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. Drª. Lisandra Pereira Lamoso

Dourados-MS
2009

Ficha Catalográfica elaborada pela Biblioteca Central da UFGD

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

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:

Drª. 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 auxilio, 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 assegura-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 Drª. 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 Drª. 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 Drª. 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 Drª. 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 Drª. Mônica Arroyo – USP -, pelas conversas por e-mail e pelos corredores da USP que foram muito proveitosas no andamento do trabalho.

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

À professora Drª. 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, Drª. Maria José Martinelli e a Drª. Flaviana Nunes.

Á professora Drª. 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, ...

Á 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.....74

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 *commodities*

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 *marketing*,

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.....2009
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 principio 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: "Repesando 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 extremante 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 dínformation 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 constituí 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 estar na distribuição de bens e serviços para a área que a rodeia, denominada de funções centrais e, os centros que provém 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 as suas qualidades, custos e preferências de hábitos de consumo. Há bens que são de consumo diário, como os alimentos que tem 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 Gêneses 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 feito 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, Dianopólis, 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 peridiocidade dos horários de ônibus e van, para Palmas. Estas informações foram escritas em um caderno e organizadas posteriormente.

Em Xinguara, 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 Policia 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

CAPÍTULO 1

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 44º 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 Goiás[1], 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 significante" (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 consequentemente 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, consequentemente, 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 grupo[2], passaram a diversificar e modernizar suas estruturas para setores mais dinâmicos" (FILHO, 2006, p.15).

Como forma de rever 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 Alumar 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

[2]Até 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-indios.

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. “Constituía-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 n° 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 n° 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 PND[3] 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 PDAm[4], 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 PND[5] para o período de 1975/1979. O II PDAm[6], 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 brasileira[7], 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] 1° Plano de Desenvolvimento da Amazônia. Esse plano foi formulado como um complemento ao I PND.
[5] 2° Plano Nacional de Desenvolvimento
[6] 2° 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 Polamazônia[8] e Polocentro[9].

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 PND[10] 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 n° 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 Itaqui, em São Luís do Maranhão, a leste; Tucuruí e Paragominas, a norte; Araguaina 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 hidrovia 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

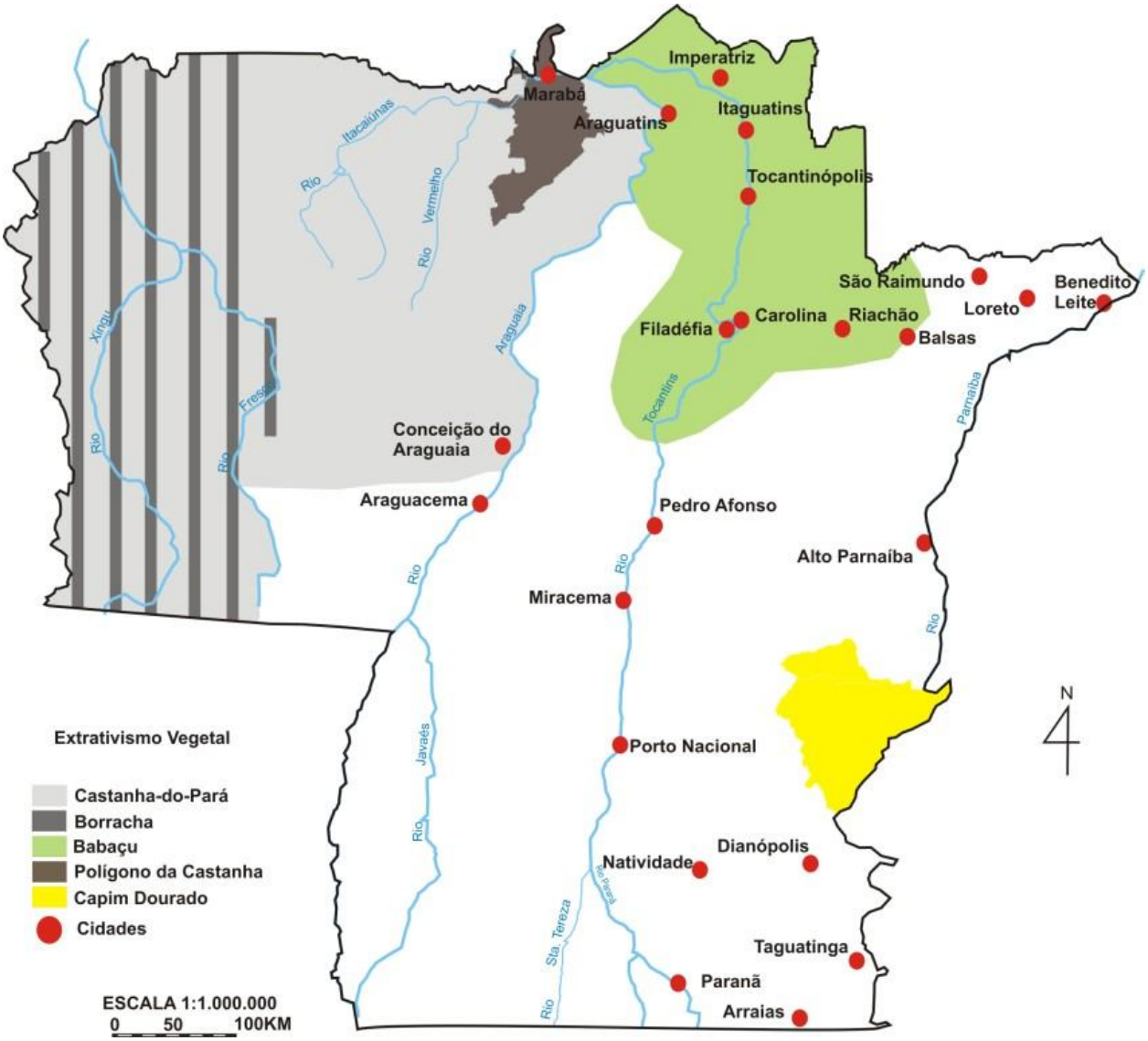
As cidades do Sudeste da Amazônia Oriental originaram-se em alguns casos como suporte à importação e exportação de vários produtos ao longo dos rios, principalmente do rio Tocantins e rio Araguaia que servia para a comercialização.

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 (*bertholleia 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 saiam 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 cativeiro, 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 afloramento perpétuo, um tipo de contrato que o estado continuava dando as terras, mais permitia a exploração dos castanhais das pessoas que nela estava. Os foreiros[11] 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, simplificadamente, 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 Martiniana* 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), Brasilian 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 instalado 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 Goiáz, 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 Goiáz, negócio lucrativo para tais comerciantes.

Segundo Apolinário (2002), a população do Norte de Goiáz 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 Europa[12].

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 conseqüência 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.

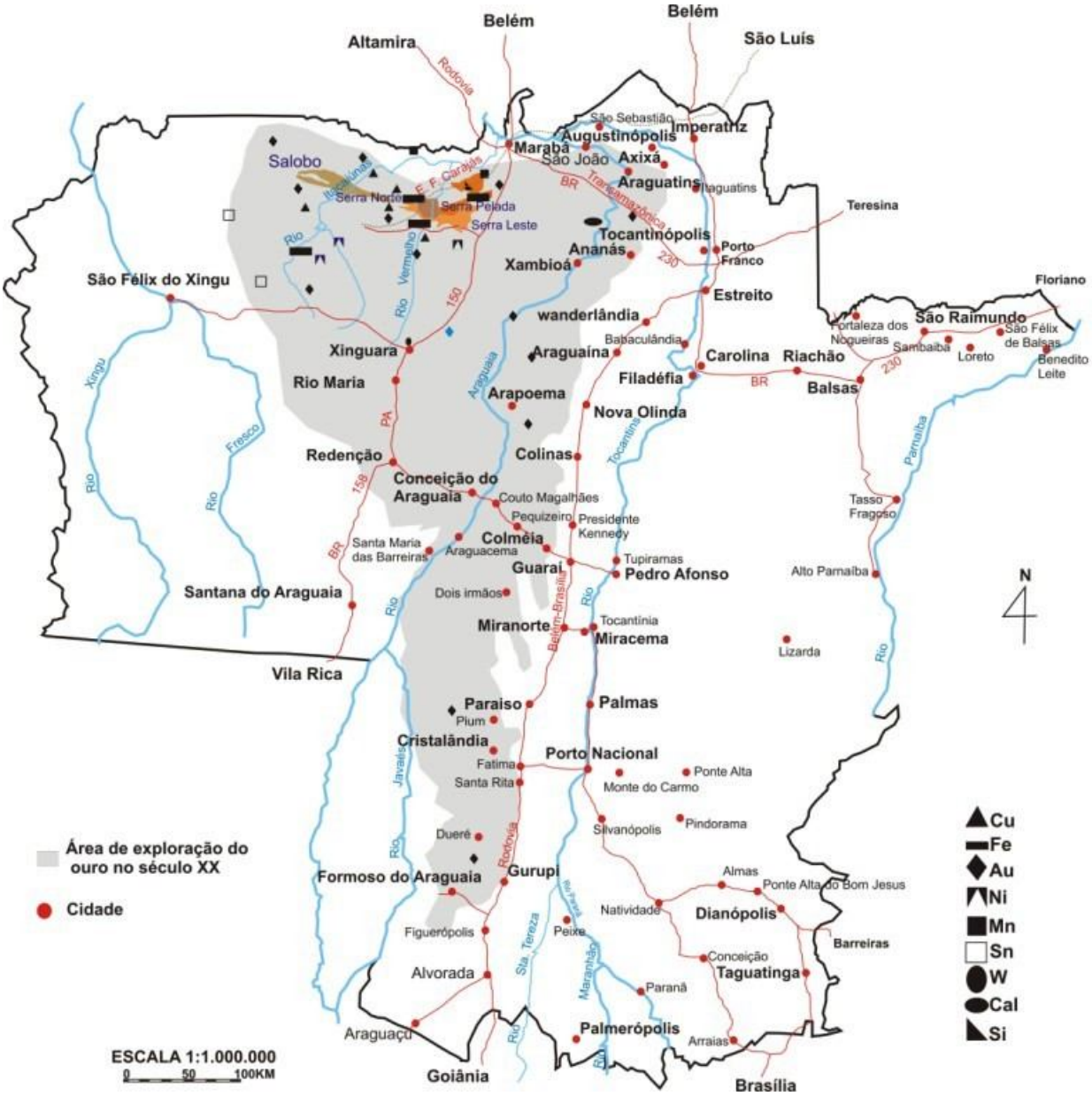
Se o ciclo do ouro no período colonial se deu no leste do rio Tocantins, a nova etapa de exploração se deu no oeste do rio Tocantins e leste/oeste do rio Araguaia, que vai desde a região do Bico do Papagaio e Marabá, até a região da Ilha do Bananal (mapa 4). Sugiram as cidades no Norte Goiano a partir da década de 1940 e 1950 de: Ananás, Arapoema, Xambioá, Dois Irmãos do Tocantins, Pium, Dueré, Cristalândia, Formoso do Araguaia e Araguaçú. 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 extraia 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 rendeiro.

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 significante.

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

CAPÍTULO 2

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 logística[13] 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 él[14]".

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 n° 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 Kubitscheck, chegando até a chamá-la de "autêntica epopéia do século XX" (KUBITSCHECK, 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 n° 43.710, de 15 de maio de 1958". Este decreto criou a SPVEA e a Rodobrás[15] que tinha como objetivo viabilizar a construção da rodovia.

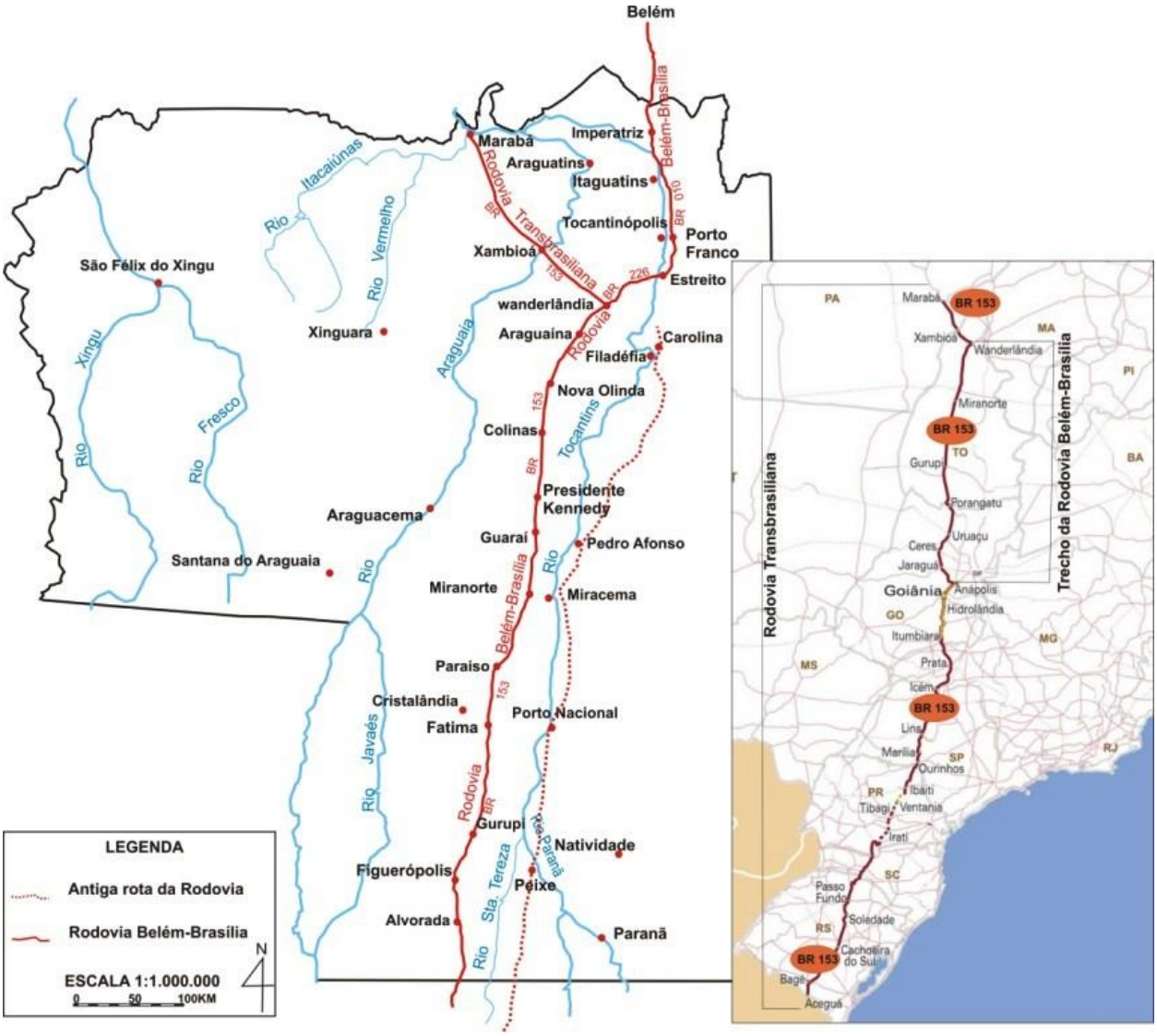
Com os acertos do projeto, ficou determinado um prazo de 4 anos para a concretização da ligação Belém à Brasília, o que seria um desafio em decorrência das adversidades que esta se mostrava. "A rodovia Belém-Brasília deveria estar aberta (não ao tráfego) até o dia 31 de janeiro de 1959, quando se daria 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, Arguianópolis 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 Koechlin

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-prima.

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 da justificativa 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 dias 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-virgens 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 ressurge 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 econômicamente 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 n° 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 (n° 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 aumentou 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, n°1.274, 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, n°1.269, 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, n° 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 tocantinense 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 tocantinenses, 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 tocantinense 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, classificada 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, n°1.287, 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, n° 1.287, 1998, p.06).

Figura 8

Aeroporto de Imperatriz

Foto do autor

Mas, conforme posicionamento do Jornal do Tocantins (1998, ano 19, n° 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 Marilia, 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

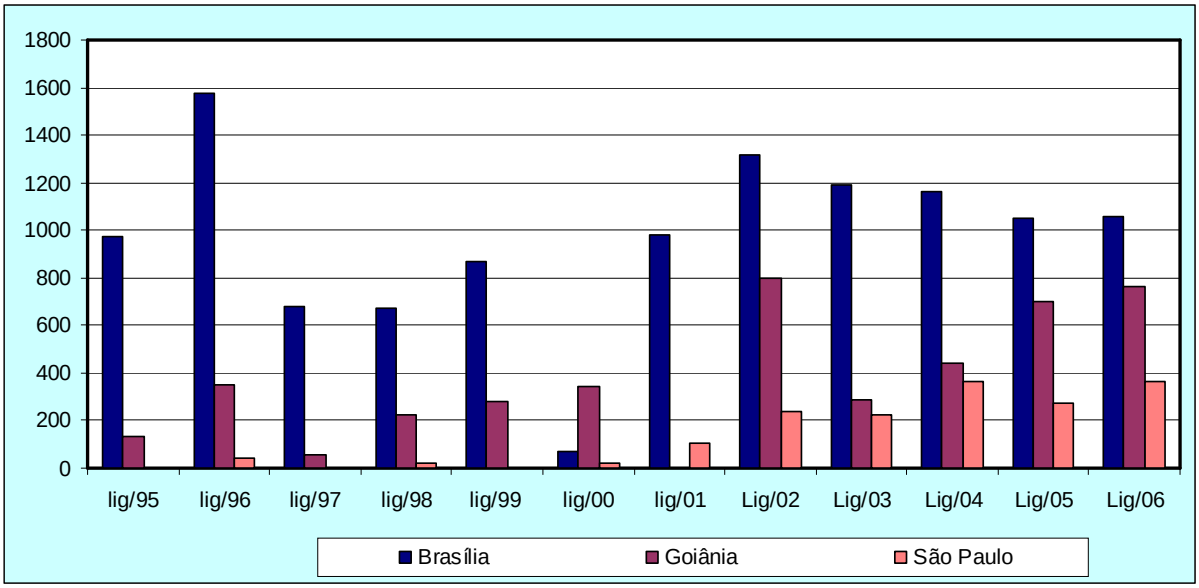
Fotos do autor

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 saia 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).
>
> Ferrone[16] 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

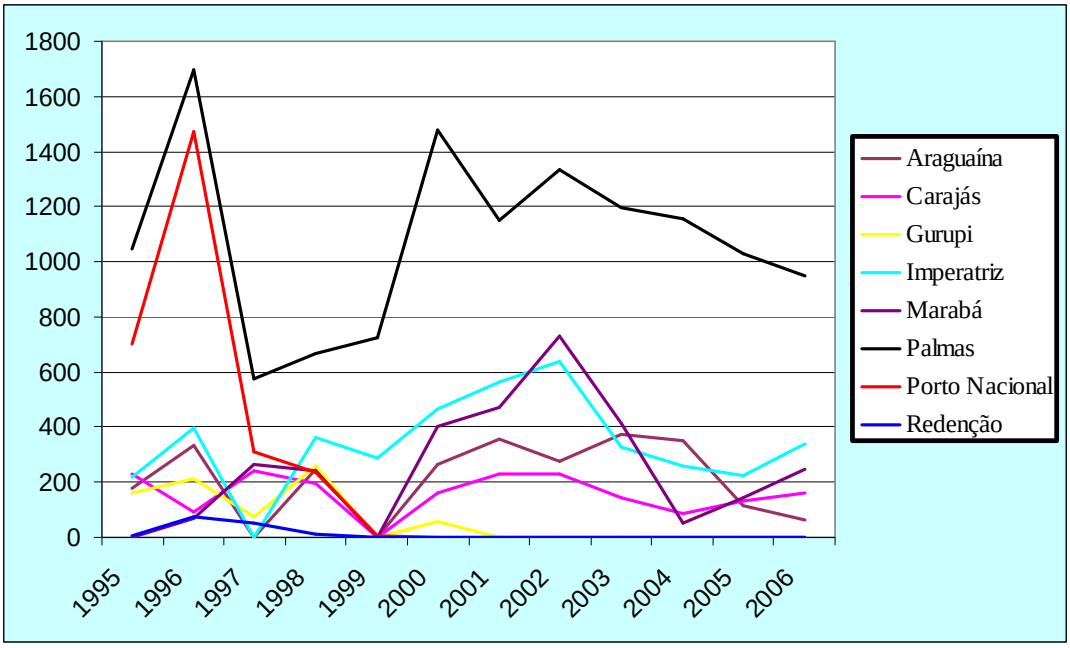
Aeroporto Brigadeiro Lysias Rodrigues

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

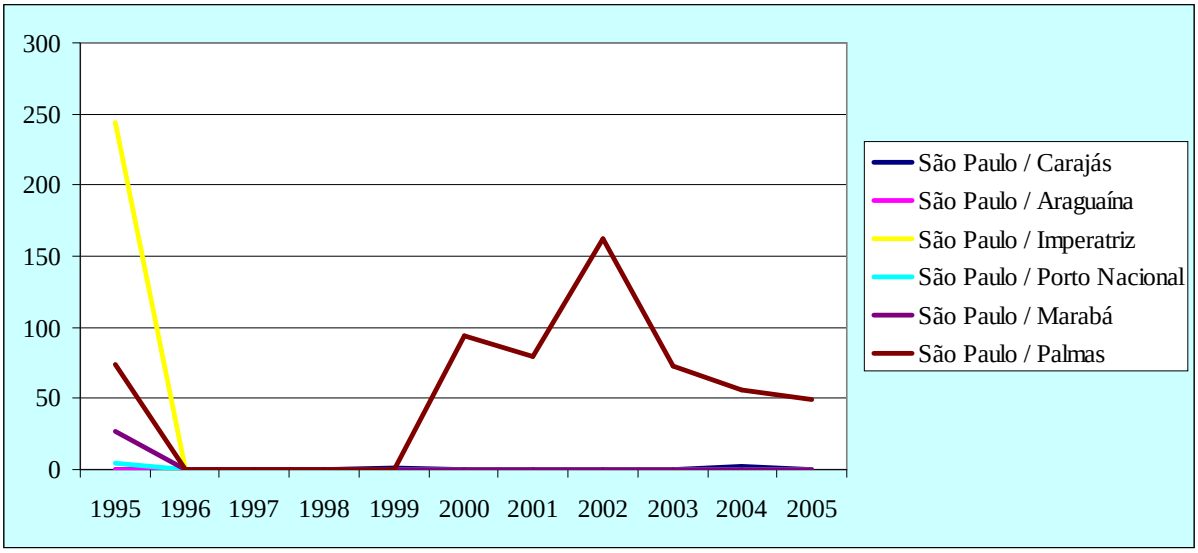


Fonte: Brasil (1995, 1996, 1997, 1997, 1998, 1999, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005 e 2006)
Organização do autor

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 Colonização[17] (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 Itaqui 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/Arguianópolis, 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.

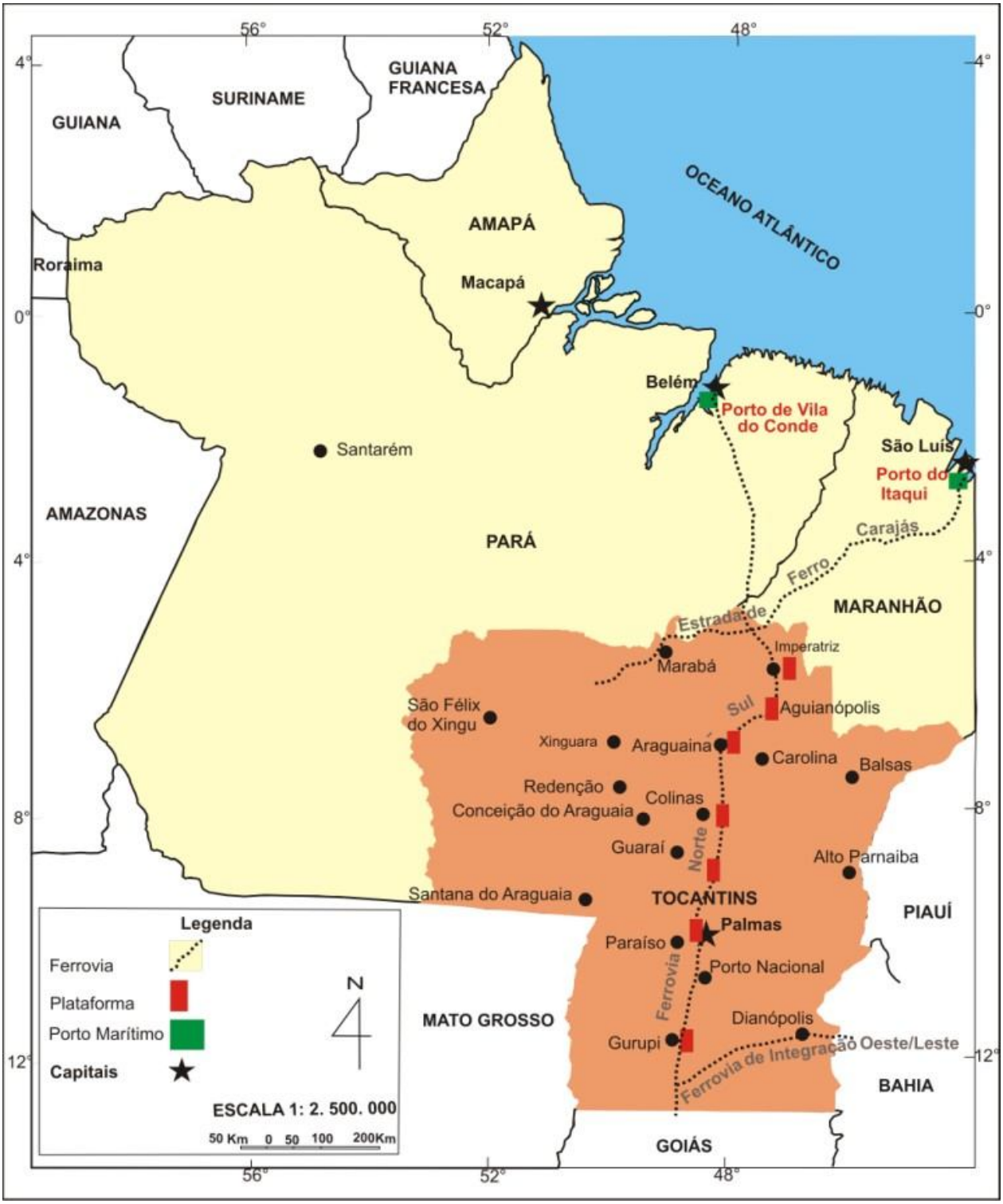
Como as oposições ainda viviam no cenário que se deslanchava, procuraram mudar o nome da ferrovia para: ferrovia Transbrasiliana, que de nada resolveu a situação. Então, foi preciso apelar para o modelo multimodal, aproveitando o projeto da Hidrovia Araguaia/Tocantins para impulsionar a construção da 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 n° 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 consequentemente, 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 (n°.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 3° Rio e o projeto de agrosilvícola ao longo do vale do rio Tocantins. "O Projeto 3° 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 Arguianópolís/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 Arguianópolis:

-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 (hortícolos, 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 hidrovia para o desenvolvimento da Província de Goiáz. 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-Açu[18]. 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 Tranportation´s and Traduing 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 hidrovia 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 consequentemente 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.