade, (...). colocava esse aparelho, isto é, a classe dos comerciantes, em parte já voltada para o comércio interno, em condição propícia ao progressivo esvaziamento das relações de suserania/vassalagem que presidiam, na origem, às relações entre o oikos escravista e o resto do mundo, vale dizer, o mercado capitalista. Ao mesmo tempo que o senhor de escravos se convertia (nas relações internas da fazenda) em senhor feudal, o vassalo, que ele também era (nas relações externas da mesma), convertia-se em comerciante. O capitalismo chegava, pois, não mais indireta, mas agora diretamente, à fazenda, por onde, no advento da primeira dualidade havia chegado à economia nacional, isto é, pelo lado externo (RANGEL, 1981, p. 23).

Na segunda dualidade brasileira, o “sócio maior: a burguesia comerciante, representativa do pólo externo; sócio menor: os fazendeiros, latifundiários feudais, por um lado, e comerciantes, por outro, representando o pólo interno” (RANGEL, 2005, p.674).

Com a Proclamação da República em 1889, o latifúndio feudal teve acesso ao pacto de poder da sociedade brasileira, se estruturando a altura de disputar o poder com o sócio maior que era o capital comercial. “Na década de 20 o latifúndio feudal havia superado todas essas

sobrevivências do regime anterior e era uma classe para si, e não apenas uma classe em si” (RANGEL, 1981, p.146).

Com a industrialização da Inglaterra houve uma desagregação do sistema pré-capitalista, impulsionando uma urbanização e um aumento das pessoas ativas para o mercado de trabalho. Em contrapartida, no Brasil com o fim do escravismo, houve uma escassez da mão-de-obra, o que auxiliou numa expansão das atividades econômicas de norte à sul do país e, na maioria dos casos, voltados para uma agricultura de subsistência que tinha a roça como principal estrutura da produção. A abolição da escravidão no país foi um rompimento com o modo de produção que vinha desde a colonização e que era o pilar de sustentação da velha oligarquia que se consolidou no país.

Apoiada sobre o comércio exterior, a atividade comercial produziu um desenvolvimento econômico estruturando este sistema como o mais dinâmico da época na economia brasileira.

Com a crise econômica, o sócio maior teve a responsabilidade de alavancar a economia por meio de uma diversificação da atividade manufatureira e artesanal. Os fazendeiros mudaram para a cidade e com eles um grande número de escravos, que passaram a ter vida diferente da labuta do campo. Muitos escravos foram incorporados ao trabalho “urbano”, alguns antes mesmo de serem libertos pelos seus “proprietários”. Não houve uma oposição forte nesta transição de poder, e isso foi causado pela capacidade que surgia nas fazendas para a exportação do café.

Como forma de solucionar o déficit de trabalhadores nas lavouras, buscou-se por meio das colonizações européias. Este processo proporcionou com que na região amazônica houvesse mão-de-obra para a economia da borracha, principalmente, de nordestinos.

Com a crise na exportação do café e uma organização da mão-de-obra assalariada no país, produziu procura por novos investimentos. A fazenda de café se constituía de um montante de capital investido em terras e na lavoura, voltado exclusivamente para as exportações. Com o seu declínio, impulsionou a formação de uma nova elite no país.

As transferências de rendas entre os setores de exportação e subsistência beneficiaram de certa forma o setor exportador da economia. Neste setor havia uma transferência de renda advinda do pagamento em moeda para o excedente da produção de subsistência e, da compra de produtos manufaturados produzidos internamente ou exportado. Nas cidades, a economia também mantinha-se pelos salários pagos por estas empresas e relação comercial. Foi a classe média formada pelos assalariados do governo e do comércio que começaram a fazer oposição ao interesse dos grandes capitalistas agrícola-exportadores. Segundo Furtado (2005), a influência

deste setor no governo foi substancialmente subtraído, gerando a partir de então uma tensão entre os interesses do governo federal e dos governos estaduais.

Nos anos de 1920, já se presenciava uma forte queda na produção do café, o que anunciava uma nova configuração do poder.

Para Furtado (2005), a economia nordestina estava apoiada sobre dois sistemas: um litorâneo voltado para o comércio de exportação, e outro, mediterrâneo, que mantinha sua direção para a economia de subsistência. Neste período havia uma crise acentuada na economia açucareira, o que empurrava a economia de subsistência para as áreas mais retiradas e pobres, apoiadas sobre a pecuária.

Mas, diferentemente do processo ocorrido no Centro-Sul, na Amazônia, na porção leste da região também chamada de matas do Pará, os nordestinos já chegava devendo nos acampamentos. Devia o transporte até a floresta, a alimentação e utensílios de trabalho, o que provocou com que estes tivessem de complementar sua renda com a caça, pesca e coleta de frutos, um “retorno a forma primitiva de subsistência”.

No sul da região, a pecuária era extensiva e não constituía na formação de riqueza no final do século XIX e início do século XX. Vale ressaltar, que a pecuária nesta porção do território não surgiu pelo engenho, mas, pela mineração que introduziu a atividade. Com a sua decadência, esta se tornou uma atividade de subsistência, mas, que segundo Barbosa (1999) firmava-se no território como uma nova classe que surgia, a dos pecuaristas.

A porção norte da região se integrava a economia maranhense abastecendo os mercados por meio do excedente da agricultura e pecuária, a porção sul ainda vivia sem criar novas alternativas comerciais com o mercado baiano, que fortalecia com a produção do cacau. Para Andrade (1994, p.127), a parte sul da região “foi ocupada por criadores de gado vindos do Vale do São Francisco, que visavam ao abastecimento dos mineradores, e por pequenos produtores agrícolas, que faziam uma agricultura de alimentos”. Isto mostra que com o declínio da mineração, houve também, um declínio da atividade pecuária e, ainda mais aprofundada com as quedas das importações para a Bahia.

Ao norte, a pecuária tornou-se atividade principal e articulou-se com a economia da borracha e da castanha que entrava em auge econômico. O abastecimento das áreas de exploração vegetal foi importante para o desenvolvimento da pecuária. Estruturada e articulada ao território, a oligarquia formada pela pecuária e agricultura no sul do Maranhão e norte do Tocantins se consolidou como sócio menor. Em contrapartida, o sul mantinha relações

importantes com a capital de Goiás e com a oligarquia dos Caiados, que comandava o poder apoiada pelos cafeicultores de São Paulo, mas, empobrecidos não chegava a constituir o sócio menor, antes, este se formou pelo capitalismo mercantil que se estabeleceu ao longo do rio Tocantins e Araguaia sobre o comando de Dianópolis, Porto Nacional, Pedro Afonso, Carolina e Conceição do Araguaia.

3ª Dualidade

A terceira dualidade iniciou no período pós Primeira Guerra Mundial. Neste período surgiu uma necessidade da classe comerciante internalizar o modo de produção dominante. Esta classe era a sócia maior da 2ª dualidade e, estritamente ligada ao capitalismo industrial europeu, representando o lado interno do polo externo. Mas, com a queda do comércio exterior, seguida da subtração da capacidade de importar, pressionava por uma substituição de importações. Rangel (1981) faz a seguinte colocação:

Na época do advento da terceira dualidade brasileira, o capitalismo financeiro europeu (...) Sua política continuava a se organizar o suprimento de matérias-primas e produtos agro-primários para a metrópole e preservar nosso mercado para os produtos industriais metropolitanos. Outra, porém, seria a atitude do capital financeiro norte-americano, que não era supridor tradicional de produtos industriais no Brasil e contava com uma vasta e diversificada produção metropolitana, condição que o desenvolvimento da técnica só tendia a consolidar, industrializando a agricultura e a produção de matérias-primas. Conseqüentemente, esse novo capital financeiro pouco tinha a perder com o desenvolvimento de alguma indústria no Brasil e, ao contrário, muito tinha a ganhar (RANGEL, 1981, p. 28).

Esta dualidade se organizou pelo feudalismo (lado interno) e capitalismo mercantil (lado externo), formando o polo interno, pelo capitalismo industrial (lado interno) e capitalismo financeiro (lado externo), formando o polo externo. Neste caso, o pacto de poder era constituído pelos fazendeiros-comerciantes no polo interno, sócio maior. Estes fazendeiros não podem ser identificados apenas como os cafeicultores, mais como os latifundiários substituidores de importações, necessariamente representados pelo latifúndio gaúcho e por latifundiários do Norte/Nordeste do país que se aliaram a burguesia industrial nascente do Sudeste, o sócio menor, representando o polo externo.

Pelo processo de substituição de importações, o pacto para a formação do parque industrial brasileiro foi estruturado e proporcionou uma nova organização macroeconômica no país.

Parte das indústrias instaladas no Brasil nos anos 30 foram montadas com equipamentos provenientes de fábricas americanas e européias que havia fechado as portas com a recessão mundial de 1929. As indústrias instaladas foram de bens de capital que encontraram um campo fértil para suas ampliações comerciais no Brasil, pois a procura por bens de capital cresceu em meio a precariedades que se encontravam as importações. Este processo fortaleceu a capacidade produtiva interna em detrimento do sistema comercial que se havia instalado no país por meio das importações, nesta feita, se formava um mercado interno que consumia a produção por meio do aumento do poder de compra da população brasileira.

Com a Segunda Guerra Mundial, alguns problemas foram criados, inclusive a dificuldade de importar peças para a manutenção das máquinas. Este processo provocou um fortalecimento do setor externo voltado para a exportação, pois a tensão provocada pela guerra trouxe através dos gastos governamentais, a utilização da capacidade produtiva ociosa.

Por fatores ligados a conjuntura favorável ao mercado interno, aumentou a taxa de capitalização, mesmo em decorrência das pressões sofridas pela variação cambial, a oligarquia industrial fez valer sua hegemonia por meio de um conjunto de políticas de controle cambial e de importações, elevando suas rentabilidades e ampliando as oportunidades de investimento no país por estes empresários.

O sócio maior – latifúndio feudal era dividido segundo seus interesses regionais. Enquanto o latifúndio gaúcho se firmava como substituidor de importações, o latifúndio paulista organizava seu interesse em torno da produção para exportação. Com a crise do café na década de 1930, deprimindo a capacidade do Brasil em importar, criou-se implicitamente a possibilidade de reserva de mercado para todas as atividades substitutivas de importações, tendo o latifúndio gaúcho à frente do processo. O final da Primeira República marcou uma dupla transição econômica que tinha a economia com regime cambial e comercial livre baseado em uma produção primário-exportadora do café, passando para uma economia voltada para dentro, com rigidez sobre as transações externas.

Mas, “em São Paulo, não no Rio Grande do Sul, vinha-se desenvolvendo o outro membro da futura dualidade ou coalizão dominante: o capital industrial” (RANGEL, 1981, p.146). Este nascia voltado para o mercado interno, “sem” diálogo com o latifúndio paulista, mas, com relações com o latifúndio gaúcho e com a burguesia industrial emergente de São Paulo que passou a patrocinar o poder nascente da industrialização.

Tendo como base o processo de substituição de importações que começou com o governo de Getúlio Vargas, tal processo, iniciou-se assim que o nível de urbanização da sociedade brasileira aumentou. A formação industrial começou com o aproveitamento da mão-de-obra que antes estava ocupada no campo e que passou a ser utilizada na forma artesanal da produção no setor secundário da economia brasileira. Para Rangel (1981), esta produção se concentrou nos estados do Sudeste e capitais nordestinas e foi necessária para criar salários e, conseqüentemente, consumidores.

Este processo foi decisivo para criar no país uma autonomia na produção industrial. Partes dos utensílios da produção brasileira continuaram sendo importados, mas, a montagem passou a ser feita no país, criando uma ocupação da mão-de-obra ociosa que havia.

Em se tratando do Sudeste da Amazônia Oriental, o declínio do extrativismo da borracha, da Castanha-do-Pará e do ouro rompeu com o sistema de aviação e produziu queda da importância do capital mercantil na região. Não houve uma substituição de produção, antes uma homogeneização desta, ou seja, a economia implantada não foi o capitalismo industrial, mas uma ampliação das atividades agropecuárias.

Para Campos (2004, p.20), “a corrente migratória que demanda a Goiás dirige-se para o campo: entre 1940 e 1950, a população rural goiana cresceu 73,3%, e a urbana, 26,7%”. Como a pecuária enfrentava uma crise estrutural, houve uma canalização de recursos para a agricultura, “a pecuária deixa de ser a principal riqueza, e a agricultura, com a produção do arroz, assume o primeiro lugar em importância na renda do estado” (CAMPOS, 2004, p.23). Em se tratando do estado do Tocantins levou-se em consideração que a área ficou a mercê do investimento e teve na pecuária sua base econômica.

Lira (1995) trabalhou com duas forças que nasceram com o movimento de 1930, de um lado os pactos estaduais, organizado pelo latifúndio que queria ter suas terras improdutivas sem preocupação de políticas contrárias, e o pacto federalista, formado pelos coronéis que buscava uma organização mais ampla e que tivesse base no coronelismo o rompimento do poder dos latifundiários.

Havia dois desenvolvimentos em Goiás, um comandado pelo sul ligado a elite agrária dos Caiados, e outro, um norte isolado, mas, subdividido em dois blocos: o extremo norte e o centro-norte. Neste último, o campo da disputa político-econômica foi fértil para o desenvolvimento do coronelismo, com hegemonia do poder local, mantendo suas extensões de poder desde Porto Nacional, Dianópolis e Tocantinópolis (LIRA, 1995).

Com a Constituição Federal de 1946, a criação de novos estados passou a ser por meio de votos do legislativo, neste ponto, começou a ter uma luta pela representatividade no legislativo para aprovação de projetos regionais, que para Lira (1995, p.127) pode ter gerado alguns cenários no norte de Goiás quanto a sua luta pela criação do estado do Tocantins:

a) a opção pela corrente estadualista, portanto vinculado aos objetivos oligárquicos da região; b) o campo, jurídico, militar e religioso da luta anterior transferiu-se para o campo da “intelectualidade” agrária, tendo em vista que as novas lideranças eram oriundas da oligarquia agrária regional; c) é desprezada outras formas de lutas e faz-se a opção pela luta através da imprensa.

O norte e o sul de Goiás historicamente tiveram conflitos. Mas, vale frisar dentro da história política de Goiás que o latifúndio teve derrota no pacto de poder da terceira dualidade. Este era apoiado pelas oligarquias paulista do café, comandado principalmente pelos Caiados que dominava o cenário político-econômico goiano. Mas, pela ampliação do território de suas influências, a coluna mineira deu condições para a instalação da burguesia industrial no poder, comandada por Pedro Ludovico Teixeira.

A construção de Goiânia na década de 30 foi importante para a consolidação do capital industrial em Goiás. A representatividade deste setor na política goiana foi expressiva pelo PTB e PSD. Com a construção de Brasília na década de 50 propiciou a formação de um eixo industrial Goiânia/Anápolis/Brasília.

Mas, o investimento no setor agrícola foi prioridade dos governos de Goiás neste período. A expansão da fronteira agrícola pelo norte de Goiás conduziu a política de infraestrutura, que tem na Belém-Brasília seu marco principal. Esta rodovia trouxe para o Tocantins uma nova organização do território, possibilitando uma expansão da agricultura mecanizada pelas áreas oeste do rio Tocantins. Os corredores das margens dos rios Araguaia e Tocantins não acompanharam a proporção do desenvolvimento que esta rodovia trouxe à pecuária do norte do Tocantins.

Para Loureiro (1992), nos períodos antecedentes a 1960, no predomínio das atividades extrativistas na Amazônia, não houve a formação de uma classe média numerosa, não rompendo de imediato com as estrutura polarizada da classe dominante com os financiamentos estatais na década de 1960. O investimento em Goiás concentrou-se no setor agrícola da economia, que para Rabelo (2004, p.60), “das cinquenta metas inseridas no Plano, nenhuma faz referência à industrialização, e as demais, direta ou indiretamente, têm em vista criar uma infra-estrutura necessária ao desenvolvimento do setor agrícola”.

A economia do Sudeste da Amazônia Oriental entrou na terceira dualidade com uma instabilidade econômica, o que provocou um ajuste espacial. No entanto, os sócios maior e menor nesta região foi a oligarquia rural, apenas diferenciando-se entre o sócio maior ligado as atividades tradicionais da pecuária e o sócio menor, ligado a expansão da agricultura.

Transformações socioespaciais. A formação de uma 4ª dualidade regional

O trabalho foi norteado a partir de uma leitura da crise mundial do petróleo, buscando entender a formação de uma 4ª dualidade brasileira, o que dar a possibilidade de entender as questões regionais. Com o advento da crise mundial na década de 70, algumas alterações foram desencadeadas no Brasil e na região Amazônica. Partir-se-á do entendimento que a consolidação das cidades de Araguaína, Imperatriz e Marabá ao norte, e Gurupi e Palmas ao sul, consolidou os pactos de poder que a partir das alianças regionais se sobressaíram. Alguns cuidados têm que ser tomados para tal análise na região, uma vez que haverá uma tendência de continuação das oligarquias no poder, porém, com um processo de substituição. Para início da abordagem, é preferível identificar pontos que indicam o processo da formação de uma quarta dualidade no Brasil.

A grande crise mundial do petróleo em 1973 coincidiu com o final da fase expansiva, os trintas anos gloriosos. No Brasil, como mencionado em partes anteriores, o país experimentava um plano de crescimento econômico através do “Milagre Econômico” e, norteava seus investimentos por meio do II PND – 1975/79. O investimento na produção de bens de capital e na tecnificação da agricultura no cerrado foram medidas impactantes para a área central do país.

Houve uma subtração do papel do comércio exterior no montante da renda, mas sua importância esteve atrelada à estratégica organização da formação de capital. Em uma economia agrícola extensiva este processo de formação de capital ocorreu pela incorporação de mão-de-obra e recursos naturais. Por outro lado, a construção de estradas, impulsionado principalmente pela interiorização do país (Marcha para o Oeste) proporcionou um investimento em tecnologia para o plantio, transporte rodoviário e infraestrutura.

A área do Cerrado Central do país e a Amazônia foi um campo propício para receber tais investimentos agrícolas. A monocultura só é compatível com um nível de renda *per capita* alta e, onde há uma baixa densidade demográfica, pois esta impossibilita a formação superior de organização da produção. A oferta adequada de alimentos unidos a urbanização possibilita a

formação de parques industriais, mas, quando a terra se concentra na monocultura, impossibilita a formação de áreas urbanas ou viabiliza mediante a exportação de alimentos e produtos, o que de certa forma, onera a qualidade de vida (FURTADO, 2005).

No final da 3ª dualidade o parque industrial do país tinha se consolidado seu e impulsionava a agroindustrialização, potencializando as contradições do segundo setor da economia (burguesia industrial). A crise do petróleo provocou sérios danos à economia nacional, marcando o início da 4ª dualidade. O endividamento externo do comércio exterior do país já dava sinal de uma mudança estrutural dentro e fora do Brasil.

A forma como foi estabelecido o parque industrial do país, com elevada razão capital/produto, restringindo de alguma forma, uma reforma de base na estrutura agrária, alterando a crise no sistema. Para Rangel (1981),

com efeito, estivemos industrializando o País com uma estrutura agrária por reformar, e isso somente foi possível pelo motivo (...) de que a execução de projetos industriais (de elevada razão capital/produto), num país de capacidade para importar inelástica e não dispo de um parque moderno produtor de meios de produção, implicava na produção desses meios por processos pré-industriais, com emprego intensivo de mão-de-obra (métodos artesanais nas atividades de transformação, construção civil rotineira e agricultura muito primitiva, para ganhar alguma receita cambial adicional) (RANGEL, 1981, p. 32).

As terras tornaram-se reservas de valor financeiro e sujeita a sua dinâmica. Com a queda dos valores destas terras, também colocava-se em crise o poder estabelecido pela burguesia rural. A crise mundial teve papel substancial neste processo, proporcionando um novo pacto de poder, organizado pelo sócio maior, a burguesia industrial, e o sócio menor, a burguesia rural ressurgente.

Uma dissidência do velho latifúndio feudal – proprietários capitalistas, por motivos especulativos, de vastas glebas ociosas – procurará desfazer-se de suas terras excedentes, precipitando com isso a queda do preço do fator, o qual, tornando-se acessível, a pequenos adquirentes, destruirá o monopólio latifundiário da terra, sem o qual nenhum feudalismo será possível (RANGEL, 1981, p. 33)

Assim, a 4ª dualidade se organizou no polo interno e lado interno, pelo semi-salariado e, polo externo e lado interno pelo semicapitalista rural, no polo externo e lado externo, pelo capital financeiro, e pelo lado interno pelo capital industrial. Neste caso, o pacto fundamental do poder ficou constituído pelo sócio maior, a burguesia industrial e o sócio menor a nova burguesia rural (empresariados agrícolas). Acabando com todas as possibilidades da formação de uma burguesia feudal.

Desta forma, a quarta dualidade brasileira tem como marco a crise do petróleo de 1973, que correspondeu a fase B do quarto Ciclo de *Kondratiev*, se organizando a partir da seguinte estrutura:



Rangel (2005)

No entanto, para Rangel (1981, p.147) “o latifúndio de hoje – todo o latifúndio nacional e não apenas o paulista e o gaúcho – é uma força em desagregação”. O processo de industrialização modificou as estruturas no campo, urbanizou a metade da população brasileira e, ainda tecnificou a produção no campo por meio de uma gama de implementos agrícolas, mudando as relações de poder que passou da autoridade sobre a terra, para a capacidade de adquirir e introduzir a tecnologia agrícola sobre a terra.

No Sudeste da Amazônia Oriental, a formação socioespacial foi se distanciar dos estágios da formação socioespacial brasileira. Os parques industriais tiveram uma organização muito tenra, ou inexistente em algumas áreas, em outra, tiveram uma expansão rápida (Carajás). Por este motivo não dá para analisar a região como homogênea no quesito economia, ela é muito diversificada nesta porção do território brasileiro.

Até a década de 1990 não se identifica uma sobreposição de sócios no pacto de poder, há uma perpetuação dos poderes oligárquicos agrícola. Para tanto, delimita-se que o sócio maior era constituído pela burguesia rural que tinha na pecuária sua base estruturada e já madura da economia regional.

O sócio menor, formado pela agricultura dos anos de 1970, vem se consolidando com grandes projetos, dentre estes o Rio Formoso, o Prodecer III e o projeto de plantio de soja em Balsas.

A configuração das oligarquias em Goiás foi decisiva para delinear as políticas e a organização territorial tocantinense. De tradição agrícola, esta só foi modificada nos anos de 1930 com a construção de Goiânia, “a letargia que dominava na economia goiana só seria quebrada a partir da Revolução de 1930, quando a oligarquia dos Caiados foi apeada do poder e um novo líder, Pedro Ludovico, construiu a cidade de Goiânia para ser a nova capital do estado”

(ANDRADE, 1994, p.128). Mas, a burguesia industrial que nascia em Goiás (Goiânia, Anápolis e Brasília) fez um pacto com a oligarquia agrária, o PSD se uniu à UDN e formaram a ARENA que seria a principal sigla partidária. Mais até 1969, não havia representante no executivo e no legislativo em Goiânia, a partir de então, foi colocado no poder Leonino Caiado (ARENA) para prefeito da capital, representando a velha guarda da UDN.

O MDB ficou articulado entre a burguesia industrial e a burguesia do agronegócio, tendo o seu núcleo de apoio as grandes cidades goianas e a cidade de Porto Nacional, principal foco de resguarda do MDB no Norte Goiano. As áreas do extremo norte (Bico do Papagaio e de Araguaína) eram núcleos de apoio à oligarquia conservadora ligada aos Caiados e a ARENA. Tratando sobre esta questão, Borges (2004, p.140), diz que o “MDB aumenta sua bancada através da eleição de políticos com votação principal nas cidades maiores, como Goiânia e Anápolis”. Mas, o “norte mantém presença na Assembléia Legislativa por meio da eleição de deputados locais na sigla situacionista”, quer dizer, a ARENA.

Com o desgaste da Ditadura Militar, o MDB ganhou forças e conseguiu votação expressiva no estado. O foco oposicionista da capital e da burguesia industrial e urbana tornou-se marca da política em Goiás. Os votos do norte já não se mostravam tanto situacionista, houve um ligeiro crescimento dos votos oposicionista e, principalmente, sustentado por Porto Nacional. Mais, conforme Borges (2004, p.171)

o PDS mantém a maior parte de seu domínio nas regiões ao norte. Apenas no Bico do Papagaio e no nordeste meridional, o partido governista faz maior número de prefeitos que o PMDB. O extremo oposto se verifica nos municípios da Serra Dourada, Pirineus, Goiânia e Porto Nacional, onde a oposição ganha todos os executivos locais.

Os “vanguardistas” da política conservadora no campo, sustentada pelos Caiados, criou em 1985 a UDR para impedir qualquer proposta inovadora no campo. Foi a concretização do sonho de Ronaldo Caiado em criar um partido voltado para atender a oligarquia tradicional agrária, contrapondo ao movimento de reforma agrária e social no campo. Segundo Barbosa (1999, p.90), esta entidade se alterou tanto para defender seus interesses, que “os associados mais exaltados chegaram a afirmar: para cada fazenda invadida, um padre morto”. E a questão mais séria é que validaram o que falaram, um exemplo foi a morte do Padre Josino.

Os ruralistas representantes do Norte Goiano ocuparam os cargos do legislativo de Goiás e passaram a defender a criação do estado do Tocantins como uma necessidade de manutenção no poder, uma vez que ia aumentar a bancada ruralista na Câmara e no Senado Federal, já que se criava um estado totalmente dominado pela UDR.

Mas, apesar das relações de poder ultrapassarem as fronteiras estaduais como já ficou explícito no trabalho, aqui precisa focar um pouco mais sobre a formação do estado do Tocantins para conseguir discutir o processo de formação e criação da cidade de Palmas.

O sonho separatista começou com a pecuária no século XIX e se concretizou com a participação decisiva desse seguimento produtivo. Não foi o único ou mais importante representante de seguimento social, o estado foi criado por um conjunto de ações de indivíduos que se dispôs a lutar pela separação da porção norte de Goiás (estudantes, pecuaristas, agricultores, comerciantes, etc.).

Para Lira (1995, p.137),

esse período compreende a década de setenta e oitenta. É bom observar que justamente no meio do regime militar. É um período em que a elite agrária conservadora assume o comando da luta “separatista” do norte goiano, tendo como campo de batalha, incoerentemente, o próprio sul do Estado.

Em 1974 o deputado Siqueira Campos apresentou um projeto federalista de divisão do estado de Goiás, o que para Lira (1995), pode ter agradado os militares. Na década de 80 foi criada a CONORTE – Comissão dos Problemas do Norte Goiano, formada por burocratas que tinha suas atividades nas cidades de Brasília e Goiânia. Para Lira (1995, p.144) esta tinha o objetivo de

“desenvolver” o Norte Goiano, sem tocar na estrutura social, permanecendo intacto o sistema de política agrária, o latifúndio familiar, e os feudos agrários com seus mandantes políticos enraizados em cada uma das cidades do Norte Goiano. A CONORTE buscava a permanência desse sistema político-econômico, arcaico, mendigando entre os políticos sulistas cargos públicos (Secretaria de Governo) para seus (pseudo intelectuais) filiados, com o objetivo de montar um governo paralelo do Norte Goiano com sede nas cidades de Goiânia e Brasília.

Segundo Lira (1995), esta entidade teve papel importante na consolidação do Tocantins, mas, não conseguiu se inserir na sociedade, daí sua crítica à entidade.

Siqueira Campos chegou em Colinas junto com os fazendeiros do Paraná, São Paulo, Minas Gerais e sul de Goiás atraídos por terras baratas. Veio com intuito de se tornar fazendeiro no município. Foi eleito em 1965 para deputado federal pela ARENA

Segundo Lira (1995, p.170),

é bom lembrar que essas regiões sofrem migrações de fazendeiros do sul, que praticam ali uma agricultura mecanizada, mas em fazendas isoladas e com empréstimos individuais em bancos estatais e privados. A colônia gaúcha na região de Gurupi visível através da CTG é um exemplo do processo de modernização agrícola sendo que a maioria desses agricultores gaúchos estão integrando Projeto do Rio Formoso.

Ainda segundo Barbosa (1999), estes pecuaristas vindo do sul constituíam o novo grupo que passava à disputar a antiga hegemonia de aviadores e fazendeiros tradicionais, disputando cargos no executivo e legislativos ou até fazendo aliança. Mas,

diferente de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, a “Amazônia Tocantinense” não assistiu a invasão neo-capitalista no campo. As empresas agroindustriais ou agrominerais não se estabeleceram na região com uma intensidade, que pudesse interferir no modelo de ocupação. Pelo contrário, as poucas que se instalaram mantiveram ou reproduziram o modelo colonial das sesmarias, transformados em latifúndios e cristalizado pelo poder político do coronel, reproduzido nas “novas” alianças das oligarquias regionais. Hoje “bem” representadas na UDR (LIRA, 1995, p.173).

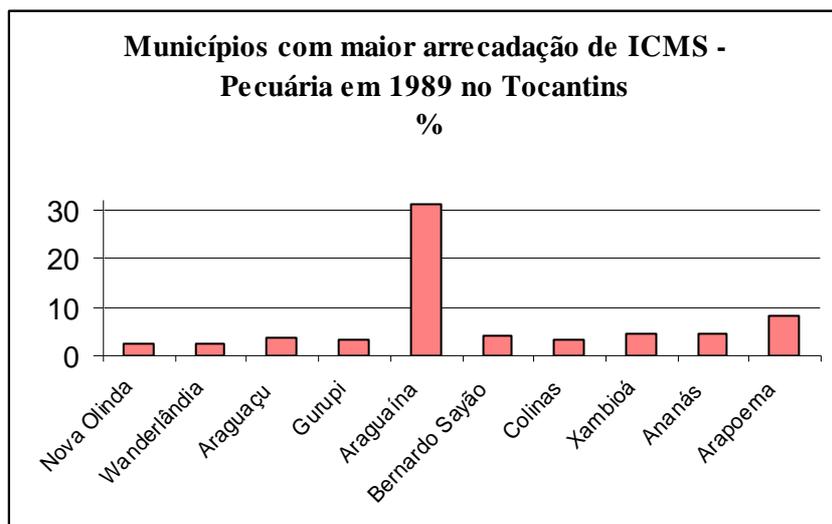
Duas áreas passaram a ser estratégicas no Tocantins, uma comandada pela velha oligarquia agrária (porção norte) e, outra, pela agricultura mecanizada (vale do Araguaia). No entanto,

a Belém-Brasília formou uma região diferenciada economicamente do contexto regional, uma faixa de terra com “modernização” na agricultura e com formação de pastagens e engorda de gado confinado. O trecho de Alvorada a Guaraí, é composto de grandes fazendas criadoras de gado. Essa faixa de terra compõe uma região de expropriação da força de trabalho do camponês e aglutinadora de ampliação do capital privatizado, conseguido através dos empréstimos bancários, públicos e/ou privados e pela renda da terra. (LIRA, 1995, p.196)

Desta forma, no ano de 1988 tem-se o seguinte cenário político-econômico na região, o sócio maior comandado por três cidades importantes: Araguaína, Imperatriz e Marabá que articulavam o poder sobre o norte da região, na hegemonia da produção pecuarista. Como apenas Araguaína faz parte do território tocantinense, tornou-se necessário um cuidado maior na análise. Conforme gráfico abaixo, verifica-se que há uma concentração da criação de gado no município e na região norte do Tocantins, em detrimento ao sul. Com mais de 90% de toda arrecadação(pecuária) do Estado em 1989, e tendo uma base consolidada que já vinha desde a construção da Belém-Brasília, esta é a região com maior poder econômico e político do estado do Tocantins.

Gráfico 6

Municípios com maior arrecadação de ICMS – pecuária em 1989 no Tocantins



Fonte: Tocantins (s/d)

Organizado pelo autor

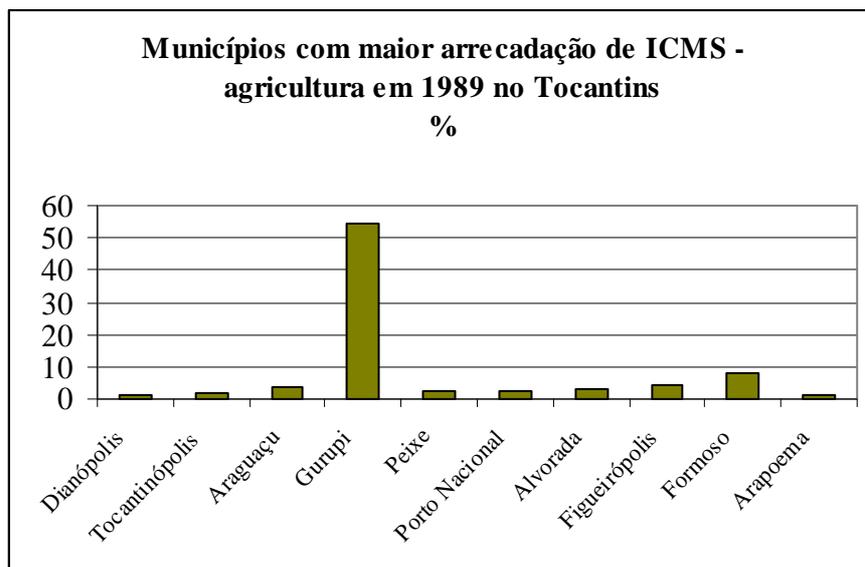
O sócio menor que despontava com grande êxito no sul do estado do Tocantins, não disputava sua força com três cidades como Araguaína, antes, tinha uma proximidade comercial com a capital de Goiás, Goiânia, que para Borges (2004), a construção desta capital rompeu com as estruturas de elites em Goiás, gerando novo polo econômico e de vida urbana.

A elite da agricultura inicialmente parecida a uma organização social, não passava de um empresariado agrícola nascente. Para Barbosa (1996, p.114) “tendo em vista a formação de cooperativas, no Projeto Rio Formoso estas se assemelhavam mais a empresa capitalistas ou sociedade anônima que de fato a cooperativa”. A forma de implantação proporcionou um enriquecimento e a formação de pessoas abastadas e com influência política.

A concentração da produção de grãos no estado do Tocantins deu-se na região de Gurupi (gráfico 7). Com mais de 50% de toda a arrecadação estadual no setor, se consolidou como o principal centro econômico da agricultura no Estado, disputando força hegemônica com a cidade de Araguaína ao norte.

Gráfico 7

Municípios com maior arrecadação de ICMS – agricultura em 1989 no Tocantins



Fonte: Tocantins (s/d)

Organizado pelo autor

A força exercida pelos centros começaram a entrar em evidência no ato da criação do estado do Tocantins pela Constituição Federal do Brasil, em 5 de outubro de 1988. Qual cidade abrigaria a capital? Os centros de poder entraram em cena, os sócios se colocaram na disputa pelas suas influências e buscando ampliar esta área de domínio.

Para Brito (2005, p.40), tratou-a da seguinte forma:

1º- Araguaína. Área rica pela pecuária, mas, conflituosa devido a mineração e garimpo, a posse da terra e, também devido à disputa que mantinha pela influência do sul do Maranhão.

2º- Gurupi. Localizado ao sul do estado do Tocantins mantinha fortes relações com o estado de Goiás.

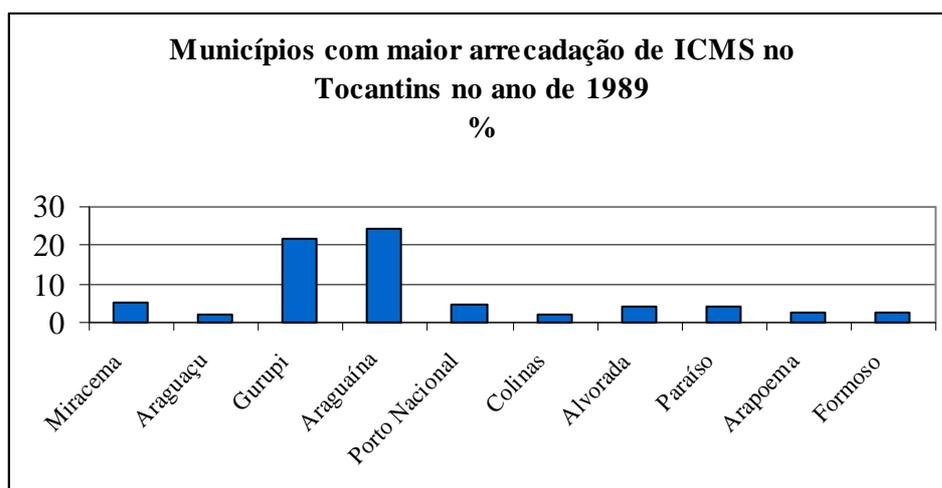
Nesta disputa, entrou em jogo a cidade de Porto Nacional que segundo Lira (1995, p.222 e 223),

ao contrário de Araguaína e Gurupi, que concentravam suas campanhas para sediar a capital através da força econômica e da mídia, Porto Nacional buscou o caminho popular para sua luta pela capital. Os jornais da época, segundo o Sr Joaquim Medrado de Souza, então presidente da Associação Comercial de Porto Nacional, davam para Araguaína 85%, para Gurupi 10% e para Porto Nacional 5% de chances para sediar a capital provisória do novo estado do Tocantins (...), quando eles floriam os elogios para Araguaína, não dava a devida importância a Gurupi e rotulam Porto Nacional, também tem tradição na luta popular, talvez adquirida na própria luta pela criação do estado do Tocantins.

A partir desta análise, entra em evidência outro elemento, a influência política. Se comparada a arrecadação de ICMS de Porto Nacional em 1989, verificava-se que era muito pequena em relação aos dois centros maiores, menos de 5% da receita do Estado.

Gráfico 8

Municípios com maior arrecadação de ICMS no Tocantins no ano de 1989



Fonte: Tocantins (s/d)

Organizado pelo autor

Mas, desprezar qualquer cidade desta seria conflituoso, pois provocaria uma fragmentação das alianças regionais e de uma possível conciliação política em torno de um objetivo que era a construção de um estado forte e consolidado. Para manter intacta a união que se havia criado com a formação do Tocantins, qualquer cidade que fosse atendida provocaria uma fragmentação desta unidade política.

Porto Nacional, pelo seu movimento social tinha sua afirmação política e representava o maior núcleo de resistência de esquerda em Goiás, que para Borges (2004, p.171), tratando sobre a oposição ao PMDB nas eleições de 1982, afirma que “a região de Porto Nacional oferece os maiores percentuais oposicionista do norte, em todos os cargos em disputa”.

Para Brito (2007), havia uma possibilidade de ser implantada em qualquer uma das três cidades, quando a notícia surpreendeu que a capital seria criada em algumas fazendas no município de Porto Nacional, e que, uma cidade sem prestígio político e nem estrutura econômica iria abrigar por um ano a capital, Miracema do Norte (do Tocantins). Esta estratégia

mantinha consolidadas as bases do poder estadual, pois não atenderia nenhum dos núcleos de poder interessados.

Ser a capital, era concentrar volumosos investimentos em infraestrutura, assim como, fortalecia a cidade em detrimento do restante do território.

Para Raffestin (1993, p.191), o nascimento de uma capital é um fato sóciopolítico, “nasce ao mesmo tempo da subida de um poder e do desaparecimento de um outro”. Há uma força compartimentada sobre a região, as relações de poder orientam-se de forma diferente no território, a medida que há uma relação centralidade-marginalidade, pois, se ela centraliza o poder político, logicamente, ela marginaliza seu entorno. “A centralidade pode ser política, econômica e cultural, mas também pode ser só política, só econômica ou apenas cultural” (RAFFESTIN, 1993, p.193).

Diferentemente de Brasília, criada apenas para abrigar o poder político (VESENTINI, 1986), Palmas foi criada como cidade Geopolítica (LIRA, 1995) e também, como capital econômica (BRITO, 2005). De acordo com Tocantins É (1990, p.1), “Palmas, a capital do Estado do Tocantins, tem seu objetivo empresarial. Com toda uma projeção arquitetônica prevendo a expansão de indústrias. Palmas, a mais nova capital brasileira, hoje é o grande centro de atração de investidores”.

A desfragmentação do poder no Tocantins não impediu a formação de oposição política ao governo, mas, criou envolto sobre uma coligação chamada de “União do Tocantins” que, inicialmente sofreu derrotas, mas ocupou o poder por um bom tempo no estado. Para Barbosa (1999), a grande coligação colocou em uma sigla quase todos os partidos políticos do então norte de Goiás, não se tinha mais o PC do B fazendo oposição ao PFL, PSDB ou mesmo, o PSD, todos eles estavam envoltos sobre o discurso de novos tempos no Tocantins. Mas, havia uma oposição formada pelo PMDB e, que tinha seu foco de resistência, no centro do Estado.

O primeiro governo do Tocantins foi formado por dois representantes do norte do estado, os pecuaristas Siqueira Campos (Governador) e Darci Coelho (Vice-Governador). No Senado, havia Antonio Luiz Maia, representante de Porto Nacional, que formava o coro juntamente com Moisés Avelino, Ary Valadão, Eduardo Siqueira, Antonio Jorge, Paulo Mourão na Câmara e, na Assembléia Legislativa, representando a área central, mas ligados, de alguma forma, à burguesia agrária.

Três áreas básicas disputavam a influência no estado do Tocantins: uma comandada pelo Norte – Araguaína, outra ao sul – Gurupi, e uma central, na liderança de Palmas, Paraíso e Porto

Nacional. Mas, as bancadas se diversificaram entre a ruralista comandada pelos parlamentares do norte e do sul, e a base do desenvolvimento industrial, encampado pelos representantes de Palmas.

Os esforços de um novo tempo, desde o primeiro momento da construção foram concentrados em torno de Palmas como o princípio de toda a esperança (Do Sol que gira o Tempo - aos Girassóis o Espaço) do desenvolvimento – industrial, comercial, de ampla infraestrutura, etc. conforme o discurso proferido na implantação de Palmas isto foi colocado com mais nitidez.

Até agora os caminhos foram quase intransponíveis obstáculos, tantos foram aqueles que não chegaram, que inacreditável parecia o termino da jornada, com archote de seu espírito, os ancestrais formaram a grande retaguarda para iluminá-lo e, no inverno e no verão, nas noites, nos dias e nas tempestades, permaneceram incólumes na posteridade a indica-nos a hora de hoje. Chamamos e sei que me escutam: é a imagem dos que iniciaram a história; são os vultos majestosos do Ouvidor Geral e Presidente do Governo Revolucionário da Comarca de Palma, o patriarca Joaquim Teotônio Segurado e de seus históricos companheiros. São eles que ora se levantam e, ombro a ombro conosco, confraternizam neste momento que sempre viverá no coração de todos, que sempre viverá no orgulho de cada tocaninense e será transmitido às gerações que verão, testemunho de determinação, de esperança e fé (...). Estamos no limiar de uma das maiores obras urbanísticas atuais. A exemplo dos empreendimentos gigantescos que marcaram os tempos, de Goiânia e Brasília, somos aqueles aos quais a providência nos legou a responsabilidade de erguer numa região, ontem deserta, uma cidade moderna e viva, com personalidade própria e arrojada arquitetura (...). E, situada nos umbrais da Amazônia, representará um campo de treinamento, de adaptação do homem brasileiro para seu domínio ordenado e racional (...). Eis a capital do Tocantins, que hoje transferimos para esta cidade de Palmas, pela vontade do povo, pela firme decisão dos poderes constituídos do Estado, e sob as bênçãos de Deus (...). As cidades nascem de um mistério insondável. E a história falará da dedicação que devotamos a Palmas, para que, parte do universo das transmutações das espécies, possamos ser amanhã nesta terra dadivosa que dará flores e frutos, que purificarão o ar e a água, as noites e os dias, um símbolo de amor à cidade que agora edificamos (DEZOITO DE MARÇO, 1998, p.05).

Com a derrota da UT para o PMDB no primeiro governo, trouxe a tona que não era consenso de todos a criação de Palmas, havia focos de resistência, e um deles era o PMDB que agora era governo. Com o fim do mandato de Moisés Avelino, a cidade novamente foi exaltada como a grande saída do atraso que o Estado estava mergulhado. A industrialização era uma propaganda rotineira para viabilizar o “progresso e um novo tempo de esperança”.

Mesmo com toda a propaganda sobre Palmas, o grande número de eleitores de Palmas, ofereceu resistência à eleição de Siqueira Campos. Nas eleições de 1998 ao governo do Estado, deu apenas 9,7% dos votos de vantagem à Siqueira Campos sobre seu adversário. Nas eleições de 2006, foi o principal colégio eleitoral responsável pela derrota de Siqueira Campos. Mas, essa

eleição foi apenas um cabo de força entre os latifundiários, pois o governador eleito é um pecuarista representante fiel de Araguaína, apoiado pelos representantes da UDR de Gurupi.

A elite formada por Palmas ainda não se consolidou no poder. Tem no Partido dos Trabalhadores sua principal base política, apesar de ser também formado por pecuaristas. Isso mostra que o sócio maior, oligarquia agrária (do Norte) ainda possui forças para determinar os rumos da política tocantinense.

Mais diante de toda esta disputa pelo poder, Palmas é uma cidade da conciliação, onde os sócios colocam na arena suas forças e se asseguram pela dinâmica que a cidade impõem. Barbosa (1999) chamou a cidade de ilha, que atraiu todo o desenvolvimento para si e esqueceu do restante do estado. Mas, vale ressaltar que por mais que Palmas viesse como uma proposta de industrialização, a oligarquia que comanda o Tocantins é agrária, tendo o sócio maior – os conservadores, concentrados no norte do estado, e o sócio menor – os empresários agrícolas inovadores, concentrados ao sul/centro do estado, que tem na agricultura seu principal monopólio. Porém, a consolidação de Palmas rompeu com as estruturas agrárias vigentes na região e sinaliza para a formação de uma nova dualidade regional, principalmente, no governo do Presidente Luís Inácio Lula da Silva.

A conciliação e o objetivo de construir a capital produziu dinâmicas econômicas não apenas no Tocantins, mais em todo Sudeste da Amazônia Oriental, que serão medidas pela configuração do espaço urbano da cidade, tema do próximo item do trabalho.

Este capítulo foi dividido em duas partes, a formação da rede de localidades centrais e urbana do Sudeste da Amazônia Oriental e o processo da criação de Palmas.

A formação das redes na colônia se deu por uma ligação com a produção aurífera. No século XX, a navegação nos rios Tocantins, Araguaia e Itacaiúnas foi decisiva para a formação de centros ao longo de seu percurso. Cidades como Porto Nacional, Miracema do Norte e Carolina do Norte tornaram principais nós na rede urbana. Com a inauguração da rodovia Belém-Brasília em 1963, um novo arranjo foi estabelecido na região. Os principais centros passaram a se concentrar ao longo de sua rota. Cidades como Araguaína, Gurupi, Paraíso do Norte, Imperatriz tiveram um ganho populacional e, conseqüentemente, empresas instalaram suas sedes ou filiais nestas cidades, proporcionando ser um ponto nodal na rede urbana.

De posse dessa leitura sobre as redes, foi possível ler a formação socioespacial a partir dos fundamentos estabelecidos por Rangel (1981 e 2005). A formação do sócio maior e do sócio menor tornou-se possível explicitar com fundamentos científicos a criação de Palmas. A cidade foi entendida no trabalho como de conciliação das forças dos sócios no estado do Tocantins.

O PAPEL DE PALMAS NA REDE URBANA E DE INTEGRAÇÃO REGIONAL

Avenida Teothônio Segurado. Início da construção de Palmas



Fonte: Projeto ontem e hoje – Thenes Pinto

Prédio na Avenida Teotônio Segurado, no ano de 2009



CAPÍTULO 4

4 O Papel de Palmas na Rede Urbana e de Integração Regional

A mais nova capital brasileira e suas cidades espontâneas são a expressão das cidades novas na Amazônia o fim da utopia do plano realizado, a cidade fora de controle.

Iara Vicentini

Cidade e História na Amazônia

4.1 A organização comercial e empresarial de Palmas

Entender a formação do centro urbano de Palmas tornou-se uma variável importante para identificar o papel de Palmas na rede urbana e de integração e a formação de uma 4ª dualidade regional. Não se tem por objetivo neste item uma discussão de centro por centro, antes, mostrar que neste caso específico, é na consolidação do centro de uma cidade que as relações de poder econômico se estabelecem. Vale ressaltar, que o estudo proposto parte de uma cidade ligada as atividades de serviço e de comércio, sendo estas, as principais variáveis a serem trabalhadas.

Para norte da discussão, há duas etapas da construção de Palmas: uma cidade canteiro de obra e uma cidade consolidada ou, em consolidação.

No entendimento sobre os centros das cidades, Santos (2005) propõem o estudo do circuito superior e inferior da economia urbana. O fluxo no circuito superior dar-se pelos “negócios bancários, comércio de exportação e indústria de exportação, indústria urbana moderna, comércio moderno, serviços modernos, comércio atacadista e transporte” (SANTOS, 2005, p.96). O circuito superior é composto por atividades puras, impuras ou mistas. Os comércios atacadistas constituem em uma atividade mista, podendo estar ligado ao circuito superior, como ao inferior. Em se tratando da atividade pura, tem-se a indústria moderna urbana e o comércio moderno urbano, que são especificamente atividades do circuito superior e das cidades, enquanto a indústria de exportação, ou mesmo os negócios bancários, são distinguidos por atividades impuras, pois, ao mesmo tempo em que podem localizar na cidade para usufruir das vantagens locais, podem manter uma ligação comercial com o exterior à cidade. Para tanto, os circuitos devem ser definidos por um conjunto de atividades sob um contexto, definindo as pessoas em suas funções de trabalho e consumo no processo produtivo, diferenciando-os através da gama tecnológica e organizacional das atividades.

No circuito superior há uma utilização tecnológica moderna que exige um montante de capital intensivo e crédito bancário. Movimenta grandes quantidades de bens ou movimenta pequenas quantidades de bens que possui alto valor agregado na mercadoria.

No circuito inferior a tecnologia é adaptada ou recriada. Há uma necessidade do trabalho intensivo em substituição ao crédito bancário que não existe ou é insuficiente. Os capitais são particulares e rotativos devido os encargos comerciais das empresas, por isso, não há grandes quantidades de bens, podendo o negócio sobressair por pequenas quantidades de capital, e sem tanta burocracia. A relação vendedor e comprador se dá no encontro pessoal com a mercadoria, no plano de negociação.

No circuito superior, o valor fixo da mercadoria é alto, enquanto no circuito inferior, o valor fixo é pequeno ou, em muitos casos, inexistente. No primeiro há uma proteção governamental, com aparatos legais e financeiros, enquanto no segundo, quase sempre não se tem amparo do estado e, em muitos casos, é perseguido por este, o caso dos camelôs. Mas, com base local, tem o maior número de empregos dos nativos na área e uma relação mais próxima dos moradores. Neste ponto, deve ser levado em consideração o tamanho da cidade.

Beltrão Spósito (1998, p.25) definiu dois níveis de centralidade para uma cidade,

o primeiro nível é possível enfocar as diferentes formas de expressão dessa centralidade tomando como referência o território da cidade ou da aglomeração urbana, a partir de seu centro ou centros. No segundo nível a análise toma como referência a cidade ou aglomeração urbana principal em relação ao conjunto de cidades de uma rede, essa por sua vez podendo ser vista em diferentes escalas e formas de articulação e configuração, de maneira a que se possam compreender os papéis da cidade central.

Tratando sobre a temática, Corrêa (2003, p.136) afirma que “as duas escalas conceituais, a da rede urbana e a do espaço urbano não estabelecem uma dicotomia, cindindo o urbano em duas partes que não se tocam”. No entanto, as duas escalas possibilitam a análise geográfica do urbano.

Para Villaça (2001, p.237), “o centro é centro porque ali estão o grande comércio e as sedes das grandes instituições”. Mas, se buscar entender como um ponto de orientação que visa o suprimento das necessidades materiais e imateriais, o centro urbano não é apenas o local da concentração do comércio e do sistema financeiro, mas, o local onde as atitudes e anseios de grupos se realizam por meio da prática socioespacial.

Para Beaujeu-Garnier(1970, p.370), o centro

constituye el sector de mayor actividad terciaria de la urbe: aquel en que se encuentran los edificios administrativos, bancarios, los grandes

establecimientos, algunos edificios públicos, religiosos o culturales. Allí es donde el alquiler de las tiendas alcanzan valores más altos, donde os terrenos se venden a precios más elevados y, por tanto, donde según las circunstancias, alternan el mayor hacinamiento con los edificios más majestuosos. En efecto, según el tipo de ciudad considerada, los centros urbanos ofrecen aspectos muy variables²⁹.

Segundo Montessoro (2006, p.47), os centros

passam pela análise das questões sociais, pois não podemos caracterizar o centro urbano apenas pelas formas que agrupa, pelas funções que se desenvolvem de acordo com esses agrupamentos ou somente pela expressão da simbologia que lhe dá o caráter de centro. É preciso analisar os grupos sociais e as relações entre a própria cidade e a sociedade. Assim, o mesmo pode ser entendido como uma área de maior acessibilidade no interior das cidades, que concentra e dispersa para se concentrar novamente em outras áreas.

O centro é por excelência o local da reprodução do capital. É o ponto onde a venda/compra/troca de mercadorias, serviços e espaço se realizam com maior frequência, e a interação entre as pessoas em muitos casos, sai do plano pessoal e passa para uma virtualidade, onde, o que entra em interesse maior é a mercadoria e seu preço. Vale ressaltar, que se trata de uma análise realizada com visão em uma cidade planejada para ter seu centro com funções bem definida, não podendo generalizar para todas as cidades. Em muitos centros que possui seu símbolo maior a igreja e uma praça, outras questões devem ser levadas em consideração, como o encontro e o desencontro das pessoas nos espaços centrais com interesse religioso.

Se se entende o centro como de troca e símbolo, ele possui um conteúdo de consumo, porque é o local por excelência na cidade que desempenha um papel de concentração das funções de prestações de serviço e comércio, atraindo um contingente de pessoas que vai vender ou comprar força de trabalho ou, mercadoria.

Para Corrêa (1989, p. 40), “a área central é assim, e em grande parte, um produto da ação dos proprietários dos meios de produção, ainda que o Estado fosse chamado a intervir”. É o local que concentra atividades capazes de transformar custos locacionais em lucros maximizados.

O centro pode ser entendido como local da apropriação no intuito da dominação do espaço como mercadoria, na dinâmica econômica estabelecida por uma relação entre a mercadoria e o consumidor, direcionando o processo para a lógica da (re)produção do capital, onde as atividades se desenvolvem e os espaços se (re)produzem. Nesta lógica, a apropriação

²⁹ Constitui o local de maior atividade terciária da cidade: local em que se encontram os edifícios administrativos, bancários, os grandes estabelecimentos, alguns edifícios públicos, religiosos ou culturais. Onde os aluguéis são mais caros, os preços dos terrenos mais elevados e sempre que nas circunstâncias especiais, encontram-se os edifícios mais ocupados e também luxuosos. De acordo com o tipo de cidade em questão, o centro urbano se difere.

permeia pelo valor de uso dos espaços através das relações entre os atores envolvidos no processo de construção urbana e pelo valor de troca, a partir da compra e venda dos espaços.

A centralidade de uma cidade tem em sua lógica de organização o consumo. A multiplicação de áreas centrais forma novas centralidades e tem em sua essência, a dinâmica do comércio. Outro processo organizacional tem sido os subcentros, que possui as mesmas características dos centros, porém, com menor quantidade ou inexistência de certas atividades. Para Beltrão Spósito (1991, p.10), o centro possui

atividades voltadas para um público mais restrito, funcional ou economicamente (como exemplo, livrarias especializadas, galerias de arte, oficinas de confecção de calçados sob medida, etc.) estavam localizadas predominantemente no centro principal; a partir da década de 80, estas atividades têm procurado novas localizações, ou em função do aumento do preço da terra no centro e/ou porque o público ao qual se destinam já não circula com tanta frequência nesta área.

Tratando sobre os centros da cidade, Montessoro (2006) afirma que o centro pode se descaracterizar ou se reafirmar por meio dos fluxos que não se transferem para outros locais, o que expressaria novos eixos de centralidade, cuja expansão do tecido urbano e o conseqüente surgimento de novos equipamentos comerciais e de serviços, permitiriam criar e recriar novos nós de circulação em decorrência dos novos papéis do centro urbano.

Tecendo uma diferenciação entre o centro e a centralidade, Montessoro (2006, p.64) afirma que

centro é a manifestação das formas e funções, a centralidade se expressa pelos fluxos materiais e imateriais que condensa, pois esta pode ser identificada em áreas localizadas fora do centro propriamente dito, mas também pode contribuir para que o próprio centro, ainda, continue expressando uma centralidade, que outrora, foi um fator primordial de existência e permanência dos fluxos nessa área.

A centralidade se dá por uma escala temporal, modificando-se de acordo com a reestruturação dos espaços na cidade. Os fluxos que são estabelecidos nestas, são uma justaposição de movimentos que assinalam as constantes mudanças no tempo e no espaço em função da localização de atividades comerciais e de serviços, varia em sua forma e densidade, permitindo nova localização das formas espaciais na constituição de nó de articulação e circulação da informação, mercadorias e pessoas. A centralidade não pode ser entendida fora do contexto do consumo, uma vez, que esta inter-relação promove um (re)ordenamento e/ou, a (re)localização de atividades que ficavam restritas apenas ao centro principal.

Gottinier (1993) afirma que pela inovação tecnológica dos transportes, a mobilidade na cidade tornou-se diferenciada. Para Alves (1999, p.17),

se, no passado, nesses fluxos, predominavam a circulação de bens materiais, hoje dispõe-se da circulação de informações e de capitais através de impulsos, sem que, necessariamente, a mercadoria materializada, enquanto um produto com presença física, precise circular na cidade.

Para Montessoro (2006, p.344), tratando sobre a questão em debate, afirma que o centro

uma vez que é uma área dotada de infra-estrutura que fundamenta as relações contraditórias e possíveis do ponto de vista da concentração e do contato entre os seus usuários. A centralidade que se manifesta é cambiante na figura dos que durante o dia transitam a pé ou de veículo particular, revelando que as formas de apropriação dos espaços centrais variam no tempo e no espaço; pois se durante os horários de funcionamento das atividades comerciais, o centro é repleto de gente circulando, à noite, esse movimento é transferido para outros pontos da cidade. Para os que dispõem de veículos automotores particulares, o deslocamento é possível a qualquer parte, independente do horário.

O centro é a área de consumo, e torna-se conflitante, porque o valor de uso é negado, prevalecendo em sua ampla organização apenas o valor de troca. O fetiche da mercadoria do centro faz com que os espaços centrais sejam valorizados pelo menor custo de transporte e maior assistência comercial.

Conforme o princípio quatro do Plano Básico da capital ficou reservado no planejamento da cidade um importante centro que teria duas funções principais: uma cívica e uma comercial. Este direcionamento planejado da produção da área central de Palmas tem proporcionado a configuração da Praça dos Girassóis e das ACNO I, 11, ACNE 1, 11, ACSO 1, 11 e ACSE 1, 11, como o centro urbano da cidade. Como afirma Arrais e Pinto (2008) ao estudar os centros de Goiânia e Brasília, “o problema está em supor que as centralidades haviam sido criadas para todos”.

O centro administrativo estadual - Praça dos Girassóis tem um foco de convergência de todos os pontos cardeais da cidade. Forma-se na encruzilhada da Avenida JK com a Avenida Teothônio Segurado, que são as duas vias principais de circulação da cidade. Eixo pelos quais proporciona um cartão postal, tendo sobre estes o seu principal corredor de transporte intra-urbano.

O centro financeiro e comercial começou a se formar após o ano 1994. Isso se deve, primeiro, a aglomeração em prédios próprios das instituições financeiras, em sua maioria na Avenida JK, próximo a Praça dos Girassóis e restritamente, no sentido leste da capital. Segundo Brito (2005), se comparar o fluxo de pedestre nesta área com qualquer outra área da cidade, o número é três vezes maior, proporcionando ao local a dinâmica do centro financeiro principal de Palmas e, valorizando consideravelmente o local e seu entorno. Tratando sobre esta questão, Corrêa (1989) afirma que:

em razão de suas vantagens locacionais, o preço da terra e dos imóveis é aí o mais elevado. Isto leva a uma seleção de atividades. Localizam-se na Área Central aquelas que são capazes de transformar custos locacionais elevados e ampla acessibilidade em lucros maximizados: são atividades voltadas para um amplo mercado nacional, regional ou abrangendo toda a cidade. As outras atividades, que não requeriam nem suportavam uma localização central, localizavam-se fora da Área Central (CORRÊA, 1989, p.40)

A segunda área, localizada no sentido oeste, não possui a mesma dinâmica financeira do lado leste. Apenas é encontrado uma agência do Banco do Brasil e uma agência do Unibanco. Sua principal dinâmica está concentrada sobre o comércio de papéis e hoteleiro. Vale ressaltar, que tanto o lado leste como o oeste possuía dois centros comerciais principais da cidade. Na ACNO I, o Centro Comercial Turim, que até 1996 foi um dos principais centros comerciais da cidade. Possuindo pequenas lojas agrupadas em um único prédio, possibilitava as compras da população palmense espalhada pelas quadras do sul e do norte do Plano Básico que não queriam se deslocar até Taquaralto devido o diferencial do valor contido na passagem do coletivo.

O desenvolvimento comercial deste centro foi proporcionado em grande parte pelo agrupamento de trabalhadores em barracos de madeiras construídos nas quadras: ACNO 1, 11, ACSU-NO 10, ACSU-NE 10 e ACNE 11, que conforme dados do IBGE (1991), citado por Brito (2004), respectivamente estas quadras possuíam 1.359 pessoas. É bom lembrar, que os moradores da ACSU-NO 10 e ACSU-NE 10 todos estavam provisoriamente, pois, esta área é destinada aos estabelecimentos públicos federais.

A inferioridade do Centro Comercial Turim está em parte respaldada pela estrutura do prédio que não suporta empreendimentos diversificados, ou seja, possui uma pequena dimensão permitindo apenas um número reduzido de lojas.

Em contrapartida, o Centro Comercial Wilson Vaz é um prédio que se encontra na área central da cidade, composto por várias lojas. Este conjunto de lojas desempenhou um papel importante para o comércio varejista da cidade, chegando a ser nos primeiros anos, o principal centro comercial varejista de Palmas.

Composto por uma grande quantidade de pequenas lojas, oferecia desde utensílios domésticos, de escritórios, roupas, sapatarias, até consultórios médicos. Sua diversificação de lojas exercia um poder de atração na sociedade, esse poder se respaldava pelos mais diversos motivos, desde a precária infraestrutura dos canteiros de obras, como pela inferioridade do Centro Comercial Turim (hoje conhecido como Galeria Bela Palmas) e do Rodoshopping, em oferecer diversidade de mercadorias.

O Centro Comercial Wilson Vaz situado na ACSE 11, no lado leste da cidade, representou até o ano de 1996, como um dos principais subcentros comerciais do Plano Básico da cidade de Palmas. Com uma construção bem mais ampla que o Centro Turim, possuindo quantidade de lojas bem mais diversificadas, desde livrarias, lojas de tecidos, perfumarias, artigos esportivos entre outras ofertas em um único local, tornou-se o local predileto das compras dos palmense. O fluxo de negócios e pedestres neste local era superior ao de outras áreas da cidade.

Após o ano 1996, principalmente com a instalação do Palmas Shopping e, posteriormente, o Free Shopping, houve fechamento da maioria das lojas destes centros comerciais, chegando no ano de 2008 como um local com pouca frequência de cliente, possuindo pequenos alfaiates e salas abandonadas. Villaça (2001, p. 307), faz a seguinte colocação referente ao tema em questão: “o shopping center, ao contrário, é produzido instantaneamente, sem dar tempo à vizinhança de a ele se adaptar”. Em um processo diferente, o Centro Turim, que auxiliado pela sua localização, conseguiu sobreviver ao tempo e ainda possui um comércio retraído, mas em funcionamento.

O que chama atenção neste processo, é que a política de comercialização no Brasil no final da década de 1980 já estava voltada para os shoppings e, a cidade construída sobre os caprichos de uma arquitetura modernista, absorveu um processo dos já ultrapassados, que foram os centros comerciais.

Mas, a transformação da natureza em um espaço antrópico, mesmo sendo em uma cidade planejada levaria tempo, o que permitiria no primeiro estágio apenas a construção de centros comerciais, reservando os espaços mais elitizados para o segundo estágio, que foi o da cidade consolidada.

O primeiro shopping de Palmas – Palm Blue Shopping foi inaugurado no dia 24 de outubro de 1996, e o segundo, no dia 19 de novembro de 1996, segundo o Jornal Primeira Página (1996, n°335, capa). O primeiro com 108 lojas e o segundo com 35 lojas. Fazendo uma análise crítica sobre este processo, pode-se observar que passaram mais de seis anos para que a cidade recebesse os primeiros shoppings. Ano em que as áreas do chamado Plano Diretor demonstrava uma razoável ocupação por moradias definitivas e, não mais os velhos barracões usados pelos construtores dos edifícios públicos preenchiam os espaços e as vias centrais. Estas vias se encontravam asfaltadas, possibilitando um melhor tráfego à área central da cidade.

Conforme Santos (1996),

um grande supermercado ou um shopping center seriam incapazes de existir se não fossem servidos por vias rápidas, estacionamentos adequados e acessíveis, sistemas de transportes públicos com horários regulares e conhecidos e se, no seu próprio interior, as atividades não estivessem subordinadas a uma coordenação (SANTOS, 1996, p.175).

Foi a partir do ano de 1995 que a população palmense começou a ter uma nova organização no espaço urbano, pois, os trabalhadores da construção civil, em sua maioria, estavam relocados para a região de Taquaralto, Aurenny's e para a Vila Independência e Vila União. A população que começava a chegar em Palmas tinha um poder aquisitivo maior e mais exigentes. Tratando sobre este assunto, Villaça (2001) afirma que:

quanto mais homogêneo o espaço, como nas metrópoles médias americanas, mais difícil a escolha do ponto para um shopping centers, dificultando a escolha do ponto. Quanto mais desiguais o espaço urbano e a distribuição territorial da renda, como nas metrópoles brasileiras, menos difícil a escolha dos pontos (VILLAÇA, 2001, p.304).

Com a heterogeneidade que foi criada na cidade decorrida pela forma conturbada de sua ocupação, tendo um contingente maior da população de poder aquisitivo morando na área centro-sul, os shoppings não tiveram tanta dificuldade para escolher o local. É para esta população que os shoppings foram construídos, pois, os centros comerciais não ofertavam tais mercadorias.

Outro fator importante que deve ser levado em consideração trata-se da origem de tais pessoas, porque, isto influencia nos hábitos diários. Para tanto, com a formação do quadro de funcionários do estado do Tocantins por meio de concurso público, houve a possibilidade destas vagas serem preenchidas por pessoas vindas dos grandes centros urbanos e, são estas que procuraram mais os shopping pelo costume que já possuíam em suas cidades, do que, as pessoas remanescentes de cidades interioranas, que na maioria tem hábitos muito ligados ao campo.

Encontra-se em construção o Shopping Capim Dourado, que funcionará na entrada de Palmas, formando o complexo da Ponte FHC e do Palácio Araguaia. O que muda com o Shopping Capim Dourado? É um shopping que vem com uma lógica de investimento a partir do capital internacional desde sua fundação. As grandes redes de lojas francesa, americanas e propriamente brasileiras é o fetiche da propaganda do shopping. Este vem atender a exigência de um público mais diferenciado, que quer visitar o Jalapão, o Araguaia e a própria cidade de Palmas, tendo lugares que lhe garanta exclusividade.

O Palmas Shopping não exerce esse papel, nem a Avenida Palmas Brasil, ou propriamente o eixo oeste da Avenida JK. Estes são lugares que todos frequentam sem distinção de classe. O Shopping Capim Dourado vem romper com espaço de todos e implantar o espaço

diferenciado. No entanto, a abordagem histórica do centro é importante para entender o processo, pois, a história do centro e sua importância para a cidade tem sido pouco mencionada.

Segundo Maricato (2001, p.139), “a cada nova grande avenida imobiliária, cada novo grande shopping center, corresponde algum declínio de negócios tradicionais”. Os shoppings têm dentro da cidade um poder estruturador de um centro terciário, isso se deve principalmente, a generalização da oferta em que o shopping faz, não deixando que haja tendências especializadas em pequenas variedades de produtos, mas, diversificando ao máximo a oferta destes, possibilitando assim, um “menor número de viagens que um consumidor precisa fazer para ter todas suas necessidades atendidas” (VILLAÇA, 2001, p.303). O processo de diversificação é que produz uma dinâmica comercial capaz de atrair a população com maior frequência, do que, em uma área de desdobramento.

Vale ressaltar, que Palmas ainda não possui pluris centros comerciais consolidado na área do Plano Básico, o que existe são áreas de desdobramento do centro financeiro estrategicamente planejada, e subcentros em formação. As áreas compreendidas pelas quadras ACSU-SO 40, ACSU-SO 50 vem se especializando na área da saúde, dois dos principais hospitais particulares da cidade: Hospital Wosvald Cruz e Hospital Cristo Rey localizam-se neste local, assim como, várias clínicas vêm também proporcionando à área uma centralidade especializada na saúde, tornando assim, uma das únicas áreas de desdobramento da cidade, conforme mapa 12.

Na Região Sul de Palmas, áreas que compreende os loteamentos de Taquaralto e Aurenys, concentra-se ao longo da Avenida Tocantins, a principal avenida de locomoção da Região de Taquaralto, um subcentro comercial. Desde o início da formação da cidade que há uma concentração populacional nesta região, proporcionada principalmente, pela ocupação de cidadãos com poder aquisitivo médio e baixo, que na maioria fugia da especulação imobiliária intensa na área do Plano Básico, gerando uma ocupação mais densa nesta região.

A principal dinâmica comercial desta região está no comércio varejista de tecidos, que fez com que a Avenida Tocantins nos primeiros anos da construção de Palmas, se despontasse como centro comercial.

Com a ocupação mais intensa da área do Plano Básico provocada pela invasão das ARNOs e o loteamento das ARSOs, esta dinâmica se dispersou e a centralidade da Avenida Tocantins perdeu força, proporcionando o surgimento de outros subcentros comerciais pela cidade.

Mapa 12

O centro urbano de Palmas



Fonte: www.palmas.to.gov.br

Organizado pelo Autor

A nova racionalidade impulsionou a consolidação do centro planejado da cidade. O crescimento rápido e a necessidade de Palmas se afirmar no contexto regional, possibilitaram que o centro de Palmas se colocasse como diferente, mais racional e com eficiência na produtividade.

Outra área que precisa ser mencionada, refere-se a Avenida Palmas Brasil, que vem se destacando como um território gastronômico de Palmas, possuindo lanchonetes, restaurantes e bares.

Para Beltrão Spósito (1991, p.6) afirma que,

o centro não está necessariamente no centro geográfico, e nem sempre ocupa o sitio histórico onde esta cidade se originou, ele é antes de tudo o ponto de convergência/divergência, é o nó do sistema de circulação, é o lugar para onde todos se dirigem para algumas atividades e, é o ponto de onde todos se deslocam para a interação destas atividades aí localizadas com as outras que se realizam no interior da cidade ou fora dela.

Palmas, construída sobre um debate e plano de cidade moderna de arrojado conteúdo “pós-modernista”, com uma receptividade ao capital monopolista das incorporadoras imobiliária, permitiu que a cidade tivesse mais objetivos econômicos e políticos do que sociais.

A construção do centro urbano de Palmas ocorre gradativamente. Até alguns anos atrás não era possível afirmar que o centro planejado da capital correspondia ao centro urbano. Isso se dava pelo processo indefinido de organização das funções econômicas, financeiras e administrativa que esta área possuía.

Outro fator contribuinte se deve a ocupação rarefeita do espaço urbano, que permitiu a população se espalhar por todas as áreas do Plano Diretor e da região de Taquaralto e Aurenys (hoje chamada de Região Sul de Palmas), área pela qual ainda não havia sido planejada, pois, correspondia a reserva de solo para futura expansão urbana.

Segundo Brito (2005), este processo corresponde a uma condução segregativa pré-idealizada pela política urbana criada no planejamento da cidade e pelos gestores políticos e, por outro lado, também foi ocorrida involuntariamente às decisões políticas do poder estadual em exercício, quando se trata das invasões de algumas áreas.

O custo da cidade nos primeiros anos ou período denominado de primeiro ciclo da cidade, os dez primeiros anos: o “canteiro de obras”, foi alto, a população de Palmas conheceu um dos mais caros e dispendiosos custos de vida das cidades brasileiras. A extensão urbana da área da cidade dividida pela população era uma contradição. Quadras razoavelmente ocupadas uma distante da outra, inviabilizava o transporte coletivo e a garantia de infraestrutura,

principalmente, para a população de baixa renda que já formava a periferia da cidade. População que pela lógica era a que mais precisava de tais benefícios.

Nesta lógica, a estrutura comercial tornou-se também dispersa e sem uma área estruturada para responder como o centro urbano. Dilema que durou alguns anos e que só foi rompido quando a Avenida JK, em seu percurso correspondente as quadras ACNE 1 e ACSE 1 conseguiu uma aglomeração das instituições financeiras, das lojas de eletrodomésticos e materiais de construção civil (figura 15), possibilitando que o centro planejado começasse a ter uma dinâmica de centralidade sobre as demais áreas comerciais dispersa sobre a cidade e até sobre a Avenida Tocantins em Taquaralto.

Figura 15

Avenida JK, centro financeiro e comercial de Palmas



Fotos do autor

Como mencionado anteriormente, não foi apenas os artifícios comerciais que se organizaram na “cidade consolidada”, houve também, uma corrida prol consolidação de Palmas no contexto de festa – turismo de eventos, caso do carnaval de Palmas.

As temporadas de praias consolidaram a indústria do turismo em Palmas. Consolidou o ramo hoteleiro, que passou a ter uma boa oferta, garantindo que não apenas o turista visitasse Palmas, como também, o Jalapão, o Cantão e outras áreas do Cerrado e da Amazônia.

A formação do espaço urbano de Palmas obedeceu uma lógica de construção em escala. Dois momentos distintos podem-se verificar na cidade: cidade canteiro de obra e cidade

consolidada ou em consolidação. No primeiro momento houve uma intensa propaganda de Palmas, lugar das oportunidades. No segundo momento, a afirmação do centro financeiro e comercial na área planejada foi decisiva. Os megas eventos (carnaval), a oferta de amplo espaço de entretenimento, como forma de aumentar a qualidade de vida da população e a consolidação de um centro especializado em saúde foram importantes para tal organização.

A Avenida LO 11 e a NS 04 tornaram o foco de aglomeração das clínicas e hospitais de Palmas. São investimentos altos que se faz em obras de infraestruturas e laboratórios, no intuito de aglomerar as funções especializadas e construir um centro da saúde na região. Conforme observação realizada em campo nos meses de setembro e dezembro de 2008, constatou-se que há uma grande frequência de pessoas vindas do interior do estado do Tocantins e até do Sudeste do Pará para consultar nas clínica e hospitais.

Neste ponto, fica evidente, que para se entender a cidade na rede urbana é necessário primeiro, entender a formação do centro urbano de Palmas. A cidade de 1991 ou de 1996, não pode ser lida como a cidade de 2008, foram estágios diferentes, proposta que será levada em considerações nos próximos itens deste capítulo.

4.2 O sistema integrado de comunicação: do mito ao *marketing*, a circulação de idéias e de mensagens a partir de Palmas

Se o item anterior permitiu identificar que a história de Palmas se divide em dois processos, neste item o foco de análise principal é mostrar os objetivos explícitos e implícitos da construção de Palmas. O sonho, o projeto, a construção e o mito na criação de Palmas. De herói à vilão, do sol aos girassóis. Se o centro de Palmas foi/é uma produção social, o símbolo da cidade é mais para uma obra do estado, no entanto, importante para se entender a consolidação de Palmas na rede de integração e urbana.

Não é apenas a questão de concentrar um conjunto de emissoras de televisão, ou mesmo das sedes de jornais, que produz uma organização na cidade. Esta precisa estar integrada a um conjunto de fatores, que em sua lógica, ultrapassa o plano do material, chegando ao plano das idéias.

Palmas não foi/é uma cidade construída ao acaso, ela possui estratégias para uma integração da economia ao capital privado, pois, entra com a teoria das

privatizações/financiamento internacional. Mas, não se pode afirmar que a cidade possui uma economia totalmente voltada para o capital privado, ela foi construída com dinheiro público e sempre chamou a responsabilidade do governo federal para sua parcela de contribuição na construção do Estado e da capital. Com esta estratégia de construção, criou-se o grande slogan: “Tocantins, o estado da justiça social e da livre iniciativa”.

Lira (1995) chamou a atenção para a representação das oligarquias agrárias que o Tocantins estava submetido na época da construção de Palmas e fez uma alusão a “derrota” da UDR, por não consolidar a capital em Araguaína. Por mais que Palmas fosse criada a partir dos anseios de uma classe e isso foi deixado bem claro em itens anteriores, ela representa um poder que só é possível ser visto, se olhado dentro de um campo social. Não se nega classe social, nem que a cidade seja uma representatividade de classes, mas, que Palmas pode ser lida dentro de um campo social. Este é um espaço multidimensional de posições que pode ser definida em função dos volumes de capital de cada indivíduo, delineando também, um estado de relações de força entre indivíduos objetivamente definidos pela sua posição nestas relações (BOURDIEU, 1998).

Nesta proposta, “qualquer que seja o campo, ele é objeto de luta tanto em sua representação quanto em sua realidade” (BOURDIEU, 2004B, p.29). Ora,

o campo de produção simbólica é um microcosmos da luta simbólica entre as classes: é ao servirem os seus interesses na luta interna do campo de produção (e só nesta medida) que os produtores servem os interesses dos grupos exteriores ao campo de produção (BOURDIEU, 1998, p.12).

Para tanto, “as empresas no caso do campo econômico – criam o espaço, e o espaço só existe (de alguma maneira) pelos agentes que ai se encontram” (BOURDIEU, 2004B, p.23). Neste caso, “os agentes sociais estão inseridos na estrutura e em posições que dependem, elas próprias, em grande parte, dessas posições, nos limites de suas disposições” (BOURDIEU, 2004B, p.29). O campo se realiza a partir das relações estabelecidas no local.

Duas etapas tornam-se de fundamental importância na discussão deste item do trabalho. Primeiro, a construção simbólica da cidade, que não se entende que seja um ato de uma simples propaganda, mas, um conjunto de informações, mensagens, representações e capital econômico/financeiro, exercendo interesses diversos e contraditórios. Esta primeira abordagem será delimitada pela construção simbólica de Siqueira Campos e pela representação urbana de Palmas (Praça do Sol – projeto; Praça dos Girassóis).

A segunda etapa tratar-se-á da importância da mídia na transmissão de informações e mensagens a partir de Palmas. Pensou-se neste trabalho que a mídia por si só não possui

capacidade de centralizar a economia de uma região, mas, complementa a organização de uma cidade, principalmente, quando esta nasceu por intervenção também do *marketing*.

Pode-se dizer, que no primeiro momento da construção de Palmas, consagrou-se um herói, que historicamente representou os anseios de uma população pelo movimento separatista. Mas, a mesma mídia tocantinense que consagrou o herói, se empenhou em transformá-lo em vilão.

Não se teve apenas o papel midiático no processo, antes, tratou-se de um conjunto bem mais complexo, por isso, há vinculação da mídia na construção do papel de Palmas, tanto no contexto de sua produção política/social/econômica, como de sua importância na rede urbana do Sudeste da Amazônia Oriental.

Em certo ponto, coloca-se em ênfase, que se trata de uma cidade pensada em meses dentro de um escritório composto por alguns especialistas em arquitetura e engenharia. A forma de concepção da cidade ficou muito direcionada para uma abstração daquilo que se imaginava. No centro deste plano, uma praça, originalmente chamada Praça do Sol e, será a partir de seu conteúdo, que se buscará fazer alguma análise.

Do sol por entender ser ali o local da irradiação de um novo tempo. O sol que simboliza "resplendor, luz, princípio ou idéia que exerce grande influência: onde o sol do entendimento foi mais remisso em despontar" (GARCIA, 1970, p.3408). Onde, a esperança de um futuro promissor era imaginada sobre as pranchetas, se emanava das decisões políticas que se realizaria na Praça do Sol e que iria irradiar para a população tocantinense.

Mas, "alguém olhando" para o projeto da praça e provavelmente, inconsciente, ao invés de ver o sol viu girassóis. Então, o sol foi trocado pelo girassol. O girassol que tem "este nome porque suas flores giram, seguindo o movimento do sol, num heliotropismo positivo" (BARSA, 1988, p.226). Não tem mais o significado da luz que estava raiando da cidade, mais uma flor, que receberia a luz para viver, o girassol.

Buscando outros significados, encontrou-se: "es planta anual que se desarrolla con rapidez"³⁰ (FRAGOSO, S/D, p.436). Fazendo uma analogia entre a descrição de Fragoso e o objetivo imposto sobre a ocupação do espaço urbano da cidade, vê-se que esta obedeceria uma prática que acreditava na ocupação rápida da cidade, chegando nos meados da década de 1990 com mais de meio milhão de pessoas. Em outros momentos, a mídia afirmava que: "Palmas é

³⁰ "é uma planta que dar o ano inteiro e que se desenvolve rapidamente" (tradução do autor)

hoje o Eldorado Brasileiro. Se aqui não corre rios de dinheiro, ninguém vê falar também de recessão, e sim em progresso” (JORNAL PRIMEIRA PÁGINA, 1991, n°78, p.02), ou,

Palmas, capital ecológica do terceiro milênio, a caçula das capitais brasileira fez quatro anos dia 20 último. O maior canteiro de obras da América do Sul está bem diferente de quem viu há pelo menos dois anos atrás. Quem veio para seu aniversário depois de tanto tempo ausente deve ter ficado supresso. (...) Palmas mostra o mais belo traçado urbanístico do país, um dos traçados mais modernos (JORNAL PRIMEIRA PÁGINA, n°130, 1993, capa).

Esta idéia deixou claro, que o objetivo principal dos governantes era formar um eficiente mercado consumidor como estratégia de desenvolvimento econômico. Nesta lógica de pensamento, “os 2.750 km² de extensão do Plano Diretor foram traçados em arrojadas linhas arquitetônicas, numa visão futurista capaz de comportar três milhões de habitantes sem causar prejuízos ao meio ambiente” (JORNAL PRIMEIRA PÁGINA, n° 295, 1995, p.03).

Portanto, esta praça não teve tanta importância nos primeiros anos de implantação da cidade, até porque, não se tinha uma praça, mais um terreno aplainado, cheio de barracos feitos de madeira que abrigavam os construtores dos prédios públicos. Com o asfalto da Avenida Teotônio Segurado e da Avenida JK, criou-se um grande balão, tendo o Palácio Araguaia como torre da construção da capital.

Em 1993, o primeiro prefeito eleito de Palmas, Eduardo Siqueira Campos tomou posse e iniciou uma exaltação sobre o símbolo do girassol, plantando esta flor em alguns pontos estratégicos da cidade. Os espaços foram invadidos pela flor, não mais o verde compunha o cenário da paisagem, mais o amarelo dominava-o.

Como o homem criador da cidade e possuindo o poder de governador, José Wilson Siqueira Campos começou a exaltar a flor em seu discurso. Parafraseando Bourdieu (1998), encontra a seguinte afirmação:

o poder simbólico não reside nos sistemas simbólicos em forma de uma *illocutionary force*, mas que se define numa relação determinada – e por meio desta – entre os que exercem o poder e os que lhe estão sujeitos, (...). O que faz o poder das palavras e das palavras de ordem, poder de manter a ordem ou de a subverter, é a crença na legitimidade das palavras e daqueles que as pronuncia (BOURDIEU, 1998, p.15).

Para Bourdieu (1982, p.119), “l’efficacité symbolique des mots ne s’exerce jamais que dans la mesure où celui qui la subit reconnaît celui qui l’exerce comme fondé à l’exerce ou, ce qui revient au même, s’oublie et s’ignore³¹”. Se perguntar hoje em Palmas se alguém já ouviu falar da Praça do Sol, poucas pessoas saberão responder, pois, o girassol recebeu uma simbologia

³¹ A eficácia das palavras jamais é simbólica na medida em que, quem tiver ouvindo se reconhece como aquele que tem o direito de exercer, que pode esquecer e ignorar o outro.

que passou a representar a cidade e também o nome da praça. Choay (1979) sobre a questão faz a seguinte consideração:

na medida em que a constituição da imagem é um processo dialético que implica observador e observado, é possível reforçar a imagem, seja pelo uso de instrumentos simbólicos (planos e cartazes), seja pelo treino do observador, seja ainda pelo remodelamento do meio ambiente (CHOAY, 1979, p.312).

O poder das palavras é dado por quem as pronuncia, mais depende de um consenso, porque é uma adesão, ou seja, o símbolo girassol não tem valor em si, mas o valor é estabelecido pelas relações que os sujeitos (moradores de Palmas) estabeleceram em torno deles sobre a praça. Este processo se deu simultâneo a plantação dos girassóis, mais não se deu apenas pelos girassóis, ou seja, pela fonte de origem, mais pelo consenso político que emanou por meio do *marketing* para os emanados que foram os moradores da cidade que compunham o campo de luta, onde, “os agentes³² se enfrentam, com meios e fins diferenciados conforme sua posição na estrutura do campo de forças, contribuindo assim para a conservação ou a transformação de sua estrutura” (BOURDIEU, 2004B, p.50).

Mais o poder simbólico passa por metamorfose do tempo, e não será mais a razão plantar girassol que produzirá o sentimento da Praça dos Girassóis, mais é bom grifar, conforme propõem Choay (1979), que “cada habitante teve relações com partes definidas de sua cidade e a imagem que tem dela está banhada de lembranças e significações” (CHOAY, 1979, p. 308). Ainda contribuindo para o pensamento, Gaston Bachelard (1984) faz a seguinte afirmação: “as lembranças são imóveis e tanta mais sólidas quanto mais bem especializadas” (BACHELARD, 1984, p. 203). As grandes imagens têm uma história, mais também, uma pré-história, ao mesmo tempo em que tem lembranças, se vive lenda, “nunca se vive uma imagem em primeira instância” (BACHELARD, 1984, p. 218), mas, é sobre o fundo onírico que o passado individual colorirá a imagem.

Não é mais plantar girassol que simboliza o nome da praça, antes, uma singularidade aceita pelos moradores da cidade induzida por um conjunto de artífices emanado, principalmente, pelo poder público estadual na pessoa do “grande herói”, o governador Siqueira Campos. Como afirma Souza (2004, p.202), “no caso de Palmas, as campanhas publicitárias reforçaram o papel de Siqueira Campos, como idealizador e realizador do projeto, ao mostrá-lo como o seu centro dinamizador que transformaria a cidade no símbolo do novo Tocantins”.

Por se tratar de uma cidade modernista, onde, o desenho urbano é uma percepção de quem a planeja, como afirma Choay (1979), “não se legisla o futuro e tudo o que se pode fazer é

³² Vale ressaltar, que neste trabalho não se usa agentes e sim, indivíduos, na lógica marxista.

adivinhar as tendências essenciais e limpar o caminho para elas” (CHOAY, 1979, p.153). Sendo assim,

elimina qualquer detalhe anedótico em proveito de formas simples, despojadas, onde o olho não possa tropeçar em nenhuma particularidade; trata-se, de certa forma, de construir o quadro a priori de qualquer comportamento social possível (CHOAY, 1979, p23).

Vale ressaltar, que o planejamento modernista não tem como alvo o fim do particularismo individual, antes, reforça este, mais despoja do particularismo coletivo.

Os espaços da cidade tornam-se efêmeros, os espaços da particularidade, da singularidade e até da monumentalidade da arquitetura passa a ter importância nos projetos, dentro de uma concepção de grupo (coletivo). A arquitetura pós-modernista não pretende impor soluções é (antivanguardista), tendo alguns autores como Baudelaire, que afirma que esta busca a memória coletiva agregada ao historicismo. Portanto, as cidades “pós-modernistas” (se é que se pode chamar o plano urbanístico de Palmas) são em si contraditórias, pois, a materialidade é instável, é moldada pelo imitar das imagens da mídia, podendo ser mudado ao apertar de um botão, ser adaptado onde e como quiser.

A partir do momento em que um campo artístico se desenvolve simultaneamente a um valor estético da produção e da recepção de uma obra, o artista é levado a fazer valer ao extremo à afirmação do “primado da forma sobre a função, do modo de representação” (BOURDIEU, 1982, p.273).

Para Harvey (1989), a organização da cidade sobre a base do plano obedece a um fetichismo e, observando este aspecto na cidade de Palmas constata-se que uma das maiores praça do Brasil representa o poder que intentaram impor sobre a capital, a construção de uma cidade milionária, capaz de ser uma metrópoles regional em um curto período de tempo.

Mas também, os monumentos da praça expressam de um lado um consenso religioso e, de outro, uma representação arquitetônica, que guarda em si uma negação das oligarquias políticas do Estado ou da própria história tocantinense. Esse aspecto pode ser visto no monumento do Forte de Copacabana, onde, implicitamente tem uma exaltação ao ex-governado Siqueira Campos. Neste norte, Harvey (1989) diz que “os efeitos ideológicos mais bem sucedidos são os que não têm palavras e não pedem mais do que silêncio cúmplice” (HARVEY, 1989, p.81). Como afirma Lefebvre (1975), “en la ciudad, el objeto cultural que denominamos monumento recibe y condensa y transmite mensajes. Êstos le llegan por diversos canales de

información, y sobre todo por la memória incorporada; el monumento memoriza el tiempo en una permanência³³” (LEFEBVRE, 1975, p.266).

A familiarização com os monumentos produz uma interiorização inconsciente das regras de produção das obras e, também, um esquecimento. Pela extensão da praça, as dificuldades de aproximação aos monumentos tornam-se estes estranhos para a população e fora do seu convívio diário. Quem olha para esta ver uma exuberância arquitetural e sem significados ideológicos, o que é falsa visão, esta está carregada de conteúdo e mensagens. Pois, “cada indivíduo inserido na produção capitalista não passa de um elo informacional que recebe, processa e transmite algum subconjunto de informação necessário às atividades de outros indivíduos, ou do conjunto do subsistema social no qual interage” (DANTAS, 2002, p.142).

Esta leitura serve de apoio para uma afirmação que houve uma construção simbólica de Palmas, como a capital do desenvolvimento do estado do Tocantins. Barbosa (1999), falando sobre esta cidade afirma que a sua concepção veio como uma possibilidade de superação da crise econômica que vivia a região Norte Goiana, mas, que na realidade a cidade tornou-se uma “ilha”, ao chamar o desenvolvimento econômico para si. O próprio Governador assim entendeu a cidade, conforme entrevista dada a revista Geográfica Universal, Siqueira Campos afirmou, “isso aqui é uma ilha de otimismo e de fé no Brasil de hoje” (MINC, 1991, p.99).

Neste recorte, Lira (1995) também enfatiza este contexto ao afirmar que

é numa demonstração de hegemonia centralista, seu governo, iniciou a construção de Palmas, transformando-a no maior canteiro de obras do País e na maior e única prioridade de seus dois anos de governo. Aliás, é bom lembrar que Palmas foi o centro de seu slogan administrativo, copiado dos ideais juscelinistas. Os “50 anos em 5” se transformaram (numa época diferente, de condições econômicas distorcidas, de relações de poder inferiorizada e de esfera espacial: regional-nacional de pequena importância, numa escala hierárquica de relações econômicas no quadro nacional), em um desbotado slogan político, representado pela frase “atualizada” do período juscelinista 20 anos em 2 (LIRA, 1995, p.233).

Fica evidente que Palmas foi o centro principal da possível superação da crise. Mais por outro lado, é notória que a cidade também foi uma projeção de *Marketing*, como afirmou Minc (1991, p.100), nos primeiros anos da construção de Palmas: “hoje, no entanto, a capital parece viver muito mais em função da realização dos futuros projetos do que de seu presente, no mínimo, difícil”.

³³ Na cidade, o objeto que chamamos de monumento cultural, recebe, condensa e transmite mensagens. Estas mensagens vêm através de vários canais de informação e, especialmente para uma permanente memória do monumento no tempo.

A instalação das sedes dos principais veículos de comunicação exerceu papel primordial na consolidação de Palmas no Sudeste da Amazônia Oriental. Consolidaram Palmas como o grande símbolo do novo tempo de desenvolvimento. Ora, “Palmas é a síntese de tudo que o governador Siqueira Campos almejava para si” (BEZERRA, 1999, p.37). Ele chamou/convocou o povo tocantinense para ver a cidade com olhar diferente. Um olhar de um povo que aceitava o projeto. Neste discurso publicado no Jornal do Tocantins em 1998, deixou claro este intento:

para mim, velho soldado da causa libertária, é uma benção de Deus estar à frente do governo do Estado na condução deste processo de transformação e mudança. A generosidade divina permitiu que eu recebesse do meu povo a missão maior da minha vida. Agora, espero que sua infinita bondade permita-me ainda poder realizar o maior dos desafios: a pacificação da nossa gente, a união de todos os tocantinenses em torno da arrancada definitiva rumo à superação do atraso, da fome e da miséria que ainda marcam o rosto e a alma de grande parte do nosso povo (JORNAL DO TOCANTINS, nº1.209, 1998, p.05).

Seu discurso comovia a população na cidade canteiro de obra, ficando evidente que havia uma busca pela consolidação de Palmas como o grande legado de sua participação política no Tocantins. Como afirma Foucault (2007), “o discurso não é simplesmente aquilo que traduz as lutas ou os sistemas de dominação, mas aquilo por que, pelo que se luta o poder do qual nos queremos apoderar” (FOUCAULT, 2007, p.10). Complementando seu pensamento, Foucault (2007, p.49) afirma que “o discurso nada mais é do que a reverberação de uma verdade nascendo diante de seus próprios olhos”.

Mas, com a relação de seu governo vinculado a forma de ditadura (Revista Veja-Ditador do Cerrado, Livro – O ditador do Cerrado de Rinaldo Campos) seu poder começou a entrar em declínio. O enfrentamento com os intelectuais e a mídia repercutiu negativamente no seu governo. Mas, em contrapartida consolidou a capital do Tocantins na região.

As mensagens e notícias tendo Palmas como foco principal, fez-se crer que a cidade de fato era o local estratégico do desenvolvimento. Como afirma Lira (1995), “Palmas aparece no cenário nacional/mundial como uma fronteira ideológico-tecnológico, onde é possível se colocar em primeira mão o discurso o “desenvolvimento sustentado” e dessa formar atender as novas exigências do capital internacional” (LIRA, 1995, p.284).

A partir do ano 2000, quando a infraestrutura da cidade se consolidou, a imprensa teve outro papel, o de transmitir uma forma de vida urbana diferente das cidades interioranas. Este processo foi crucial para um rearranjo social, modificando mais uma vez a rede urbana regional.

O estudo do centro urbano de Palmas permitiu que desenhasse tal pensamento neste trabalho, pois, “com efeito, a cidade é o lugar do debate e da encenação de pontos de vista mais ou menos opostos que encontram no centro o seu lugar privilegiado de expressão” (RÈMY e VOYÉ, 1994, p.132).

Transmitir o modo de vida da população palmense e toda a idéia de “metrópoles” para uma região que em sua maioria absoluta é composta de cidades pequenas, foi impactante. Não que estas pessoas não viam estas imagens, pois, as propagandas que chegava até eles eram de Goiânia, mas, o que se fala aqui é do fetiche da mensagem aliada a propaganda de projetos virtuais que estaria ao alcance de todos, ou até mesmo, afirmando ser todos envolvidos no processo. Vale ressaltar, que ao mesmo tempo em que havia esta propaganda das possibilidades, também propagava que Palmas era a cidade da poeira e da lama.

Os principais jornais de veiculação regional e até extra-regional concentraram suas sedes na capital. Dentre os dezessete principais jornais do estado do Tocantins, dez passaram a ter sede em Palmas, sendo Jornal do Tocantins – publicação diária, Primeira Página, Conexão Tocantins, Correio do Tocantins, Ecos do Tocantins, Folha Popular, Jornal Stylo, O Girassol, O Jornal e Agora-Tô – de veiculação semanal, quinzenal ou mensal.

Segundo Santos (2007), o Jornal do Tocantins era feito em Araguaína e Goiânia, tendo correspondente em Gurupi. Com a criação do estado do Tocantins houve uma necessidade de maior circulação deste no estado e necessariamente, transferiram sua sede para Palmas.

Estes jornais passaram dentre outras funções, a informar o andamento das obras de construção da capital, uma vez que era tida por Siqueira Campos como a possibilidade de desenvolvimento do Estado. Isso aconteceu na cidade canteiro de obra, na cidade de atração da força de trabalho e dos investimentos imobiliários. No segundo momento, outras questões vão ser vendidas, dentre estas o lago, o carnaval, o lazer, os atrativos naturais, a eficiência do sistema de saúde e educação, resumindo, a qualidade de vida.

Tal impacto também foi sentido no campo, onde, a informação re-configurou toda uma lógica que se tinha da agricultura e pecuária por partes dos agricultores. Para Santos (1998), as remodelações que se fazem tanto no rural como no urbano não se desvinculam da ciência, técnica e informação. Neste ponto, o trabalho se torna cada vez mais científico e se dá atrelado a uma informatização do território, que se torna o local de maior relevância da informação.

Em se tratando do sistema de televisão, o processo não foi diferente, houve uma concentração. Cinco emissoras de televisão transmitem programas feitos em Palmas diariamente:

TV Capital filiada ao Sistema Brasileiro de Televisão, TV Girassol filiada da Rede Bandeirantes de televisão, TV Jovem Palmas filiada da Rede Record, TV Rio Formoso Palmas, vinculada à Rede Globo de Televisão que transmite uma vasta programação local para todo estado do Tocantins, esta foi fundada em 1989, sendo a primeira emissora de televisão de Palmas. A Rede Bandeirantes Palmas, prevista a funcionar em 2009 com programação local, depois de anos sem um canal certo na capital. A Rede Boas Novas Palmas transmite a programação evangélica da Assembléia de Deus da capital.

Santos (1998) tratando sobre a importância da informação para uma cidade, afirma que, “São Paulo passa a ser a área polar do Brasil, não mais propriamente pela importância de sua indústria, mas pelo fato de ser capaz de produzir, coletar, classificar informações, próprias e dos outros, e distribuí-las e administra-las de acordo com seus próprios interesses” (SANTOS, 1998, p.151). Neste ponto, fica claro que Palmas por ser capital já recebeu uma importância no que tange a centralização da informação, mas, ao se consolidar numa rede regional (Sudeste da Amazônia Oriental) surpreende, à medida que os laços de poder não são administrativos, mais econômicos.

Em uma região de vocação agrícola, ter uma cidade com um aparato de comunicação, foi um diferencial na consolidação de Palmas na rede urbana. Santos (1996) afirma que a cidade “torna-se o *locus* da regulação do que se faz no campo”. Isso ocorre porque o campo se diferencia pelas multiplicidades de objetos geográficos carregados de conteúdo informacional. Mas, esta relação é de mão dupla (LEFEBVRE, 1999), a cidade supre o campo de informação, tecnologia e ciência, mais o campo é que determina o que deve ser pensado na cidade para tal iniciativa.

4.3 A dinâmica da rede urbana e de integração pós-criação de Palmas

Em decorrência da criação recente de Palmas, precisa-se atentar para uma questão fundamental concernente a sua formação. Primeiro, para o momento da formação de uma cidade “canteiro de obra”, segundo, para uma cidade consolidada e em expansão. A cidade de 1991 ou 2000, não pode ser olhada como a cidade de 2009, são dois períodos diferentes no contexto socioeconômico.

Para uma melhor análise deste processo, nada mais esclarecedor do que entender a rede urbana regional. Restritamente, os dados de fluxos ou de produção por si só, não são suficiente para esclarecer a organização da cidade no contexto histórico regional.

Neste norte, definindo um conceito, Corrêa (2005, p.93) afirma que “a rede urbana constitui-se no conjunto de centros urbanos funcionalmente articulados entre si”. Trata-se de um produto social historicamente construído, que por meio das interações sociais especializa os nós da rede no espaço. Para tanto, três condições básicas são colocadas por Corrêa (2005) para a constituição de uma rede urbana: uma sociedade vivendo em economia de mercado; pontos fixos no espaço; interações mínimas entre os centros. Santos (1998) complementa o pensamento dizendo,

houve um tempo em que se podia tratar a rede urbana como entidade, onde as cidades se relacionavam segundo uma hierarquia de tamanho e de funções. Esse tempo passou. Hoje, cada cidade é diferente da outra, não importa o seu tamanho (SANTOS, 1998, p.150).

Não se tem uma rede urbana nos moldes estritamente da teoria christalliana, há novos processos que configuram as interações entre os centros. Para Rochefort (1998), há um processo de complementaridade e subordinação entre as atividades funcionais dos centros. Segundo Corrêa (2005, p.102),

a complexidade da integração envolve, por outro lado, o fato de cada centro urbano fazer parte de várias redes de cidades, redes vinculadas aos múltiplos papéis que desempenham e em parte associados às grandes corporações multinacionais e multilocalizadas, elas próprias organizadas sob a forma de rede.

Fazendo uma crítica a Teoria das Localidades Centrais, Raffestin (1993) chama-a de geometria modelada, facilitada para ler uma complexidade. As relações pessoais não se refletem com precisão na teoria Christalliana. As nodosidades, centralidade e marginalidade devem caminhar junto, pois, os atores que fazem uma centralidade produzem a marginalidade. Em se tratando de uma capital, esta centraliza e, se isso acontece, ela também marginaliza seu entorno. No caso de Palmas, ela foi criada com duas finalidades: como centro político, e outra, como centro econômico, o que diferencia de Brasília que foi geopolítico.

Por mais que Corrêa (2005) e Santos (1998) afirme a insuficiência da teoria de Christaller, grande parte dos trabalhos é fundamentada sobre esta. Ribeiro (1998, p.190) apresentou em seu trabalho uma versão que ele chamou de adaptada a Teoria das Localidades Centrais. Para tanto, a “rede de localidades centrais fundamenta-se na existência de núcleos urbanos dotados, em maior ou menor grau, de centralidade, obtida a partir de relações funcionais

envolvendo conexões entre os homens e entre estes e os lugares”. Os centros urbanos possuem funções de distribuição varejista ou de prestação de serviços em níveis diferentes, complexificando e impulsionando fluxos de mercadorias, pessoas e informações. “A intensidade das ligações para um determinado centro é representada pela soma da procura por parte dos centros em todas as funções” (RIBEIRO, 1998, p.194). Estas demandas pode ter baixa complexidade (produtos para agricultura e pecuária, hospital geral, agências bancárias), possuem demanda frequente, média complexidade (serviços autorizados de eletro-eletrônicos, ramos da medicina especializada) e alta complexidade (informática, instrumentos óticos, médico-cirúrgicos, escritórios de consultorias), possuem procura raras.

Como nas classificações dos centros urbanos do Sudeste da Amazônia não possui nenhuma metrópoles regional, usou-se neste trabalho a maior hierarquia, que é a de capital regional. No entanto, neste entendimento

os centros regionais apresentam maior intensidade de fluxos nas funções de média e alta complexidade enquanto os centros sub-regionais nas de média e baixa complexidade; os centros de zona, por sua vez, apresentam a tendência de maior intensidade de procura em relação aos bens e serviços de baixa complexidade (RIBEIRO, 1998, p.196).

Para Rochefort (1998, p.43) há oito categorias do setor terciário na organização do território:

- a administração: todos os serviços administrativos que dependem dos diversos ministérios (administração geral e administração especializada);
- os serviços bancários;
- os serviços comerciais: o conjunto do aparelho de distribuição dos bens;
- os serviços de instrução: (... a escola, o liceu, a universidade);
- os serviços de cultura: o conjunto daquilo que difunde a cultura ou permite participar dela;
- os serviços de lazer;
- os serviços de saúde;
- os serviços de profissão de consultoria: abrangem todos os que fornecem serviços de consultoria a indivíduos ou empresas que devem tomar decisões.

A quantidade de ligações define a subordinação de um município a um dado centro. “Um centro que subordina um ou mais municípios não será subordinado por nenhum outro centro de acordo com a centralidade relativa” (RIBEIRO, 1998, p.200). A quantidade de municípios criados no Tocantins e em toda a região significou um novo equilíbrio dos centros, alguns perderam área de influência, outros ganharam maior número de cidades sobre seu domínio.

A maioria dos municípios criados na área são posteriores à década de 80. Estritamente no estado do Tocantins foram emancipados mais 46 municípios com a sua criação, totalizando em 2008, 139 municípios. Destes, 90% tem população inferior a 20.000 habitantes.

O entorno de Araguaína apresenta a maior quantidade de municípios com menor número de habitantes. Mas, não é apenas em Araguaína que este processo se apresenta com maior nitidez, o entorno de Imperatriz e Gurupi também é visível o processo. Na maioria dos casos são municípios recentemente criados, alguns sem uma forma urbana.

Um exemplo do processo de áreas pouco ocupadas está na porção leste de Palmas, na região chamada de Jalapão, que historicamente sofreu com as barreiras naturais e sociais que impediram tal ocupação. Grande parte das terras é constituída por solos arenosos, impróprios para a agricultura ou pecuária.

No contexto socioeconômico em que vive a região, há pouca ocupação da área. Tanto para a cidade de Mateiros, como para a cidade de São Félix do Tocantins ainda não há estradas asfaltadas. A beleza natural tornou-se um ponto chamativo à aventura, por se tratar de um deserto na porção central do país. Quem visita o Jalapão, vai para uma aventura. Esta afirmação tem duas faces, a primeira que não leva em consideração a população local, o turista é o privilegiado no processo, em segundo, impede um avanço mais degradante do meio ambiente na região.

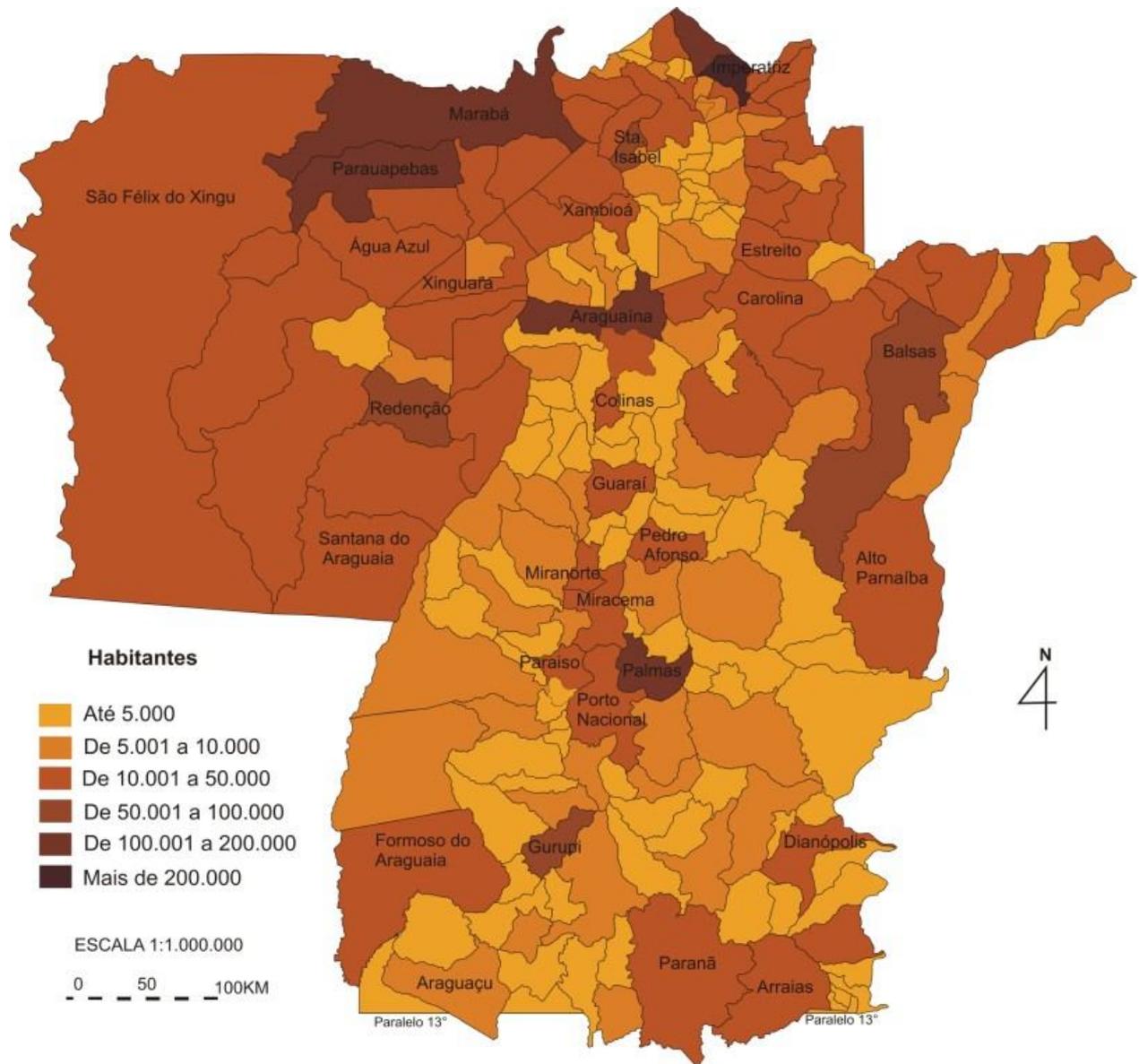
Na porção oeste, encontram-se os municípios que tem suas áreas próximas ou dentro da Ilha do Bananal. O mesmo raio de influência que Palmas exerce na área, Gurupi exerce também. Gurupi tem em sua proximidade, do lado leste, municípios do antigo Polígono do Ouro. Cidades que se encontram ainda sob o impacto da crise que se alastrou no final do período colonial.

No Sudeste e Sul do Pará encontram-se os municípios com maior número de habitantes (mapa 13). Vale ressaltar, que mesmo possuindo um número expressivo de pessoas, são cidades que não possuem uma dinâmica econômica consolidada, muito dependente das tramas das redes.

A rede urbana do Sudeste da Amazônia Oriental é composta majoritariamente por centros locais. São cidades destituídas de qualquer serviço básico de saúde e educação, gastam seus orçamentos na folha de pagamento do legislativo e pouco investem na infraestrutura da cidade.

Mapa 13

População dos municípios do Sudeste da Amazônia Oriental em 2007



Fonte: IBGE (2007)

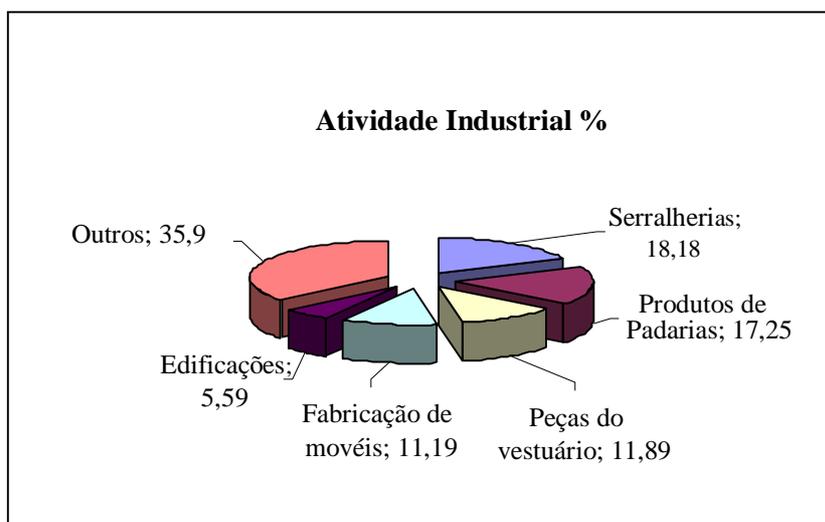
Organizado pelo autor

A organização econômica, principalmente industrial, fica aquém de receber uma estrutura empresarial capaz de proporcionar a estes centros locais uma dinâmica econômica que atue como base de uma rede de empresa ou, propriamente urbana. Conforme mapa 14, Palmas e Imperatriz possuem o maior número de indústrias da região. Cada cidade tem mais de 400 indústrias (grande, média e pequena).

Palmas possui dois Distritos Industriais. Um localizado na parte central chamado de ACSV-NE e ACSU-SO/SE, onde localizam o comércio atacadista, distribuidoras de bebidas, indústrias do ramo da construção civil (fabricação de pré-moldados, tijolos de cimento, postes), retificadoras de automóveis, gráficas, entre outras indústrias pouco poluentes. O segundo distrito industrial está localizado no bairro de Taquaralto. Os ramos se diversificam e há presença de indústrias poluentes, caso de carvoaria.

Gráfico 9

Distribuição da atividade industrial de Palmas no ano 2000



Fonte: IBGE (2000)

Organizado pelo autor

Havia um projeto que a ferrovia Norte-Sul passaria no perímetro urbano de Palmas, possibilitando a formação de um distrito industrial mais consolidado, porém, com a não concretização deste projeto há uma procura por áreas do outro lado do lago, no município de Porto Nacional para instalação de indústrias. Tal processo provocará que os distritos industriais de Palmas tenham menos procura em detrimento à área de Luzimangues nos próximos anos com o funcionamento da plataforma Multimodal de Palmas/Porto Nacional.

O pequeno mercado consumidor em Palmas, fora do planejado, impossibilitou uma industrialização mais ampla para a cidade. Aliás, nem tudo que se projeta torna-se viável, pois a cidade é uma produção socioespacial complexa. A expectativa de ter em Palmas uma população de mais de 500.000 pessoas em 1995, levou a entender que se tal projeção tivesse se concretizado, viabilizaria um parque industrial pela oferta de mão-de-obra e pelo mercado consumidor.

O grande equívoco dos planejadores de Palmas foi pensar que uma cidade projetada para ter uma população superior a um milhão de habitantes pudesse sobreviver sem um amplo parque de industrial, ou mesmo, de geração de renda, sustentando a sobrevivência na cidade. Os resultados de tal planejamento se deram de forma diversa, inclusive com uma industrialização pouco desenvolvida que não ultrapassou os limites da demanda por emprego. Como a abertura de postos de trabalho foi insuficiente, estabilizou o crescimento populacional de Palmas.

Para tal análise, também é preciso observar o poder aquisitivo da população que veio para a cidade. Segundo Cunha (2002), tratando sobre a imigração do Pará para o Tocantins, aponta que esta se deu não apenas em decorrência do “canteiro de obras” que era Palmas, mais também, foi em decorrência da redução dos garimpos no Sudeste do Pará. A maior taxa de imigração veio do Maranhão com 27%, acompanhada de Goiás 21%, Pará 20%, e Minas Gerais e São Paulo 7%. Constituíam-se na maior proporção, migrantes com rendas baixas, apresentando-se como trabalhador autônomo com baixa escolaridade.

O perfil dos imigrantes é de uma maior concentração de pessoas nos níveis educacionais menos elevados, sendo os casos extremos Rondônia, Tocantins e Mato Grosso, onde mais de 40% desses indivíduos apresentava uma escolaridade menor que o primário completo, dos quais boa parte sem instrução alguma (CUNHA, 2002, p.121).

Conforme dados do IBGE (2000), mais de 30% dos empresários de Palmas eram constituídos por tocaninenses, 18% goianos, 8% paraense e 7% maranhense, o restante de outros estados da Federação. Segundo dados do Censo Empresarial (2000), em Palmas havia 4004 empresas, sendo que 34,52% se classificavam no setor comercial, 10,71% no setor industrial e 54,77% no setor de serviço.

Segundo dados do Jornal do Tocantins (15/07/2007), demonstram que a maior concentração dos imigrantes do estado do Maranhão ocupou as regiões das ARNOS – 29,5%, Aurenly III e Taquari – 23,2%. Áreas que apresentava um nível de renda menor, formado por grande quantidade de trabalhadores braçais. Nas áreas centrais apresentou-se um nível de 13,95% imigrantes do Maranhão. A maioria dos imigrantes dos estados do Maranhão, Pará e

Piauí para Palmas, foram compostos de pessoas descapitalizadas que vieram “tentar a sorte” no canteiro de obra.

Diferente da primeira etapa da construção da cidade, no segundo período houve um crescimento de imigrantes com nível de renda maior, ou que vieram ocupar alguma vaga de emprego público/privado. Também, apresentou um ligeiro crescimento de imigrantes, mesmo sendo temporários, que vieram do próprio Estado, como de outros estados do país.

Mas, vale ressaltar, que seria um equívoco afirmar que a imigração para Palmas a partir do ano 2000 seja de pessoas capitalizadas, pois, conforme dados de Brito (2004), a área central, conhecida como Plano Básico tinha um crescimento superior às áreas ditas periféricas antes desta data. Conforme dados de Palmas (2004), houve uma ligeira mudança na concentração populacional e as áreas dos Aurenys, Taquari e Taquaralto e ARNOs tiveram um crescimento maior em população entre 2000 e 2003. Por um lado acompanhado pelos programas de habitação, por outro, pela acessibilidade aos valores dos imóveis pelas diversas classes sociais.

O papel da cidade na rede urbana e de integração foi sendo consolidado de forma rápida e concentrada. A cidade passou a ser o nó principal na rede urbana e de integração do Sudeste da Amazônia Oriental.

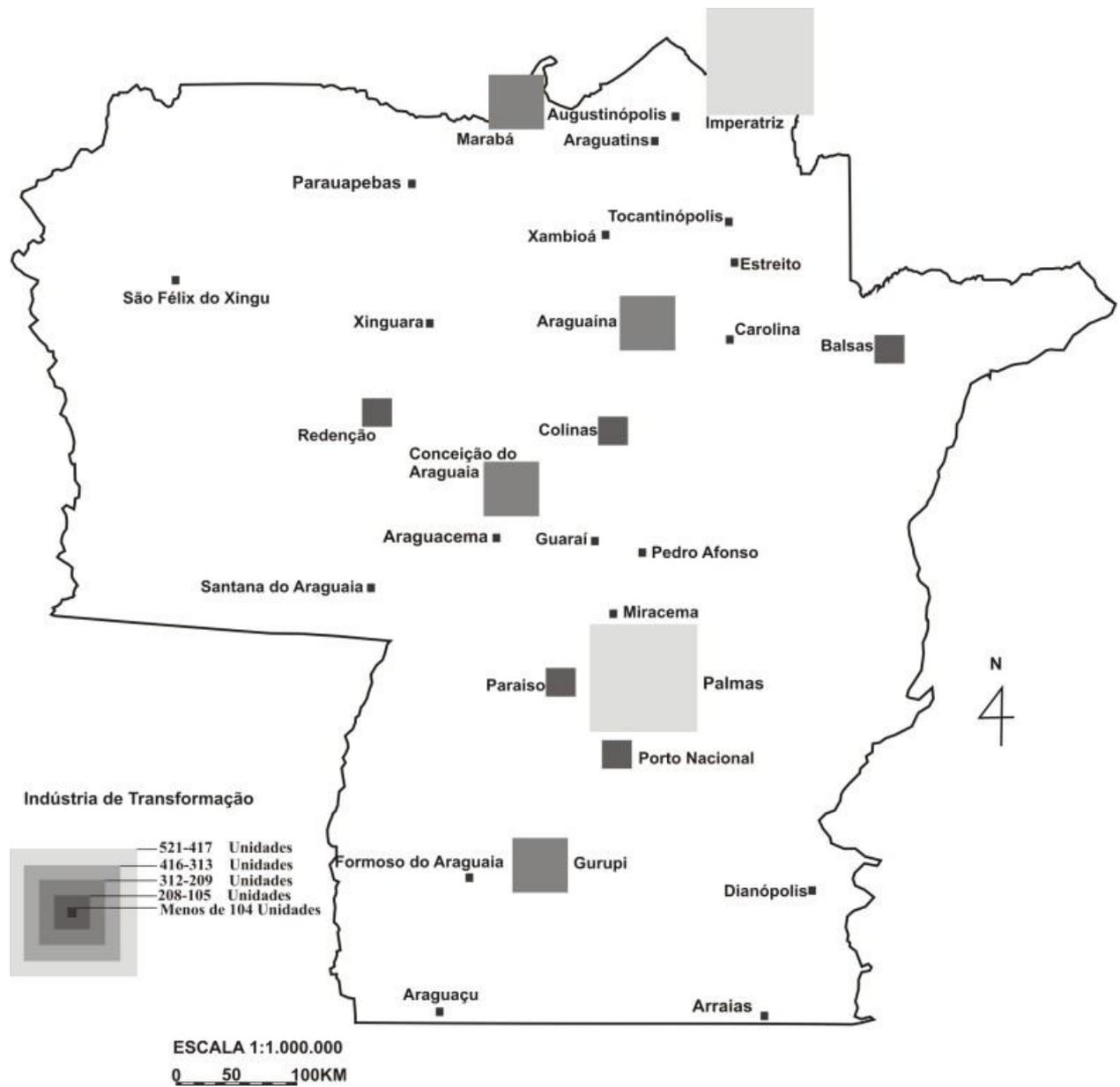
Tratando sobre a cidade de Imperatriz, em decorrência de seu tamanho populacional e de sua localização no eixo rodoviário da Belém-Brasília, houve/há uma oferta de peças automotivas e serviços especializados em veículos na cidade. “A sua importância, se faz sentir não somente nos limites do espaço intra-urbano, mas se estende, também, ao espaço regional, ou seja, no âmbito da região Tocantina” (SOUSA, 2005, p.125).

A concentração de serviços e equipamentos automotivos, segundo o autor citado, também veio pela oferta de mão-de-obra barata que a região dispunha. Segundo pesquisa de campo em setembro de 2008 em Imperatriz, constatou-se que há uma boa relação comercial com as cidades circunvizinhas, principalmente com municípios da região do Bico do Papagaio, ônibus e caminhão com mercadorias se dirigem diariamente para estas cidades, do centro de Imperatriz, principalmente do centro atacadista.

Os demais núcleos urbanos apresentaram números inferiores a 312 indústrias. Isso demonstra que “nas zonas onde a divisão do trabalho é menos densa, em vez de especialização urbana, há acumulação de funções numa mesma cidade e, conseqüentemente, as localidades do mesmo nível, incluindo as cidades médias, são mais distantes umas das outras” (SANTOS, 1998, p.150).

Mapa 14

Principais núcleos industriais do Sudeste da Amazônia Oriental



Fonte: IBGE (2007) e Tocantins (2000)

Organizado pelo autor

Há uma concentração industrial no entorno de Palmas, ao longo da rodovia Belém-Brasília e da PA 150. No Tocantins, a indústria está muito ligada ao aproveitamento da carne bovina, no Pará, há uma forte relação com o extrativismo da madeira.

Para Tocantins (2008), a hierarquia dos municípios com maior valor adicionado – VA³⁴ da indústria de 2006 no Tocantins foi Palmas, seguida de Araguaína, Gurupi, Peixe e Miracema do Tocantins. Palmas teve participação de 23,9% em 2006 no valor adicionado da Indústria do Tocantins, com destaque para a construção civil, seguida dos serviços industriais de utilidade pública e indústrias de transformação.

Em se tratando de Araguaína, esta representou 13,3% do valor adicionado do setor industrial do Estado. A principal atividade no VA indústria deste município foi a construção civil, seguida da indústria de Transformação - Frigorífico - abate de bovinos e preparação de carne e subprodutos, com considerável crescimento em relação a 2005. Os dados mostram que Palmas tem uma vantagem de 10,6% do VA da indústria estadual ao seu favor em detrimento à Araguaína.

A cidade de Gurupi apresentou 8,9% do VA³⁵ do estado do Tocantins, 45,8% de sua produção advinda da indústria de Transformação - Frigorífico e Beneficiamento de Arroz. É uma cidade beneficiada pela alta produção de arroz irrigado das cidades circunvizinhas e da boa infraestrutura da malha rodoviária.

De acordo com estudo já abordado neste trabalho sobre a formação do centro comercial de Palmas, não será necessário aprofundar na questão. Conforme dados do IBGE (1991), o comércio em Palmas estava muito ligado ao ramo de alimentos, uma vez que o centro que começava a se formar estava em Taquaralto e ainda era desprovido de infraestrutura. Pós ano 2000 houve uma concentração destes estabelecimentos na Avenida JK em Palmas.

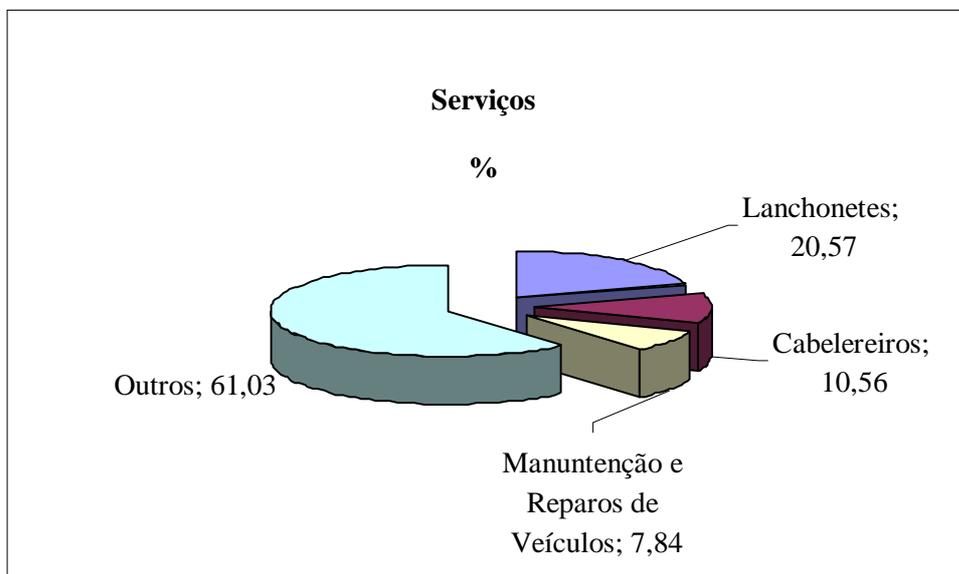
Como capital, a prestação de serviço na cidade possui maior importância. De acordo com dados do IBGE (2000), gráfico 10, parte dos serviços estava ligados aos ramos gastronômicos, de beleza e manutenção e reparos de veículos. No que tange ao serviço de saúde, Palmas em 1996 possuía 3 hospitais privado, 1 público e 1 filantrópico, totalizando 39 estabelecimentos de

³⁴ A atual disponibilidade dos dados para cada Unidade da Federação torna mais factível calcular o PIB regional de acordo com a ótica da produção, a qual determina que o valor agregado bruto resulta da diferença entre o valor bruto da produção e o respectivo consumo intermediário. Isto quer dizer que VA (valor agregado ou adicionado) = VP (valor de produção) - CI(consumo intermediário) (IBGE, 2008)

saúde. Ficando em segundo lugar no *ranking* do estado do Tocantins, que tinha Araguaína em primeiro lugar com 47 no total.

Gráfico 10

Distribuição do ramo de serviço em Palmas no ano 2000



Fonte: IBGE (2000)

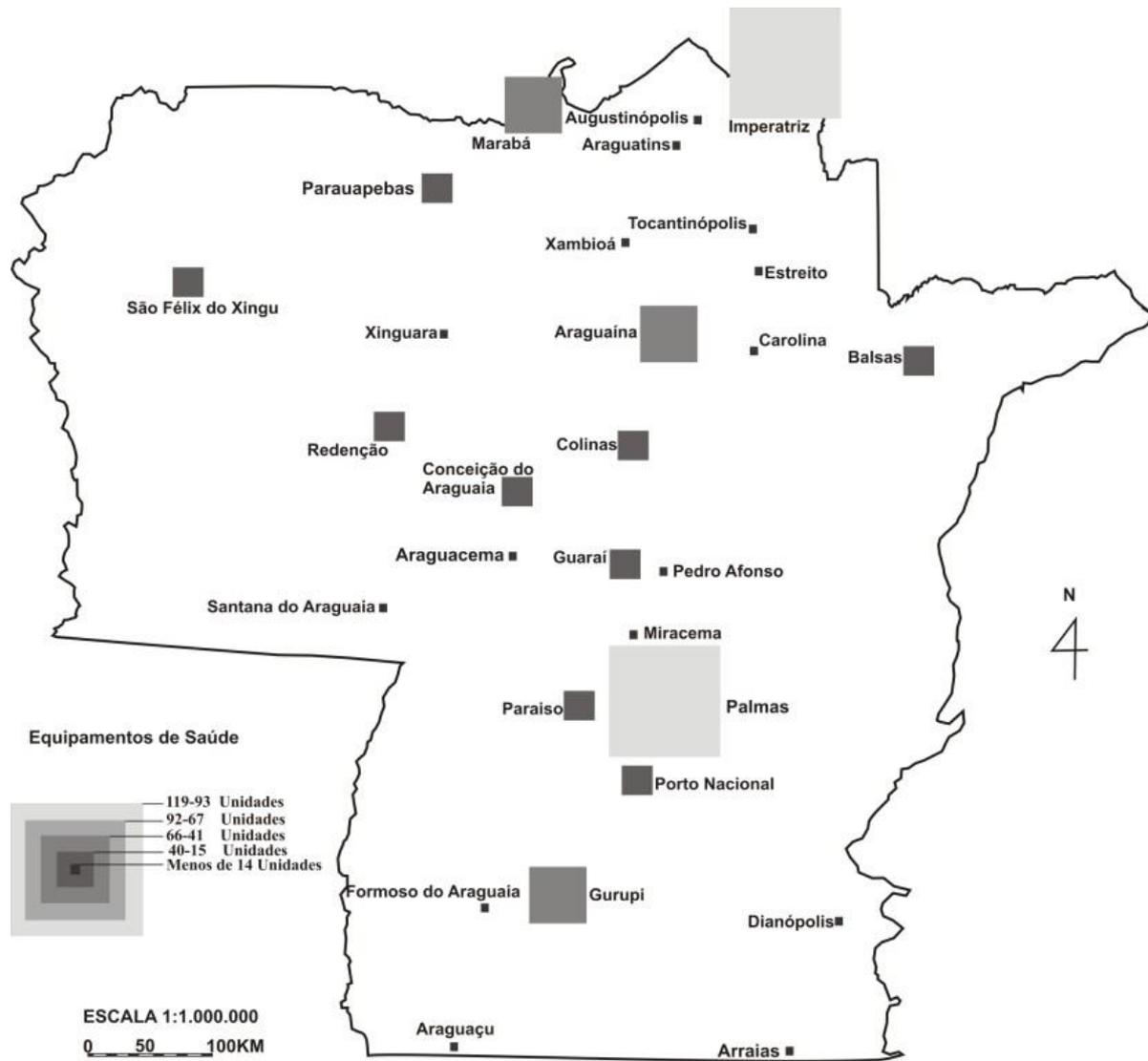
Organizado pelo autor

A cidade de Palmas até o ano 2000 foi um “canteiro de obra”, muito ligada à construção civil e necessidades básicas da população. Pós esta data, se especializou, tornou-se mais técnica, assumiu seu papel de prestadora de serviços na região. Conforme mapa 16, pode-se verificar que há uma representatividade da cidade nos atendimentos de saúde. Clínicas especializadas foram construídas agrupadas, o que Brito (2007) chamou de área de desdobramento do centro especializada em saúde. Palmas possui quase todas as especialidades médicas, um amplo hospital moderno e equipado com aparelhagem tecnologicamente sofisticada. A implantação do curso de medicina na UFT, foi um avanço para uma melhor prestação de serviços especializado na capital.

Conforme pode ser visto no gráfico 10, a prestação dos serviços de saúde não aparece como principais, mais que de acordo com o mapa 15, a cidade tinha a melhor infraestrutura da região, juntamente com a cidade de Imperatriz.

Mapa 15

Equipamentos de Saúde



Fonte: IBGE (2007), Tocantins (2000)

Organizado pelo autor

De acordo com dados, Tocantins (2008), em 2006, 33,9% do setor de serviços de Palmas estava na administração pública, seguida pelo comércio, com destaque para a venda de automóveis. Assim como Palmas, Araguaína possuía maior concentração no setor de serviços, especificamente na administração pública com 28,7% neste setor, seguida do comércio. Gurupi apresentava um processo inverso, a grande concentração estava na atividade comercial e, 25,1% na administração pública. Paraíso apresentava 30,6% na administração pública e após vem o comércio, que ainda apresentou número baixos se comparado à Porto Nacional que apresentou 40,6% na administração pública, seguida do setor comercial, com destaque ao comércio atacadista da soja.

Para caracterização da rede urbana formada a partir da cidade de Imperatriz, Sousa (2005) trabalhou com alguns setores da economia capazes de explicitar tal organização, o comércio atacadista, o comércio varejista, serviços de educação e saúde foram as variáveis de análise.

Em se tratando do setor de serviços em Imperatriz, dois apresentaram de maior relevância, de saúde e educação. Segundo Sousa (2005), 40% dos alunos regulantes matriculados em instituições de ensino superior são provenientes de outras cidades do Maranhão (Porto Franco, Estreito e Açailândia) e de cidades de outros estados (Araguatins, Esperantina, Dom Eliseu).

Em se tratando sobre o serviço de saúde, sua área de influência é menor do que a verificada por Gaspar (2002) para Araguaína. Para Sousa (2005), há um fluxo de pacientes das cidades como Amarante, Buritirana, Governador Edison Lobão, João Lisboa, Senador La Rocque, Axixá, Sitio Novo, São Miguel do Tocantins e Dom Eliseu, cidades que segundo o autor citado sofre uma polarização de Imperatriz, mas, conforme mapa 18, não ultrapassa as áreas de influências de Araguaína.

No que tange a cidade de Araguaína, Gaspar (2002) afirma que esta, no final da década de 80, já possuía a melhor infraestrutura das cidades Norte Goiana. Em 1991, a cidade

já apresentava uma rede hospitalar mais complexa, formada por unidade de saúde com internação e sem internação (...). Essa rede de hospitais passou a fortalecer a influência já exercida pela cidade nas áreas circunvizinhas pelas atividades comerciais e agropastoris, ultrapassando, assim, os limites territoriais do Novo Estado (GASPAR, 2002, p.93 e 94).

Vale ressaltar que o centro de Araguaína não é técnico, possui uma variação entre ofertas de tecidos, informática, eletroeletrônicos e serviços primários e especializados. Há uma oferta de implementos agrícolas, explicitando o seu papel de gestora da atividade agrícola do seu entorno.

Quanto aos serviços de saúde em 2000, Araguaína mantinha uma centralidade, principalmente nos ramos da cirurgia, com 98% de todas as ocorrências do estado do Tocantins, Sudeste do Pará e Sul do Maranhão (GASPAR, 2002).

A cidade de Araguaína possuía uma das melhores infraestrutura na área de saúde da região. Sua influência se estendia até a cidade de Redenção e Tucumã no Pará, ultrapassando os 300 km de raio. Segundo trabalho de campo realizado na região, por meio de entrevista feita com responsáveis pelo sistema de saúde, pode-se afirmar que houve uma nova configuração do serviço de saúde em 2003/2004 no Pará.

Em se tratando de Redenção, Gaspar (2002, p.142) afirma que na cidade havia uma proliferação de hospitais particulares e Araguaína aparecia no processo em decorrência de “algumas dessas unidades conveniadas com o SUS, os maiores convênios são com fazendas e /ou empresa agropecuárias. Acreditamos ser esta condição uma das razões que contribui para esta cidade ser a maior tributária dos serviços de saúde para Araguaína”.

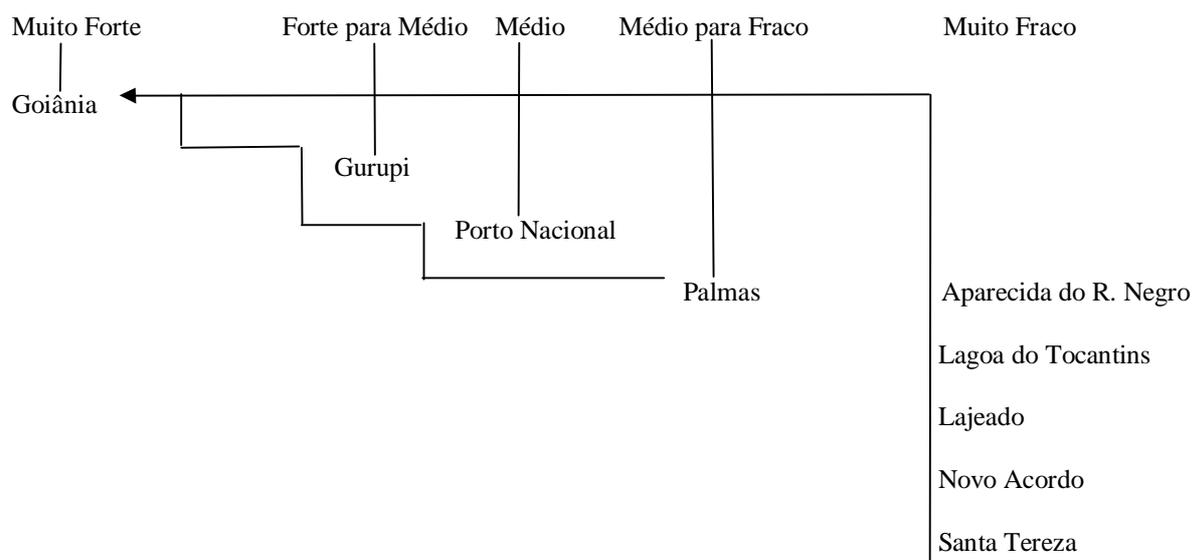
Redenção passou a ser uma localidade central receptora do fluxo de pacientes encaminhado para tratamentos menos complexo, no caso de maior complexidade, este é enviado para Marabá e, posteriormente, para Belém. Vale ressaltar que havia um fluxo de pacientes não dependentes dos encaminhamentos do SUS, ou não dependente da hierarquia dos transmisses imposto pelos estados.

Segundo entrevista com a Senhorita Geisa da Secretaria de Saúde de São Félix do Xingu em setembro de 2008, o sistema público de saúde obedecia uma hierarquia. São Félix do Xingu estava subordinado a Redenção (Regional de Redenção), que estava sobre o comando da capital Belém. A dependência de São Félix do Xingu à Araguaína e Teresina se rompeu a partir de 2004 com a nova orientação do sistema SUS.

Em se tratando sobre a ligação de Xinguará e Araguaína, Nilton de Oliveira (matemático) afirma que, “quem vai para Araguaína tem maiores empecilhos para ser atendido nos hospitais”, isto se deve a nova organização dos entendimentos em saúde do país. Conforme Geisa, os hospitais municipais não atendem pacientes encaminhados de outros municípios, porém, se for casos de acidente ou mesmo um problema de emergência ocorrido no município, é prestada toda assistência médica. Os centros de zona e locais cada vez menos se interagem com os municípios circunvizinhos, exemplo do sistema de saúde.

Outras cidades como Guaraí, Balsas, Colinas do Tocantins, Conceição do Araguaia, Porto Nacional e Paraíso do Tocantins possuem boa infraestrutura hospitalar. No caso de Porto

Nacional, tornou-se uma cidade que atende paciente de sua área circunvizinha. Na maioria dos casos são pessoas que possuem famílias na cidade e que se dirigem para tratamentos menos complexos. Mas, tanto de Paraíso do Tocantins como de Porto Nacional há um grande número de pacientes que dirigem para Palmas em busca de tratamentos especializado. Segundo observação de campo nos meses de março, julho, setembro e dezembro de 2008, foi possível identificar por meio dos desembarques de coletivos vindo destas cidades, um grande número de pessoas que direcionavam para as clínicas particulares na ACSU-SO 40 (área de desdobramento em saúde de Palmas). Mas, este papel de Palmas na rede urbana é recente, pois iniciou com a consolidação do centro urbano da cidade. Conforme as interações espaciais e níveis de centralidade de Palmas em 1998, constata a afirmação que se faz sobre a consolidação do centro urbano de Palmas como variável importante para o desempenho de seu papel na rede urbana. No ano de 1998, a centralidade de Palmas tinha uma abrangência restrita ao seu entorno e fraca, como pode ser visto na ilustração abaixo.



A área de abrangência de Palmas em 1991 ainda era restrita, apenas municípios com pequena população como Novo Acordo, tinha Palmas como centro principal da rede urbana. As cidades do entorno de Palmas, Porto Nacional, Paraíso do Tocantins e Miracema do Tocantins mantinham área de influências maior. Porto Nacional, Gurupi, Dianópolis e Campos Belos (GO) formavam o quadrilátero de comando do antigo Polígono do Ouro, áreas que se encontravam economicamente em crise. Porto Nacional e Miracema do Tocantins comandavam todo o fluxo de passageiros, comércio e prestação de serviço das áreas do Jalapão.

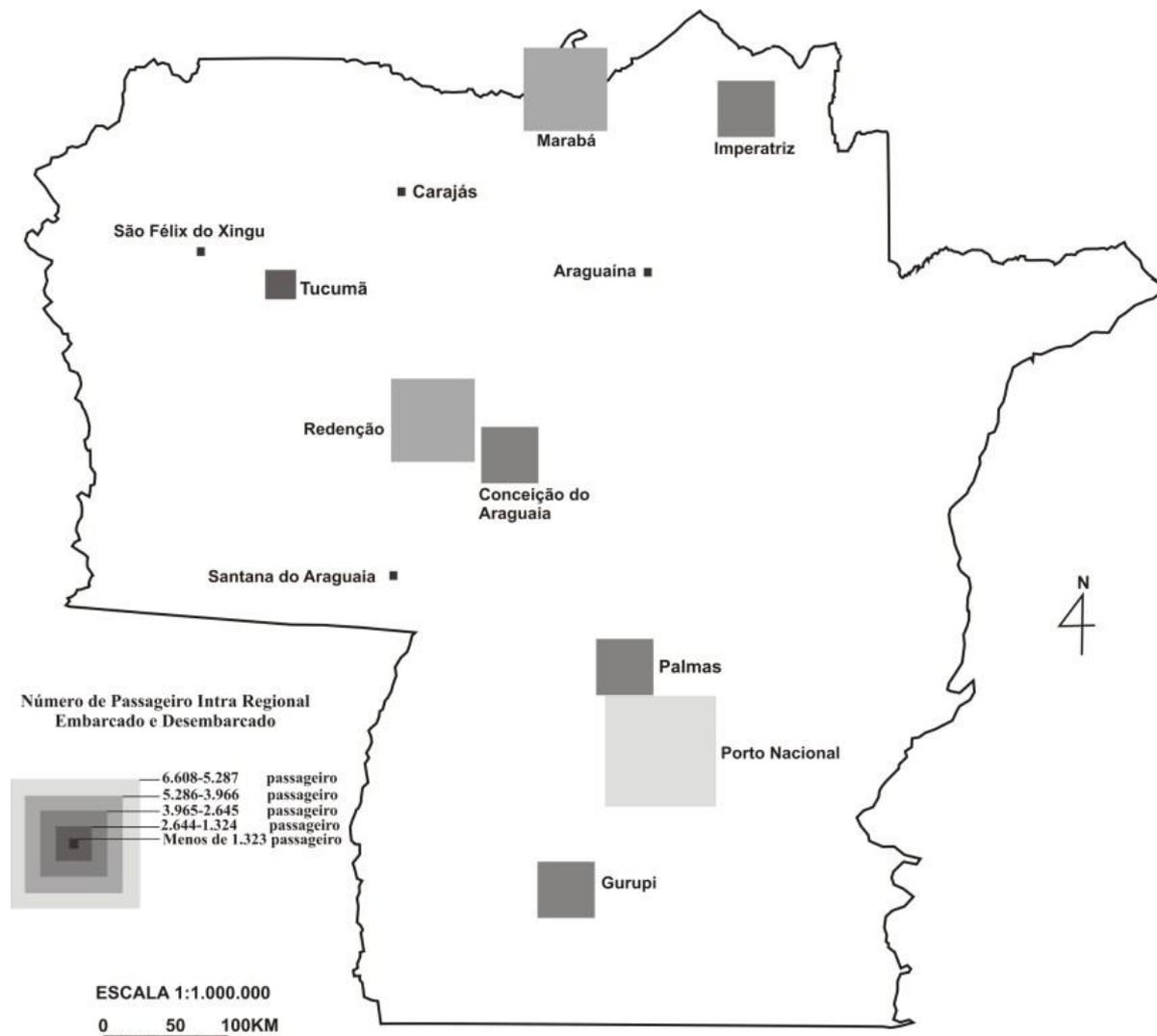
Paraíso do Tocantins comandava a rede urbana do oeste do rio Tocantins. Caseara, Dois Irmãos, Pium, Barrolândia e Cristalândia mantinham uma ligação de dependência das tramas da rede urbana de Paraíso do Tocantins. Os fluxos

representam elementos essenciais da estruturação do espaço, pois, através das conexões que se estabelecem entre as áreas de um determinado território ou das relações que se desenvolvem dentro de uma mesma unidade, reconhecem-se formas e graus diversos de integração econômica e social e diferentes padrões de organização do espaço (RIBEIRO, 1998, p.319)

Núcleos urbanos como Araguaína, Imperatriz, Redenção, Marabá, Xinguara, Guaraí e Colinas do Tocantins, em 1991 possuíam sua área de influência consolidada, porém, aparecia com uma maior diversidade de nó na rede urbana, demonstrando ter maiores interações nos transportes aéreos. Os voos entre os municípios eram mais frequentes, não havia uma concentração destes nas principais cidades, como mostra o mapa 16. Tanto no aeroporto de Paraíso do Tocantins, Dianópolis e de Conceição do Araguaia havia rotas aéreas para cidades dentro da região, ou até mesmo, para centros urbanos do país.

Mapa 16

Número de passageiro intra-regional embarcado/desembarcado no Sudeste da Amazônia Oriental no ano de 1996



Fonte: Brasil (1996)

Organizado pelo autor

O processo de consolidação de cidades (Porto Nacional, Gurupi, Araguaína, Marabá, entre outras cidades) com papel de centro na rede urbana, fez com que aparecesse concentrações de fluxo de passageiros em algumas cidades da região. O fluxo de passageiros na cidade de Imperatriz comanda principalmente, a porção norte do Tocantins e o sul do Maranhão. Em se tratando de Araguaína, tem que levar em conta a falta de estrutura que o aeroporto passava neste período, comentado em outra parte deste trabalho. Quanto à cidade de Porto Nacional, esta tinha o melhor aeroporto da região, tanto no que tange ao número de passageiro intra-regional (mapa 16), como ao fluxo extra-regional (mapa 17).

Para Ribeiro (1998, p.281), Porto Nacional era um centro independente que subordinava seis localidades com fraca intensidade de fluxo, inclusive Palmas, porém, subordinado à Belém.

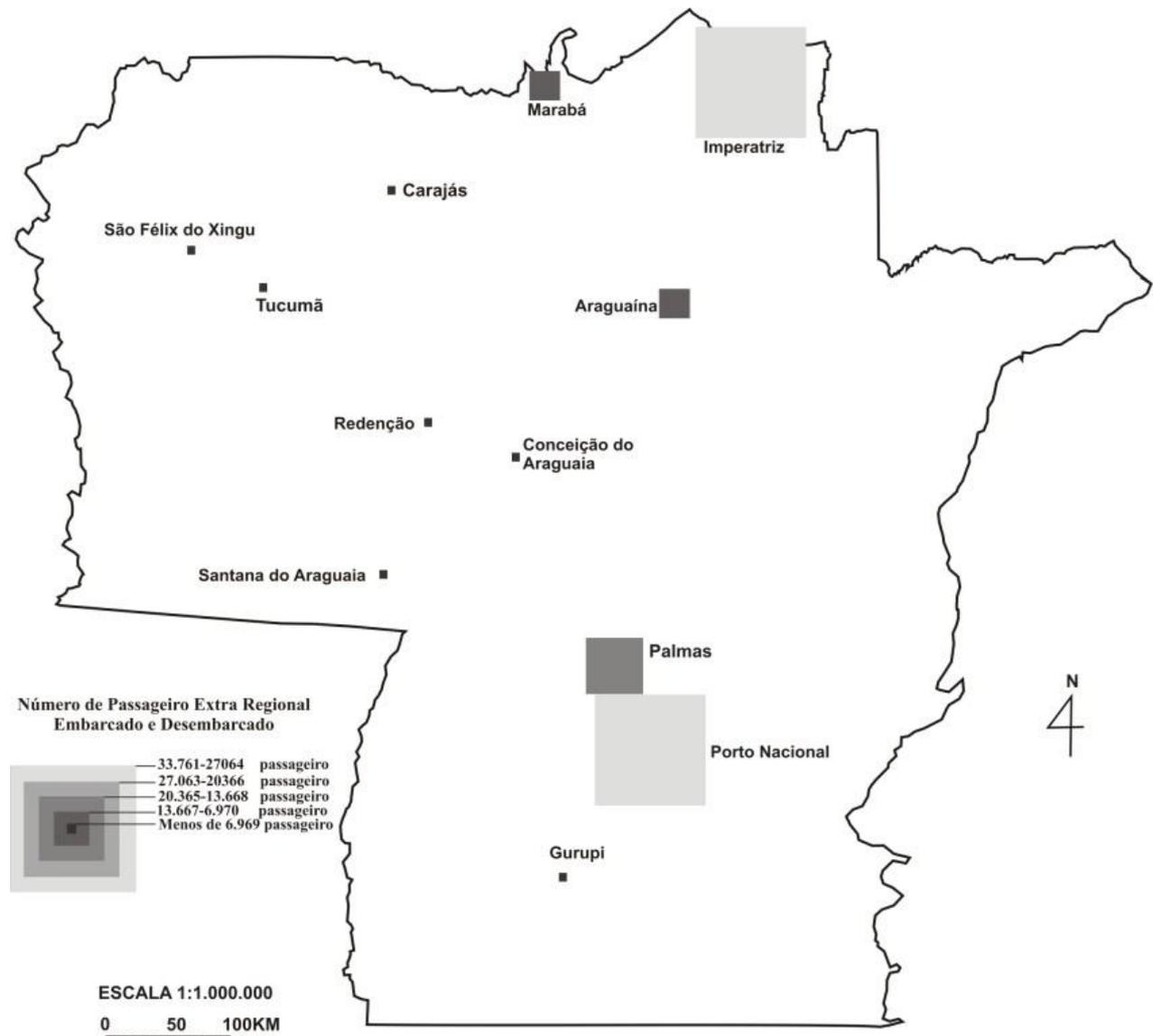
A configuração desse sistema com Porto Nacional, comandando as demais localidades, é explicada pela localização do aeródromo principal do estado do Tocantins nesse centro sub-regional, aliado ainda, à instalação recente da capital Palmas, passando por processo de organização. Sendo assim, Porto Nacional, além de manter ligações com a capital, comanda localidades cujas atividades estão centradas em importantes áreas agropecuárias.

Diferentemente de Imperatriz que tinha um papel maior na integração da região com outras partes do país (mapa 17). Porto Nacional exercia um papel de ponto nodal no processo de integração intra-regional (mapa 16) e extra-regional (mapa 17). Os fluxos aéreos se davam para todas as direções, desde São Félix do Xingu, como para Balsas.

As cidades paraenses de Marabá e Redenção também exerciam o papel na integração intra-regional maior do que extra-regional. A circulação de pessoas dava muito entre os núcleos regionais e pouco fluxo com localidades no Centro-Sul do país.

Mapa 17

Número de passageiro extra-regional embarcado/desembarcado no Sudeste da Amazônia Oriental no ano de 1996



Fonte: Brasil (1996)

Organizado pelo autor

Portanto, a classificação dos centros a partir da gestão do território foi sobre os números de fluxos de passageiros aéreos. Para Ribeiro (1998, p.234), tal variável se justifica porque,

quanto a utilização da variável – número de passageiros desembarcados, provenientes de voos regulares, bem como de fluxo de passageiros entre cidades, sua importância reside, nos dias atuais, principalmente em decorrência do aumento da participação da circulação aérea nacional, tornando-se extremamente importante, sobretudo quando utiliza-se como recorte espacial a ampla fronteira amazônica com sua crescente participação na economia brasileira e mundial, o que implica em fluxos diversos, entre eles, aqueles vinculados ao gerenciamento de suas atividades.

Ao entender que seria mais convincente usar o fluxo total de passageiros para determinar as relações, foi utilizado a somatório de embarques e desembarques nos principais aeroportos da região conforme mapa 18. “De fato, é em razão da produção *strictu sensu* que se organizam redes de gestão; é a partir da produção, dos excedentes que gera e de sua repartição, que se estrutura o consumo, base da rede de distribuição” (RIBEIRO, 1998, p.302).

Nos fluxos aéreos de 2007, observou-se que há uma concentração em poucas cidades. O fluxo é limitado intra-regional, apenas entre Araguaína e Carajás houve maior número de passageiros, as demais localidades apresentaram quantidades de passageiros mínimas, ou nenhum fluxo apresentado.

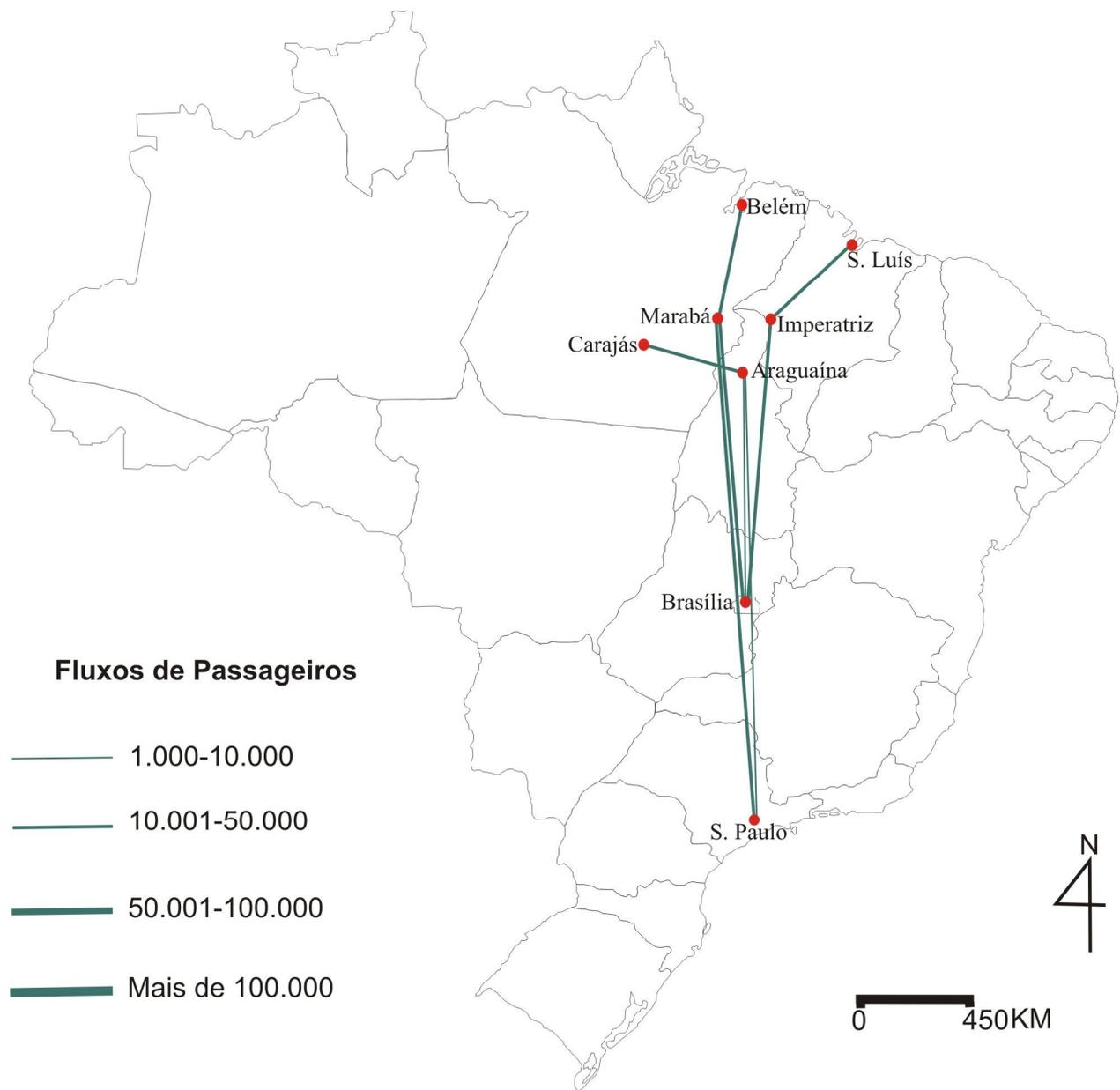
A maioria dos aeroportos foram fechados, caso do aeroporto de Porto Nacional e de Carolina. Tal situação merece destaque, mas, não é em si toda a causa deste processo. Muitas empresas aéreas, principalmente com aeronaves com capacidade para grande número de passageiros concentraram seus voos apenas nas capitais e em centros importantes populacionalmente. Faz parte de uma racionalidade usada pelas empresas para minimizar o custo do transporte.

Araguaína apresentou um processo inverso ao de Marabá e de Imperatriz ao concentrar seu fluxo de passageiros na escala intra-regional. Os fluxos inter-regionais apresentaram números inferiores a 10.000 passageiros embarcados/desembarcados no ano de 2006.

Foi constatada uma ligação de Imperatriz com São Luís e Brasília. Com estes dados pode-se notar a perda de influência da cidade de Belém sobre Imperatriz e Araguaína. Segundo dados do Brasil (2006), o fluxo de passageiros para São Luís ultrapassou 39.000 pessoas, enquanto para Brasília foi mais de 47.000 passageiros embarcados/desembarcados.

Mapa 18

Fluxos de passageiros desembarcados e embarcados no ano de 2006 em Araguaína, Imperatriz e Marabá



Fonte: Brasil (2006)

Organizado pelo autor

No que tange a cidade de Marabá, ainda fortemente ligada à Belém, possui fluxo acima de 29.000 pessoas embarcadas/desembarcadas, número menor do que o apresentado para a cidade de Brasília, que foi de 34.268 passageiros. Em terceiro lugar aparece o fluxo entre São Paulo, 13.920 passageiros.

Para a classificação dos centros urbanos em 2007 (mapa 19), utilizou-se da metodologia do IBGE (2007), que tem a seguinte organização:

- **Capital Regional:** possui capacidade de gestão³⁶ no nível inferior ao das metrópoles e está dividida em: A (487 relacionamentos); B (406 relacionamentos); C (162 relacionamentos).
- **Centro Sub-Regional:** possui atividade de gestão menos complexa e está relacionado com os três centros nacionais, que pode ser dividido em: A (112 relacionamentos); B (71 relacionamentos).
- **Centro de Zona:** tem sua atuação restrita à sua área imediata, exercendo funções elementares, podendo ser: A (49 relacionamentos); B (16 relacionamentos).
- **Centro Local:** a área de atuação não extrapola os limites do município.

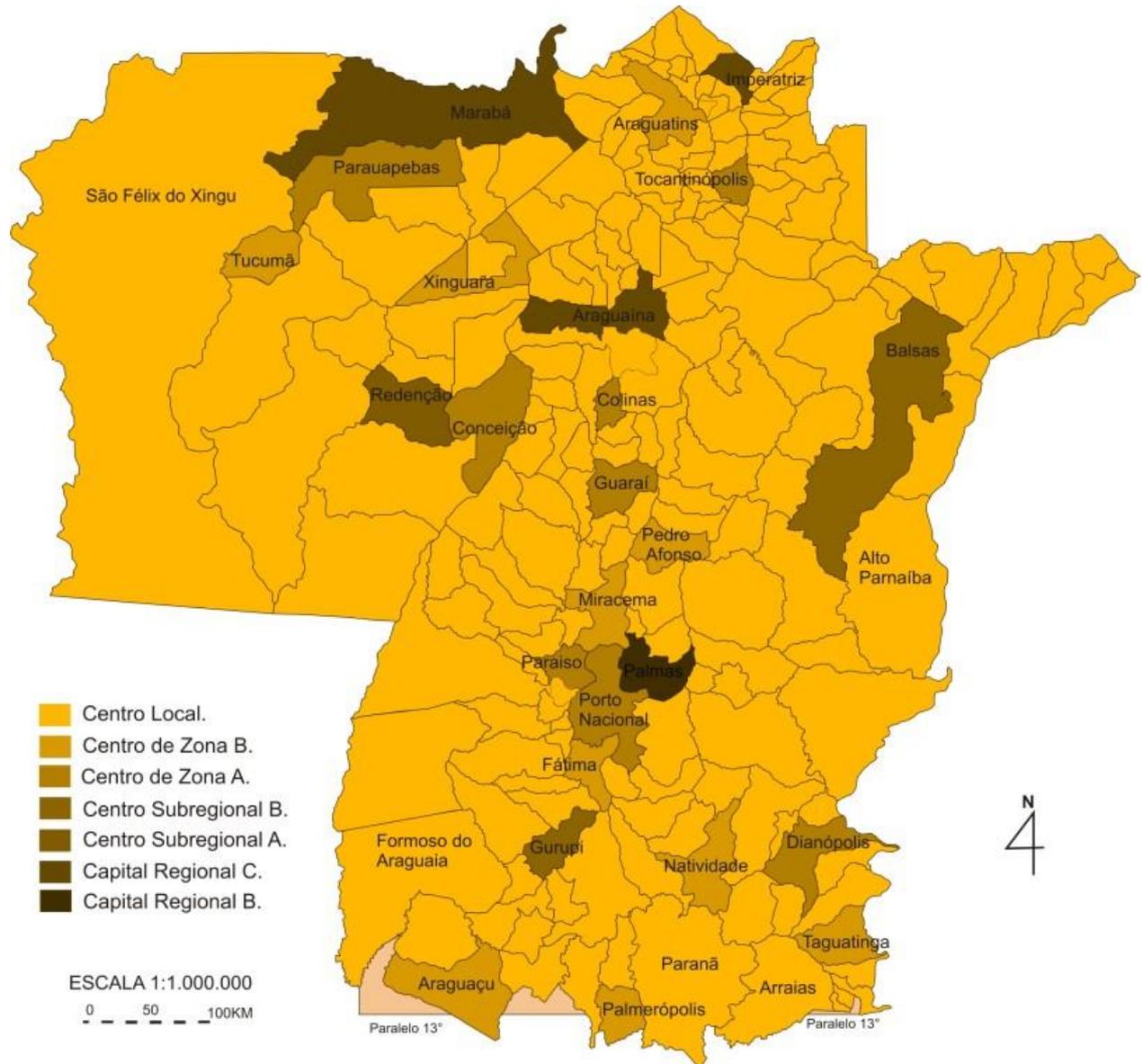
Segundo Ribeiro (1998), para o ano de 1994 não havia nenhum centro regional na região em estudo. Em se tratando dos centros sub-regionais A, em 1998, tem-se Gurupi, Araguaína representando a frente pioneira agro-pastoril e mineral, que drena a produção agrícola de suas hiterlândias; Imperatriz na relação nordestina e Marabá ponto estratégico no transporte rodoviário, ferroviário, hidroviário e aeroviário, cidade que se desenvolveu a partir das frentes ligadas ao extrativismo mineral e vegetal.

Historicamente, a porção norte da região em estudo sempre esteve ligada à Belém, mas, a influência de Goiânia já era sentida pós década de 90. Enquanto Belém mantinha fortes relações com a cidade de Marabá, perdia as suas influências na cidade de Imperatriz que se voltava para Goiânia e São Paulo. “A cidade de Goiânia atua como importante centro extra-regional na Amazônia através de funções e fluxos hegemônicos, aqueles modernos e de maior dinamismo” (RIBEIRO, 1998, p.221). Tal abrangência se fazia sentir no Sudeste do Pará, em todo o Tocantins e Sul do Maranhão, pelos quais, Gurupi, Imperatriz e Araguaína tornavam-se centros sub-regionais A, de Goiânia. Para o autor, Brasília não possuía influências consideráveis na região na década de 90.

³⁶ “É constituída por alguns pólos privilegiados de interação associados às formas organizacionais de produção das firmas e no processo de divisão territorial do trabalho” (RIBEIRO, 1998, p.295).

Mapa 19

Hierarquias dos centros no Sudeste da Amazônia Oriental no ano de 2007



Fonte: IBGE (2007)

Organizado pelo autor

Segundo Silva (2006), a partir dos anos 90 houve no Sudeste do Pará uma diversificação e concentração das atividades extrativas, baseado na limitação da concorrência de mercado, assim como, limitação da formação de uma cultura pluralista da mineração na região. Silva (2006) classifica-a como sendo a quinta fase do processo de exploração econômica na Amazônia, diferente da anterior que foi marcada pelo capital público nacional. Esta nova fase de exploração econômica teve no capital privado nacional a força propulsora das atividades econômicas, como afirma a autora, “avec la privatisation de la CVRD en 1997, le cycle du capital d’État a pris fin et une nouvelle phase d’émergence du capital privé national a débuté³⁷ (SILVA, 2006, p.220).

Com a implantação da CRVD houve uma necessidade de contratação de profissionais graduados, uma vez que na área não encontrava mão-de-obra qualificada. Tal processo provocou uma concentração de profissionais (geólogos, engenheiros, entre outros) na área do projeto Carajás. Essa migração de origem Centro-Sul do país possibilitou um fluxo aéreo na cidade de Carajás, desde que concentrou profissionais com maior poder aquisitivo, capazes de pagar pelo transporte aéreo.

Quanto à Marabá, em trabalho de campo nesta cidade constatou-se uma forte ligação com o Nordeste. São várias empresas que fazem o itinerário. Mas, mantém estreita relação com Araguaína, Goiânia, Palmas e com todas as cidades do Pará, inclusive apresenta maior fluxo para as cidades das empresas mineradoras: Carajás, Parauapebas e Canaã dos Carajás, e para cidades importantes do Pará, como Redenção, Santarém e a capital, Belém. Na rodoviária há forte presença de retirantes da área e de pessoas que estão chegando, na maioria dos casos, carregam toda a mudança possível nos ônibus. Estes têm o Nordeste e São Paulo como destino principal. São pessoas bronzeadas pelo sol e que possuem razoável número de filhos. As pessoas que chegam à cidade, em sua maioria estão sozinhas, ou em grupos de homens, que sempre buscam o destino de Carajás.

A cidade de Marabá é procurada por trabalhadores para a extração mineral e pecuária. Se divide em três: Marabá Velha, Marabá Nova e Cidade Nova. Nas observações de campo, realizadas em setembro de 2008, verificou-se que há uma ligação muito próxima entre as cidades de Araguaína, Imperatriz e Marabá. Tal integração se realiza em decorrência de um fluxo de trabalhadores permanentes e temporários no polo mineral de Carajás. O excedente de mão-de-obra ociosa na região nordestina ainda se faz sentir na Amazônia. Imperatriz serve de coletora e

³⁷ Com a privatização da CVRD em 1997, o ciclo do capital estatal terminou e uma nova fase de desenvolvimento do capital privado nacional começou.

distribuidora do fluxo de trabalhadores para o Nordeste, assim como Araguaína serve como inter-mediadora do fluxo de trabalhadores para o Centro-Sul do país.

Alguns centros como São Félix do Xingu e Xingua se apresentavam como centro de gestão, “que controlam municípios no interior do próprio estado ou extra-regionalmente, associado ao gênero madeira” (RIBEIRO, 1998, p.254). Estes centros eram/é sede de empresas madeireiras, que beneficiavam a madeira e a exportavam para Belém e também, para o Centro-Sul do país, ocasionando um dos maiores movimento da rodovia Belém-Brasília. Com as políticas de preservação do meio ambiente do Governo Federal, esta interação comercial tem sido alterada radicalmente. Basta saber, como vai comportar as cidades que sobrevivia da exploração ilegal da madeira no Sudeste do Pará, que não era muita e na maioria das vezes, utilizava o trabalho escravo ou familiar.

Com o declínio do extrativismo vegetal, Redenção tornou-se o centro principal da região. Segundo Bessa (2007), um dos escritórios da ABCZ implantado em 2004, pelo programa de expansão espacial, foi na cidade de Redenção. Tal associação visa desenvolver tecnologias de melhoramento genético zebuino melhorando o serviço prestado na região.

O asfalto da PA 279 para São Félix do Xingu proporcionará uma re-configuração espacial deste centro com Goiânia/Brasília. Para Becker (2007), as influências de Brasília/Goiânia já chegaram à São Félix do Xingu. Mas, segundo trabalho de campo na região, foi possível observar que, principalmente nesta porção da floresta, há uma conexão que está ausente na cidade, mantendo relações com instituições científicas no exterior, daí pode-se também afirmar que São Félix do Xingu possui ligação internacional. Para Becker (2007, 128),

a abertura e o controle da região se fazem, assim, num outro patamar, por redes de informação que só se materializam no território em pontos dispersos, não necessariamente localizados nas cidades. Para os grupos sociais locais, o uso das redes tem outra motivação: o acesso ao apoio externo para sua sobrevivência, enquanto a materialidade dos seus projetos se faz por modelos endógenos.

O espaço urbano da cidade é muito técnico. A densidade de *lan hause* e de um sistema de informação é notável. A presença de estrangeiros nas ruas é muito superior se comparado a uma cidade no estado do Tocantins, por exemplo. Aproximadamente 90% dos veículos que trafegam pelas ruas da cidade possuem placas de Goiânia, São Paulo e outros centros urbanos do país.

O eixo São Félix do Xingu, Tucumã, Ourilândia do Norte e Xingua possui um vínculo comercial muito forte entre as cidades. Em entrevista em outubro de 2008 com Maria da Consolação (Geógrafa, São Félix do Xingu), afirmou que a cidade de São Félix do Xingu

mantém uma proximidade com a cidade de Xinguara em detrimento à Redenção, pois há um fluxo de vans, que transportam os passageiros até Xinguara de duas em duas horas. Há, de certa forma, um eixo formado em rede que se complementa entre estas cidades, mas, não se pode desprezar o eixo formado pela PA 150 que aproxima de certa forma Xinguara à cidade de Redenção. Esta possui uma estrutura comercial e industrial bem mais ampla do que as dos centros ao seu redor. É um nó na rede urbana.

Há de se considerar que as principais rodovias do Sul e Sudeste do Pará foram construídas para atender uma nova lógica de apropriação da floresta, que substituiu a forma de agricultura e pecuária e passava para um modelo ampliado, pela mecanização da extração da madeira e formação de pastos. O gado se tornou nas décadas de 80 e 90 uma opção de reserva de valores contra a inflação que estava elevada, mas, mesmo com o fim da inflação no Plano Real em meados da década de 90, os investimentos na pecuária continuaram elevados.

Grandes partes dos pecuaristas não conseguiram se manter no campo, principalmente, devido aos juros contraídos por financiamentos do agronegócio, vendendo suas propriedades ou se integrando ao extrativismo vegetal. Alguns na clandestinidade da extração da madeira da floresta, sem um adequado manejo florestal. Segundo Veiga (2004, p.61), “em 1990, existiam apenas duas serrarias. Uma dezena de novas serrarias foi aberta de 1995 à 1996. Mais recentemente, uma nova dezena foi aberta”. Para Picoli (2006), a Amazônia serviu para abrigar a mão-de-obra ociosa dos polos econômicos do país e para as populações marginalizadas na degradação da floresta. Com a precarização do trabalho nesta porção da região, estas foram ainda mais submetidas a uma exploração.

Outra questão que se pode frisar nesta porção do território é a cadeia leiteira, chamada por Veiga (2004) de “rede da pecuária leiteira na Amazônia Oriental”, que se estruturou no sul do Pará. Esta produção praticada, por pequenos agricultores, movimenta parcela significativa da renda das famílias locais. O gado de corte movimenta parte da economia sul-paraense. Mas, não são apenas os frigoríficos que sustentam a importação da carne bovina, a distribuição da carne na maioria das cidades se dá de forma variada, e principalmente na clandestinidade.

Em se tratando da cidade de Conceição do Araguaia, esta sempre esteve ligada ao rio Araguaia. Ainda mantém vínculos com a cidade de Pedro Afonso, não houve um rompimento total de suas relações com este centro. Os laços de interação não são estritamente econômicos, mas também, sociais, principalmente pelos laços de amizade e parentesco. Corre-se um grande risco de afirmar que mudando a lógica da produção do capital em uma determinada área os

vínculos entre as cidades são rompidos. As relações que se estabelece no território são mais complexas.

A rede urbana formada pelo Meio Norte, tem na cidade de Teresina (PI) e São Luís (MA) a disputa pela área de influência. Os municípios do leste, de Balsas à Benedito Leite, tem interferência da rede comandada por Teresina (PI). Em se tratando da cidade de Imperatriz, outrora ligado a rede de influência de Belém, classificada pelo IPEA (2001/1) como ligada à Goiânia, tem hoje sua direção voltada para a capital São Luís. Conforme resgate histórico feito no trabalho, três processos podem ser vistos quanto a esta rede sobre Imperatriz. O comando principal esteve sobre a questão do transporte, no primeiro período ligada ao rio Tocantins, o centro exerceu importante papel na intermediação entre o Centro-Sul do país e Belém (PA). No segundo período, ligada à rodovia Belém-Brasília, abrindo sua importância no contexto de sua área próxima e o terceiro período, ligado a melhor dinâmica estabelecida entre a estrada de Ferro Carajás, ferrovia Norte-Sul e os pólos agroindustrial de Balsas. Segundo o IPEA (2001/1, p.113),

a posição deste no contexto nacional está sofrendo mudanças aceleradas em virtude da expansão dos cultivos de grãos nos Cerrados e dos investimentos na mineração em Carajás. Seu papel de corredor logístico ferroviário e hidroviário, acentuado com a proposta do Eixo Nacional de Integração e Desenvolvimento do Araguaia-Tocantins, deve ser considerado por sua incidência sobre esse sistema urbano com fortes carências sociais e, ainda, em processo de consolidação.

Observou-se, na área de Balsas, que a influência exercida por Teresina tem sido minimizada pela proximidade de Imperatriz com São Luís e da influência de Araguaína, no sul do Maranhão. A hegemonia de Teresina, nesta porção do território, entrou em crise, isso se deve a incorporação de uma nova forma de produção no campo baseada em tecnologias mais avançada e ligada a exportação. Vale ressaltar, que o vale do Parnaíba foi uma área ocupada por vaqueiros vindo da Bahia, reduto de tradicionais agricultores e fazendeiros, que ultimamente tem mudado sua forma de lidar com o campo ou, tem saído deste. Nesta análise, se afirma que está ocorrendo um novo direcionamento da rede, menos dependente de Teresina e mais ligada com São Luís.

Para Giodarno (1999, p.144), “foi a partir de 1984 que iniciou-se um processo de mudança no sistema produtivo da região de Balsas, no qual as tradicionais culturas de mandioca, fava e outros foram substituídas pela soja e em menor proporção pelo milho”. A cidade é o centro de uma rede de municípios ligados ao agronegócio, chamado de Pólo Agroindustrial de Balsas, composto por 13 municípios.

Segundo Becker (2007, p.97), tratando sobre a importância da cidade de Imperatriz no contexto regional, afirma que esta “desempenha forte polarização na Amazônia Oriental, em uma área onde as redes logísticas estão se adensando, acelerando o processo de mudança no uso da terra e da cobertura vegetal naquela região meridional do espaço amazônico” (BECKER, 2007, p.97).

De acordo com os dados do IPEA (2001/1), pode-se verificar pontos de tal organização espacial a partir da concentração dos bancos. Em 1998, a cidade de Imperatriz possuía 13 agências bancárias e movimentou R\$ 62.396.000, Marabá, possuía 10 agências e movimentou R\$ 55.460.000, Araguaína, possuía 8 agências e movimentou 39.380.000, Palmas, possuía 9 agências e movimentou 215.965.000. Para Bessa (2007, p.296) tal processo é importante, pois, a expansão do suporte financeiro é condição essencial às formas recentes de realização da vida econômica e social.

No que tange ao fluxo de passageiros, apesar da proximidade entre os centros na porção norte da região, conforme informações colhidas em trabalho de campo em setembro de 2008 em Araguaína, apresentado pelo gerente de vendas de passagens de uma empresa de ônibus na rodoviária, não há um fluxo de tamanha relevância entre Araguaína/Imperatriz, antes, os locais mais procurados são Marabá-PA, Floriano-PI e Palmas-TO.

Portanto, a rede urbana formada por Araguaína pouco se alterou, mais se ampliou e se diversificou na oferta de serviço, como de educação. Uma van leva diariamente estudantes de Carolina para Araguaína, aprimorando ainda mais a rede urbana entre os dois centros pela prestação de serviço. Dois médicos que atendem em Carolina são de Araguaína, um cardiologista e um ortopedista.

Quanto à Carolina-MA e Filadélfia-TO, são duas cidades separadas pelo rio Tocantins. Conforme trabalho de campo em setembro de 2008, há uma relação comercial muito próxima entre as cidades. O barco de passageiros leva diariamente trabalhadores braçais e especializados como médico e professores. Tal relação poderá ser substancialmente alterada com o enchimento do lago da UHE Estreito, uma vez que vai destruir os centros das duas cidades.

Estreito é uma cidade que vive a euforia das grandes obras. Por está na rota da Belém-Brasília possui boa ligação com Araguaína, mas, mantém uma subordinação com Imperatriz, com quem mantém fluxo maior de passageiros. Por ser um canteiro de obras (hidrelétrica, plataforma) há presença de trabalhadores temporários e é intenso o movimento em restaurantes e hotéis.

No que tange a porção sul da região, segundo dados do IBGE (2007), Brasília tem uma pequena área de influência, que se estende desde o oeste da Bahia, municípios de Goiás e de Minas Gerais e o Sudeste do Tocantins.

Para Dall'Acqua (2007, p.67), “Barreiras é um centro urbano moderno que polariza boa parte dos municípios do Oeste. Porém, verifica-se que a sua identidade regional se dá para além dos municípios da Bahia”. Para a autora, a nova dinâmica da agricultura no oeste baiano produziu uma nova organização da rede urbana de Barreiras, que ampliou suas áreas de influência.

Neste norte, conforme explicita Santos (1998),

o Centro-Oeste e, mesmo a Amazônia, apresenta-se como extremamente apropriado aos novos fenômenos da urbanização, já que era praticamente virgens, não possuindo infra-estrutura de monta, nem outros investimentos vindos do passado e que pudessem dificultar a implantação de inovações (SANTOS, 1998, p.138).

Para Lefebvre (1979, p.268), “todo centro remie a outro centro – a un centro distinto – y lo suscita³⁸”.

Diante da organização em rede da região, o papel que Palmas exerce fica mais evidente. Para tanto, nesta cidade, conforme mapa 20, o fluxo aéreo de passageiros se deu basicamente para três metrópoles: São Paulo, Brasília e Goiânia. Não houve conexão entre Palmas e cidades da região, nem mesmo entre centros do Norte ou Nordeste do país. É uma cidade que se direcionou para o Centro-Sul, como um portal de entrada da Amazônia.

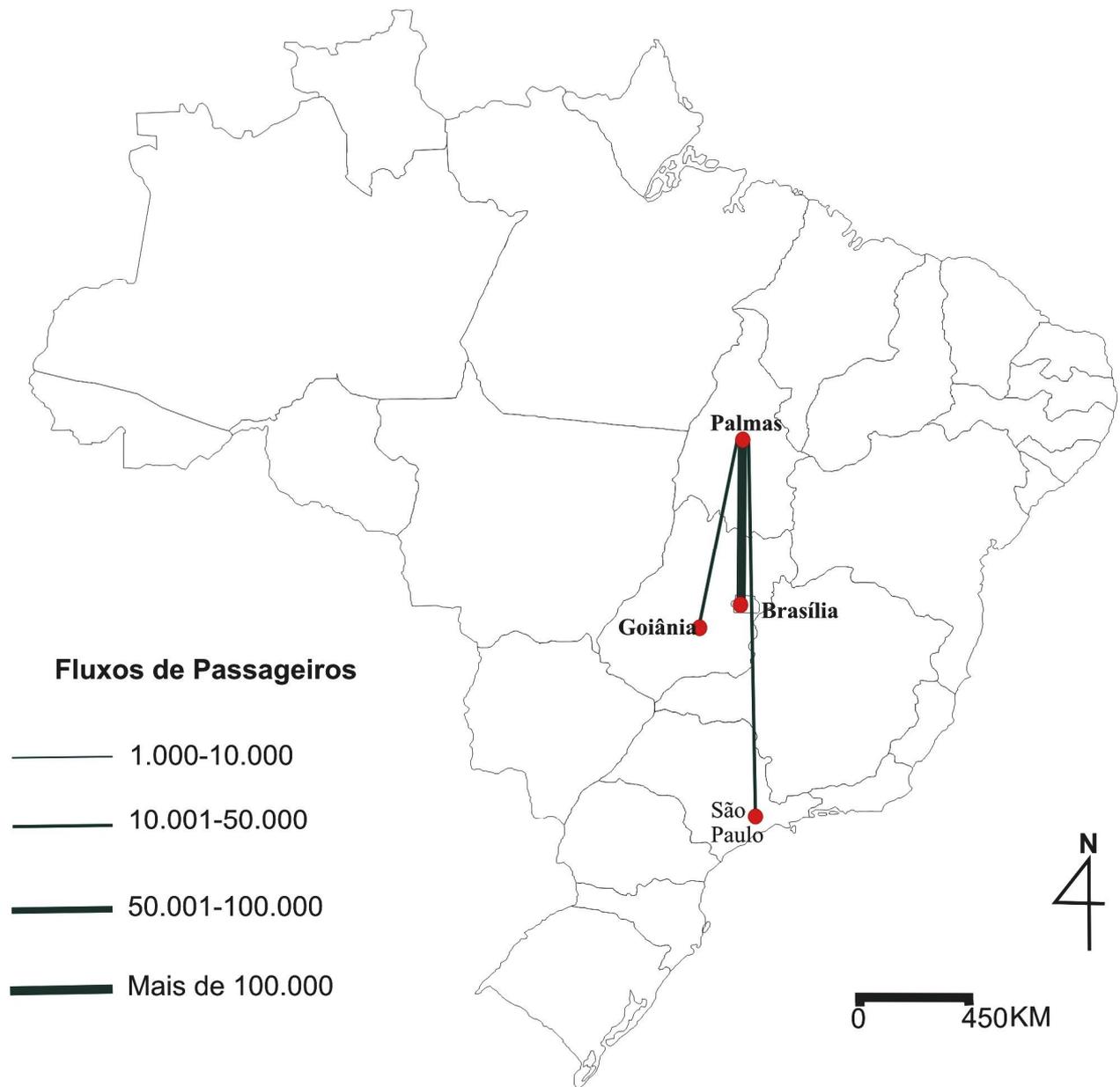
Para São Paulo, o fluxo foi de 10.398 passageiros embarcados e desembarcados no ano de 2006, número considerável para esta relação. O fluxo aéreo em 2006 para a cidade de Goiânia foi de 24.908 passageiros, sendo que o fluxo para Brasília foi de 161.138 passageiros. Palmas esteve mais ligada à Brasília do que à Goiânia. Há uma representação de menos de 15% do total de passageiros embarcados e desembarcados na relação Palmas/Goiânia se comparado à Brasília nos fluxos aéreos.

Com o fechamento dos aeroportos circunvizinhos foi constatado a presença de passageiros de outras cidades do entorno de Palmas. O número de voos é um diferencial do transporte, tanto a empresa GOL como a TAM, tem avião que sai de Palmas e que também, faz escalas em Palmas.

³⁸ Todo centro remete a outro centro – a um centro diferente.

Mapa 20

Principais fluxos aéreos do aeroporto Lysias Rodrigues em Palmas no ano de 2006



Fonte: Brasil (2006)

Organizado pelo autor

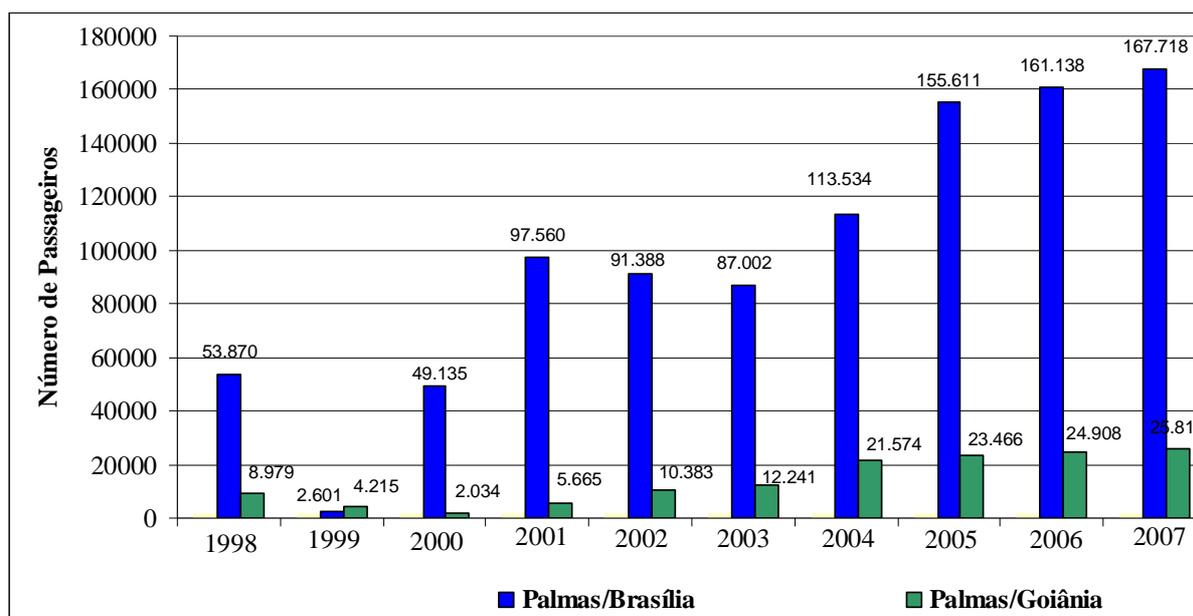
A cidade passou a ter a melhor infraestrutura aeroportuária num raio de 500 km para o sul e mais de 500 km para o norte/leste/oeste, sendo uma das variáveis que demonstram o fluxo de passageiros existente na cidade.

Quanto ao fluxo terrestre, se tem uma insuficiência de dados da ANTT, porém, conforme verificado em campo, há um menor fluxo de passageiro de Brasília, comparado ao de Goiânia. Mas, com a consolidação da rodovia Coluna Preste, houve uma maior interação de Palmas com Brasília por vias terrestres, mais sem superação de fluxos, pois o primeiro tem um volume maior de passageiros anuais.

Para o ano de 1993, Ribeiro (1998) apontou um fluxo de passageiros de Palmas com Belém. Mas, apesar de identificar a ligação, o autor afirma que mesmo no início de sua construção, era possível perceber sua ligação com Brasília, apoiado no papel administrativo.

Os dados apresentados no gráfico 11, demonstram que houve um crescimento gradativo do fluxo de passageiros entre Palmas e Brasília. Desde 1998, que há uma maior conexão entre Brasília em comparação ao fluxo de Goiânia. O crescimento do número de passageiros para a primeira cidade foi bem mais amplo, enquanto, o fluxo de passageiros para a segunda cidade foi menor.

Gráfico 11
Passageiros embarcados e desembarcados em Palmas



Fonte: Brasil (1998, 1999, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006 e 2007)

Organizado pelo autor

No que tange ao fluxo de passageiros terrestre, Goiânia possui um maior número de linhas, são 7 empresas que faz o trajeto diariamente. Para Brasília são apenas 3 veículos diários. Estima-se conforme trabalho de campo realizado em julho, setembro e dezembro de 2008, que entre Palmas e Goiânia houve um fluxo de mais ou menos 120.000 passageiros no ano de 2008. Entre Palmas e Brasília o fluxo ficou em torno de 50.000 passageiros. A ANTT disponibilizou dados de um fluxo de 24.000 passageiros para Arraias em 2007, como esta cidade é ponto de conexão da empresa Real Express, a maior parte deste fluxo tem Brasília como destino, porém, não é a totalidade do fluxo Palmas/Brasília, uma vez que tem duas empresas que também fazem o trajeto.

Para o IBGE (2007, s/p) afirma que,

a criação do Estado do Tocantins – e de sua capital – altera a estruturação da rede de Goiânia. Palmas, além de assumir a função de capital do novo estado, demonstra forte centralidade e, embora se mantenha na região de influência de Goiânia, efetivamente articula sua própria rede.

Para analisar a rede formada a partir de Palmas, foram utilizados os dados do IBGE (2007) – mapa 21, e um trabalho de campo na área provável de tal ocorrência. Faz-se necessário começar pela principal cidade que é Gurupi, localizado às margens da rodovia Belém-Brasília.

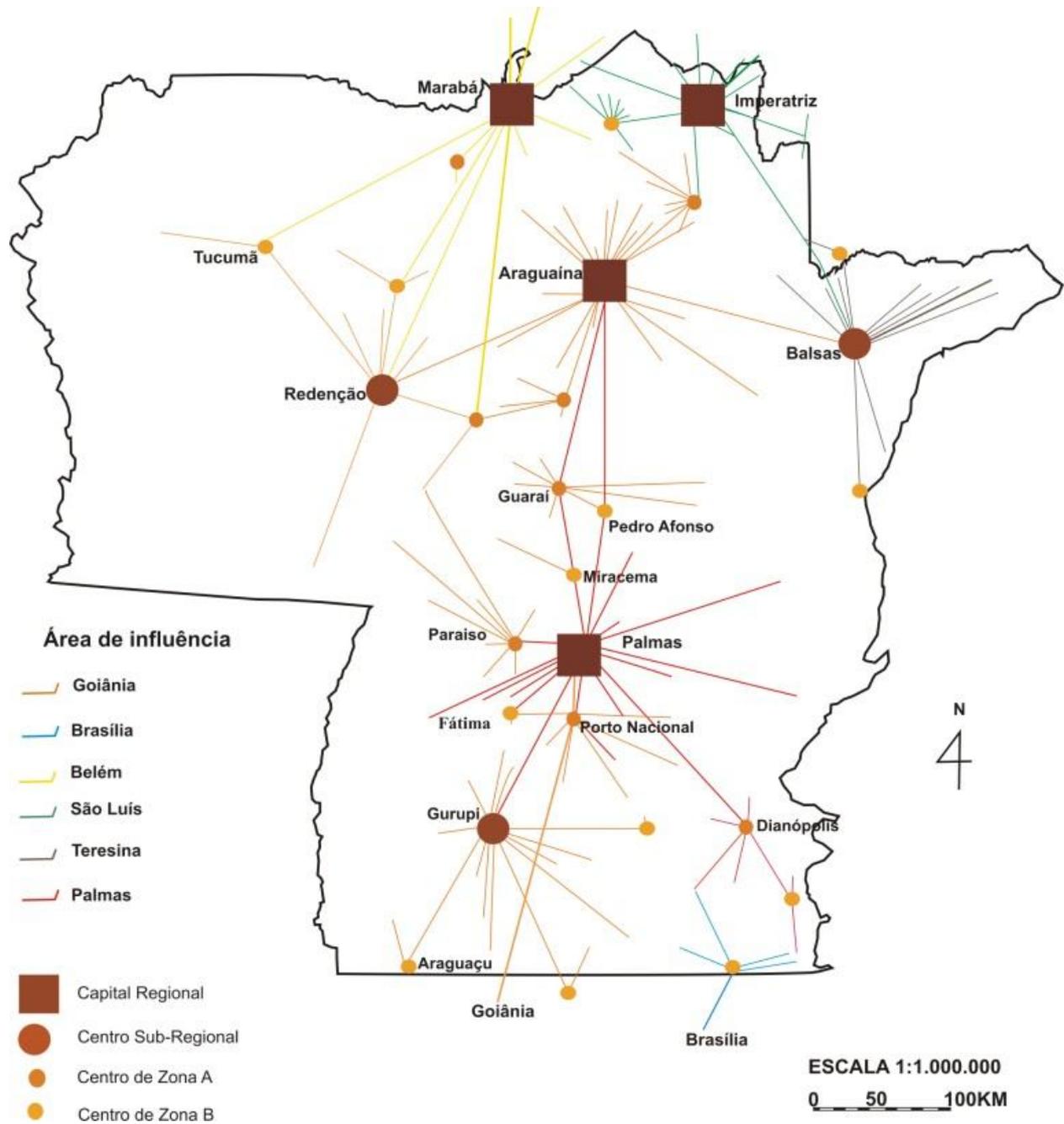
Gurupi teve seu desenvolvimento econômico em decorrências de projetos agropecuários, vinculados a pecuária extensiva e a rizicultura, o que ampliou consequentemente sua atuação, e destacou-a como a mais importante cidade do sul tocantinense, estando diretamente sob a influência de Goiânia e Palmas.

Quanto à Silvanópolis, é uma cidade pequena em população e tem ao seu redor lavouras de soja e criação de gado. A estrutura da cidade é pacata, mas possui um comércio organizado, se comparado ao seu tamanho. Serviços básicos como farmácia e atendimento médico elementar são feitos na cidade. O atendimento especializado é feito em Palmas.

Devido a proximidade com a cidade de Porto Nacional, o campus da UFT é procurado por estudantes de Silvanópolis, proporcionando uma ligação mais frequente com Porto Nacional, e não, com Palmas. Mas, não deixa de ter uma subordinação à Palmas que não depende da interferência de Porto Nacional.

Mapa 21

Área de influência da cidade de Palmas em 2007



Fonte: IBGE (2007)

Adaptado pelo autor

Em se tratando de Santa Rosa, a estrutura comercial da cidade é elementar (mercado e Farmácia). Tem pequenas lojas, inclusive de tecidos e de produtos agrícolas. Há uma boa ligação com Silvanópolis, Porto Nacional e Palmas. Chapada da Natividade possui um acanhado comércio, formado por pequenos bares e mercadinhos, há uma proximidade com o comércio de Natividade, que tem uma forte ligação com a capital.

A cidade de Conceição do Tocantins está localizada em uma área bastante isolada, há pouco tráfego de veículos pelas ruas. Mantém um fluxo de passageiros, tanto para Natividade, como para Arraias, porém, tais passageiros classificam suas viagens como de “visita a familiares” e de “relações comerciais”.

No extremo sul da região tem a cidade de Arrais, que é um polo regional em serviço de saúde. Esta cidade agrega pelo sistema SUS, municípios como Paranã, Conceição do Tocantins e Combinado. Os atendimentos que é feito no hospital referência de Arraias são de bases clínica gerais e urologia, para as demais especialidades é encaminhada para Palmas.

Pode-se dizer que Arraias é uma das cidades da região que mais mantém vínculo com Brasília. Duas empresas, a Real Express e a Real Maia fazem o trajeto. Para Palmas, tem quatro empresas: Real Expresso, Real Maia, Nacional e a Transbrasileira. Ainda é servida pelas empresas São José que opera no extremo norte de Goiás e no sul do Tocantins.

A rua Gregório Barretos e a rua Antonio Francisco da Conceição são as duas principais avenida da cidade. Conforme se constatou em trabalho de campo, Arraias possui uma estrutura agrícola, mesmo assim, possui pouca oferta destes produtos, tendo apenas duas pequenas casas agropecuárias. Não existe uma agregação comercial na cidade, as casas comerciais são uma distante da outra e em sua maioria pequenas. Parece que não há uma relação econômica com as áreas circunvizinhas, a distância entre as cidades dificulta esta integração. Com relação à saúde, constatou-se que é a atividade que faz de Arraias uma cidade central, porém, em decadência.

Mas, a maior movimentação se dá entre Arraias e Campo Belo (GO), onde mensalmente recebe grande fluxo de pessoas de Arraias para fazer compra nos supermercados da cidade.

No eixo Brasília/Dianópolis, Palmas não possui tanta importância nas relações comerciais. Neste eixo encontra-se a cidade de Combinado, que possui algumas lojas de eletrodoméstico e não possui tradição no que tange a comercialização de produtos agropecuários. Seu comércio está baseado na venda de produtos de primeira necessidade.

Ao norte de Palmas tem a cidade de Guaraí. Esta possui uma boa infraestrutura empresarial, dispondo de serviços de consultoria, comércios especializados, com demandas médias.

No entorno de Palmas em uma área de 100 km de raio, estão as cidades de Porto Nacional, Miracema do Tocantins e Paraíso do Tocantins, sua principal base de interação.

A ligação Paraíso/Palmas começou nos primeiros anos de criação da cidade. A partir de junho de 1990, a empresa “Navegar” passou a operar no transporte de passageiro no rio Tocantins, possibilitando que os ônibus chegassem até Palmas. De acordo com observação de campo nos meses de abril, maio, junho, setembro, novembro e dezembro de 2008, estimou-se que o fluxo de passageiro em 2008 entre Paraíso do Tocantins e Palmas foi de mais ou menos, 286.000 passageiros.

Paraíso do Tocantins é umas das cidades tocantinenses que possui melhores equipamentos comerciais. Tem um distrito industrial e um centro comercial dinâmico. Sua localização permite um comando regional, estabelecendo sua área de influências até as margens do rio Araguaia, Caseara e Araguacema.

Apesar de ter algumas faculdades na cidade, o campus da UFT em Palmas é muito procurado pelos alunos. A empresa de ônibus Tocantinense passa pela universidade para trazer e levar alunos de Paraíso durante todo o dia, tendo maior fluxo no período noturno.

A relação Porto Nacional e Palmas é a que tem maior expressão. Conforme trabalho de campo nos meses de abril, maio, junho, setembro, novembro e dezembro de 2008, constatou-se que o fluxo médio diário de passageiros é de 1.122 pessoas, com uma margem de erro de 9,34%. O fluxo entre as duas cidades em 2008 ficou em 409.530 passageiros transportados em linhas oficiais e, 50.000 passageiros transportados em linhas não convencionais, na maioria estudantes.

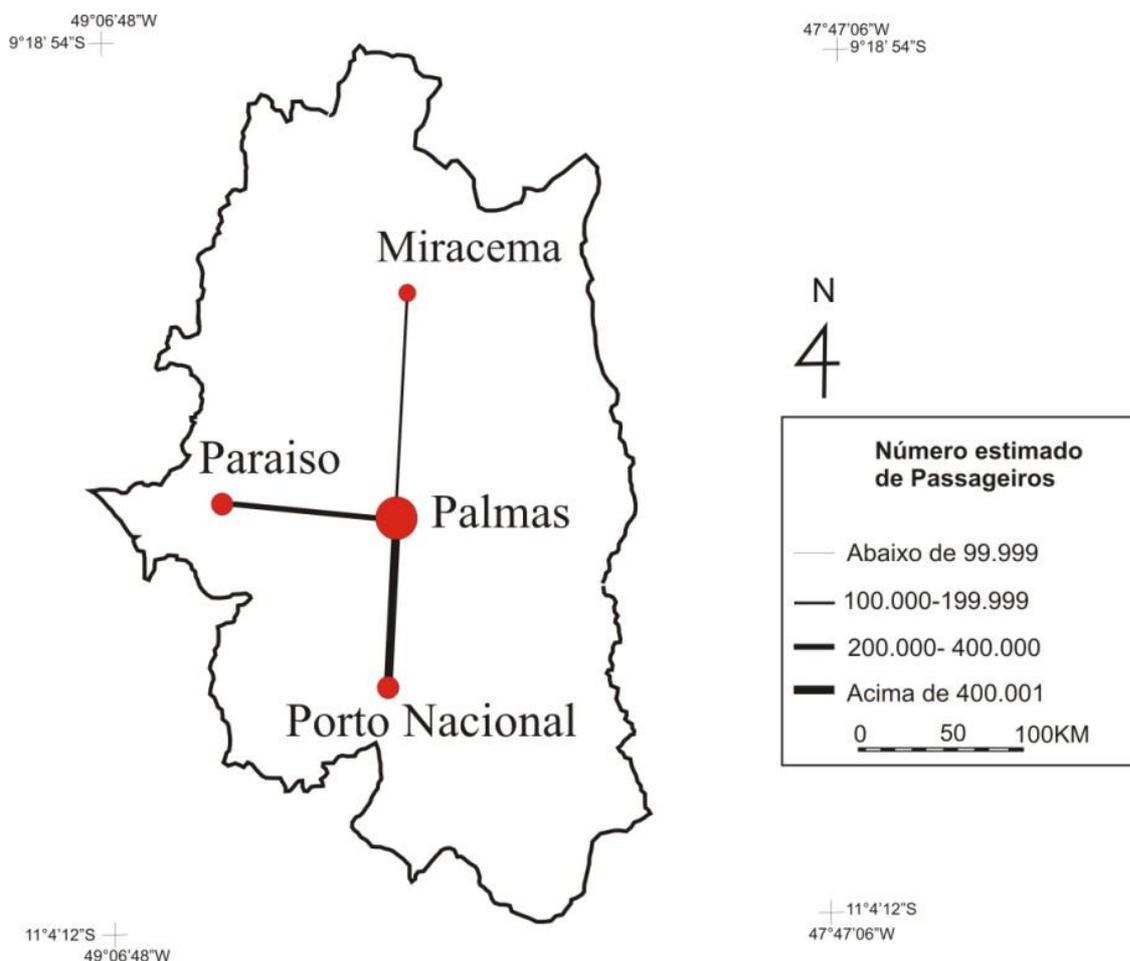
Tanto o campo da UFT/ULBRA/FAPAL/UCT/UNITINS em Palmas tem boa frequência de estudantes de Porto Nacional, como o campo da UFT/IESP em Porto Nacional tem boa frequência de estudantes de Palmas. A UFT em Porto Nacional possui aproximadamente 40% de seus alunos residentes em Palmas.

No total, a área chamada de Entorno de Palmas possui mais de 300 mil pessoas. Tem a maior concentração de comércios, empresas especializadas em prestação de serviço e indústrias da área em estudo, representando um papel de forte consolidação como nó da rede.

A Seplan - TO denominou a área de região IX: Região Metropolitana de Palmas, mas, por entender aqui que Palmas não tem características de metrópoles, não se adotou a classificação. Por meio do fluxo de passageiros e das relações comerciais, falou-se no Entorno de Palmas, região anteriormente chamada pela Seplan - TO. Porém, a área é maior que a delimitada pela Seplan - TO e não se caracteriza como região, é apenas uma delimitação para entender melhor a cidade de Palmas. Para a delimitação oficial, Paraíso do Tocantins encontrava-se desligado de Palmas, o que conforme dados apresentado não se confirma.

Mapa 22

Fluxo de passageiros terrestre estimado para as principais cidades do Entorno de Palmas



Fonte: Pesquisa de campo realizada pelo autor no ano de 2008

Organizado pelo autor

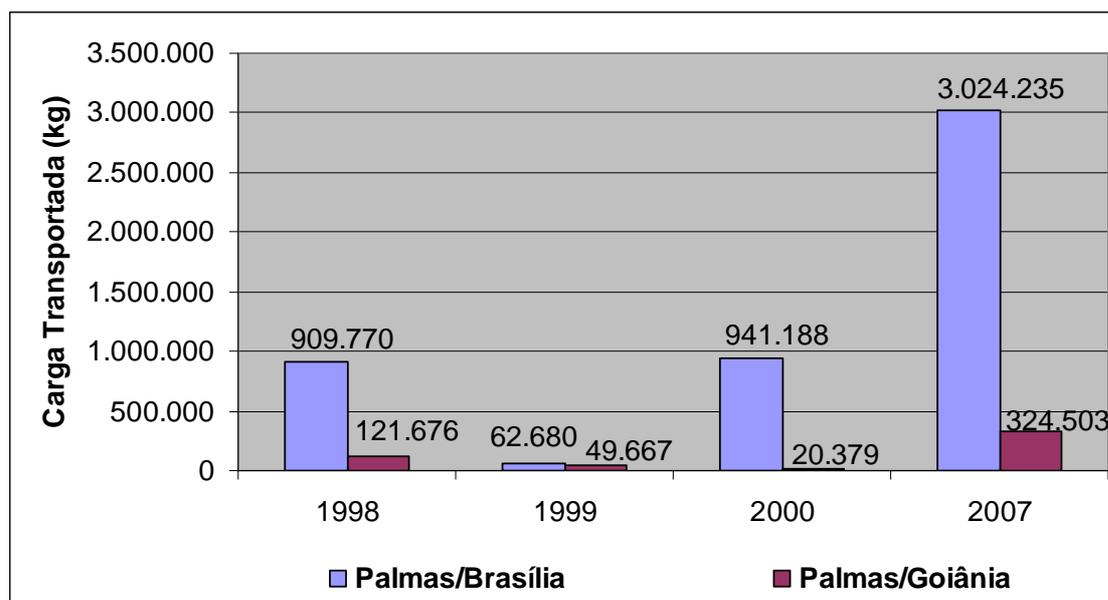
Para o IPEA (2001/1), em 1998, Palmas, Imperatriz, Marabá e Araguaína foram classificadas como centros urbanos, não tendo nenhum município como aglomeração urbana na região, assim como, nas classificações do IBGE (2008), na atualidade, nenhuma cidade foi inserida na classificação. Na tese que se estabeleceu neste trabalho, o processo que se tem entre Paraíso do Tocantins, Porto Nacional e Palmas está se dando por uma complementaridade de funções. É um agrupamento de centros, dotados de serviços especializados que juntos formam um nó na rede urbana do Sudeste da Amazônia Oriental.

O fato da cidade de Fátima do Tocantins tornar-se também um núcleo com funções de comando na sua área circunvizinha, respaldam o papel de Palmas na rede de integração regional. Palmas tornou-se um núcleo central, comandando núcleos urbanos que também estabelecem uma centralidade, núcleos de zona ou sub-regionais, diferenciando-se da rede formada por Araguaína e Imperatriz, que comanda uma rede direta com os centros locais.

Palmas re-direciona os fluxos extra-regionais e os encaminha para uma relação comercial com Brasília e São Paulo maior que até então presente no território. No entanto, já apontava Ribeiro (1998), que o Rio de Janeiro perdia influência na região, isso se deve ao declínio/fim dos garimpos, e conforme dados apresentados, há de certa forma uma aproximação de Palmas com Brasília e São Paulo pelo transporte aéreo de cargas.

Gráfico 12

Cargas aéreas transportadas entre Palmas/Goiânia e Palmas/Brasília



Fonte: Brasil (1998, 1999, 2000, 2007)

O número de cargas transportadas entre os centros nacionais e Palmas possibilitou uma expansão das áreas de sua influência, produzindo uma concentração de transportadoras em Palmas, estruturada em forma de rede, que possibilita uma maior cobertura da oferta do serviço de transporte, minimizando o tempo de entrega das mercadorias.

O quadro 6, demonstra a quantidade de relacionamentos de Palmas com o Centro-Sul do país. Os laços de cooperação empresariais com Belém foram reduzidos e aumentaram a relação com São Paulo, Goiânia e Brasília. Um dado chama à atenção referente aos números de relacionamentos entre Palmas/Goiânia e Palmas/Brasília. De certa forma há uma aproximação dos dados, o que mostra uma maior expressividade de Brasília em Palmas.

Quadro 8

Relacionamento empresarial de Palmas com outras cidades em 2004

Ordem	Cidades	Intensidade de relacionamento empresarial	Ordem	Cidades	Intensidade de relacionamento empresarial
1	São Paulo (SP)	77	11	Curitiba (PR)	9
2	Goiânia (GO)	66	12	Salvador (BA)	8
3	Brasília (DF)	52	13	Miracema do Tocantins (TO)	7
4	Gurupi (TO)	36	14	Cuiabá (MT)	7
5	Araguaína (TO)	34	15	Guaráí (TO)	6
6	Porto Nacional (TO)	28	16	Anápolis (GO)	6
7	Paraíso do Tocantins (TO)	27	17	Imperatriz (MA)	6
8	Rio de Janeiro (RJ)	27	18	Aparecida do Rio Negro (TO)	5
9	Belo Horizonte (MG)	15	19	Jaú do Tocantins (TO)	5
10	Dianópolis (TO)	10	20	Novo Acordo (TO)	5

Fonte: IBGE (2008)

Rochefort (1998, p.29), afirma que “em princípio, a capital regional deve possuir todos os serviços necessários à vida de sua região, de tal sorte que seus habitantes e os dirigentes de empresa não sejam obrigados a recorrer à outra cidade mais importante que a capital regional nas suas necessidades de enquadramento terciário”.

Em suma, o volume de transações realizadas no setor terciário (comércio, serviços e administração) é que dá a importância relativa ao centro. Portanto,

quer abriguem a indústria ou as atividades terciárias de enquadramento da produção primária, quer concentre o setor da distribuição e dos serviços privados, quer sejam os centros da administração e dos serviços públicos, as cidades se distribuem em função da organização geral do sistema socioeconômico no espaço nacional (ROCHEFORT, 1998, p.123).

Uma centralidade se dá a partir do momento em que

numa região, os centros urbanos secundários só detém, por exemplo, os comércios mais correntes. Quando um habitante dessas pequenas cidades ou de zona de influência tem necessidade de um objeto menos usual, deve recorrer aos serviços de uma cidade mais importante que disponha de tal comércio (ROCHEFORT, 1998, p.20).

A disposição das mercadorias (grau de raridade) vai determinar em parte o nível de centralidade que uma cidade exerce. Vale ressaltar, que Rochefort trabalhou com os centros que tem o setor terciário como base econômica, o caso de Palmas.

No entanto, Palmas teve o papel de desorganizar alguns nós da rede, como o de Porto Nacional, consolidar outros, como o de Araguaína. Reforçou a Integração da região à Brasília e aumentou sua representação regional, ocupando espaços que antes era de Goiânia. Em resumo, o papel que Palmas representa na região em estudo está em consolidação e representa um nó principal da integração desta região com o Centro-Sul do país.

A construção da cidade de Palmas em 1989 representou uma nova organização da rede urbana e de integração no Sudeste da Amazônia Oriental. O estudo da cidade ficou subdividido em dois períodos: a cidade canteiro de obra, representada pela implantação da infraestrutura urbana, tendo como estratégia econômica o investimento imobiliário. Este período da cidade correspondeu aos 11 primeiros anos de sua implantação. Em 2001, com a inauguração da ponte Fernando Henrique Cardoso e da consolidação da Avenida JK como centro comercial e financeiro e, da LO 11, como área de especializada em medicina, Palmas foi classificada como “cidade consolidada”.

Na cidade canteiro de obras o papel do *marketing* urbano e dos discursos de um novo tempo foram marcantes e decisivos para a construção da cidade. Era o sol de um novo tempo, o crescimento como girassóis, a cidade das oportunidades de investimento imobiliário. Na cidade consolidada, a busca por novos investimentos e um modelo de vida urbana, baseada no consumismo, foi estratégia que marcou seu crescimento.

Esta organização empresarial em Palmas foi possível mediante as infraestruturas construídas na cidade canteiro de obra. O aeroporto, o sistema de fluxo urbano e a organização das empresas de mídia, desempenharam um papel que garantiu uma expansão da rede formada por Palmas, dando-lhe suporte para comandar centros de zona e sub-regionais no seu entorno.

Diante de tal análise, há uma ligação maior com Brasília em detrimento à Goiânia. A cidade passou a ter um comando direto na rede do “entorno de Palmas”, e passou a ser o centro de maior expressão hierárquica do Sudeste da Amazônia Oriental.

5. CONCLUSÃO

O suporte teórico e o trabalho de campo permitiram responder a questão central do trabalho: o papel de Palmas na rede de integração regional e extrair algumas conclusões. A identificação da formação dos nós, das tramas e da constituição regional foram a base do processo de construção do trabalho, sem esta análise, tenderia para uma descrição de dados, buscando entender a complexidade de uma cidade desagrupada do contexto socioespacial.

A delimitação regional se justificou a partir do momento que se entendeu que a análise seria mais bem aplicada, mas, esta delimitação não foi objetivo deste trabalho. O foco da análise foi estudar o papel de Palmas em uma área, com processos históricos e econômicos articulados com o processo da formação socioespacial.

Entende-se no trabalho, que o processo de ocupação das terras e estruturação da rede de integração regional e urbana foi marcado pela diversidade. Tanto nas redes no período colonial, ligadas à mineração, como também pela complexidade da rede de integração no século XX, primeiramente na navegação fluvial e, posteriormente, com a rodovia Belém-Brasília.

No início do século XXI, Palmas tornou-se um nó na rede de integração por meio de um conjunto de infraestrutura e de prestação de serviço. O transporte aéreo concentrado, as ofertas de serviços especializados na saúde e educação fizeram da cidade um ponto nodal na rede urbana regional.

Os processos históricos da constituição social representaram no Sudeste da Amazônia Oriental períodos da sua formação enquanto região e, conseqüentemente, direcionaram fluxos das redes de integração regional e urbana. Em algumas, com rápidas alterações, interrompendo todo o antigo sistema, caso da Belém-Brasília. Em outras, somente sobreposição e adaptação a lógica do sistema econômico regional, como exemplo, a construção de Palmas.

No caso específico de Palmas, a análise ficou em duas subdivisões, uma da “cidade canteiro de obras”, período marcado pelos onze primeiros anos de construção da cidade e, outra, pela “cidade consolidada ou em consolidação”.

No primeiro momento, no período colonial, a rede de integração regional teve a atividade de exploração mineral como sua base, sustentada pelo sistema escravista de produção. Tratava de uma rede ligada ao sistema de produção canavieiro nordestino. Vale ressaltar que tanto do Nordeste, como da porção sul do país, havia uma interação espacial. No primeiro, ligado por

uma comercialização de mercadorias (gado e manufatura) e no segundo, por uma subordinação ou uma dependência da comercialização, pois o ouro produzido era remetido para o sul de Goiás, assim como, parte dos lucros por meio dos impostos. Para este período se conclui que a rede de integração esteve ligada pela organização extrativista mineral por meio das trilhas abertas para transporte do ouro, do gado e dos escravos.

No segundo momento, a navegação pelos rios Tocantins, Araguaia e Itacaiúnas foi decisivo para a consolidação de uma rede formada a partir da cidade de Belém. As cidades dos vales dos rios e do Polígono da Castanha tiveram maior crescimento populacional e, conseqüentemente, tornaram-se nó na rede de integração e urbana.

No terceiro momento, a construção da rodovia Belém-Brasília representou um novo arranjo socioespacial para a formação regional. Novos centros passaram a surgir ou foram reanimados, como Araguaína, Paraíso do Tocantins e Gurupi. A rede foi, estruturada sobre a base de um maior número de centros com expressividade regional. Não apenas as cidades de Porto Nacional, Pedro Afonso, Carolina e Marabá, dos vales dos rios possuíam o papel de nós na rede de integração, mais também, as cidades de Imperatriz, Araguaína, Gurupi ao longo da Belém-Brasília.

As interferências do capital público, privado e internacional foram decisivas para o arranjo econômico e social. Os planos de integração regional, a política de reforma agrária, as bases logísticas e a criação e inserção do estado do Tocantins na Amazônia Legal, representaram transformações gerais ou localizadas no Sudeste da Amazônia Oriental. Os resultados do II PND proporcionaram uma modernização (forçada) do território amazônico e, a organização da rede urbana, possibilitou uma melhor logística para a região. Os investimentos do Governo Federal em infraestrutura nas cidades de Araguaína, Imperatriz, Marabá e Gurupi, consolidou estes centros como nó principal na rede urbana do Sudeste da Amazônia Oriental.

Com este olhar, passou a pesquisar como se estruturou a região com a construção de Palmas no final da década de 80. A rodovia Belém-Brasília foi o grande marco de uma reorganização territorial, abordada por Valverde e Dias (1967), Becker (1982) e Aquino (1996). Palmas foi/está sendo um marco de uma nova organização socioespacial indicada por Aquino (2006) e Lira (1995). Do “canteiro de obras” à “cidade consolidada”, uma transformação espacial foi consolidada. Antigos centros foram substituídos por uma dependência da capital em algumas funções, como no transporte aéreo em Porto Nacional. Outros, como a cidade de Paraíso do Tocantins, não tiveram sua importância enquanto nó na rede impactada negativamente, antes,

serviu como um tronco nas relações de dominação espacial, auxiliando na expansão e consolidação das áreas de influências de Palmas.

O quarto momento começou com a consolidação da cidade de Palmas na rede regional. Marcada por um período de formação de um centro comercial e de prestação de serviços, a cidade passou a ser o nó principal da rede urbana. Neste norte, tornou-se possível afirmar que iniciou uma nova dualidade regional

Do ano de 1989 a 2000, os governantes tiveram como estratégia para a cidade, uma intensa afirmação de sua viabilidade econômica pelas grandes obras, pelo projeto arquitetônico futurista ou mesmo, pela propaganda imobiliária. Neste período, o centro da cidade era desorganizado e a rede urbana subordinada à cidade de Porto Nacional.

No ano de 2001, com a inauguração de grandes obras como a “Ponte da Amizade e Integração Fernando Henrique Cardoso”, a Praça dos Girassóis e também o agrupamento bancário na Avenida JK, o papel de Palmas foi consolidado na rede urbana. Não se tratava mais de atrair “clientes” para investir na cidade, os investimentos no comércio e na prestação de serviço passaram a ser prioridade acima do investimento imobiliário.

Nestas conclusões, pode-se afirmar que as condições necessárias para a integração regional se deram pela mobilidade geográfica do capital e pela força de trabalho. A dissertação indica que Palmas transformou-se em uma nova fronteira para o investimento imobiliário, um local para absorver a mão-de-obra de outras regiões do país. Esta mobilidade do capital não pode ser entendida como movimentação estritamente de produtos, antes, é uma movimentação do dinheiro e das mercadorias.

Os investimentos na integração das áreas, tanto pela construção da Ferrovia Norte-Sul, como pela rodovia Belém-Brasília, Transamazônica, Coluna Preste, BR 278 demonstram que, no capitalismo, parte significativa da integração têm se realizado pela construção de obras de infraestrutura como pontes, ferrovias e rodovias.

Palmas simbolizou um centro de sustentação da viabilidade de grandes projetos hidrelétricos, ferroviários e rodoviários. Representou uma tentativa de assegurar mudanças no curto prazo, tanto na política, como na economia regional. É o ponto nodal de um conjunto de políticas e projetos de grande escala, é o local central que converge/possibilita todo este investimento. Foi pensada para ser o mercado produtor, mais, muito mais consumidor de energia e bens.

Se as obras de infraestrutura apresentaram, no passado, uma ocupação demográfica e econômica para a Amazônia, o mesmo pode-se falar de Palmas. Uma nova fronteira para investimento imobiliário. Criada por disputa dos sócio maior comandada pelos pecuaristas de Araguaína, e o sócio menor, representado pelo agricultores de Gurupi na consolidação de suas forças no território, a cidade representou uma união dos seguimentos políticos, e teve como papel econômico, o de centro de investimento para o desenvolvimento econômico do estado do Tocantins, e também, de forma mais moderada, do Sudeste da Amazônia Oriental por meio da prestação de serviço em saúde.

Mas, o Tocantins foi pensado por algumas de suas autoridades para ser uma “grande lavoura” financiada por capital privado nacional e internacional. Olhando nesta ótica, o papel que Palmas exerce, que foi denominado por Barbosa (1999) de “ilha”, não tem nada de novo, é apenas uma concretização do planejado, centro gestor da atividade pecuária, que concentra atividades em determinados centros e uma cidade com um processo de busca por um mercado consumidor interno.

Entende-se que a cidade nesta região possui um papel geral e outro específico na rede urbana. Palmas não mantém apenas uma relação com os centros ao seu entorno. A eficiência nos meios de comunicação e a flexibilidade dos transportes alteraram, de certa forma, esta lógica, permitindo com que a cidade mantenha relações com todas as cidades da região.

Este processo tem maior expressão quando se trata do estado do Tocantins, pois, em decorrência de ser uma capital, tem concentrado na cidade os veículos de comunicação, possibilitando o controle sobre o conjunto destes instrumentos e, também, o conteúdo que veiculam. De fato, o controle das redes de circulação e de comunicação em uma cidade é um processo que dá condições de substituir uma antiga ordem, estabelecendo novas tramas na rede urbana regional.

Este processo gerou uma contradição no caso de Palmas, pois, se por um lado integrou a região ao centro-sul, desintegrou a região ainda mais do restante do território Amazônico. A lógica de Palmas é um portal de entrada na Amazônia, que serve de suporte para a concentração de funções especializadas nos diversos seguimentos do setor de serviço.

Com todo controle da mídia e *marketing* investido para o ganho de população e poder econômico, o Governo do estado do Tocantins esperava em um retorno rápido e concentrado para o projeto de uma cidade grande da noite para o dia.

A cidade sobre o governo de Siqueira Campos foi um grande “canteiro de obras” imponente, a cidade depois de seu governo busca seu caminho por meio da prestação de serviço.

Palmas cresceu em ritmos mais moderados, ao contrário do projetado, e se consolidou em um nó da rede urbana. A cidade vem consolidando sua própria rede, cada vez mais independente de Goiânia e, conforme detalhado no trabalho, mais dependente de Brasília, que se consolida na poção central do país.

No ano de 2008 pode-se falar do “entorno de Palmas”, centros com expressividade econômica que se integram e formam um agrupamento urbano. As atividades de comércio e prestação de serviços dessas cidades se complementam no entorno de Palmas, e estrutura-se como um nó na rede. Palmas tornou-se centro de maior poder econômico e político e Porto Nacional, Paraíso do Tocantins e Miracema do Tocantins complementam o eixo do mercado consumidor e produtor da região.

Em suma, Palmas, desde sua concepção em 1989, teve a função de consolidar investimentos públicos e privados, viabilizando obras até então fora das prioridades nacionais, como a hidrovia Tocantins, ou mesmo, sem viabilidade econômica decorrente do pequeno mercado consumidor do estado do Tocantins. Concentrou funções e, em 2008, é o nó principal da rede de integração e urbana do Sudeste da Amazônia Oriental.

6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AB'SÁBER, Aziz Nacib. *Os domínios de natureza no Brasil: potencialidades paisagísticas*. São Paulo: Ateliê Editorial, 2003.
- ADORNO, Lúcio Flavo Marini. *Ferrovia Norte-Sul: na trilha da questão regional*. Palmas-TO: UNITINS, 1999.
- AHITAR - Administração da Hidrovia Araguaia Tocantins-Araguaia. In: BRASIL. 2004. Disponível em: www.ana.gov.br/GestaoRecHidricos/PlanejHidrologico. Acessado em outubro de 2008.
- AJARA, César. O estado do Tocantins: reinterpretação de um espaço de fronteira. In: *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro: FIBGE, vol. 53, n°. 4, outubro/dezembro de 1991.
- ALMEIDA, Alivinio de. *Hidrovia Tocantins-Araguaia: importância e impactos econômicos, sociais e ambientais segundo a percepção dos agentes econômicos locais*. Piracicaba/SP, 2004 (Tese – Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz – USP).
- ALVES, Glória da Anunciação. *O uso do centro da cidade de São Paulo e sua possibilidade de apropriação*. São Paulo, 1999 (Tese de Doutorado em Geografia, FFLCH – USP).
- ANDRADE, Manoel C. de. *Nordeste, Espaço e Tempo*. Petrópolis – RJ: Editora Vozes, 1970. (Coleção: Caminhos Brasileiros / 5)
- _____. *Modernização e pobreza: a expansão da agroindústria canavieira e seu impacto ecológico e social*. São Paulo: EUEP, 1994.
- APOLINÁRIO, Juciene Ricarte. Vivências escravistas no norte de Goiás no século XVIII. In: Odair Giraldin. (Org.). *A (trans)formação histórica do Tocantins*. 2.ed. Goiânia: Ed. UFG, 2004.
- AQUINO, N. A. *A construção da Belém – Brasília e a modernidade no Tocantins*. Goiânia, 1996 (Dissertação de Mestrado em História - UFG).
- _____. A construção da Belém-Brasília e suas implicações no processo de urbanização do estado do Tocantins. In: Odair Giraldin. (Org.). *A (trans)formação histórica do Tocantins*. 2.ed., Goiânia: Ed. UFG, 2004.
- _____. Tocantins: cidades e urbanismo em três modelos históricos. In: *III Encontro da Associação Nacional de Pós Graduação e Pesquisa em Ambiente e Sociedades*. Brasília: ANPPAS III Encontro- Brasília - maio de 2006.
- ARAÚJO, Rubens Milagre. *Uma retrospectiva da expansão do sistema elétrico na bacia do rio Tocantins, com estudo de caso na região de Lajeado – Palmas – Porto Nacional, (TO), 1996-2003*. Campinas-SP: UNICAMP, 2003. (Dissertação de Mestrado em Engenharia – UNICAMP).
- ARCANGELI, A. *O mito da terra – uma análise da colonização da pré-Amazônia maranhense*. São Luís: UFMA, 1987. (Coleção Ciências Sociais, Série Questão Agrária, 3).

ARRAIS, Tadeu Pereira Alencar e PINTO, José Vandério Cirqueira. Integrar para segregar: uma análise comparativa do tecido urbano-regional de Goiânia e Brasília. In: *X Colóquio Internacional de Geocrítica*. Diez anos de câmbios en el mundo, en la geografía y en las ciencias sociales, 1999-2008. Barcelona: Universidad de Barcelona, 26-30 de maio de 2008.

BACHELARD, Gaston. *A filosofia do não; o novo espírito científico; a poética do espaço*. Seleção de textos de José A. Tradução de Joaquim J. M. Ramos et al. 2.ed, São Paulo: Abril Cultural, 1984 (os pensadores).

BARBOSA, Ycarim Melgaço. *Conflitos sociais na fronteira amazônica: Projeto Rio Formoso*. Campinas: Papyrus, 1996.

_____. *As políticas territoriais e a criação do estado do Tocantins*. São Paulo, 1999. (Tese de Doutorado em Geografia, FFLCH – USP).

BAUDRILLARD, Jean. *A Sociedade de Consumo*. Edições 70, 2003

BECKER, Bertha K. *Geopolítica da Amazônia: A Nova Fronteira de Recursos*. Rio de Janeiro: Zahar, 1982.

_____. *Amazônia*. São Paulo: Ática, 1990.

_____. Fragmentação do espaço e formação de regiões na Amazônia – um poder territorial?. In: *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro: IBGE, v.52, n° 4, out/dezembro de 1990.

_____. Modernidade e integração do território no Brasil: da integração nacional a integração competitiva. In: *Espaço & Debates*. São Paulo Annablume, n° 32, ano. XI, 1991.

_____. *Amazônia - Geopolítica na Virada do III Milênio*. Rio de Janeiro: Editora Garamond, 2004. v. 1.

_____. Dinâmica Urbana na Amazônia. In: DINIZ, C. C.; LEMOS, M. B. (Org.). *Economia e Território*. Belo Horizonte: CEDEPLAR, 2005.

_____. *Amazônia: geopolítica na virada do III milênio*. Rio de Janeiro: GARAMOND, 2007.

BECKER, B. K. e MACHADO, Lia O. Relação de trabalho e mobilidade na Amazônia brasileira: uma contribuição. In: COLEHO, Maria Célia Nunes, et al. *Boletim Carioca de Geografia. Amazônia: problemas e impasses*. Rio de Janeiro, ano XXXII, 1982.

BECKER, B. K.; Miranda, M. H. P.; Machado, L. O. *Fronteira Amazônica: Questões sobre a Gestão do Território*. Brasília: UNB/UFRJ, 1990.

BENKO, Georges. *Economia, espaço e globalização na aurora do século XXI*. São Paulo: Hucitec, 1996.

BESSA, Kelly. Dinâmica sócio-econômica das cidades locais situadas em áreas de cerrado mineiro. In: *Revista Caminhos da Geografia*. Uberlândia, Fevereiro de 2002.

_____. *A dinâmica da rede urbana no Triângulo Mineiro: convergências e divergências entre Uberaba e Uberlândia*. Uberlândia: [S.M], 2007 (Tese de Doutorado em Geografia – UFU).

BEZERRA, Maximiano Santos. *Palmas, Processo de Implantação da Capital do Tocantins, 1989-1991*. Palmas, Tocantins. Janeiro de 1999 (Monografia de Especialização em História - UNITINS).

BOGES, Pedro Célio Alves (A). O Bipartidarismo autoritário em Goiás. In: *Goiás: sociedade e estado*. Org. Dalva Borges Souza. Goiânia: Cênone Editorial, 2004.

_____. (B). Formação e representações do estado de Goiás. In: *Goiás: sociedade e estado*. Org. Dalva Borges Souza. Goiânia: Cênone Editorial, 2004.

BOURDIEU, Pierre. *Coisas Ditas*. São Paulo: Brasiliense, 2004A.

_____. *Os usos sociais da ciência: por uma sociologia clínica do campo científico*. Tradução de Denice Bárbara Catani. São Paulo: Editora UNESP, 2004B.

_____. *O Poder Simbólico*. São Paulo: Bertrand Brasil, 1998.

_____. *A Economia das Trocas Simbólicas*. 2.ed., São Paulo: Perspectiva, 1982. (Coleção Estudos).

_____. *Ce que parler veut dire: L'économie des échanges linguistiques*. Paris: Fayard, 1982.

BRASIL. *Anuário do Transporte Aéreo*. Dados Estatísticos de 1994, 1995, 1996, 1997, 1998, 1999, 2000, 2001, 2002 e 2003. Disponível em: <http://www.anac.gov.br/arquivos>, acessado em 15 de fevereiro de 2008.

_____. AGÊNCIA NACIONAL DE ÁGUAS – ANA *A região hidrográfica dos rios Tocantins e Araguaia*. ANA – Superintendência de Planejamento e Recursos Hídricos. Brasília, abril de 2006.

_____. Confederação Nacional dos Transportes. *Pesquisas rodoviárias CNT 2006: relatório gerencial*. Brasília, 2006.

_____. Conselho de Imigração e Colonização. *Goiás: uma nova fronteira humana*. Rio de Janeiro, abril de 1949.

_____. Departamento Nacional de Estradas de Rodagem. *Anuário*. 1999.

_____. Ministério das Cidades. Proposta de tipologia das cidades brasileiras. In: *Sistema Nacional de Informações das Cidades*. OBSERVATÓRIO-PE: PPGeo/UFPE – FASE-PE. Recife, março de 2005.

_____. Ministério do Interior. PRODIAT: *Diagnóstico da Bacia do Araguaia/Tocantins*. Brasília, Vol. 2, 1982.

_____. Ministério do Interior/PRODIAT. *Projeto de Desenvolvimento Integrado da Bacia do Araguaia – Tocantins*. Desenvolvimento urbano na região do Projeto de Desenvolvimento Integrado da Bacia do Araguaia – Tocantins. Ministério do Interior. Brasília, 1985.

_____. Ministério do Interior. Comissão Especial para Implantação do estado do Tocantins. *Perfil econômico-social*. Brasília, 1989 (versão preliminar)

_____. Ministério do Meio Ambiente. *Caderno regional da região hidrográfica do Tocantins-Araguaia*. Brasília: Secretaria de Recursos Hídricos, 2006. Programa de estruturação institucional para a consolidação da política nacional de recursos hídricos – BRA/OEA/01/002.

_____. Ministério do Meio Ambiente. *GEO Brasil: recursos hídricos: componente da série de relatórios sobre o estado e perspectivas do meio ambiente no Brasil*. Brasília: MMA - Agência Nacional de Águas - Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente - ANA, 2007.

_____. Ministério dos Transportes. *Anuário Estatístico dos Transportes*. Brasília: Serviços de estatísticas dos transportes, vol. 24, 1997.

_____. Ministério dos Transportes. *PPP- Parceria Público-Privado no âmbito da Ferrovia Norte-Sul*. Goiânia: VALEC, Anexo I, março de 2003.

_____. Ministério dos Transportes. *Relatório de estatística hidroviária: bacia do Tocantins e Araguaia*. Brasília: Departamento de Hidrovias Interiores, 2003. Disponível em: www.transportes.gov.br, acessado em: 05 de outubro de 2008.

_____. *II Plano de desenvolvimento da Amazônia. Detalhamento do II Plano Nacional de Desenvolvimento (1975 – 79)*. Belém, SUDAM, 1975.

_____. *Plano de desenvolvimento da Amazônia: 1994/97*. Belém, SUDAM, 1993.

BRITO, Eliseu Pereira de. *O Processo de Ocupação do Espaço Urbano: A partir de um olhar em Palmas*. In: VI Congresso Brasileiro de Geógrafos. Goiânia: UFG, 2004, Anais/CD-ROM.

_____. *Estudos de ocupação do espaço urbano de Palmas*. Palmas: Relatório de estágio de graduação - Instituto de Planejamento Urbano de Palmas, 2004.

_____. *Produção e Reprodução do Espaço Urbano de Palmas, Tocantins*. Palmas, 2005. (Monografia - Bacharelado em Geografia - UFT).

_____. Reprodução espacial da última cidade planejada na Amazônia brasileira do século XX, Palmas Tocantins. In: *VII ENGETO*, 2006. Araguaína: UFT. 2006, Anais/Cd-Rom.

_____. A importância do Centro Comercial Wilson Vaz na formação do centro urbano de Palmas. In: *II Encontro Regional de Geografia*. Dourados, 2006.

_____. Planejamento, especulação imobiliária e vazios urbanos na última cidade planejada do Brasil no século XX. In: *XI Encontro de Geógrafos de América Latina*. Bogotá, 2007(A).

_____. O planejamento urbano e a formação de uma área central em Palmas – Tocantins. In: *XXIII Semana de Geografia da Universidade Estadual de Londrina e II Seminário Temático de Geografia do Norte do Paraná*. Londrina, 2007(B).

_____. A ocupação e os vazios urbanos na cidade de Palmas. In: *VII Encontro Nacional da ANPEGE*. Niterói-RJ, 2007(C).

_____. Uma decisão, um projeto, um sonho e discursos na criação e consolidação de Palmas. In: *XV Encontro Nacional de Geógrafos*. São Paulo, 2008 (A).

BRUM, Argemiro J. *Desenvolvimento econômico brasileiro*. Petrópolis (RJ): Atlas, 1997.

CAMPOS, F. Itami. A política tradicional em Goiás: 1930 a 1960. In: *Goiás: sociedade e estado*. Org. Dalva Borges Souza. Goiânia: Cãnone Editorial, 2004.

CANO, Wilson. *Desequilíbrios regionais e concentração industrial no Brasil 1930-1970*. São Paulo: Global, 1985.

CARDOSO, Muller. *Amazônia: expansão do capitalismo*. São Paulo: Brasiliense, 1977.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. *A cidade*. 5. ed. São Paulo: Contexto, 2001.

_____. *Espaço-tempo na metrópole: a fragmentação da vida cotidiana*. São Paulo: Contexto, 2001.

_____. Uma leitura sobre a cidade. In: *Cidades, Revista Científica*. Presidente Prudente: Grupo de Estudos Urbanos, vol 1, n° 1, 2004.

CARVALHO, Francisquinha Laranjeira. *Fronteira e conquistas pelo Araguaia – século XIX*. Goiânia: Kelps, 2006.

CARVALHO, Luiz de. *Vozes da Consolidação: A comunicação social no Tocantins – I*. Palmas, 2000.

CASTRO, Edna M. Ramos de. A questão urbana na Amazônia. In: *Pará. Secretaria de Estado de Educação. Estudos e problemas amazônicos: história social e econômica e temas especiais*. 2. ed., Belém: CEJUP, 1992.

CHENAIS, François. *A mundialização do capital*. (Trad.) FOÁ, Silvana F., São Paulo: Xamã, 1996.

CHRISTALLER, Walter. *Central Places in Southern Germany*. New Jersey, 1996.

CHOAY, François. *O urbanismo. Utopias e realidades. Uma antologia*. São Paulo: Perspectiva, 1979 (Coleção Estudos/Urbanismo).

CLEMENTE, A. *Economia Regional e Urbana*. Rio de Janeiro: Atlas, 1994.

COELHO, Maria Célia, et al. Regiões do entorno dos projetos de extração e transformação mineral na Amazônia Oriental. In: *Novos Cadernos NAEA*. Belém, v 8, n° 2, 2005.

CORDEIRO, Rosalinda Batista de Abreu. *Arraias suas raízes e suas gente*. Goiânia, 1989.

CORRÊA, Roberto Lobato. Contribuição ao estudo da área de influência de Aracaju. In: *Revista Brasileira de Geografia*, vol 2, n° 27, 1965.

_____. Os Estudos de Rede Urbana no Brasil até 1965. In: *Simpósio de Geografia Urbana*. Buenos Aires, junho de 1966 (Anais).

_____. Os estudos da rede urbanas no Brasil. In: *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, vol. 29, 1967.

_____. Os estudos de Rede Urbana no Brasil. In: *Revista Brasileira de Geografia* (1967). In: Instituto Panamericano de Geografia e História/Comissão de Geografia. Simpósio de Geografia Urbana. (Buenos Aires, 1966). Rio de Janeiro: IPGH, 1968.

_____. Estudo das relações entre cidade e região. In: *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, 1969.

_____. A periodização da rede urbana na Amazônia. In: *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, Vol. 49, 1987.

_____. O estudo da rede urbana: uma proposição metodológica. In: *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, Vol. 50, 1988

_____. *O Espaço Urbano*. São Paulo: Hucitec, 1989.

_____. *A rede urbana*. São Paulo: Ática, 1989.

_____. *Identificação dos centros de gestão do território no Brasil*. Rio de Janeiro, 1994. (mimeo).

_____. *Trajetória Geográfica*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

_____. Uma nota sobre o urbano e a escala. In: *Revista Território*. Rio de Janeiro, Ano VII, nº. 11, set/out de 2003.

_____. Monumentos, Política e Espaço. In: *Geografia: temas sobre cultura e espaço*. (org) Zeny R. e Roberto Lobato Corrêa. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2005.

_____. *Estudos sobre as redes urbanas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

COSTA, Francisco de Assis. *Grande capital e a agricultura na Amazônia: A experiência Ford no Tapajós*. Belém: Universidade Federal do Pará, 1993.

COSTA, Sérgio Francisco. *Introdução Ilustrada à Estatística*. 3.ed., São Paulo: Habras Ltda, 1998.

COTA, Raimundo Garcia, et al. O setor madeireiro na região de Carajás In: COELHO, Maria Célia N. e COSTA, Raymundo Garcia (org). *10 anos de Estrada de Ferro Carajás*. Belém: UFPA/NAEA; Editora Gráfica Supercores, 1997.

CRYSTHIAN, Rhudy. *Ferrovias Norte – Sul. Obras seguem no ritmo planejado*. In: *Canal: O Jornal da Bioenergia*. Goiânia: MAC editora e Jornalismo Ltda., ano 2, nº 18, fevereiro de 2008.

CRUZ, Rossini. Marco teórico para a reflexão sobre as desigualdades regionais: uma breve revisão de literatura. In: *Revista de desenvolvimento econômico (RDE)*. Ano II, nº. 3, Salvador: DCSA2/Unifacs, janeiro de 2000.

CUNHA, Marcos P. da. Migração no Centro-Oeste Brasileiro: as tendências e características do período de 1986/96. In: HAGAN, Daniel Joseph (org). *Migração e ambiente no Centro-Oeste*. Campinas: Núcleos de Estudos de População/UNICAMP: PRONEX, 2002.

DALL`ACQUA, Clarisse Torrens Borges. *Planejamento territorial do desenvolvimento: ação política. Uma prática piloto na região de Barreiras*. São Paulo, julho de 2007. (tese de Doutorado – FFLCH – USP).

DANTAS, Marcos. *A lógica do capital – informação: a fragmentação dos monopólios e a monopolização dos fragmentos num mundo de comunicações globais*. 2.ed., Rio de Janeiro: Contraponto, 2002.

DBO Engenharia. *Estudos de Impacto Ambiental para a Instalação da Capital, Palmas-TO*. Palmas, vol.5, julho de 1989.

DEFFONTAINES, P. Como se constituiu no Brasil a rede de cidades. In: *Boletim de Geografia*. Vol 2, nº 14, 1944.

DEZOITO DE MARÇO. Jornal – Documento. *Ano 10 do estado do Tocantins*. Palmas, nº. 5, 20 de maio de 1998.

_____. *Ano 10 do estado do Tocantins*. Palmas, nº. 8, 30 de junho de 1998.

DIÁRIO DO TOCANTINS. *Começam as baixas na UT*. Palmas, ano II, nº. 539, 25 de agosto de 1999.

_____. Palmas, ano I, nº. 131, 1 de julho de 2000.

_____. Palmas, ano I, nº. 140, 12 de julho de 2000.

_____. Palmas, ano I, nº. 141, 13 de julho de 2000.

DIAS, Leila Christina. *Réseaux d'information et réseau urbain au Brésil*. Paris: Editions L'Harmattan, 1995.

_____. Redes eletrônicas e novas dinâmicas do território brasileiro. In: Iná E. de Castro; Paulo César da C. Gomes; Roberto L. Corrêa. (Org.). *Brasil: questões atuais da organização do território*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1996.

_____. Redes: emergência e organização. In: Iná E. de Castro; Paulo César da C. Gomes; Roberto L. Corrêa. (Org.). *Geografia: conceitos e temas*. 6. ed., Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.

DIAS, L. C. e SILVEIRA, R. L. (Org.). *Redes, sociedades e territórios*. 1.ed., Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2005.

FALESI, Ítalo Cláudio. O ambiente edáfico da região do Programa Grande Carajás. In: *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, Ano 50, Nº 4, Outubro – Dezembro de 1988.

FANTINI, Márcia. *Cidade dividida*. Florianópolis: Cidade Futura, 2000.

FERREIRA, Maria da Glória Rocha. (Re)Organização do espaço a partir da produção de soja: Balsas-MA. In: *Revista Terra Livre*. Presidente Prudente, SP, Ano 22, vol.2, n° 27, julho/dezembro de 2006.

GARIBO FILHA, Irene, et al. Estudo da área mineradora de Carajás. *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, Ano 50, N° 4, outubro – dezembro de 1988.

FILHO, Alcides Goularti. A questão regional no Brasil: uma introdução ao debate. In: *Textos de Economia*. Florianópolis, v.9, n.1, jan/jun de 2006.

FLEURY, Marie – Françoise. Aborder L'Amazonie. In: *L'information Géographique*. Paris: Sedes, vol. 64, juin/2000.

FOLHA POPULAR. Palmas, ano II, n°. 296, 13 de abril de 2001.

FOUCAULT, Michel. *A ordem do discurso*. São Paulo: Edições Loyola, 2007.

_____. *Microfísica do Poder*. 22.ed., Rio de Janeiro: Edições Graal, 2006.

FRAGOSO, Romualdo G., et al. *Historia natural da vida de los animales, de las plantas y de la tierra*. Tomo III, 6.ed, Barcelona: Instituto Gallach de Librería y Ediciones, S.L.

FRAZ, Luís Otávio de Queiroz. *Retalhos de Memórias*. Goiânia: Plano A, 2005.

FRESCA, T. M. *A rede urbana do Norte do Paraná*. 1. ed. Londrina: Editora da Universidade Estadual de Londrina, 2004.

FRÚGOLI JR., Heitor. *São Paulo: espaços públicos e interação social*. São Paulo: Marco Zero, 1995.

FURTADO, Celso. *Formação Econômica do Brasil*. 32.ed., São Paulo: Cia. Editora Nacional, 2005.

GASPAR, Jacira Garcia. *Araguaína e sua região: saúde como reforço da polarização*. Recife, 2002 (Dissertação de Mestrado em Geografia – UFPE).

GARCIA, Hamílcar de e NASCENTE, Antenor. *Dicionário Contemporâneo da língua portuguesa*. 5.ed., Lisboa, Portugal: Editora Pinto Basto Cia Ltda, 1970.

GEIGER, Pedro P. As veredas e os Gerais da região do Rio Preto na Bahia (Estudo de Geografia Humana). In: *Boletim Carioca de Geografia*. Ano III, n°.1, s/d.

_____. *A evolução da rede urbana brasileira*. Rio de Janeiro: Ministério da Educação e Cultura, 1963.

GIORDANO, Samuel Ribeiro. *Competitividade regional e globalização*. São Paulo, 1999. (Tese – FFLCH –USP).

GISTELINCK, F. *Carajás, usinas e favelas*. São Luís: Espaço Aberto, 1988.

GOMES, Flavio Alcaraz. *Transamazônica a redescoberta do Brasil*. São Paulo: Livraria Cultura Editora, 1972.

GOMES, Gustavo Maia e Dowell, Maria C. Mac. *Descentralização política, federalismo fiscal e criação de municípios: o que é mau para o econômico nem sempre é bom para o social*. Brasília: IPEA, 2000 (Texto para discussão n°706).

GOMES, Horieste. *Geografia sócio-econômica de Goiás*. São Paulo: Livraria Brasil Central Editora, 1969.

GOMES, Horieste e NETO, A. Teixeira. *Geografia Goiás/Tocantins*. Goiânia: Editora da UFG, 1993.

GOMES, Horieste, NETO, Antonio Texeira e Barbosa, A. Sales. *Geografia: Goiás / Tocantins*. 2.ed, revista e ampliada, Goiânia: Editora da Universidade Federal de Goiás, 2005.

GONTIJO, A. Aonde nos leva essa estrada? In: Morais, Fernando et al. *Transamazônica*. São Paulo: Brasiliense, 1970.

GOTTIDIENER, Mark. *A produção social do espaço urbano*. São Paulo: EDUSP, 1993.

GRAMAUD, Amaury Patrick; VASCONCELLOS, Marco Antônio Sandoval e TONETO JR., Rudinei. *Economia Brasileira Contemporânea*. Rio de Janeiro: Atlas, 2002.

HALL, Anthony L. *Amazônia: desenvolvimento e conflito social no Programa Grande Carajás*. Tradução de Ruy Jungmann. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1991.

HARVEY, David. *Los limites del capitalismo y la teoria marxista*. (trad.) Mariluz, Caso. México: Fondo de Cultura Econômica, 1990

_____. *Condição Pós-Moderna*. São Paulo: Loyola, 1992.

_____. *A produção capitalista do espaço*. São Paulo: Annablume, 2005.

HARRIS, Chauncy D. e ULLMAN, Edward L. A natureza das cidades. In: *Cidades: Revista Científica*. Presidente Prudente: Grupos de Estudos Urbanos, Vol. 1, N° 1, 2004.

HARRIS, C. D. Classification of cities em the United States. In: MAYER, H. M. e KOHN, C. F. (orgs). *Reading in urban geography*. Chicago: The University of Chicago Press, 1959.

HOGAN, Daniel Joseph (Org.) *Migração e ambiente no Centro-Oeste*. Campinas: Núcleo de Estudos de População/UNICAMP: PRONEX, 2002.

HUERTAS, Daniel Monteiro. *Da fachada Atlântica ao âmago da Hiléia: integração nacional e fluidez territorial no processo de expansão da fronteira agrícola*. São Paulo: USP, 2007. (Dissertação em Geografia - FFLCH/USP).

IANNI, Octávio. *A luta pela terra*. Petrópolis, RJ: Vozes, 1978.

_____. *Colonização e contra-reforma agrária na Amazônia*. Petrópolis: Vozes, 1979.

_____. *A ditadura do grande capital*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1981.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Anuário Estatístico*. Rio de Janeiro, 1984, 1985 e 1989.

- _____. *Censo Empresarial*. Rio de Janeiro, 2000.
- _____. *Perfil dos Municípios Brasileiros*. IBGE, 2004.
- _____. *Censo Demográfico 1950, 1960, 1970, 1980, 1991, 1996, 2000, 2007*. Rio de Janeiro: IBGE, disponível em: [www. Ibge.gov.br](http://www.ibge.gov.br).
- _____. *Censo Industrial e Agropecuário 1985, 1989*.
- _____. *Regiões de Influências das cidades, 2007*. Rio de Janeiro, 2008.
- _____. *Regiões de influências das cidades – 2008*. IBGE mostra a nova dinâmica da rede urbana brasileira. In: <http://www.ibge.gov.br/home/presidencia/noticias>. Acessado em 27/12/2008.
- _____. *Contas Regionais do Brasil. Série relatório metodológico*. Rio de Janeiro, 2008.
- IPEA /IBGE/UNICAMP. *Caracterização e tendências da rede urbana do Brasil: Configurações atuais e tendências da rede urbana*. Brasília: IPEA, vol. 1, 2001
- _____. *Caracterização e tendências da rede urbana do Brasil: Configurações atuais e tendências da rede urbana*. Brasília: IPEA, vol. 2, 2001.
- KUBISTSCHEK, Jucelino. *Por que construí?* Rio de Janeiro: Bloch, 1975.
- LAMOSO, L. P. *A ocupação da Amazônia Mato-Grossense: o caso de Jauru-MT*. Presidente Prudente: Unesp - Presidente Prudente, 1994 (Dissertação de Mestrado em Geografia - UNESP).
- _____. A privatização no setor mineral brasileiro: a Companhia Vale do Rio Doce. In: *XIII Encontro Nacional de Geógrafos, 2002*. João Pessoa: Associação dos Geógrafos Brasileiros, 2002, Anais.
- LEFEBVRE, Henri. *La production de l'espace*. Paris: Maspero, 1974.
- _____. *De lo rural a lo urbano*. 3.ed., Barcelona, 1975.
- _____. *A cidade do Capital*. Rio de Janeiro: DP&A, 1999.
- _____. *A revolução Urbana*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999.
- _____. *O direito a cidade*. São Paulo: Editora Moraes Ltda, 1991.
- LIPIETZ, Alain. *O capital e seu espaço*. São Paulo: Nobel, 1988.
- LIRA, Elizeu Ribeiro. A frente pastoril e a (des)organização dos territórios indígenas no sul do Maranhão e no antigo norte de Goiás. In: *Revista Plurais*. Anápolis: Revista Eletrônica, vol. 1, nº 4, 2006. Disponível em: <http://www.nee.ueg.br>. Acessado em 24/11/2008.
- _____. Regiões do Tocantins: Regionalização ou banalização do conceito de região. In: PALHETA DA SILVA, J. M. (Org.). *Geografia Econômica do Brasil: temas regionais*. 1.ed., Presidente Prudente: Universidade Estadual Paulista (UNESP), 2002..

_____. *A Gênese de Palmas-TO*. Presidente Prudente, 1995. (Dissertação de Mestrado em Geografia – UNESP).

LOUREIRO, Violeta R. A história social e econômica da Amazônia. In: *Pará. Secretaria de Estado de Educação. Estudos e problemas amazônicos: história social e econômica e temas especiais*. 2. ed, Belém: CEJUP, 1992.

JEANNERET, Charles – Edouard. *Planejamento Urbano*. 3.ed, São Paulo: Perspectivas, 1984. (Coleção debates – urbanismo).

JOHNSON, James H. El centro de la ciudad. In: JOHNSON, James H. *Geografía Urbana*. Tradução de Joan Olivar, Barcelona: Oikos-Tau, 1974.

JORNAL PRIMEIRA PÁGINA. Ano VI, nº 78, edição de 24/05/1991. Palmas, 1991.

_____. Ano VIII, nº 130, edição de 24/05/93. Palmas, 1993.

_____. Ano 10, nº 295, edição de 05-20/10/95. Palmas, 1995.

_____. Ano 11, Nº 333, Edição de 28/10/1996, Palmas, 1996.

_____. Ano 11, Nº 335, Edição de 27/03/1996, Palmas, 1996.

_____. Ano 13, nº 395, edição de 19-26/05/98. Palmas, 1998.

JORNAL DO TOCANTINS. *Governador convoca tocantinense a se unirem pelo futuro do Estado*. Palmas, Ano XVIII, nº 1.165, 4 a 5 de fevereiro de 1998.

_____. Palmas, Ano 18, nº 1.209, 24 de abril de 1998.

_____. Palmas, Ano 19, nº 1.271, 5 de julho de 1998.

_____. Palmas, Ano 19, nº 1.274, 9 de julho de 1998.

_____. Palmas, Ano 19, nº 1.278, 14 de julho de 1998.

_____. *Aeroporto de Araguaína*. Palmas, Ano 19, nº 1.281, 17 de julho de 1998.

_____. *Aeroporto de Gurupi*. Palmas, Ano 19, nº 1.287, 24 de julho de 1998.

_____. Palmas, Ano 19, nº 1.354, 14 de outubro de 1998.

_____. *Taquaralto movimenta a economia da capital*. Palmas, Ano 20, nº 1.673, 24 de outubro de 1998.

_____. *Porto e Araguaína lideram em influência política*. Palmas, Ano 19, nº 1.457, 7 de fevereiro de 1999.

_____. Palmas, Ano 20, nº 1.654, 1 de outubro de 1999.

_____. Palmas, Ano 20, nº 1.667, 17 de outubro de 1999.

_____. Palmas, Ano 20, nº 1.766, 13 de fevereiro de 2000.

_____. Palmas, Ano 20, nº 1.773, 22 de fevereiro de 2000.

_____. Palmas, Ano 21, nº 1.853, 27 de maio de 2000.

_____. Palmas, Ano 21, nº 2.049, 17 de janeiro de 2001.

_____. Palmas, Ano 21, nº 2.052, 20 de janeiro de 2001.

_____. Palmas, Ano 21, nº 2.084, 27 de fevereiro de 2001.

_____. *Palmas, minha cidade*. Pesquisa de opinião realizada entre os dias 7 e 14 de junho de 2007, feito pelo Instituto Vetor Pesquisa. Palmas, 15 de julho de 2007.

MACHADO, Lia Osório. Sistemas e redes urbanas como sistemas complexos evolutivos. In: CARLOS, A.F.Alessandri; LEMOS, A.I. Geraiges. (Org.). *Dilemas urbanos*. Novas abordagens sobre a cidade. 1 ed. São Paulo: Contexto, 2003.

_____. Rede Urbana e governo local na Amazônia Brasileira. In: COELHO, Maria Célia Nunes; MATHIS, Armin. (Org.). *Políticas públicas e desenvolvimento local na Amazônia: uma agenda de debates*. 1.ed., Belém: UFPA/NAEA, 2005.

MANZANO, Heloisa Lotufo e MANZANO, Eduardo. *Nas barrancas do Tocantins: memórias de um casal de médicos*. Goiânia: América, 2005.

MARICATO, Hermínia. *Brasil, cidade: alternativas para a crise urbana*. Petrópolis, RJ: Vozes, 2001.

MARTINS, José de Souza. *A chegada do estranho*. 1.ed., São Paulo: Editora Hucitec, 1993. v. 1.

_____. *Fronteira - A degradação do Outro nos confins do humano*. 1.ed., São Paulo: HUCITEC, 1997.

MARX, Karl. *Contribuição à crítica da economia política*. São Paulo: Martins Fontes, 1977.

MATZNETTER, Josef. O sistema urbano no Norte e Nordeste do Brasil e a influência das novas estradas. In: *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, ano 43, nº 1, janeiro/março de 1981.

MECOESTE, Mercado Comum do Oeste. *Perfil Competitivo do Estado do Tocantins*. Palmas: SENAI, 2006.

MESQUITA, Alfredo. *Brasil: viagem ao Norte e Nordeste, reportagem*. São Paulo: Martins, 1974.

MIOSSEC, Jean-Marie. La localisation des forces de décision dans le monde: esquisse de géographie politique théorique. In: *L'Espace Géographique*. Paris: Doin Éditeurs, nº.3, juillet-septembre de 1976.

MONBEIG, Pierre. Uma viagem de São Paulo a Goiânia: estudo sobre as zonas de influência paulista. In: *Boletim Geográfico*. Rio de Janeiro, 1949.

MORAIS, Fernando et al. *Transamazônica*. São Paulo: Brasiliense, 1970.

MOREIRA, Ruy. *Para onde vai o pensamento geográfico? Por uma epistemologia crítica*. São Paulo: Contexto, 2006.

MORENO JIMÉNEZ, A e ESCOLANO, S. *El Comercio y los Servicios para la Producción y el Consumo*. Madrid: Editora Síntesis, 1992, n° 20. (Coleção Espacios y Sociedades).

MINC, Eduardo. Tocantins, nasce um Estado. In: *Revista Geográfica Universal*. Rio de Janeiro: Bloch Editores S.A, n°197, abril de 1991.

NEVES, José F. das. Presidente da VALEC. *Entrevista ao Programa Roda Viva da RedeSat*. Palmas, 18 de dezembro de 2006.

OLIVEIRA, Christian Dennys M. de. *Geografia do Turismo na cultura carnavalesca: o sambódromo do Anhembi*. São Paulo: Paulistana, 2007.

OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino de. *Integrar para não entregar: políticas públicas e Amazônia*. Campinas _SP: Papirus, 1988. (Série Educando)

OLIVEIRA, F. de. *Elegia para uma re(li)gião*. 3.ed., Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1981.

O JORNAL. *Cresce opção bancária na capital*. Palmas, ano IX, edição 291, 22 de novembro de 1998.

ONU, Programa das Nações Unidas para os Assentamentos Humanos e para o Meio Ambiente. *Projeto AVA MARABÁ*. Relatório de Avaliação da Vulnerabilidade Ambiental. Marabá, 2006.

PALACÍN, Luís. *O século do ouro em Goiás: 1722 – 1822. Estrutura e conjuntura numa capitania de Minas*. 4.ed., Goiânia: Editora da UFG, 1994.

PALMAS, Prefeitura Municipal de. *Cadastro Técnico Multifinalitário de Palmas*. Palmas: Instituto de Planejamento Urbano de Palmas, 2004.

_____. *Ortofoto do Projeto n°680/03*. ACNE 1 – 104 Norte. Palmas, fevereiro de 2005.

PARENTE, Temis. G. O ouro como fonte de atraso. In: Odair Giraldin. (Org.). *A (Trans)formação Histórica do Tocantins*. 2.ed., Goiânia GO: Editora da Universidade Federal de Goiás, 2002, v. , p. 171-182.

_____. *Fundamentos Históricos do Estado do Tocantins*. 3.ed., Goiânia - GO: Editora da UFG, 2007.

PEREIRA, Alberto Carlos L. Garimpo e fronteira Amazônica: as transformações dos anos 80. In: LÈNA, Philippe e OLIVEIRA, Adélia Engrácia de (org). *Amazônia: a fronteira agrícola, 20 anos depois*. Belém: Museu Paraense Emilio Goeldi, 1991.

PEREIRA, Osny Duarte. *A Transamazônica: prós e contras*. 2.ed., Rio de Janeiro: Ed. Civilização Brasileira S.A., 1971.

PEREIRA, Luiz Carlos Bresser e Rego, José Marcio. Um mestre da economia brasileira: Ignácio Rangel. In: *Revista de Economia Política*. São Paulo, Vol. 13, n° 2, abril-junho de 1993.

PICOLI, Fiorelo. *O capital e a devastação da Amazônia*. 1.ed., São Paulo: Expressão Popular, 2006.

PINHEIRO, Adriana. Palmas – última cidade planejada do século XX. In: *Informativo do Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do estado do Tocantins*. Palmas, ano II, n°.06, abril/maio de 1997.

PINTO, Lucio Flávio. *Carajás: o ataque ao coração da Amazônia*. Rio de Janeiro: Editora Marco Zero e Stúdio Alfa, 1982.

PÓVOA, Liberato. *História Didática do Tocantins*. 4.ed., Goiânia: Kelps, 2004.

RAFFESTINI, C. *Por uma Geografia do Poder*. São Paulo: Ática, 1993.

RANGEL, Ignácio. História da dualidade brasileira. In: *Revista de Economia Política*. São Paulo, out./dez 1981.

_____. *Economia: milagre e anti-milagre*. Rio de Janeiro: J. Zahar, 1986.

_____. *Obras reunidas*. São Paulo: Rio de Janeiro: Contraponto, v. 1 e 2, 2005.

REBELO, Darino Castro. *Transamazônica, integração em marcha*. Rio de Janeiro: Centro de Documento e Publicação – Ministério dos Transportes, 1973.

RÈMY, Jean e VOYÉ, Liliane. *A cidade rumo a uma nova definição?* Tradução de José Domingues de Almeida. Portugal – Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 1994 (Coleção: Cidade em Questão/9).

REPUBLIQUE FRANCAISE, Ministério dês Affaires Etrangères e Governo do Estado do Tocantins. *Projeto da Plataforma Logística Agro-Alimentar em Palmas – Tocantins*. Paris, França, septembre, 1998.

RIBEIRO, Maria da Conceição M. Franca; Contribuição ao estudo dos centros urbanos brasileiros . In: *IX Congresso Brasileiro de Geografia*. Florianópolis, 1940.

RIBEIRO, Miguel A. Campos. *Amazônia: A dimensão do urbano e a qualidade ambiental*. Rio de Janeiro: IBGE/DEGEO, 1994. (mimeo)

_____. *A complexidade da Rede Urbana Amazônica: três dimensões de análise*. Tomo I, Rio de Janeiro, 1998 (Tese apresentada na UFRJ).

_____. *A complexidade da Rede Urbana Amazônica: três dimensões de análise*. Tomo II, Rio de Janeiro, 1998. (Tese em Geografia - UFRJ)

RIZZINI, Carlos Toledo. Sobre a distinção e a distribuição das duas espécies de babaçu (Orbignya). In: *Revista Brasileira de Geografia*. Ano XXV, n° 3, Julho – Setembro de 1963.

ROCHERFORT, Michel. A organização urbana da Amazônia Média. In: *Boletim Carioca de Geografia*. Rio de Janeiro, 1959.

_____. Métodos de estudo das redes urbanas; interesse da análise de setor terciário da população ativa. In: *Boletim Carioca de Geografia*. Rio de Janeiro, 1961.

_____. Problema de organização do espaço urbano. In: *Caderno Prudentino de Geografia*. Presidente Prudente: AGB, Vol. 1, n° 1, 1981.

_____. *Redes e sistemas. Ensinando sobre o urbano e a região*. Tradução de Antônio de Pádua Danesi. São Paulo: Hucitec, 1998.

RODRIGUES, Adyr A. B. (org). *Turismo e Geografia: Reflexões Teóricas e Enfoques Regionais*. São Paulo: Hucitec, 1996.

RODRIGUES, Dayse Mysmar Tavares. Hidrovia Araguaia-Tocantins: uma análise da integração e do desenvolvimento. In: *Revista Eletrônica Faculdade Montes Belos*. Goiás, vol.1, n. 2, novembro de 2005.

SAHA, Suranjit Kumar. Industrialização e mudança social na área de Marabá – Carajás na Amazônia Oriental Brasileira. In: COELHO, Maria Célia N. e COSTA, Raymundo Garcia (org). *10 anos de Estrada de Ferro Carajás*. Belém: UFPA/NAEA; Editora Gráfica Supercoros, 1997.

SANTOS, Jocyléia Santana dos. A História da mídia audiovisual: a televisão no Tocantins. In: *V Congresso Nacional de História da Mídia*. São Paulo, 2007.

SANTOS, Milton. A cidade de Jequié e sua região. In: *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, 1956.

_____. *Zona do cacau*. 2 ed., São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1957. (Coleção brasileira, série 5, v.296).

_____. Cidade, Mais-valia Absoluta e Relativa, Desvalorização do Capital e do Trabalho: Considerações Metodológicas sobre o Caso do Rio de Janeiro. In: MOREIRA, Ruy. (org). *Geografia: Teoria e Crítica*. Petrópolis: Vozes, 1982.

SANTOS SILVA, C. F. L'Umland de Santa Cruz do Rio Pardo. In: *Revista de Geografia*. Rio de Janeiro: IPGH, 1957.

_____. *A rede do Recôncavo Baiano*. Salvador: Laboratório de Geomorfologia e Estudos Regionais da Bahia, 1959.

_____. *A cidade nos países subdesenvolvidos*. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira S. A., 1965.

_____. *O Espaço Dividido: Os Dois Circuitos da Economia Urbana dos Países Subdesenvolvidos*. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1979.

_____. *A urbanização desigual. A especificidade do fenômeno urbano em países subdesenvolvidos*. Petrópolis: Vozes Lda, 1980.

_____. *Metrópole Corporativa Fragmentada*. São Paulo, Nobel, 1990.

_____. *Urbanização Brasileira*. 2.ed., São Paulo: Hucitec, 1994.

_____. *A Natureza do espaço: técnica e tempo/razão e emoção*. São Paulo: HUCITEC, 1996.

_____. *Técnica, Espaço, Tempo. Globalização e Meio Técnico-Científico-Informacional*. 4. ed., São Paulo: HUCITEC, 1998.

_____. *Economia Espacial: Críticas e Alternativas*. Tradução de Maria Irene de Q. F. Szmarecsányi. 2. ed, São Paulo: EDUSP, 2003. (Coleção Milton Santos).

_____. *Por uma Geografia Nova: Da crítica da Geografia a uma Geografia Crítica*. 6.ed., São Paulo: EDUSP, 2004. (Coleção Milton Santos).

_____. *Da Totalidade ao Lugar*. São Paulo: EDUSP, 2005. (Coleção Milton Santos).

SAWYER, Donald. A reorganização econômica e demográfica da Amazônia. In: *Pará. Secretaria de Estado de Educação. Estudos e problemas amazônicos: história social e econômica e temas especiais*. 2.ed., Belém: CEJUP, 1992.

SCRIVANO, Roberta. *Gargalos ambientais atrasam usina hidrelétrica de Estreito*. In: *Gazeta Mercantil*. 02/07/2008. Disponível em <http://indexet.gazetamercantil.com.br/arquivo/2008/07/02>. Acessado em 02/10/2008.

SEGURADO, Joaquim Teotônio. *Memória econômica e política sobre o comércio ativo da Capitania de Goiás. 1806*. Memórias Goianas. Goiânia: Editora da UCG, 1982.

SILVA, Aluizo Tadeu Marques da. A questão regional Amazônica. In: *Pará. Secretaria de Estado de Educação. Estudos e problemas amazônicos: história social e econômica e temas especiais*. 2.ed., Belém: CEJUP, 1992.

SILVA, João Márcio Palheta da. Novos municípios, recursos financeiros e gestão municipal: os municípios de Parauapebas e Curionópolis no Sudeste do Pará. In: *Estado e Políticas Públicas na Amazônia: gestão de recursos naturais*. COELHO, Maria Célia N. et al (org). Belém: Cejup: UFPA-NAEA, 2000. (Série Estado e Gestão Pública)

SILVA, Maria Amélia Rodrigues da. Un demi siècle d'exploitation minière en Amazonie. Dela conjuncture à la diversification concentrée. In: LÉNA, Philippe et MELHO, Neli Aparecida de. *Amazonie: Développement Durable et Dynamiques Sociales. Cahiers du Brésil Contemporain*. Paris, n°. 63/64, 2006.

SILVA, Marta Zorzal. A Vale do Rio Doce na estratégia do desenvolvimento brasileiro. Vitória: EduFES, 2004. In: COELHO, Maria Célia N. e COSTA, Raymundo Garcia (org). *10 anos de Estrada de Ferro Carajás*. Belém: UFPA/NAEA; Editora Gráfica Supercores, 1997.

SILVEIRA, Márcio Rogério. *A importância geoeconômica das estradas de ferro no Brasil*. Presidente Prudente, 2003 (Tese de Doutorado em Geografia - UNESP).

SOARES, B. R. e BESSA, K. C. Novas espacialidades nas áreas de cerrado brasileiro: considerações sobre a rede urbana. In: *Revista Múltipla*, N° 11, Ano VI, Vol. 7, Brasília: UPIS, dezembro de 2001

SOARES, L. C. Função regional de Formosa. In: *Boletim Carioca de Geografia*. Rio de Janeiro, 1948.

SOUZA, Jailson de Macedo. *A cidade na região e a região na cidade: a dinâmica de Imperatriz (MA) e suas implicações na região Tocantina*. Goiânia, 2005. (Dissertação de Mestrado em Geografia – IESA – UFG).

SOUZA, Marcos Alves de. O dono da terra: estudo sobre a formação de uma pós-fronteira no Tocantins. In: SILVA, Luiz Sérgio Duarte da (org). *Relações cidade-campo: fronteiras*. Goiânia: Editora da UFG, 2000.

SOUZA, Sônia Maria de. Belém-Brasília: abrindo fronteiras no Norte Goiano (atual Tocantins) – 1958 – 1975. In: Odair Giralдин. (Org.). *A (trans)formação histórica do Tocantins*. 2.ed., Goiânia: Ed. UFG, 2004.

SPÓSITO, Maria Encarnação B. O centro e as formas de expressão da centralidade urbana. In: *Revista de Geografia*. Presidente prudente: UNESP, vol.1, 1991.

_____. *Capitalismo e Urbanização*. São Paulo: Hucitec, 1994.

TERUYA, Dirceu Yoshikazu. Os fatores de concentração de indústrias de empresa de alta tecnologia. In: *V Seminário Internacional de la RII. Toluca*. México, 21-24 de setembro de 1999.

TEIXEIRA, Karênina Martins. *Investigação de opções de transporte de carga geral em contêineres nas conexões com a região Amazônica*. São Carlos, 2007.

TOBAR, Carlos R. e YUNOVKY, Oscar. Esquema de asentamientos urbanos en una área de la mesopotomia Argentina. In: *Instituto Panamericano de Geografía e História/Comissão de Geografía. Simpósio de Geografía Urbana*. (Buenos Aires, 1966). Rio de Janeiro: IPGH, 1968.

TOCANTINS, Governo do. *Diagnóstico geral do estado do Tocantins*. Palmas, S/D.

_____. *Plano Diretor de desenvolvimento da região central ou grande entorno de Palmas*. Palmas: ASPLAN, 1994.

_____. CREA. Complexo industrial atrai novos empresários. In: *Revista do CREA – TO*. Palmas: Gráfica e editora Kelps, ano I, nº 2, jun/jul de 1995.

_____. Seplan. *Atlas Digital do Tocantins - Base de Dados Geográficos versão 1.0*. Palmas: Seplan/DEZ, 2000. CD-ROM

_____. Seplan-TO. Os caminhos do progresso. In: *Tocantins em revista*. Palmas: Gráfica Barbieri, julho de 2001.

_____. *Guia de incentivos. Oportunidades de negócios no Tocantins*. 2.ed., Palmas: Seplan-TO, 2005.

_____. Seplan-TO. Palmas: SEPLAN, 2006. Disponível on line: <http://www.seplan.to.gov.br/desenvolvimento/dpi/home/php>, acessado em 25/12/2006.

TOKARSKI, Donizete. Ambientalista alerta para risco de hidrelétrica no Cerrado. In: *Portal de Monitoreo de los impactos sociales y ambientales de las inversiones en infraestructura y energía em América del Sur*. 30/06/2008. Disponível em: [/www.infraest-energ-sudamerica.org/home](http://www.infraest-energ-sudamerica.org/home), acessado em 01/10/2008.

TORRES, Haroldo da Gama. Migração e o migrante de origem urbana na Amazônia. In: LÊNA, Philippe e OLIVEIRA, Adélia Engrácia de (org). *Amazônia: a fronteira agrícola, 20 anos depois*. Belém: Museu Paraense Emílio Goeldi, 1991.

TRICART, Jean e SANTOS, Milton. O problema da divisão regional da Bahia. In: *Estudos de Geografia da Bahia*. Salvador: Livraria Progresso Editora, 1958.

VALEC, Engenharia e Construções Ltda. *Ferrovias Norte-Sul. Relatório de Impacto Ambiental*. Goiânia: VALEC, abril de 1987.

_____. *Ferrovias Norte-Sul, Estudos de Impacto Ambiental (EIA)*. Goiânia, vol. IV, abril de 1987.

_____. *Logística em foco*. Goiânia, nº.13, ano 5, fevereiro de 2008.

VALVERDE, Orlando e DIAS, Catarina Vergolino. *A rodovia Belém-Brasília: estudo de Geografia Regional*. Rio de Janeiro: Fundação Instituto Brasileiro de Geografia, 1967.

VALVERDE, Orlando. Dois ensaios de Geografia Urbana: Pirapora e Lapa. In: *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, 1944.

_____. Estudos da Mata de Minas Gerais. In: *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, 1958.

_____. O Noroeste da Mata Pernambucana (A Região de Timbaúba). In: *Boletim Carioca de Geografia*. Rio de Janeiro, 1960.

_____. A rodovia Belém-Brasília. In: *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro: Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas. Janeiro/março de 1972.

_____. *Estudos de Geografia Agrária Brasileira*. Petrópolis: Vozes, 1985.

VEIGA, Jonas Bastos da, (et al). *Expansão e trajetória da pecuária na Amazônia: Pará, Brasil*. Brasília, 2004.

VANTINE, J.G. Sistema Logístico. In: *Jornal O Estado de São Paulo*. São Paulo, 18/08/1992.

VESENTINI, José William. *A capital da geopolítica*. São Paulo: Ática, 1986.

VICENTINI, Yara. *Cidade e História na Amazônia*. Curitiba: Ed. UFPR, 2004.

VILLAÇA, Flávio. *Espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel, Fapesp, 2001.

Autorizo a reprodução deste trabalho.
Dourados-MS, 24 de abril de 2009.

ELISEU PEREIRA DE BRITO