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

**Início das obras da cidade de Palmas em 1989**

Fonte: Projeto ontem e hoje – Thenes Pinto

## CAPÍTULO 3

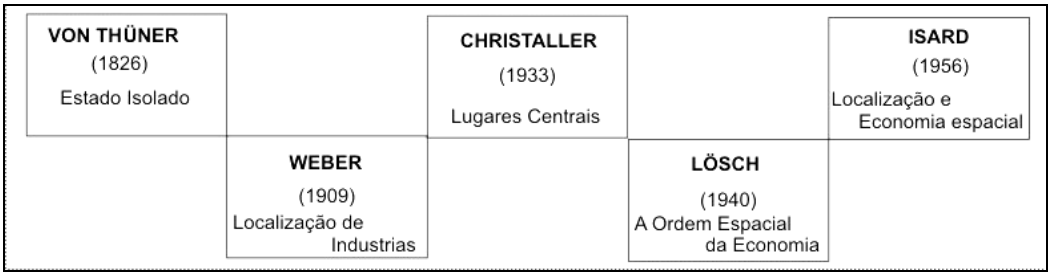
# 3 O processo da formação da rede urbana e de integração regional no Sudeste da Amazônia Oriental e a criação de Palmas em 1989

## 3.1 As localidades centrais e as redes de cidades até 1989

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

Até a Terceira Revolução Industrial, era notória a identificação de duas correntes de pensamento predominante nas análises regionais. De um lado um conjunto de teorias de desenvolvimento regional com ênfase nos fatores de aglomeração, fundamentada sobre a teoria marshalliana e keynesiana que se desenvolveram a partir da década de 1950[20].

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




Organizado pelo autor

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

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

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

Para Tobar (1966, p.250) "la primera formulación de una teoria general sobre sistemas de ciudades se debe a Walter Christaller. (...) Christaller considera que la función básica de una ciudad es proveer bienes y servicios para el área que la rodea[21]". Para Christaller (1966, p.18), referindo sobre a temática, afirma que "in this sense speak simply of the centrality of a place, and understand centrality to mean the relative importance of a place with regard to region surrounding it, or the town exercises central functions"[22].

O termo lugar central se aplica à função de localização em que um ponto se encontra minimizando a soma dos custos de transporte na hiterland, "under our present economic system, these goods and services are, as rule, offered centrally in towns, or a other central places, because it is most advantageous from an economic stand point"[23] (CHRISTALLER, 1966, p.20). É a abrangência que um centro pode distribuir seu bem ou serviço na área de mercado. "Cada bien o sevicio tiene distino alcance, debido a sus características de calidad y costo y lãs preferências o hábitos de consumo[24]" (TOBAR, 1966, p.250).

Para Christaller (1966, p.20), "central goods in respect to production, (…) those which are produced a central places with the advantages of central production[25]".

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

---

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

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

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

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

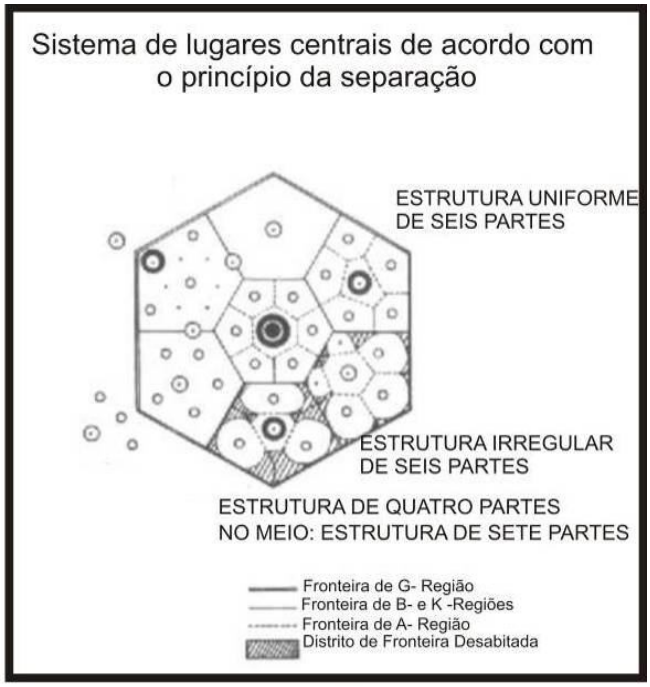
[25] A respeito da produção de mercadorias centrais, (...) são produzidas em lugares centrais por oferecer vantagens na produção. (tradução do autor)

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

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

**Figura 13**

**Sistema de lugares centrais de acordo com o principio da separação**




Fonte: Christaller (1966)

Organizado pelo autor

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Quadro 5**

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

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

Fonte: Parente (2007, p.67)

Adaptado pelo autor

Verifica-se no quadro 5 que houve uma concentração maior de atividade comercial no arraial de Arraias em detrimento ao de Natividade em 1941, mas, houve uma tomada de força em Natividade em 1748 e 1749. A força comercial que concentrava em Arraias como centro de distribuição de mercadorias foi aos poucos se deteriorando junto ao garimpo de ouro e, fortalecendo uma organização comercial nesta época no arraial de Natividade.

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

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

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

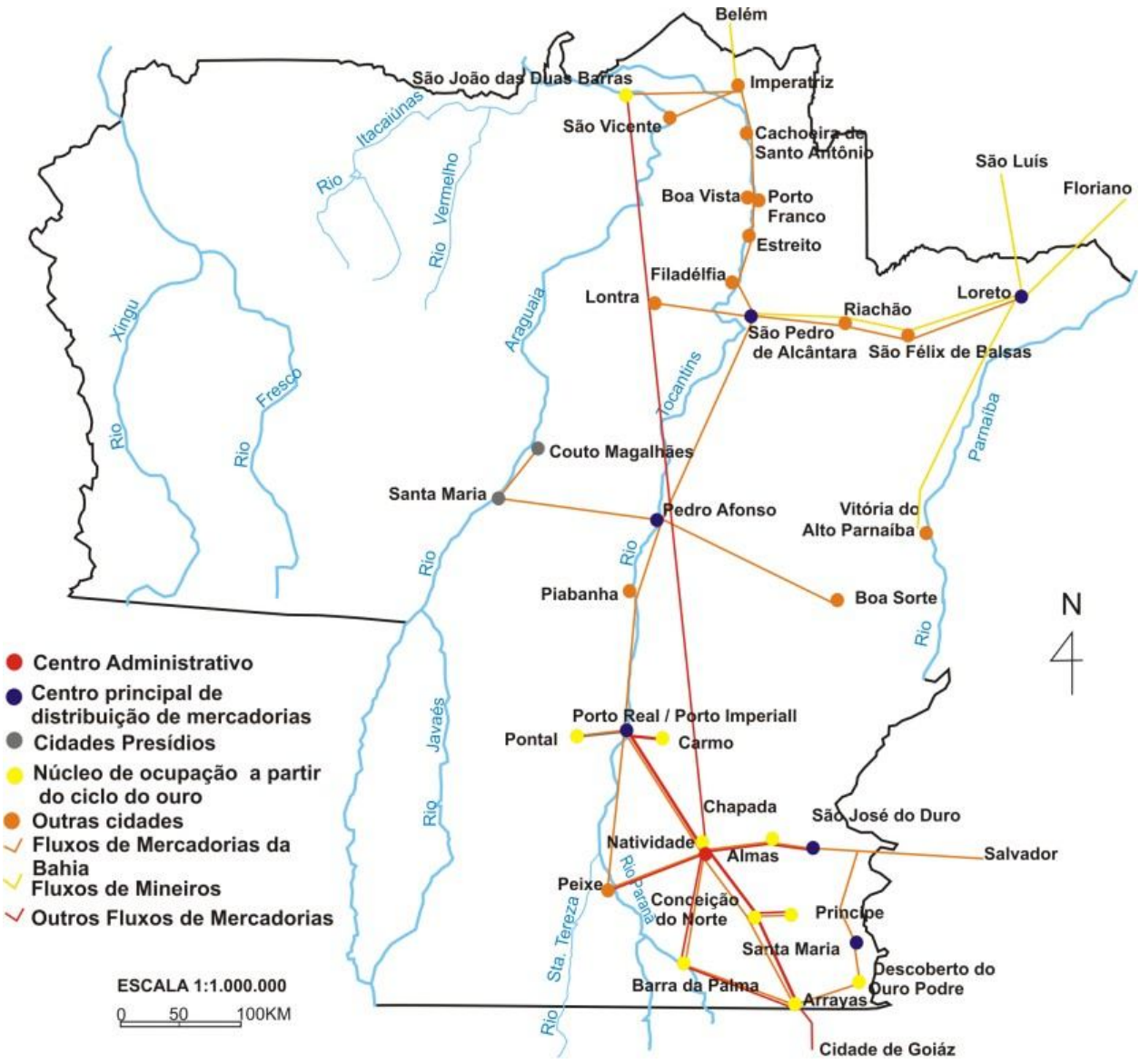
Havia uma concentração da atividade econômica apenas na mineração na região. Com a diminuição da produção criou-se uma baixa densidade populacional em toda a área leste do rio Tocantins. Como tentativa de superar a problemática implantaram a Comarca de São João das Duas Barras na confluência do rio Araguaia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

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

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

**Mapa 7**

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




Fonte: Gomes (2005), Parente (2007)

Organizado pelo autor

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

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

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

No século XIX, esta área foi marcada por um isolamento e crise, ou até mesmo decadência na sua ocupação, o que Gomes (2005, p.97) afirma que "apenas nove cidades surgiram: Araguacema[26], Tocantínia, Araguaína, Filadélfia, Lizarda, Pedro Afonso, Tocantinópolis, Peixe e Taguatinga do Tocantins". O arranjo territorial nesta área foi se alterando por declínio de certa cidade em detrimento de outra e, por uma ausência de segunda atividade econômica que substituísse de imediato as atividades que entrava em crise comercial ou de esgotamento das jazidas.

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

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

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

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

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

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

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

**Figura 14**

**Sistema dendritico: aviamento na Amazônia**

Fonte: Corrêa (2005)

Organizado pelo autor

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

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

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

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

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

A rede de cidades formadas a partir do ciclo da borracha consolidou a região norte e oeste do Sudeste da Amazônia Oriental, tendo a cidade de Marabá como centro principal. Ao mesmo tempo em que esta cidade proporcionava maior integração com a cidade de Belém, fortalecia os centros de transporte que havia se estruturado no antigo norte de Goiás, dentre estas, Porto Nacional e Pedro Afonso, fazendo sobressair a cidade de Miracema em detrimento da antiga cidade de Piabanha (Tocantínia), conforme mapa 8. Tratando sobre a questão, Valverde e Dias (1967, p.265) afirma que "Pedro Afonso desempenhou papel relevante na economia regional". O auge desta cidade foi proporcionado pelo ciclo da borracha, uma vez que esta era um centro importante de conexão entre os eixos Bahia/Goiás/Maranhão, dando suporte às cidades presídios[27] das margens do rio Araguaia.

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

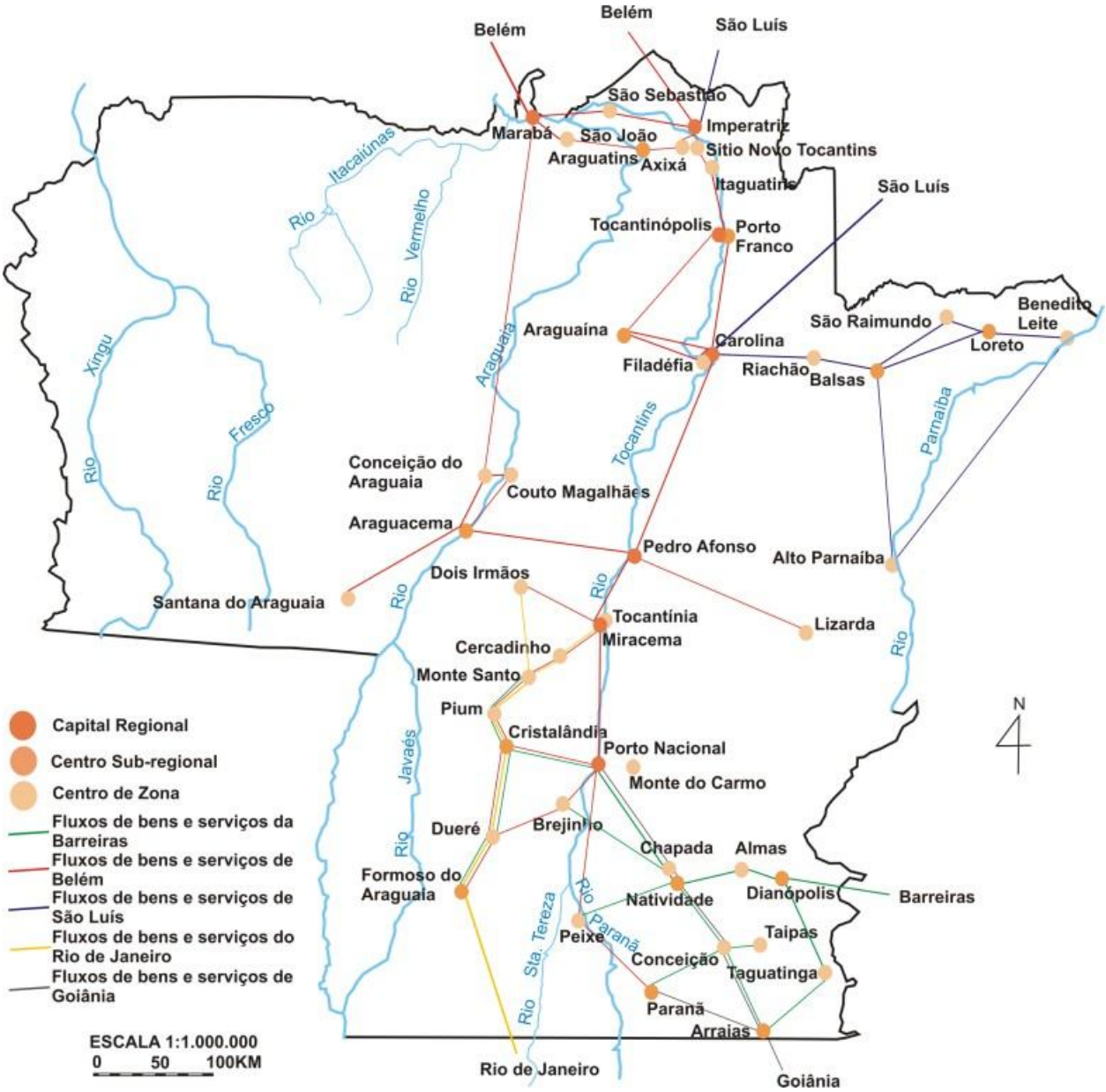
Se Pedro Afonso se afirmava como um centro de distribuição de mercadorias da Bahia, outra cidade um pouco mais ao sul se sobressaia como centro de distribuição e comercialização entre as cidades de Belém e Porto Nacional. Miracema do Norte (hoje Miracema do Tocantins) servia como ponto de paragem dos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

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

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

## Mapa 8

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




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

Organizado pelo autor

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Para Becker (1982), a rodovia Belém-Brasília foi a primeira via estabelecida para ligar a Amazônia aos centros mais desenvolvidos do país. Para Dias (1996, p.56), “les travaux de la route Belém-Brasília on accompagné dans les années 1950 le rythme fébrile de construction de Brasília, car la conception d`une nouvelle capitale fédérale à l´intérieur dés terres avait pour objectif le peuplement et le développement d´une vaste partie du territoire national[28]”.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

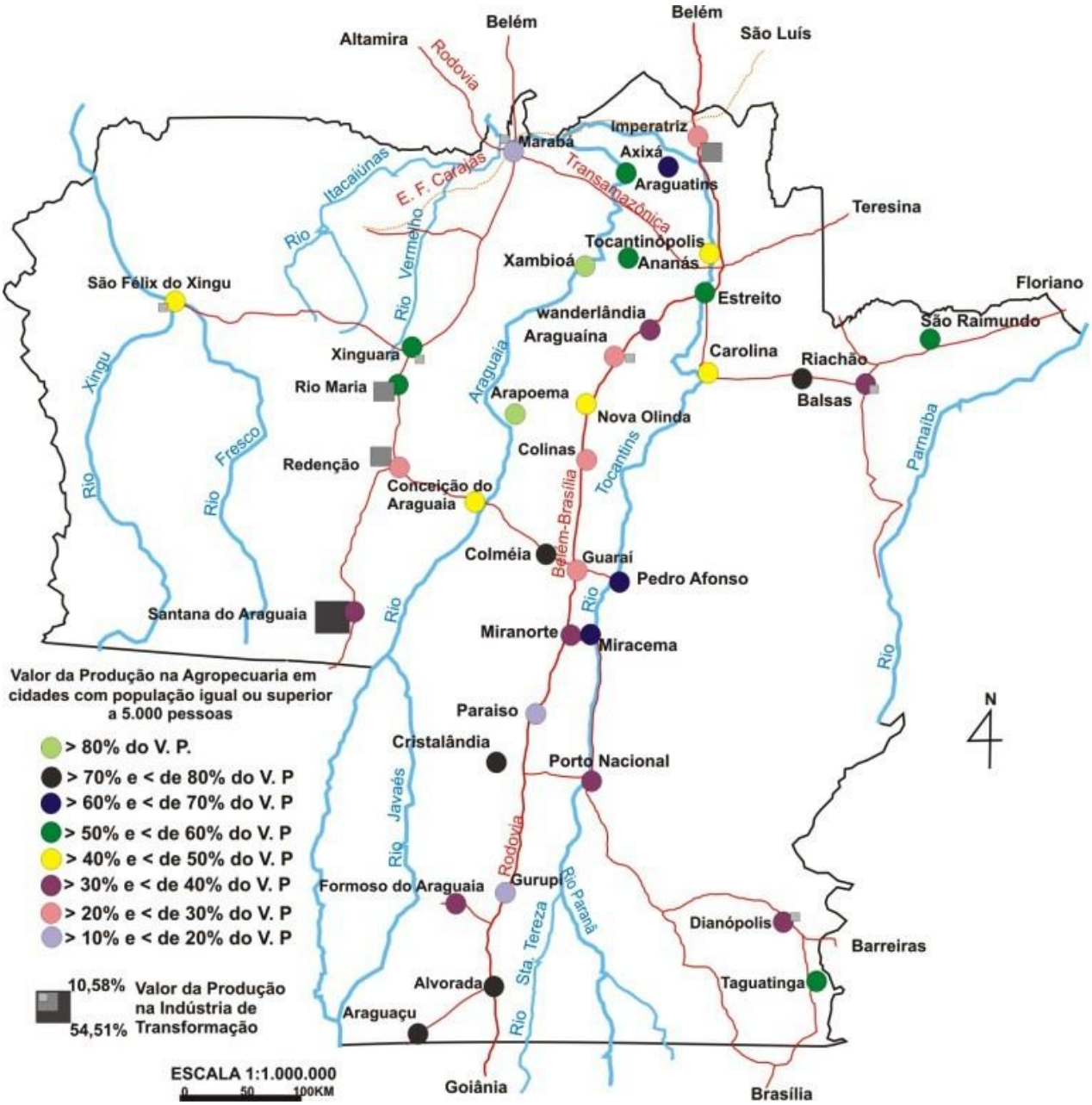
Conforme os dados trabalhados no mapa 9, a economia agrária de exportação ainda não consolidou a formação de uma rede urbana na região que se articulasse de forma integrada e com base econômica diversificada. Mas, pode-se ver por meio do mapa 9 uma consolidação do poder econômico ainda mais concentrada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

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

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

## Mapa 9

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




Fonte: Ribeiro (1998)

Organizado pelo autor

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

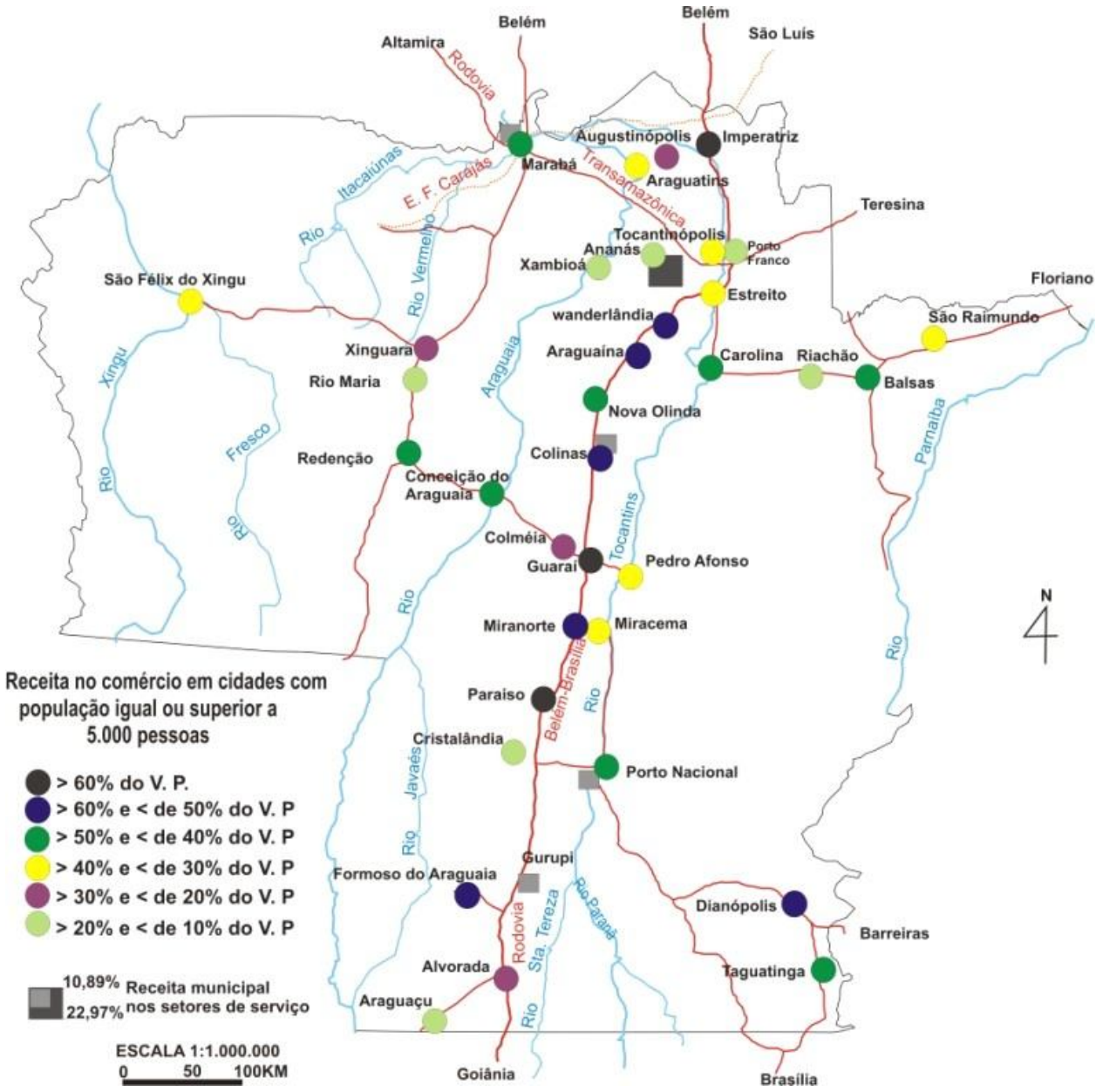
Marabá, importante centro regional possuía em 1988/89, 17,21% de sua receita municipal no setor de serviços e 44,06% no setor comercial, conforme espacialização no mapa 10. Sua produção concentrava-se 15,02% na agropecuária, com destaque para produtos alimentares que em suma, representava apenas 8,55%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

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

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

## Mapa 10

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




Fonte: Ribeiro (1998)

Organizado pelo autor

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

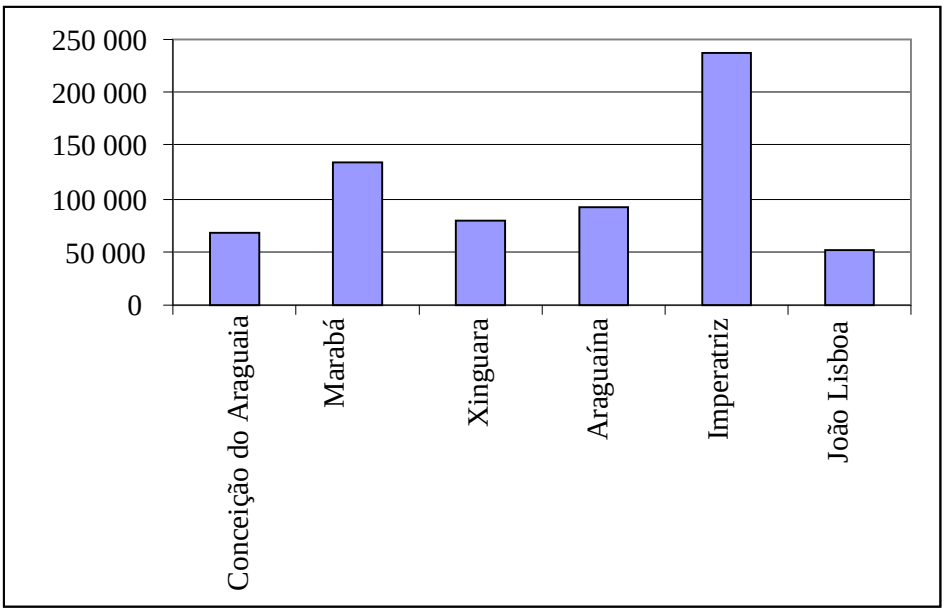
Já em se tratando sobre da cidade de Xinguara – PA, tem concentrado nas atividades agropecuárias 50,91% de sua produção, e Rio Maria - PA, 53,51% de sua produção. Estas cidades surgiram a partir da valorização fundiária e pastoril.

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

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

**Gráfico 4**

**Municípios com mais de 50.000 pessoas em 1985**



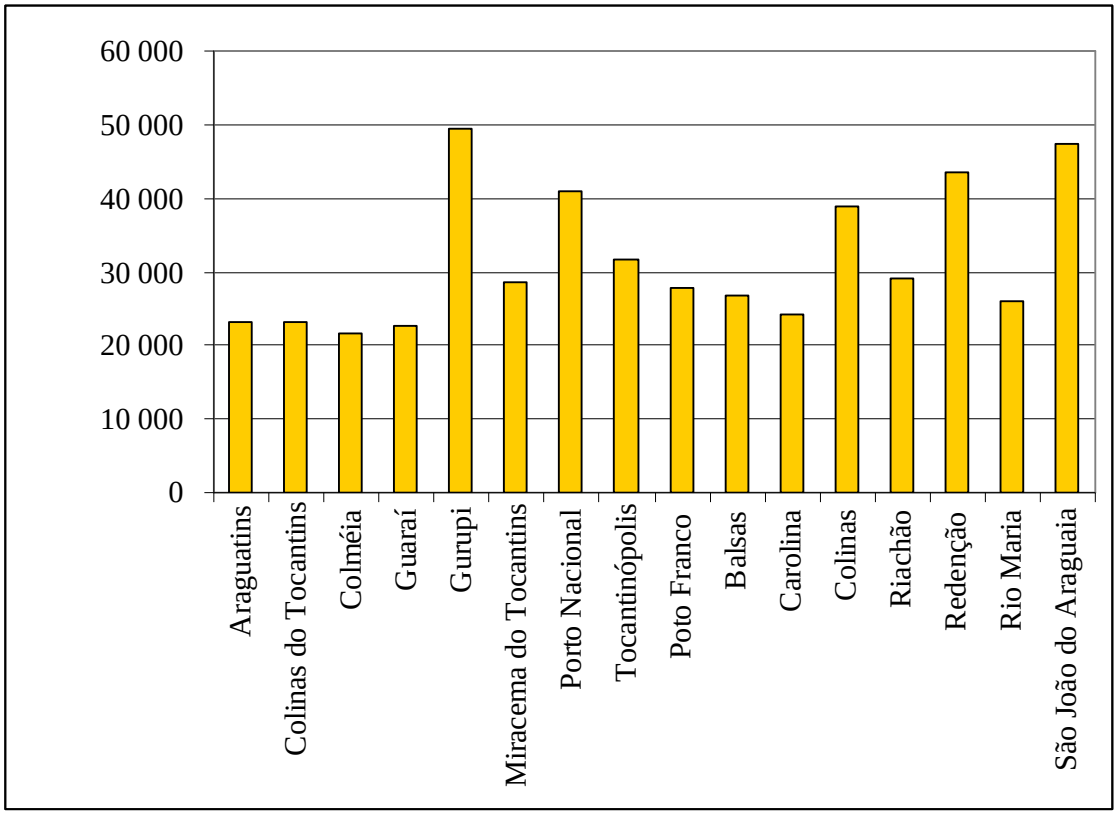

Fonte: IBGE (1985)

Organizado pelo autor

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

**Gráfico 5**

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



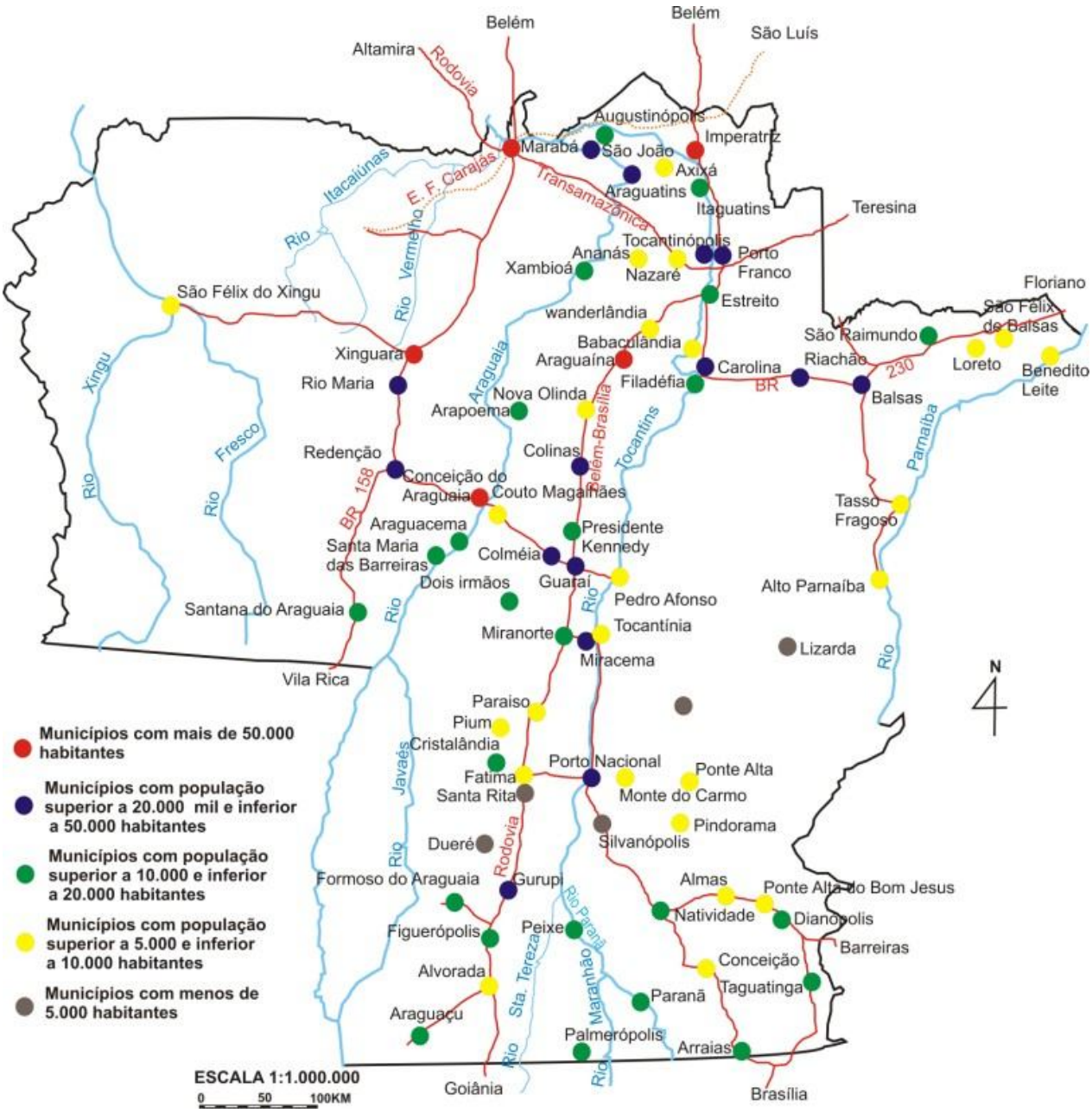

Fonte: IBGE (1985)

Organizado pelo autor

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

## Mapa 11

## População municipal em 1985 no Sudeste da Amazônia Oriental




Fonte: IBGE (1985)

Organizado pelo autor

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Quadro 6**

**O sócio maior e o sócio menor na economia brasileira**

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

Fonte: Rangel (2005)

Organizado pelo autor

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

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

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

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

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

> Primeira lei: quando se cumpre as precondições para a passagem a um estágio superior – basicamente, quando as forças produtivas da sociedade crescem, entrando em conflito com as relações de produção existentes, consubstanciadas na dualidade básica -, esta muda, como todas as formações sociais em tais casos, mas o faz apenas por um dos seus 'pólos', guardando o outro sua estrutura e integrando-se na nova dualidade, correspondendo ao estágio imediatamente superior do desenvolvimento.
>
> Segunda lei: alternadamente, mudam o pólo interno e o externo.
>
> Terceira lei: o pólo muda pelo processo de passar para o lado interno o modo de produção já presente no seu lado externo.
>
> Quarta lei: consequentemente, o lado externo do pólo em mudança muda, também, passando a adotar instituições características de um modo de produção mais avançado, que comporá nova união dialética (de contrários) com o lado interno recém-criado.
>
> Quinta lei: como formação periférica que é, as mudanças da dualidade brasileira são provocadas por mudanças no comportamento do centro dinâmico em torno do qual gravita nossa economia, particularmente no que concerne ao *quantum* e aos termos de intercâmbio do seu comércio conosco (RANGEL, 2005, p.662).

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

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

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

**Quadro 7**

**Os polos da dualidade econômica brasileira**

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

Fonte: Rangel (2005)

Organizado pelo autor

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

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

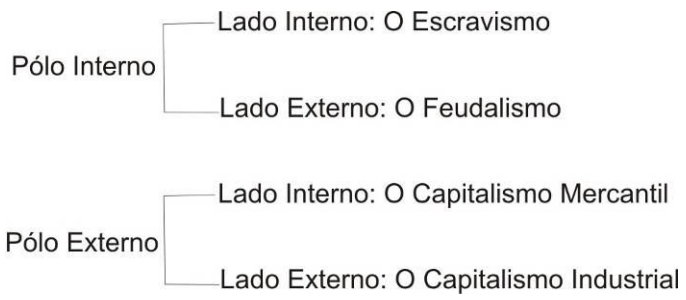
vista de nossa formação periférica, isso importa em queda do volume físico de nossas explorações, em piora dos termos de intercâmbio, em contração da capacidade para importar etc" (RANGEL, 2005, p.667).

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

**1ª Dualidade**

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

Então, a primeira dualidade brasileira teve início em 1822 com a proclamação da independência e terminou em 1889, com a proclamação da República. Este período correspondeu a fase B do Ciclo Longo – Primeiro *Kondratiev.* Teve a seguinte organização:




Rangel (2005)

Os modos de produção se complementam e formam a economia nacional. A estrutura econômica é dinâmica, proporcionando uma ruptura e uma substituição do polo mais antigo.

Na primeira dualidade,

> o Estado brasileiro em formação teria, pois, a seguinte estrutura: sócio maior (hegemônico): a classe dos barões-senhores de escravos; sócio menor: a classe dos comerciantes (principalmente exportadores – importadores) em estreita ligação com o capitalismo industrial estrangeiro, que constitui o lado externo do pólo externo (RANGEL, 2005, p.670).

Neste ponto, a fazenda de escravo representava o lado saturado da economia e, que se diluía por novas formas produtivas. A mão-de-obra utilizada nos cafezais teve em seu primeiro momento o excedente de escravos que restaram das áreas auríferas (FURTADO, 2005). Mas, a economia cafeeira possibilitou uma nova classe empresarial, que geograficamente se concentrou na região Sudeste do país. Experiente, empreendedora e conhecedora de seus negócios comerciais colocou a economia do país com condições de financiar a produção cafeeira e alavancar um crescimento no setor. Dessa forma, o país estava estruturado para a segunda dualidade da economia, rompendo com o escravismo e inaugurando o capitalismo mercantil que até então era o sócio menor.

Para Valverde (1985, p.33), todo o crescimento econômico das lavouras do café, veio em decorrência ao trabalho escravo, “o Brasil é o café; o café é o negro”. O número do tráfico de escravos na primeira metade do século XIX foi grande, e mesmo com a promulgação de uma lei em 7 de novembro de 1831 dando liberdade aos escravos que chegassem no país a partir daquela data, de nada valeu, pois  as oligarquias que comandava o país na época não acataram. “A escravatura estava fadada ao desaparecimento, mas os fazendeiros de café estavam, geralmente, por demais dependentes dela para que quisessem abrir mão do trabalho escravo” (VALVERDE, 1985, p.35).

No entanto, a fazenda de café se concentrou no Centro-Sul do país, enquanto o engenho ficou no Nordeste. Para Valverde (1985, p.43), “os fazendeiros de café tornaram uma classe mais rica, mais poderosa e mais refinada que a dos senhores de engenho”. No entanto, o alicerce de toda essa produção foi o trabalho escravo.

Com a expansão da economia açucareira, impulsionou a necessidade de aumento da criação de gado. Com a escassez da lenha e com os danos provocados à lavoura, tornou-se necessário encontrar novas áreas para a criação do gado que não fossem litorâneas. Para Furtado (2005), a divisão das duas atividades econômicas: a açucareira e a pecuária, abriu espaço para o surgimento de uma economia dependente na região nordestina. A interiorização da criação de

gado foi importante para a ocupação das terras das porções centrais do país. Mas, era uma economia à princípio muito reduzida, não ultrapassando os 5% do valor da exportação açucareira do Nordeste.

Segundo Furtado (2005), o litoral não possuía também boa qualidade de pastos para abrigar o gado, o que justifica ainda mais a rápida penetração pelo sertão, ultrapassando o rio São Francisco e alcançando o rio Tocantins e daí para o norte: o estado do Maranhão no começo do século XVII. Quanto mais se interiorizava, mais oneroso ficava o transporte deste gado até as regiões litorâneas. Com os lucros caindo, o interesse pela criação de animais também diminuía e, ao mesmo tempo, a relação de trabalho se diversificava entre os meeiros, os indígenas e escravos. Era uma atividade em sua grande parte de subsistência, onde aproveitava tudo do gado para garantir a sobrevivência no sertão. Este modelo econômico acabou modificando a economia nordestina produtora do açúcar, para uma economia de subsistência da pecuária extensiva. Para Valverde (1985, p.163), "foi pelas fazendas de criação que se povoou todo o Piauí e o sul do Maranhão até as barrancas direita do Tocantins".

Para Lira (2007), a plantação da cana no litoral foi uma das principais causa do avanço da pecuária pelo sertão. As frentes nordestinas da pecuária avançaram as barreiras do rio São Francisco e ocuparam o sul do Maranhão no século XVIII. Atravessaram o rio Tocantins no século XIX e ocuparam o norte de Goiás (Tocantins). Posteriormente, avançaram um pouco mais, ultrapassando o rio Araguaia e ocupando o sudeste do Pará.

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

No século XVIII foi feito algumas reformas na economia maranhense por Marquês de Pombal, como a Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão. A criação dessa companhia foi importante para o comércio no Estado, proporcionando com que este mantivesse uma comercialização com a Europa. Esta forma comercial permitiu introduzir outros tipos de mão-de-obra que não fosse a indígena, possibilitando que os cultivos do algodão, arroz e a cana-de-açúcar fossem realizados nas terras férteis nas proximidades dos rios.

Para Andrade (1970, p.139), medidas foram necessárias para que esta diversificação econômica maranhense tornassem possível, dentre estas a

> introdução de escravos africanos e fornecimento de créditos aos colonos não só aquisição destes como para estabelecimento de campos de cultura, introdução de sementes de arroz e algodão de melhor qualidade a fim de obter um

> aumento quantitativo e qualitativo da produção; organização de uma criteriosa política de preços para a aquisição dos produtos da terra e venda dos produtos europeus e o estabelecimento de um sistema de navegação para o Reino que permitisse a exportação no tempo oportuno dos produtos da terra.

No entanto, a modernização da economia maranhense teria uma consequência rápida e considerável, elevando o Maranhão a ser uma das áreas mais prósperas da América Portuguesa.

Essa dinâmica econômica regional proporcionou que áreas do sul do estado do Maranhão fossem ocupadas pelos não-indios.

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

> A quantidade de dinheiro que passou a penetrar no Maranhão crescia de ano para ano, de vez que iniciada a exportação do algodão pela Companhia em 1769, com apenas 130 sacas, viu essa quantidade crescer de ano para ano, até atingir 29.799 sacas em 1800 quando era, depois de Pernambuco, o maior exportador de algodão da América Portuguesa. (ANDRADE, 1970, p.142).

Para Furtado (2005), foi com a desorganização do mercado do açúcar na segunda metade do século XVII, que impossibilitou aos colonos do Maranhão dedicar-se a uma atividade que lhes permitisse iniciar um processo de capitalização e desenvolvimento. Ficando este Estado a mercê de uma expansão econômica baseada no extrativismo vegetal, com auxílio do trabalho indígena, diferente dos moldes escravista.

Outra atividade que vale destaque na economia maranhense, foi a produção do couro bovino, representando a terceira riqueza da região depois do algodão e do arroz. Para Andrade (1970, p.142), sua exportação no século XVIII, "subiu de 21.810 peles em 1760, para 31.625 em 1767, decaindo daí em diante ao ponto de resumir-se em 1771 à apenas 11.460 peles".

A economia do couro proporcionou que as áreas sul-maranhense pudessem ser ocupadas, e também, possibilitou uma comercialização com os estados da Bahia, Minas Gerais e Rio de Janeiro. "Na realidade, o Sul era um outro Maranhão pelas suas condições naturais, pelo seu povoamento e pelas atividades econômicas dominantes" (ANDRADE, 1970, p.143), ocupado por pessoas que em sua maioria formada por tangedores de gado que transpuseram o rio Parnaíba e ocuparam sua margem esquerda, aproveitando a pastagem boa que o local dispunha para o gado. Esta área mantinha forte vínculo com a Bahia e só mudou esta organização a partir das oficinas de fabricação da carne-seca, que passou a ser transportada em embarcações pelo rio Parnaíba. Porém, "essa indústria seria pouco a pouco liquidada pelas secas periódicas que dizimavam o rebanho nordestino e que terminariam por extingui-la completamente nos últimos anos do século XVIII" (ANDRADE, 1970, p.144).

Os primeiros 50 anos do século XIX foram marcados por uma crise econômica na Colônia/Império, mas, no Maranhão houve um crescimento econômico, que para Furtado (2005) foi local e não teve repercussão no país.

O período correspondente à meados do século XIX, foi marcado por uma crise na economia maranhense. De um lado, a queda dos preços do algodão, principalmente, pela entrada do algodão egípcio de melhor qualidade, por outro lado, a abolição da escravatura no Brasil. Muitos proprietários venderam suas terras e empregaram o dinheiro na aquisição de ações de sociedade anônima, visando a criação de indústrias em São Luís. Estas tiveram vida curta, só algumas sobreviveram aos endividamentos, fatores que se deve a falta de viabilidade no transporte que a região possuía e da existência de uma elite pouco empreendedora. Tratando sobre este assunto, Andrade (1970, p.160) ressalta que, "em pouco mais de século, um Estado, que fora um dos mais ricos do Brasil e que procuravam no Norte competir até com Pernambuco, se viu reduzido a um dos mais pobres e subdesenvolvidos da Federação". Logo após, com as quedas dos preços do algodão, este Estado teve sua produção limitada, reduzida a um complemento à economia de subsistência.

Esta organização possibilitou a formação do sócio menor. O sócio menor se constituía pelos pequenos proprietários de rebanhos que viviam isolados especificamente na porção norte, uma vez que em decorrência da economia açucareira houve uma interiorização desta atividade no sul do Maranhão e no norte de Goiás (Tocantins). Era uma atividade de subsistência, mas, que mantinha uma relação comercial do excedente da produção para os engenhos do Nordeste, por isso denominada de capitalismo mercantil.

Em se tratando sobre a economia mineira, Furtado (2005), afirma que a base desta era o trabalho escravo, mais em moldes diferentes da economia açucareira. Nesta, a forma como se organizava o trabalho permitiu que o escravo tivesse maior iniciativa, muito destes chegaram mesmo a trabalhar por conta própria, comprometendo-se a pagar periodicamente uma quantia fixa ao seu dono, o que abriu a possibilidade de comprar a própria liberdade.

Outra questão que se pode falar é que as relações que se estabeleciam com a terra na mineração eram diferentes da açucareira, pois havia uma instabilidade quanto ao lucro advindo da terra, o garimpo e o lucro, eram incertos.

No ano de 1822 apresentava-se uma crise da economia aurífera, mas, a base social e econômica ainda fundava-se no auge deste período. Pela escassez do ouro, obrigava os antigos mineradores a buscar novas formas de enriquecimento, neste ponto, a pecuária extensiva

mostrava-se como uma saída para a crise econômica. A primazia do norte na produção pecuária ocorreu tanto porque a área comportava as vilas mineradoras do século XVIII, como também, porque o centro-norte tinha melhor acesso ao mercado da Bahia. Para Lira (1995, p.110), "a comarca se transformara em região exportadora de gado que leva pelos caminhos do sertão imensas boiadas para serem vendidas na Bahia e na região centro-sul de Goiás".

Em suma, mesmo em crise, os antigos mineradores, agora pecuarista, constituíam-se o sócio maior e mantinha suas áreas de influência de norte à sul da região e principalmente, com a Bahia. Porém, sua maior área de concentração ainda era o polígono do ouro (sul da região). Mas, vale ressaltar que não foram os mineradores que se empenharam no movimento separatista do norte da Capitania de Goiáz, mais os criadores de gado ligados ao Nordeste, que opuseram ao sul dominado pelos paulistas.

**2ª Dualidade**

Se na 1ª dualidade os senhores de escravo era o sócio maior e os comerciantes o sócio menor, na 2ª dualidade, com a precarização do modo escravista, o capitalismo mercantil passou a ser sócio maior, respaldado sobre o capitalismo industrial no lado externo do polo externo. Neste norte, Rangel (1981) afirma que

> a interiorização do aparelho de intermediação mercantil, que fundara a primeira dualidade, (...). colocava esse aparelho, isto é, a classe dos comerciantes, em parte já voltada para o comércio interno, em condição propícia ao progressivo esvaziamento das relações de suserania/vassalagem que presidiam, na origem, às relações entre o oikos escravista e o resto do mundo, vale dizer, o mercado capitalista. Ao mesmo tempo que o senhor de escravos se convertia (nas relações internas da fazenda) em senhor feudal, o vassalo, que ele também era (nas relações externas da mesma), convertia-se em comerciante. O capitalismo chegava, pois, não mais indireta, mas agora diretamente, à fazenda, por onde, no advento da primeira dualidade havia chegado à economia nacional, isto é, pelo lado externo (RANGEL, 1981, p. 23).

Na segunda dualidade brasileira, o "sócio maior: a burguesia comerciante, representativa do pólo externo; sócio menor: os fazendeiros, latifundiários feudais, por um lado, e comerciantes, por outro, representando o pólo interno" (RANGEL, 2005, p.674).

Com a Proclamação da República em 1889, o latifúndio feudal teve acesso ao pacto de poder da sociedade brasileira, se estruturando a altura de disputar o poder com o sócio maior que era o capital comercial. "Na década de 20 o latifúndio feudal havia superado todas essas

sobrevivências do regime anterior e era uma classe para si, e não apenas uma classe em si" (RANGEL, 1981, p.146).

Com a industrialização da Inglaterra houve uma desagregação do sistema pré-capitalista, impulsionando uma urbanização e um aumento das pessoas ativas para o mercado de trabalho. Em contrapartida, no Brasil com o fim do escravismo, houve uma escassez da mão-de-obra, o que auxiliou numa expansão das atividades econômicas de norte à sul do país e, na maioria dos casos, voltados para uma agricultura de subsistência que tinha a roça como principal estrutura da produção. A abolição da escravidão no país foi um rompimento com o modo de produção que vinha desde a colonização e que era o pilar de sustentação da velha oligarquia que se consolidou no país.

Apoiada sobre o comércio exterior, a atividade comercial produziu um desenvolvimento econômico estruturando este sistema como o mais dinâmico da época na economia brasileira.

Com a crise econômica, o sócio maior teve a responsabilidade de alavancar a economia por meio de uma diversificação da atividade manufatureira e artesanal. Os fazendeiros mudaram para a cidade e com eles um grande número de escravos, que passaram a ter vida diferente da labuta do campo. Muitos escravos foram incorporados ao trabalho "urbano", alguns antes mesmo de serem libertos pelos seus "proprietários". Não houve uma oposição forte nesta transição de poder, e isso foi causado pela capacidade que surgia nas fazendas para a exportação do café.

Como forma de solucionar o déficit de trabalhadores nas lavouras, buscou-se por meio das colonizações européias. Este processo proporcionou com que na região amazônica houvesse mão-de-obra para a economia da borracha, principalmente, de nordestinos.

Com a crise na exportação do café e uma organização da mão-de-obra assalariada no país, produziu procura por novos investimentos. A fazenda de café se constituía de um montante de capital investido em terras e na lavoura, voltado exclusivamente para as exportações. Com o seu declínio, impulsionou a formação de uma nova elite no país.

As transferências de rendas entre os setores de exportação e subsistência beneficiaram de certa forma o setor exportador da economia. Neste setor havia uma transferência de renda advinda do pagamento em moeda para o excedente da produção de subsistência e, da compra de produtos manufaturados produzidos internamente ou exportado. Nas cidades, a economia também mantinha-se pelos salários pagos por estas empresas e relação comercial. Foi a classe média formada pelos assalariados do governo e do comércio que começaram a fazer oposição ao interesse dos grandes capitalistas agrícola-exportadores. Segundo Furtado (2005), a influência

deste setor no governo foi substancialmente subtraído, gerando a partir de então uma tensão entre os interesses do governo federal e dos governos estaduais.

Nos anos de 1920, já se presenciava uma forte queda na produção do café, o que anunciava uma nova configuração do poder.

Para Furtado (2005), a economia nordestina estava apoiada sobre dois sistemas: um litorâneo voltado para o comércio de exportação, e outro, mediterrâneo, que mantinha sua direção para a economia de subsistência. Neste período havia uma crise acentuada na economia açucareira, o que empurrava a economia de subsistência para as áreas mais retiradas e pobres, apoiadas sobre a pecuária.

Mas, diferentemente do processo ocorrido no Centro-Sul, na Amazônia, na porção leste da região também chamada de matas do Pará, os nordestinos já chegava devendo nos acampamentos. Devia o transporte até a floresta, a alimentação e utensílios de trabalho, o que provocou com que estes tivessem de complementar sua renda com a caça, pesca e coleta de frutos, um "retorno a forma primitiva de subsistência".

No sul da região, a pecuária era extensiva e não constituía na formação de riqueza no final do século XIX e início do século XX. Vale ressaltar, que a pecuária nesta porção do território não surgiu pelo engenho, mas, pela mineração que introduziu a atividade. Com a sua decadência, esta se tornou uma atividade de subsistência, mas, que segundo Barbosa (1999) firmava-se no território como uma nova classe que surgia, a dos pecuaristas.

A porção norte da região se integrava a economia maranhense abastecendo os mercados por meio do excedente da agricultura e pecuária, a porção sul ainda vivia sem criar novas alternativas comerciais com o mercado baiano, que fortalecia com a produção do cacau. Para Andrade (1994, p.127), a parte sul da região "foi ocupada por criadores de gado vindos do Vale do São Francisco, que visavam ao abastecimento dos mineradores, e por pequenos produtores agrícolas, que faziam uma agricultura de alimentos". Isto mostra que com o declínio da mineração, houve também, um declínio da atividade pecuária e, ainda mais aprofundada com as quedas das importações para a Bahia.

Ao norte, a pecuária tornou-se atividade principal e articulou-se com a economia da borracha e da castanha que entrava em auge econômico. O abastecimento das áreas de exploração vegetal foi importante para o desenvolvimento da pecuária. Estruturada e articulada ao território, a oligarquia formada pela pecuária e agricultura no sul do Maranhão e norte do Tocantins se consolidou como sócio menor. Em contrapartida, o sul mantinha relações

importantes com a capital de Goiás e com a oligarquia dos Caiados, que comandava o poder apoiada pelos cafeicultores de São Paulo, mas, empobrecidos não chegava a constituir o sócio menor, antes, este se formou pelo capitalismo mercantil que se estabeleceu ao longo do rio Tocantins e Araguaia sobre o comando de Dianopólis, Porto Nacional, Pedro Afonso, Carolina e Conceição do Araguaia.

**3ª Dualidade**

A terceira dualidade iniciou no período pós Primeira Guerra Mundial. Neste período surgiu uma necessidade da classe comerciante internalizar o modo de produção dominante. Esta classe era a sócia maior da 2ª dualidade e, estritamente ligada ao capitalismo industrial europeu, representando o lado interno do polo externo. Mas, com a queda do comércio exterior, seguida da subtração da capacidade de importar, pressionava por uma substituição de importações. Rangel (1981) faz a seguinte colocação:

> Na época do advento da terceira dualidade brasileira, o capitalismo financeiro europeu (...) Sua política continuava a se organizar o suprimento de matérias-primas e produtos agro-primários para a metrópole e preservar nosso mercado para os produtos industriais metropolitanos. Outra, porém, seria a atitude do capital financeiro norte-americano, que não era supridor tradicional de produtos industriais no Brasil e contava com uma vasta e diversificada produção metropolitana, condição que o desenvolvimento da técnica só tendia a consolidar, industrializando a agricultura e a produção de matérias-primas. Conseqüentemente, esse novo capital financeiro pouco tinha a perder com o desenvolvimento de alguma indústria no Brasil e, ao contrário, muito tinha a ganhar (RANGEL, 1981, p. 28).

Esta dualidade se organizou pelo feudalismo (lado interno) e capitalismo mercantil (lado externo), formando o polo interno, pelo capitalismo industrial (lado interno) e capitalismo financeiro (lado externo), formando o polo externo. Neste caso, o pacto de poder era constituído pelos fazendeiros-comerciantes no polo interno, sócio maior. Estes fazendeiros não podem ser identificados apenas como os cafeicultores, mais como os latifundiários substituidores de importações, necessariamente representados pelo latifúndio gaúcho e por latifundiários do Norte/Nordeste do país que se aliaram a burguesia industrial nascente do Sudeste, o sócio menor, representando o polo externo.

Pelo processo de substituição de importações, o pacto para a formação do parque industrial brasileiro foi estruturado e proporcionou uma nova organização macroeconômica no país.

Parte das indústrias instaladas no Brasil nos anos 30 foram montadas com equipamentos provenientes de fábricas americanas e européias que havia fechado as portas com a recessão mundial de 1929. As indústrias instaladas foram de bens de capital que encontraram um campo fértil para suas ampliações comerciais no Brasil, pois a procura por bens de capital cresceu em meio a precariedades que se encontravam as importações. Este processo fortaleceu a capacidade produtiva interna em detrimento do sistema comercial que se havia instalado no país por meio das importações, nesta feita, se formava um mercado interno que consumia a produção por meio do aumento do poder de compra da população brasileira.

Com a Segunda Guerra Mundial, alguns problemas foram criados, inclusive a dificuldade de importar peças para a manutenção das máquinas. Este processo provocou um fortalecimento do setor externo voltado para a exportação, pois a tensão provocada pela guerra trouxe através dos gastos governamentais, a utilização da capacidade produtiva ociosa.

Por fatores ligados a conjuntura favorável ao mercado interno, aumentou a taxa de capitalização, mesmo em decorrência das pressões sofridas pela variação cambial, a oligarquia industrial fez valer sua hegemonia por meio de um conjunto de políticas de controle cambial e de importações, elevando suas rentabilidades e ampliando as oportunidades de investimento no país por estes empresários.

O sócio maior – latifúndio feudal era dividido segundo seus interesses regionais. Enquanto o latifúndio gaúcho se firmava como substituidor de importações, o latifúndio paulista organizava seu interesse em torno da produção para exportação. Com a crise do café na década de 1930, deprimindo a capacidade do Brasil em importar, criou-se implicitamente a possibilidade de reserva de mercado para todas as atividades substitutivas de importações, tendo o latifúndio gaúcho à frente do processo. O final da Primeira República marcou uma dupla transição econômica que tinha a economia com regime cambial e comercial livre baseado em uma produção primário-exportadora do café, passando para uma economia voltada para dentro, com rigidez sobre as transações externas.

Mas, “em São Paulo, não no Rio Grande do Sul, vinha-se desenvolvendo o outro membro da futura dualidade ou coalizão dominante: o capital industrial” (RANGEL, 1981, p.146). Este nascia voltado para o mercado interno, “sem” diálogo com o latifúndio paulista, mas, com relações com o latifúndio gaúcho e com a burguesia industrial emergente de São Paulo que passou a patrocinar o poder nascente da industrialização.

Tendo como base o processo de substituição de importações que começou com o governo de Getúlio Vargas, tal processo, iniciou-se assim que o nível de urbanização da sociedade brasileira aumentou. A formação industrial começou com o aproveitamento da mão-de-obra que antes estava ocupada no campo e que passou a ser utilizada na forma artesanal da produção no setor secundário da economia brasileira. Para Rangel (1981), esta produção se concentrou nos estados do Sudeste e capitais nordestinas e foi necessária para criar salários e, consequentemente, consumidores.

Este processo foi decisivo para criar no país uma autonomia na produção industrial. Partes dos utensílios da produção brasileira continuaram sendo importados, mas, a montagem passou a ser feita no país, criando uma ocupação da mão-de-obra ociosa que havia.

Em se tratando do Sudeste da Amazônia Oriental, o declínio do extrativismo da borracha, da Castanha-do-Pará e do ouro rompeu com o sistema de aviação e produziu queda da importância do capital mercantil na região. Não houve uma substituição de produção, antes uma homogeneização desta, ou seja, a economia implantada não foi o capitalismo industrial, mas uma ampliação das atividades agropecuárias.

Para Campos (2004, p.20), "a corrente migratória que demanda a Goiás dirige-se para o campo: entre 1940 e 1950, a população rural goiana cresceu 73,3%, e a urbana, 26,7%". Como a pecuária enfrentava uma crise estrutural, houve uma canalização de recursos para a agricultura, "a pecuária deixa de ser a principal riqueza, e a agricultura, com a produção do arroz, assume o primeiro lugar em importância na renda do estado" (CAMPOS, 2004, p.23). Em se tratando do estado do Tocantins levou-se em consideração que a área ficou a mercê do investimento e teve na pecuária sua base econômica.

Lira (1995) trabalhou com duas forças que nasceram com o movimento de 1930, de um lado os pactos estaduais, organizado pelo latifúndio que queria ter suas terras improdutivas sem preocupação de políticas contrárias, e o pacto federalista, formado pelos coronéis que buscava uma organização mais ampla e que tivesse base no coronelismo o rompimento do poder dos latifundiários.

Havia dois desenvolvimentos em Goiás, um comandado pelo sul ligado a elite agrária dos Caiados, e outro, um norte isolado, mas, subdividido em dois blocos: o extremo norte e o centro-norte. Neste último, o campo da disputa político-econômica foi fértil para o desenvolvimento do coronelialismo, com hegemonia do poder local, mantendo suas extensões de poder desde Porto Nacional, Dianópolis e Tocantinópolis (LIRA, 1995).

Com a Constituição Federal de 1946, a criação de novos estados passou a ser por meio de votos do legislativo, neste ponto, começou a ter uma luta pela representatividade no legislativo para aprovação de projetos regionais, que para Lira (1995, p.127) pode ter gerado alguns cenários no norte de Goiás quanto a sua luta pela criação do estado do Tocantins:

> a) a opção pela corrente estadualista, portanto vinculado aos objetivos oligárquicos da região; b) o campo, jurídico, militar e religioso da luta anterior transferiu se para o campo da "intelectualidade" agrária, tendo em vista que as novas lideranças eram oriundos da oligarquia agrária regional; c) é desprezada outras formas de lutas e faz-se a opção pela luta através da imprensa.

O norte e o sul de Goiás historicamente tiveram conflitos. Mas, vale frisar dentro da história política de Goiás que o latifúndio teve derrota no pacto de poder da terceira dualidade. Este era apoiado pelas oligarquias paulista do café, comandado principalmente pelos Caiados que dominava o cenário político-econômico goiano. Mas, pela ampliação do território de suas influências, a coluna mineira deu condições para a instalação da burguesia industrial no poder, comandada por Pedro Ludovico Teixeira.

A construção de Goiânia na década de 30 foi importante para a consolidação do capital industrial em Goiás. A representatividade deste setor na política goiana foi expressiva pelo PTB e PSD. Com a construção de Brasília na década de 50 propiciou a formação de um eixo industrial Goiânia/Anápolis/Brasília.

Mas, o investimento no setor agrícola foi prioridade dos governos de Goiás neste período. A expansão da fronteira agrícola pelo norte de Goiás conduziu a política de infraestrutura, que tem na Belém-Brasília seu marco principal. Esta rodovia trouxe para o Tocantins uma nova organização do território, possibilitando uma expansão da agricultura mecanizada pelas áreas oeste do rio Tocantins. Os corredores das margens dos rios Araguaia e Tocantins não acompanharam a proporção do desenvolvimento que esta rodovia trouxe à pecuária do norte do Tocantins.

Para Loureiro (1992), nos períodos antecedentes a 1960, no predomínio das atividades extrativistas na Amazônia, não houve a formação de uma classe média numerosa, não rompendo de imediato com as estrutura polarizada da classe dominante com os financiamentos estatais na década de 1960. O investimento em Goiás concentrou-se no setor agrícola da economia, que para Rabelo (2004, p.60), "das cinqüentas metas inseridas no Plano, nenhuma faz referência à industrialização, e as demais, direta ou indiretamente, têm em vista criar uma infra-estrutura necessária ao desenvolvimento do setor agrícola".

A economia do Sudeste da Amazônia Oriental entrou na terceira dualidade com uma instabilidade econômica, o que provocou um ajuste espacial. No entanto, os sócios maior e menor nesta região foi a oligarquia rural, apenas diferenciando-se entre o sócio maior ligado as atividades tradicionais da pecuária e o sócio menor, ligado a expansão da agricultura.

**Transformações socioespaciais. A formação de uma 4ª dualidade regional**

O trabalho foi norteado a partir de uma leitura da crise mundial do petróleo, buscando entender a formação de uma 4ª dualidade brasileira, o que dar a possibilidade de entender as questões regionais. Com o advento da crise mundial na década de 70, algumas alterações foram desencadeadas no Brasil e na região Amazônica. Partir-se-á do entendimento que a consolidação das cidades de Araguaína, Imperatriz e Marabá ao norte, e Gurupi e Palmas ao sul, consolidou os pactos de poder que a partir das alianças regionais se sobressaíram. Alguns cuidados têm que ser tomados para tal análise na região, uma vez que haverá uma tendência de continuação das oligarquias no poder, porém, com um processo de substituição. Para início da abordagem, é preferível identificar pontos que indicam o processo da formação de uma quarta dualidade no Brasil.

A grande crise mundial do petróleo em 1973 coincidiu com o final da fase expansiva, os trintas anos gloriosos. No Brasil, como mencionado em partes anteriores, o país experimentava um plano de crescimento econômico através do "Milagre Econômico" e, norteava seus investimentos por meio do II PND – 1975/79. O investimento na produção de bens de capital e na tecnifização da agricultura no cerrado foram medidas impactantes para a área central do país.

Houve uma subtração do papel do comércio exterior no montante da renda, mas sua importância esteve atrelada à estratégica organização da formação de capital. Em uma economia agrícola extensiva este processo de formação de capital ocorreu pela incorporação de mão-de-obra e recursos naturais. Por outro lado, a construção de estradas, impulsionado principalmente pela interiorização do país (Marcha para o Oeste) proporcionou um investimento em tecnologia para o plantio, transporte rodoviário e infraestrutura.

A área do Cerrado Central do país e a Amazônia foi um campo propício para receber tais investimentos agrícolas. A monocultura só é compatível com um nível de renda *per capita* alta e, onde há uma baixa densidade demográfica, pois esta impossibilita a formação superior de organização da produção. A oferta adequada de alimentos unidos a urbanização possibilita a

formação de parques industriais, mas, quando a terra se concentra na monocultura, impossibilita a formação de áreas urbanas ou viabiliza mediante a exportação de alimentos e produtos, o que de certa forma, onera a qualidade de vida (FURTADO, 2005).

No final da 3ª dualidade o parque industrial do país tinha se consolidado seu e impulsionava a agroindustrialização, potencializando as contradições do segundo setor da economia (burguesia industrial). A crise do petróleo provocou sérios danos à economia nacional, marcando o início da 4ª dualidade. O endividamento externo do comércio exterior do país já dava sinal de uma mudança estrutural dentro e fora do Brasil.

A forma como foi estabelecido o parque industrial do país, com elevada razão capital/produto, restringindo de alguma forma, uma reforma de base na estrutura agrária, alterando a crise no sistema. Para Rangel (1981),

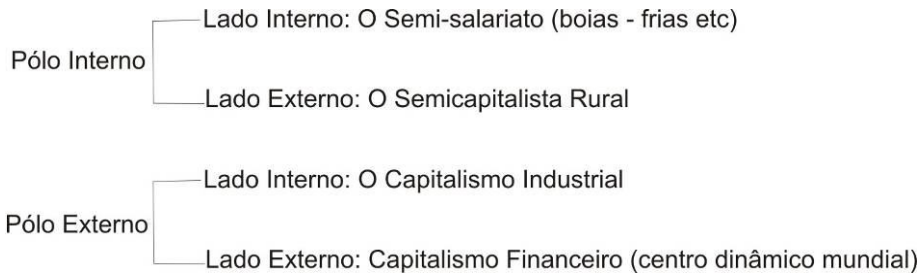
> com efeito, estivemos industrializando o País com uma estrutura agrária por reformar, e isso somente foi possível pelo motivo (...) de que a execução de projetos industriais (de elevada razão capital/produto), num país de capacidade para importar inelástica e não dispondo ainda de um parque moderno produtor de meios de produção, implicava na produção desses meios por processos pré-industriais, com emprego intensivo de mão-de-obra (métodos artesanais nas atividades de transformação, construção civil rotineira e agricultura muito primitiva, para ganhar alguma receita cambial adicional) (RANGEL, 1981, p. 32).

As terras tornaram-se reservas de valor financeiro e sujeita a sua dinâmica. Com a queda dos valores destas terras, também colocava-se em crise o poder estabelecido pela burguesia rural. A crise mundial teve papel substancial neste processo, proporcionando um novo pacto de poder, organizado pelo sócio maior, a burguesia industrial, e o sócio menor, a burguesia rural ressurgente.

> Uma dissidência do velho latifúndio feudal – proprietários capitalistas, por motivos especulativos, de vastas glebas ociosas – procurará desfazer-se de suas terras excedentes, precipitando com isso a queda do preço do fator, o qual, tornando-se acessível, a pequenos adquirentes, destruirá o monopólio latifundiário da terra, sem o qual nenhum feudalismo será possível (RANGEL, 1981, p. 33)

Assim, a 4ª dualidade se organizou no polo interno e lado interno, pelo semi-salariato e, polo externo e lado interno pelo semicapitalista rural, no polo externo e lado externo, pelo capital financeiro, e pelo lado interno pelo capital industrial. Neste caso, o pacto fundamental do poder ficou constituído pelo sócio maior, a burguesia industrial e o sócio menor a nova burguesia rural (empresariados agrícolas). Acabando com todas as possibilidades da formação de uma burguesia feudal.

Desta forma, a quarta dualidade brasileira tem como marco a crise do petróleo de 1973, que correspondeu a fase B do quarto Ciclo de *Kondratiev*, se organizando a partir da seguinte estrutura:




Rangel (2005)

No entanto, para Rangel (1981, p.147) "o latifúndio de hoje – todo o latifúndio nacional e não apenas o paulista e o gaúcho – é uma força em desagregação". O processo de industrialização modificou as estruturas no campo, urbanizou a metade da população brasileira e, ainda tecnificou a produção no campo por meio de uma gama de implementos agrícolas, mudando as relações de poder que passou da autoridade sobre a terra, para a capacidade de adquirir e introduzir a tecnologia agrícola sobre a terra.

No Sudeste da Amazônia Oriental, a formação socioespacial foi se distanciar dos estágios da formação socioespacial brasileira. Os parques industriais tiveram uma organização muito tenra, ou inexistente em algumas áreas, em outra, tiveram uma expansão rápida (Carajás). Por este motivo não dá para analisar a região como homogênea no quesito economia, ela é muito diversificada nesta porção do território brasileiro.

Até a década de 1990 não se identifica uma sobreposição de sócios no pacto de poder, há uma perpetuação dos poderes oligárquicos agrícola. Para tanto, delimita-se que o sócio maior era constituído pela burguesia rural que tinha na pecuária sua base estruturada e já madura da economia regional.

O sócio menor, formado pela agricultura dos anos de 1970, vem se consolidando com grandes projetos, dentre estes o Rio Formoso, o Prodecer III e o projeto de plantio de soja em Balsas.

A configuração das oligarquias em Goiás foi decisiva para delinear as políticas e a organização territorial tocantinense. De tradição agrícola, esta só foi modificada nos anos de 1930 com a construção de Goiânia, "a letargia que dominava na economia goiana só seria quebrada a partir da Revolução de 1930, quando a oligarquia dos Caiados foi apeada do poder e um novo líder, Pedro Ludovico, construiu a cidade de Goiânia para ser a nova capital do estado"

(ANDRADE, 1994, p.128). Mas, a burguesia industrial que nascia em Goiás (Goiânia, Anápolis e Brasília) fez um pacto com a oligarquia agrária, o PSD se uniu à UDN e formaram a ARENA que seria a principal sigla partidária. Mais até 1969, não havia representante no executivo e no legislativo em Goiânia, a partir de então, foi colocado no poder Leonino Caiado (ARENA) para prefeito da capital, representando a velha guarda da UDN.

O MDB ficou articulado entre a burguesia industrial e a burguesia do agronegócio, tendo o seu núcleo de apoio as grandes cidades goianas e a cidade de Porto Nacional, principal foco de resguarda do MDB no Norte Goiano. As áreas do extremo norte (Bico do Papagaio e de Araguaína) eram núcleos de apoio à oligarquia conservadora ligada aos Caiados e a ARENA. Tratando sobre esta questão, Borges (2004, p.140), diz que o "MDB aumenta sua bancada através da eleição de políticos com votação principal nas cidades maiores, como Goiânia e Anápolis". Mas, o "norte mantém presença na Assembléia Legislativa por meio da eleição de deputados locais na sigla situacionista", quer dizer, a ARENA.

Com o desgaste da Ditadura Militar, o MDB ganhou forças e conseguiu votação expressiva no estado. O foco oposicionista da capital e da burguesia industrial e urbana tornou-se marca da política em Goiás. Os votos do norte já não se mostravam tanto situacionista, houve um ligeiro crescimento dos votos oposicionista e, principalmente, sustentado por Porto Nacional. Mais, conforme Borges (2004, p.171)

> o PDS mantém a maior parte de seu domínio nas regiões ao norte. Apenas no Bico do Papagaio e no nordeste meridional, o partido governista faz maior número de prefeitos que o PMDB. O extremo oposto se verifica nos municípios da Serra Dourada, Pirineus, Goiânia e Porto Nacional, onde a oposição ganha todos os executivos locais.

Os "vanguardistas" da política conservadora no campo, sustentada pelos Caiados, criou em 1985 a UDR para impedir qualquer proposta inovadora no campo. Foi a concretização do sonho de Ronaldo Caiado em criar um partido voltado para atender a oligarquia tradicional agrária, contrapondo ao movimento de reforma agrária e social no campo. Segundo Barbosa (1999, p.90), esta entidade se alterou tanto para defender seus interesses, que "os associados mais exaltados chegaram a afirmar: para cada fazenda invadida, um padre morto". E a questão mais séria é que validaram o que falaram, um exemplo foi a morte do Padre Josino.

Os ruralistas representantes do Norte Goiano ocuparam os cargos do legislativo de Goiás e passaram a defender a criação do estado do Tocantins como uma necessidade de manutenção no poder, uma vez que ia aumentar a bancada ruralista na Câmara e no Senado Federal, já que se criava um estado totalmente dominado pela UDR.

Mas, apesar das relações de poder ultrapassarem as fronteiras estaduais como já ficou explícito no trabalho, aqui precisa focar um pouco mais sobre a formação do estado do Tocantins para conseguir discutir o processo de formação e criação da cidade de Palmas.

O sonho separatista começou com a pecuária no século XIX e se concretizou com a participação decisiva desse seguimento produtivo. Não foi o único ou mais importante representante de seguimento social, o estado foi criado por um conjunto de ações de indivíduos que se dispôs a lutar pela separação da porção norte de Goiás (estudantes, pecuaristas, agricultores, comerciantes, etc.).

Para Lira (1995, p.137),

> esse período compreende a década de setenta e oitenta. É bom observar que justamente no meio do regime militar. É um período em que a elite agrária conservadora assume o comando da luta "separatista" do norte goiano, tendo como campo de batalha, incoerentemente, o próprio sul do Estado.

Em 1974 o deputado Siqueira Campos apresentou um projeto federalista de divisão do estado de Goiás, o que para Lira (1995), pode ter agradado os militares. Na década de 80 foi criada a CONORTE – Comissão dos Problemas do Norte Goiano, formada por burocratas que tinha suas atividades nas cidades de Brasília e Goiânia. Para Lira (1995, p.144) esta tinha o obejtivo de

> "desenvolver" o Norte Goiano, sem tocar na estrutura social, permanecendo intacto o sistema de política agrária, o latifúndio familiar, e os feudos agrários com seus mandantes políticos enraizados em cada uma das cidades do Norte Goiano. A CONORTE buscava a permanência desse sistema político-econômico, arcaico, mendigando entre os políticos sulistas cargos públicos (Secretaria de Governo) para seus (pseudo intelectuais) filiados, com o objetivo de montar um governo paralelo do Norte Goiano com sede nas cidades de Goiânia e Brasília.

Segundo Lira (1995), esta entidade teve papel importate na consolidação do Tocantins, mas, não conseguiu se inserir na sociedade, daí sua crítica à entidade.

Siqueira Campos chegou em Colinas junto com os fazendeiros do Paraná, São Paulo, Minas Gerais e sul de Goiás atraídos por terras baratas. Veio com intuito de se tornar fazendeiro no município. Foi eleito em 1965 para deputado federal pela ARENA

Segundo Lira (1995, p.170),

> é bom lembrar que essas regiões sofrem migrações de fazendeiros do sul, que praticam ali uma agricultura mecanizada, mas em fazendas isoladas e com empréstimos individuais em bancos estatais e privados. A colônia gaúcha na região de Gurupi visível através da CTG é um exemplo do processo de modernização agrícola sendo que a maioria desses agricultores gaúchos estão integrando Projeto do Rio Formoso.

Ainda segundo Barbosa (1999), estes pecuaristas vindo do sul constituíam o novo grupo que passava à disputar a antiga hegemonia de aviadores e fazendeiros tradicionais, disputando cargos no excutivo e legislativos ou até fazendo aliança. Mas,

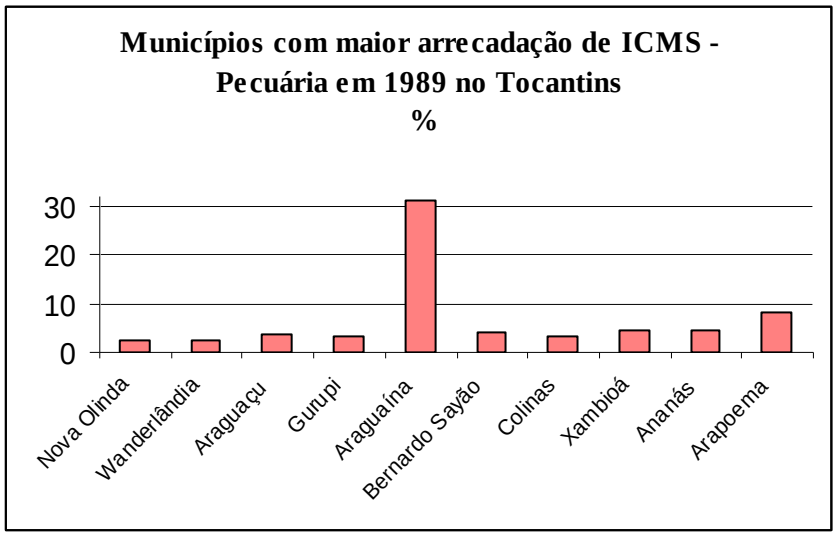
> diferente de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, a "Amazônia Tocantinense" não assistiu a invasão neo-capitalista no campo. As empresas agroindustriais ou agrominerais não se estabeleceram na região com uma intensidade, que pudesse interferir no modelo de ocupação. Pelo contrário, as poucas que se instalaram mantiveram ou reproduziram o modelo colonial das sesmarias, transformados em latifúndios e cristalizado pelo poder político do coronel, reproduzido nas "novas" alianças das oligarquias regionais. Hoje "bem" representadas na UDR (LIRA, 1995, p.173).

Duas áreas passaram a ser estratégicas no Tocantins, uma comandada pela velha oligarquia agrária (porção norte) e, outra, pela agricultura mecanizada (vale do Araguaia). No entanto,

> a Belém-Brasilia formou uma região diferenciada economicamente do contexto regional, uma faixa de terra com "modernização" na agricultura e com formação de pastagens e engorda de gado confinado. O trecho de Alvorada a Guaraí, é composto de grandes fazendas criadoras de gado. Essa faixa de terra compõe uma região de expropriação da força de trabalho do camponês e aglutinadora de ampliação do capital privatizado, conseguido através dos empréstimos bancários, públicos e/ou privados e pela renda da terra. (LIRA, 1995, p.196)

Desta forma, no ano de 1988 tem-se o seguinte cenário político-econômico na região, o sócio maior comandado por três cidades importantes: Araguaína, Imperatriz e Marabá que articulavam o poder sobre o norte da região, na hegemonia da produção pecuarista. Como apenas Araguaína faz parte do território tocantinense, tornou-se necessário um cuidado maior na análise. Conforme gráfico abaixo, verifica-se que há uma concentração da criação de gado no município e na região norte do Tocantins, em detrimento ao sul. Com mais de 90% de toda arrecadação(pecuária) do Estado em 1989, e tendo uma base consolidada que já vinha desde a construção da Belém-Brasília, esta é a região com maior poder econômico e político do estado do Tocantins.

**Gráfico 6**
**Municípios com maior arrecadação de ICMS – pecuária em 1989 no Tocantins**




Fonte: Tocantins (s/d)
Organizado pelo autor

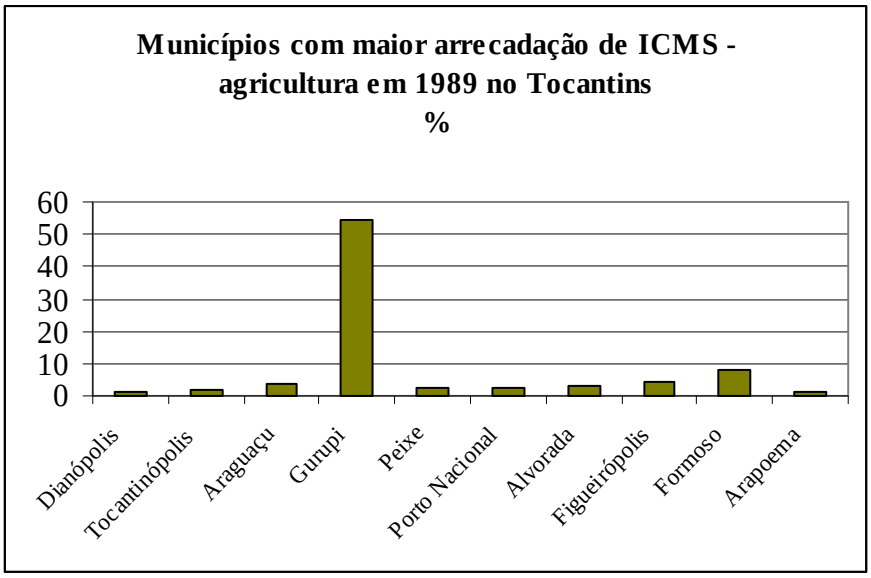
O sócio menor que despontava com grande êxito no sul do estado do Tocantins, não disputava sua força com três cidades como Araguaína, antes, tinha uma proximidade comercial com a capital de Goiás, Goiânia, que para Borges (2004), a construção desta capital rompeu com as estruturas de elites em Goiás, gerando novo polo econômico e de vida urbana.

A elite da agricultura inicialmente parecida a uma organização social, não passava de um empresariado agrícola nascente. Para Barbosa (1996, p.114) "tendo em vista a formação de cooperativas, no Projeto Rio Formoso estas se assemelhavam mais a empresa capitalistas ou sociedade anônima que de fato a cooperativa". A forma de implantação proporcionou um enriquecimento e a formação de pessoas abastadas e com influência política.

A concentração da produção de grãos no estado do Tocantins deu-se na região de Gurupi (gráfico 7). Com mais de 50% de toda a arrecadação estadual no setor, se consolidou como o principal centro econômico da agricultura no Estado, disputando força hegemônica com a cidade de Araguaína ao norte.

**Gráfico 7**

**Municípios com maior arrecadação de ICMS – agricultura em 1989 no Tocantins**




Fonte: Tocantins (s/d)

Organizado pelo autor

A força exercida pelos centros começaram a entrar em evidência no ato da criação do estado do Tocantins pela Constituição Federal do Brasil, em 5 de outubro de 1988. Qual cidade abrigaria a capital? Os centros de poder entraram em cena, os sócios se colocaram na disputa pelas suas influências e buscando ampliar esta área de domínio.

Para Brito (2005, p.40), tratou-a da seguinte forma:

> 1°- Araguaína. Área rica pela pecuária, mas, conflituosa devido a mineração e garimpo, a posse da terra e, também devido à disputa que mantinha pela influência do sul do Maranhão.
>
> 2°- Gurupi. Localizado ao sul do estado do Tocantins mantinha fortes relações com o estado de Goiás.

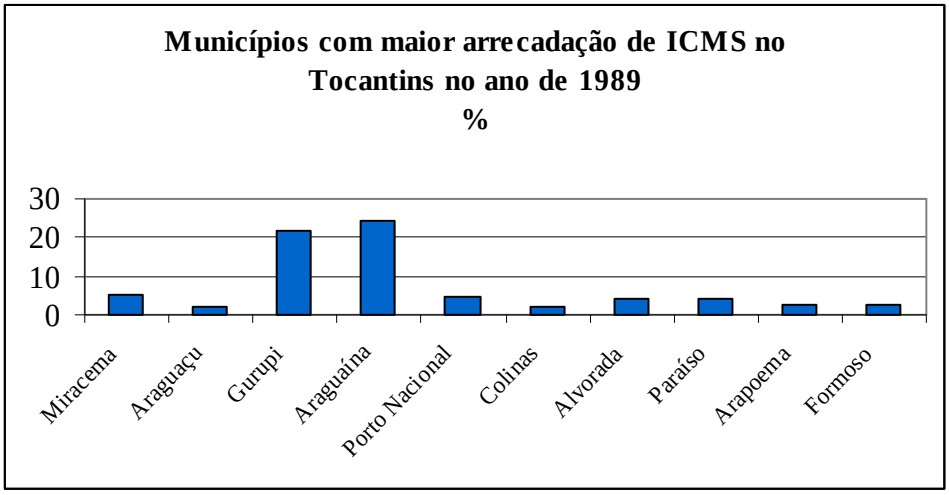
Nesta disputa, entrou em jogo a cidade de Porto Nacional que segundo Lira (1995, p.222 e 223),

> ao contrário de Araguaína e Gurupi, que concentravam suas campanhas para sediar a capital através da força econômica e da mídia, Porto Nacional buscou o caminho popular para sua luta pela capital. Os jornais da época, segundo o Sr Joaquim Medrado de Souza, então presidente da Associação Comercial de Porto Nacional, davam para Araguaína 85%, para Gurupi 10% e para Porto Nacional 5% de chances para sediar a capital provisória do novo estado do Tocantins (...) , quando eles floriam os elogios para Araguaína, não dava a devida importância a Gurupi e rotulam Porto Nacional, também tem tradição na luta popular, talvez adquirida na própria luta pela criação do estado do Tocantins.

A partir desta análise, entra em evidência outro elemento, a influência política. Se comparada a arrecadação de ICMS de Porto Nacional em 1989, verificava-se que era muito pequena em relação aos dois centros maiores, menos de 5% da receita do Estado.

**Gráfico 8**

**Municípios com maior arrecadação de ICMS no Tocantins no ano de 1989**




Fonte: Tocantins (s/d)

Organizado pelo autor

Mas, desprezar qualquer cidade desta seria conflituoso, pois provocaria uma fragmentação das alianças regionais e de uma possível conciliação política em torno de um objetivo que era a construção de um estado forte e consolidado. Para manter intacta a união que se havia criado com a formação do Tocantins, qualquer cidade que fosse atendida provocaria uma fragmentação desta unidade política.

Porto Nacional, pelo seu movimento social tinha sua afirmação política e representava o maior núcleo de resistência de esquerda em Goiás, que para Borges (2004, p.171), tratando sobre a oposição ao PMDB nas eleições de 1982, afirma que "a região de Porto Nacional oferece os maiores percentuais oposicionista do norte, em todos os cargos em disputa".

Para Brito (2007), havia uma possibilidade de ser implantada em qualquer uma das três cidades, quando a notícia surpreendeu que a capital seria criada em algumas fazendas no município de Porto Nacional, e que, uma cidade sem prestígio político e nem estrutura econômica iria abrigar por um ano a capital, Miracema do Norte (do Tocantins). Esta estratégia

mantinha consolidadas as bases do poder estadual, pois não atenderia nenhum dos núcleos de poder interessados.

Ser a capital, era concentrar volumosos investimentos em infraestrutura, assim como, fortalecia a cidade em detrimento do restante do território.

Para Raffestin (1993, p.191), o nascimento de uma capital é um fato sóciopolítico, "nasce ao mesmo tempo da subida de um poder e do desaparecimento de um outro". Há uma força compartimentada sobre a região, as relações de poder orientam-se de forma diferente no território, a medida que há uma relação centralidade-marginalidade, pois, se ela centraliza o poder político, logicamente, ela marginaliza seu entorno. "A centralidade pode ser política, econômica e cultural, mas também pode ser só política, só econômica ou apenas cultural" (RAFFESTIN, 1993, p.193).

Diferentemente de Brasília, criada apenas para abrigar o poder político (VESENTINI, 1986), Palmas foi criada como cidade Geopolítica (LIRA, 1995) e também, como capital econômica (BRITO, 2005). De acordo com Tocantins É (1990, p.1), "Palmas, a capital do Estado do Tocantins, tem seu objetivo empresarial. Com toda uma projeção arquitetônica prevendo a expansão de indústrias. Palmas, a mais nova capital brasileira, hoje é o grande centro de atração de investidores".

A desfragmentação do poder no Tocantins não impediu a formação de oposição política ao governo, mas, criou envolto sobre uma coligação chamada de "União do Tocantins" que, inicialmente sofreu derrotas, mas ocupou o poder por um bom tempo no estado. Para Barbosa (1999), a grande coligação colocou em uma sigla quase todos os partidos políticos do então norte de Goiás, não se tinha mais o PC do B fazendo oposição ao PFL, PSDB ou mesmo, o PSD, todos eles estavam envoltos sobre o discurso de novos tempos no Tocantins. Mas, havia uma oposição formada pelo PMDB e, que tinha seu foco de resistência, no centro do Estado.

O primeiro governo do Tocantins foi formado por dois representantes do norte do estado, os pecuaristas Siqueira Campos (Governador) e Darci Coelho (Vice-Governador). No Senado, havia Antonio Luiz Maia, representante de Porto Nacional, que formava o coro juntamente com Moisés Avelino, Ary Valadão, Eduardo Siqueira, Antonio Jorge, Paulo Mourão na Câmara e, na Assembléia Legislativa, representando a área central, mas ligados, de alguma forma, à burguesia agrária.

Três áreas básicas disputavam a influência no estado do Tocantins: uma comandada pelo Norte – Araguaína, outra ao sul – Gurupi, e uma central, na liderança de Palmas, Paraíso e Porto

Nacional. Mas, as bancadas se diversificaram entre a ruralista comandada pelos parlamentares do norte e do sul, e a base do desenvolvimento industrial, encampado pelos representantes de Palmas.

Os esforços de um novo tempo, desde o primeiro momento da construção foram concentrados em torno de Palmas como o princípio de toda a esperança (Do Sol que gira o Tempo - aos Girassóis o Espaço) do desenvolvimento – industrial, comercial, de ampla infraestrutura, etc. conforme o discurso proferido na implantação de Palmas isto foi colocado com mais nitidez.

> Até agora os caminhos foram quase intransponíveis obstáculos, tantos foram aqueles que não chegaram, que inacreditável parecia o termino da jornada, com archote de seu espírito, os ancestrais formaram a grande retaguarda para iluminá-lo e, no inverno e no verão, nas noites, nos dias e nas tempestades, permaneceram incólumes na posteridade a indica-nos a hora de hoje. Chamo-os e sei que me escutam: é a imagem dos que iniciaram a história; são os vultos majestosos do Ouvidor Geral e Presidente do Governo Revolucionário da Comarca de Palma, o patriarca Joaquim Teotônio Segurado e de seus históricos companheiros. São eles que ora se levantam e, ombro a ombro conosco, confraternizam neste momento que sempre viverá no coração de todos, que sempre viverá no orgulho de cada tocantinense e será transmitido às gerações que verão, testemunho de determinação, de esperança e fé (...). Estamos no limiar de uma das maiores obras urbanísticas atuais. A exemplo dos empreendimentos gigantescos que marcaram os tempos, de Goiânia e Brasília, somos aqueles aos quais a providência nos legou a responsabilidade de erguer numa região, ontem deserta, uma cidade moderna e viva, com personalidade própria e arrojada arquitetura (...). E, situada nos umbrais da Amazônia, representará um campo de treinamento, de adaptação do homem brasileiro para seu domínio ordenado e racional (...). Eis a capital do Tocantins, que hoje transferimos para esta cidade de Palmas, pela vontade do povo, pela firme decisão dos poderes constituídos do Estado, e sob as bênçãos de Deus (...). As cidades nascem de um mistério insondável. E a história falará da dedicação que devotamos a Palmas, para que, parte do universo das transmutações das espécies, possamos ser amanhã nesta terra dadivosa que dará flores e frutos, que purificarão o ar e a água, as noites e os dias, um símbolo de amor à cidade que agora edificamos (DEZOITO DE MARÇO, 1998, p.05).

Com a derrota da UT para o PMDB no primeiro governo, trouxe a tona que não era consenso de todos a criação de Palmas, havia focos de resistência, e um deles era o PMDB que agora era governo. Com o fim do mandato de Moisés Avelino, a cidade novamente foi exaltada como a grande saída do atraso que o Estado estava mergulhado. A industrialização era uma propaganda rotineira para viabilizar o “progresso e um novo tempo de esperança”.

Mesmo com toda a propaganda sobre Palmas, o grande número de eleitores de Palmas, ofereceu resistência à eleição de Siqueira Campos. Nas eleições de 1998 ao governo do Estado, deu apenas 9,7% dos votos de vantagem à Siqueira Campos sobre seu adversário. Nas eleições de 2006, foi o principal colégio eleitoral responsável pela derrota de Siqueira Campos. Mas, essa

eleição foi apenas um cabo de força entre os latifundiários, pois o governador eleito é um pecuarista representante fiel de Araguaína, apoiado pelos representantes da UDR de Gurupi.

A elite formada por Palmas ainda não se consolidou no poder. Tem no Partido dos Trabalhadores sua principal base política, apesar de ser também formado por pecuaristas. Isso mostra que o sócio maior, oligarquia agrária (do Norte) ainda possui forças para determinar os rumos da política tocantinense.

Mais diante de toda esta disputa pelo poder, Palmas é uma cidade da conciliação, onde os sócios colocam na arena suas forças e se asseguram pela dinâmica que a cidade impõem. Barbosa (1999) chamou a cidade de ilha, que atraiu todo o desenvolvimento para si e esqueceu do restante do estado. Mas, vale ressaltar que por mais que Palmas viesse como uma proposta de industrialização, a oligarquia que comanda o Tocantins é agrária, tendo o sócio maior – os conservadores, concentrados no norte do estado, e o sócio menor – os empresários agrícolas inovadores, concentrados ao sul/centro do estado, que tem na agricultura seu principal monopólio. Porém, a consolidação de Palmas rompeu com as estruturas agrárias vigentes na região e sinaliza para a formação de uma nova dualidade regional, principalmente, no governo do Presidente Luís Inácio Lula da Silva.

A conciliação e o objetivo de construir a capital produziu dinâmicas econômicas não apenas no Tocantins, mais em todo Sudeste da Amazônia Oriental, que serão medidas pela configuração do espaço urbano da cidade, tema do próximo item do trabalho.

Este capítulo foi dividido em duas partes, a formação da rede de localidades centrais e urbana do Sudeste da Amazônia Oriental e o processo da criação de Palmas.

A formação das redes na colônia se deu por uma ligação com a produção aurífera. No século XX, a navegação nos rios Tocantins, Araguaia e Itacaiúnas foi decisiva para a formação de centros ao longo de seu percurso. Cidades como Porto Nacional, Miracema do Norte e Carolina do Norte tornaram principais nós na rede urbana. Com a inauguração da rodovia Belém-Brasília em 1963, um novo arranjo foi estabelecido na região. Os principais centros passaram a se concentrar ao longo de sua rota. Cidades como Araguaína, Gurupi, Paraíso do Norte, Imperatriz tiveram um ganho populacional e, consequentemente, empresas instalaram suas sedes ou filiais nestas cidades, proporcionando ser um ponto nodal na rede urbana.

De posse dessa leitura sobre as redes, foi possível ler a formação socioespacial a partir dos fundamentos estabelecidos por Rangel (1981 e 2005). A formação do sócio maior e do sócio menor tornou-se possível explicitar com fundamentos científicos a criação de Palmas. A cidade foi entendida no trabalho como de conciliação das forças dos sócios no estado do Tocantins.

# O PAPEL DE PALMAS NA REDE URBANA E DE INTEGRAÇÃO REGIONAL

**Avenida Teothônio Segurado. Início da construção de Palmas**

Fonte: Projeto ontem e hoje – Thenes Pinto

**Prédio na Avenida Teotônio Segurado, no ano de 2009**

## CAPÍTULO 4

# 4 O Papel de Palmas na Rede Urbana e de Integração Regional

*A mais nova capital brasileira e suas cidades*
*espontâneas são a expressão das cidades novas na Amazô*
*o fim da utopia do plano realizado, a cidade fora de controle.*
Iara Vicentini
Cidade e História na Amazônia

## 4.1 A organização comercial e empresarial de Palmas

Entender a formação do centro urbano de Palmas tornou-se uma variável importante para identificar o papel de Palmas na rede urbana e de integração e a formação de uma 4ª dualidade regional. Não se tem por objetivo neste item uma discussão de centro por centro, antes, mostrar que neste caso especifico, é na consolidação do centro de uma cidade que as relações de poder econômico se estabelecem. Vale ressaltar, que o estudo proposto parte de uma cidade ligada as atividades de serviço e de comércio, sendo estas, as principais variáveis a serem trabalhadas.

Para norte da discussão, há duas etapas da construção de Palmas: uma cidade canteiro de obra e uma cidade consolidada ou, em consolidação.

No entendimento sobre os centros das cidades, Santos (2005) propõem o estudo do circuito superior e inferior da economia urbana. O fluxo no circuito superior dar-se pelos "negócios bancários, comércio de exportação e indústria de exportação, indústria urbana moderna, comércio moderno, serviços modernos, comércio atacadista e transporte" (SANTOS, 2005, p.96). O circuito superior é composto por atividades puras, impuras ou mistas. Os comércios atacadistas constituem em uma atividade mista, podendo estar ligado ao circuito superior, como ao inferior. Em se tratando da atividade pura, tem-se a indústria moderna urbana e o comércio moderno urbano, que são especificamente atividades do circuito superior e das cidades, enquanto a indústria de exportação, ou mesmo os negócios bancários, são distinguidos por atividades impuras, pois, ao mesmo tempo em que podem localizar na cidade para usufruir das vantagens locacionais, podem manter uma ligação comercial com o exterior à cidade. Para tanto, os circuitos devem ser definidos por um conjunto de atividades sob um contexto, definindo as pessoas em suas funções de trabalho e consumo no processo produtivo, diferenciando-os através da gama tecnológica e organizacional das atividades.

No circuito superior há uma utilização tecnológica moderna que exige um montante de capital intensivo e crédito bancário. Movimenta grandes quantidades de bens ou movimenta pequenas quantidades de bens que possui alto valor agregado na mercadoria.

No circuito inferior a tecnologia é adaptada ou recriada. Há uma necessidade do trabalho intensivo em substituição ao crédito bancário que não existe ou é insuficiente. Os capitais são particulares e rotativos devido os encargos comerciais das empresas, por isso, não há grandes quantidades de bens, podendo o negócio sobressair por pequenas quantidades de capital, e sem tanta burocracia. A relação vendedor e comprador se dá no encontro pessoal com a mercadoria, no plano de negociação.

No circuito superior, o valor fixo da mercadoria é alto, enquanto no circuito inferior, o valor fixo é pequeno ou, em muitos casos, inexistente. No primeiro há uma proteção governamental, com aparatos legais e financeiros, enquanto no segundo, quase sempre não se tem amparo do estado e, em muitos casos, é perseguido por este, o caso dos camelôs. Mas, com base local, tem o maior número de empregos dos nativos na área e uma relação mais próxima dos moradores. Neste ponto, deve ser levado em consideração o tamanho da cidade.

Beltrão Spósito (1998, p.25) definiu dois níveis de centralidade para uma cidade,

> o primeiro nível é possível enfocar as diferentes formas de expressão dessa centralidade tomando como referência o território da cidade ou da aglomeração urbana, a partir de seu centro ou centros. No segundo nível a análise toma como referência a cidade ou aglomeração urbana principal em relação ao conjunto de cidades de uma rede, essa por sua vez podendo ser vista em diferentes escalas e formas de articulação e configuração, de maneira a que se possam compreender os papéis da cidade central.

Tratando sobre a temática, Corrêa (2003, p.136) afirma que “as duas escalas conceituais, a da rede urbana e a do espaço urbano não estabelecem uma dicotomia, cindindo o urbano em duas partes que não se tocam”. No entanto, as duas escalas possibilitam a análise geográfica do urbano.

Para Villaça (2001, p.237), “o centro é centro porque ali estão o grande comércio e as sedes das grandes instituições”. Mas, se buscar entender como um ponto de orientação que visa o suprimento das necessidades materiais e imateriais, o centro urbano não é apenas o local da concentração do comércio e do sistema financeiro, mas, o local onde as atitudes e anseios de grupos se realizam por meio da prática socioespacial.

Para Beaujeu-Garnier(1970, p.370), o centro

> constituye el sector de mayor actividad terciaria de la urbe: aquel en que se encuentran los edificios administrativos, bancarios, los grandes

> establecimientos, algunos edificios públicos, religiosos o culturales. Allí es donde el alquiler de las tiendas alcanzan valores más altos, donde os terrenos se venden a precios más elevados y, por tanto, donde según las circunstancias, alternan el mayor hacinamiento con los edificios más majestuosos. En efecto, según el tipo de ciudad considerada, los centros urbanos ofrecen aspectos muy variables[29].

Segundo Montessoro (2006, p.47), os centros

> passam pela análise das questões sociais, pois não podemos caracterizar o centro urbano apenas pelas formas que agrupa, pelas funções que se desenvolvem de acordo com esses agrupamentos ou somente pela expressão da simbologia que lhe dá o caráter de centro. É preciso analisar os grupos sociais e as relações entre a própria cidade e a sociedade. Assim, o mesmo pode ser entendido como uma área de maior acessibilidade no interior das cidades, que concentra e dispersa para se concentrar novamente em outras áreas.

O centro é por excelência o local da reprodução do capital. É o ponto onde a venda/compra/troca de mercadorias, serviços e espaço se realizam com maior frequência, e a interação entre as pessoas em muitos casos, sai do plano pessoal e passa para uma virtualidade, onde, o que entra em interesse maior é a mercadoria e seu preço. Vale ressaltar, que se trata de uma análise realizada com visão em uma cidade planejada para ter seu centro com funções bem definida, não podendo generalizar para todas as cidades. Em muitos centros que possui seu símbolo maior a igreja e uma praça, outras questões devem ser levadas em consideração, como o encontro e o desencontro das pessoas nos espaços centrais com interesse religioso.

Se se entende o centro como de troca e símbolo, ele possui um conteúdo de consumo, porque é o local por excelência na cidade que desempenha um papel de concentração das funções de prestações de serviço e comércio, atraindo um contingente de pessoas que vai vender ou comprar força de trabalho ou, mercadoria.

Para Corrêa (1989, p. 40), “a área central é assim, e em grande parte, um produto da ação dos proprietários dos meios de produção, ainda que o Estado fosse chamado a intervir”. É o local que concentra atividades capazes de transformar custos locacionais em lucros maximizados.

O centro pode ser entendido como local da apropriação no intuito da dominação do espaço como mercadoria, na dinâmica econômica estabelecida por uma relação entre a mercadoria e o consumidor, direcionando o processo para a lógica da (re)produção do capital, onde as atividades se desenvolvem e os espaços se (re)produzem. Nesta lógica, a apropriação

[29] Constitui o local de maior atividade terciária da cidade: local em que se encontram os edifícios administrativos, bancários, os grandes estabelecimentos, alguns edifícios públicos, religiosos ou culturais. Onde os aluguéis são mais caros, os preços dos terrenos mais elevados e sempre que nas circunstâncias especiais, encontram-se os edifícios mais ocupados e também luxuosos. De acordo com o tipo de cidade em questão, o centro urbano se difere.

permeia pelo valor de uso dos espaços através das relações entre os atores envolvidos no processo de construção urbana e pelo valor de troca, a partir da compra e venda dos espaços.

A centralidade de uma cidade tem em sua lógica de organização o consumo. A multiplicação de áreas centrais forma novas centralidades e tem em sua essência, a dinâmica do comércio. Outro processo organizacional tem sido os subcentros, que possui as mesmas características dos centros, porém, com menor quantidade ou inexistência de certas atividades. Para Beltrão Spósito (1991, p.10), o centro possui

> atividades voltadas para um público mais restrito, funcional ou economicamente (como exemplo, livrarias especializadas, galerias de arte, oficinas de confecção de calçados sob medida, etc.) estavam localizadas predominantemente no centro principal; a partir da década de 80, estas atividades têm procurado novas localizações, ou em função do aumento do preço da terra no centro e/ou porque o público ao qual se destinam já não circula com tanta freqüência nesta área.

Tratando sobre os centros da cidade, Montessoro (2006) afirma que o centro pode se descaracterizar ou se reafirmar por meio dos fluxos que não se transferem para outros locais, o que expressaria novos eixos de centralidade, cuja expansão do tecido urbano e o consequente surgimento de novos equipamentos comerciais e de serviços, permitiriam criar e recriar novos nós de circulação em decorrência dos novos papéis do centro urbano.

Tecendo uma diferenciação entre o centro e a centralidade, Montessoro (2006, p.64) afirma que

> centro é a manifestação das formas e funções, a centralidade se expressa pelos fluxos materiais e imateriais que condensa, pois esta pode ser identificada em áreas localizadas fora do centro propriamente dito, mas também pode contribuir para que o próprio centro, ainda, continue expressando uma centralidade, que outrora, foi um fator primordial de existência e permanência dos fluxos nessa área.

A centralidade se dá por uma escala temporal, modificando-se de acordo com a reestruturação dos espaços na cidade. Os fluxos que são estabelecidos nestas, são uma justaposição de movimentos que assinalam as constantes mudanças no tempo e no espaço em função da localização de atividades comerciais e de serviços, varia em sua forma e densidade, permitindo nova localização das formas espaciais na constituição de nó de articulação e circulação da informação, mercadorias e pessoas. A centralidade não pode ser entendida fora do contexto do consumo, uma vez, que esta inter-relação promove um (re)ordenamento e/ou, a (re)localização de atividades que ficavam restritas apenas ao centro principal.

Gottinier (1993) afirma que pela inovação tecnológica dos transportes, a mobilidade na cidade tornou-se diferenciada. Para Alves (1999, p.17),

> se, no passado, nesses fluxos, predominavam a circulação de bens materiais, hoje dispõe-se da circulação de informações e de capitais através de impulsos, sem que, necessariamente, a mercadoria materializada, enquanto um produto com presença física, precise circular na cidade.

Para Montessoro (2006, p.344), tratando sobre a questão em debate, afirma que o centro

> uma vez que é uma área dotada de infra-estrutura que fundamenta as relações contraditórias e possíveis do ponto de vista da concentração e do contato entre os seus usuários. A centralidade que se manifesta é cambiante na figura dos que durante o dia transitam a pé ou de veículo particular, revelando que as formas de apropriação dos espaços centrais variam no tempo e no espaço; pois se durante os horários de funcionamento das atividades comerciais, o centro é repleto de gente circulando, à noite, esse movimento é transferido para outros pontos da cidade. Para os que dispõem de veículos automotores particulares, o deslocamento é possível a qualquer parte, independente do horário.

O centro é a área de consumo, e torna-se conflitante, porque o valor de uso é negado, prevalecendo em sua ampla organização apenas o valor de troca. O fetiche da mercadoria do centro faz com que os espaços centrais sejam valorizados pelo menor custo de transporte e maior assistência comercial.

Conforme o princípio quatro do Plano Básico da capital ficou reservado no planejamento da cidade um importante centro que teria duas funções principais: uma cívica e uma comercial. Este direcionamento planejado da produção da área central de Palmas tem proporcionado a configuração da Praça dos Girassóis e das ACNO I, 11, ACNE 1, 11, ACSO 1, 11 e ACSE 1, 11, como o centro urbano da cidade. Como afirma Arrais e Pinto (2008) ao estudar os centros de Goiânia e Brasília, “o problema está em supor que as centralidades haviam sido criadas para todos”.

O centro administrativo estadual - Praça dos Girassóis tem um foco de convergência de todos os pontos cardeais da cidade. Forma-se na encruzilhada da Avenida JK com a Avenida Teothônio Segurado, que são as duas vias principais de circulação da cidade. Eixo pelos quais proporciona um cartão postal, tendo sobre estes o seu principal corredor de transporte intra-urbano.

O centro financeiro e comercial começou a se formar após o ano 1994. Isso se deve, primeiro, a aglomeração em prédios próprios das instituições financeiras, em sua maioria na Avenida JK, próximo a Praça dos Girassóis e restritamente, no sentido leste da capital. Segundo Brito (2005), se comparar o fluxo de pedestre nesta área com qualquer outra área da cidade, o número é três vezes maior, proporcionando ao local a dinâmica do centro financeiro principal de Palmas e, valorizando consideravelmente o local e seu entorno. Tratando sobre esta questão, Corrêa (1989) afirma que:

> em razão de suas vantagens locacionais, o preço da terra e dos imóveis é aí o mais elevado. Isto leva a uma seleção de atividades. Localizam-se na Área Central aquelas que são capazes de transformar custos locacionais elevados e ampla acessibilidade em lucros maximizados: são atividades voltadas para um amplo mercado nacional, regional ou abrangendo toda a cidade. As outras atividades, que não requeriam nem suportavam uma localização central, localizavam-se fora da Área Central (CORRÊA, 1989, p.40)

A segunda área, localizada no sentido oeste, não possui a mesma dinâmica financeira do lado leste. Apenas é encontrado uma agência do Banco do Brasil e uma agência do Unibanco. Sua principal dinâmica está concentrada sobre o comércio de papéis e hoteleiro. Vale ressaltar, que tanto o lado leste como o oeste possuía dois centros comerciais principais da cidade. Na ACNO I, o Centro Comercial Turim, que até 1996 foi um dos principais centros comerciais da cidade. Possuindo pequenas lojas agrupadas em um único prédio, possibilitava as compras da população palmense espalhada pelas quadras do sul e do norte do Plano Básico que não queriam se deslocar até Taquaralto devido o diferencial do valor contido na passagem do coletivo.

O desenvolvimento comercial deste centro foi proporcionado em grande parte pelo agrupamento de trabalhadores em barracos de madeiras construídos nas quadras: ACNO 1, 11, ACSU-NO 10, ACSU-NE 10 e ACNE 11, que conforme dados do IBGE (1991), citado por Brito (2004), respectivamente estas quadras possuíam 1.359 pessoas. É bom lembrar, que os moradores da ACSU-NO 10 e ACSU-NE 10 todos estavam provisoriamente, pois, esta área é destinada aos estabelecimentos públicos federais.

A inferioridade do Centro Comercial Turim está em parte respaldada pela estrutura do prédio que não suporta empreendimentos diversificados, ou seja, possuí uma pequena dimensão permitindo apenas um número reduzido de lojas.

Em contrapartida, o Centro Comercial Wilson Vaz é um prédio que se encontra na área central da cidade, composto por várias lojas. Este conjunto de lojas desempenhou um papel importante para o comércio varejista da cidade, chegando a ser nos primeiros anos, o principal centro comercial varejista de Palmas.

Composto por uma grande quantidade de pequenas lojas, oferecia desde utensílios domésticos, de escritórios, roupas, sapatarias, até consultórios médicos. Sua diversificação de lojas exercia um poder de atração na sociedade, esse poder se respaldava pelos mais diversos motivos, desde a precária infraestrutura dos canteiros de obras, como pela inferioridade do Centro Comercial Turim (hoje conhecido como Galeria Bela Palmas) e do Rodoshonpping, em oferecer diversidade de mercadorias.

O Centro Comercial Wilson Vaz situado na ACSE 11, no lado leste da cidade, representou até o ano de 1996, como um dos principais subcentros comerciais do Plano Básico da cidade de Palmas. Com uma construção bem mais ampla que o Centro Turim, possuindo quantidade de lojas bem mais diversificadas, desde livrarias, lojas de tecidos, perfumarias, artigos esportivos entre outras ofertas em um único local, tornou-se o local predileto das compras dos palmense. O fluxo de negócios e pedestres neste local era superior ao de outras áreas da cidade.

Após o ano 1996, principalmente com a instalação do Palmas Shopping e, posteriormente, o Free Shopping, houve fechamento da maioria das lojas destes centros comerciais, chegando no ano de 2008 como um local com pouca frenquência de cliente, possuindo pequenos alfaiates e salas abandonadas. Villaça (2001, p. 307), faz a seguinte colocação referente ao tema em questão: "o shopping center, ao contrário, é produzido instantaneamente, sem dar tempo à vizinhança de a ele se adaptar". Em um processo diferente, o Centro Turim, que auxiliado pela sua localização, conseguiu sobreviver ao tempo e ainda possui um comércio retraído, mas em funcionamento.

O que chama atenção neste processo, é que a política de comercialização no Brasil no final da década de 1980 já estava voltada para os shoppings e, a cidade construída sobre os caprichos de uma arquitetura modernista, absorveu um processo dos já ultrapassados, que foram os centros comerciais.

Mas, a transformação da natureza em um espaço antrópico, mesmo sendo em uma cidade planejada levaria tempo, o que permitiria no primeiro estágio apenas a construção de centros comerciais, reservando os espaços mais elitizados para o segundo estágio, que foi o da cidade consolidada.

O primeiro shopping de Palmas – Palm Blue Shopping foi inaugurado no dia 24 de outubro de 1996, e o segundo, no dia 19 de novembro de 1996, segundo o Jornal Primeira Página (1996, n°335, capa). O primeiro com 108 lojas e o segundo com 35 lojas. Fazendo uma análise crítica sobre este processo, pode-se observar que passaram mais de seis anos para que a cidade recebesse os primeiros shoppings. Ano em que as áreas do chamado Plano Diretor demonstrava uma razoável ocupação por moradias definitivas e, não mais os velhos barracões usados pelos construtores dos edifícios públicos preenchiam os espaços e as vias centrais. Estas vias se encontravam asfaltadas, possibilitando um melhor tráfego à área central da cidade.

Conforme Santos (1996),

> um grande supermercado ou um shopping center seriam incapazes de existir se não fossem servidos por vias rápidas, estacionamentos adequados e acessíveis, sistemas de transportes públicos com horários regulares e conhecidos e se, no seu próprio interior, as atividades não estivessem subordinadas a uma coordenação (SANTOS, 1996, p.175).

Foi a partir do ano de 1995 que a população palmense começou a ter uma nova organização no espaço urbano, pois, os trabalhadores da construção civil, em sua maioria, estavam relocados para a região de Taquaralto, Aureny's e para a Vila Independência e Vila União. A população que começava a chegar em Palmas tinha um poder aquisitivo maior e mais exigentes. Tratando sobre este assunto, Villaça (2001) afirma que:

> quanto mais homogêneo o espaço, como nas metrópoles médias americanas, mais difícil a escolha do ponto para um shopping centers, dificultando a escolha do ponto. Quanto mais desiguais o espaço urbano e a distribuição territorial da renda, como nas metrópoles brasileiras, menos difícil a escolha dos pontos (VILLAÇA, 2001, p.304).

Com a heterogeneidade que foi criada na cidade decorrida pela forma conturbada de sua ocupação, tendo um contingente maior da população de poder aquisitivo morando na área centro-sul, os shoppings não tiveram tanta dificuldade para escolher o local. É para esta população que os shoppings foram construídos, pois, os centros comerciais não ofertavam tais mercadorias.

Outro fator importante que deve ser levado em consideração trata-se da origem de tais pessoas, porque, isto influencia nos hábitos diários. Para tanto, com a formação do quadro de funcionários do estado do Tocantins por meio de concurso público, houve a possibilidade destas vagas serem preenchidas por pessoas vindas dos grandes centros urbanos e, são estas que procuraram mais os shopping pelo costume que já possuíam em suas cidades, do que, as pessoas remanescentes de cidades interioranas, que na maioria tem hábitos muito ligados ao campo.

Encontra-se em construção o Shopping Capim Dourado, que funcionará na entrada de Palmas, formando o complexo da Ponte FHC e do Palácio Araguaia. O que muda com o Shopping Capim Dourado? É um shopping que vem com uma lógica de investimento a partir do capital internacional desde sua fundação. As grandes redes de lojas francesa, americanas e propriamente brasileiras é o fetiche da propaganda do shopping. Este vem atender a exigência de um público mais diferenciado, que quer visitar o Jalapão, o Araguaia e a própria cidade de Palmas, tendo lugares que lhe garanta exclusividade.

O Palmas Shopping não exerce esse papel, nem a Avenida Palmas Brasil, ou propriamente o eixo oeste da Avenida JK. Estes são lugares que todos frequentam sem distinção de classe. O Shopping Capim Dourado vem romper com espaço de todos e implantar o espaço

diferenciado. No entanto, a abordagem histórica do centro é importante para entender o processo, pois, a história do centro e sua importância para a cidade tem sido pouco mencionada.

Segundo Maricato (2001, p.139), “a cada nova grande avenida imobiliária, cada novo grande shopping center, corresponde algum declínio de negócios tradicionais”. Os shoppings têm dentro da cidade um poder estruturador de um centro terciário, isso se deve principalmente, a generalização da oferta em que o shopping faz, não deixando que haja tendências especializadas em pequenas variedades de produtos, mas, diversificando ao máximo a oferta destes, possibilitando assim, um “menor número de viagens que um consumidor precisa fazer para ter todas suas necessidades atendidas” (VILLAÇA, 2001, p.303). O processo de diversificação é que produz uma dinâmica comercial capaz de atrair a população com maior frequência, do que, em uma área de desdobramento.

Vale ressaltar, que Palmas ainda não possuí pluris centros comerciais consolidado na área do Plano Básico, o que existe são áreas de desdobramento do centro financeiro estrategicamente planejada, e subcentros em formação. As áreas compreendidas pelas quadras ACSU-SO 40, ACSU-SO 50 vem se especializando na área da saúde, dois dos principais hospitais particulares da cidade: Hospital Wosvald Cruz e Hospital Cristo Rey localizam-se neste local, assim como, várias clínicas vêm também proporcionando à área uma centralidade especializada na saúde, tornando assim, uma das únicas áreas de desdobramento da cidade, conforme mapa 12.

Na Região Sul de Palmas, áreas que compreende os loteamentos de Taquaralto e Aureny’s, concentra-se ao longo da Avenida Tocantins, a principal avenida de locomoção da Região de Taquaralto, um subcentro comercial. Desde o início da formação da cidade que há uma concentração populacional nesta região, proporcionada principalmente, pela ocupação de cidadãos com poder aquisitivo médio e baixo, que na maioria fugia da especulação imobiliária intensa na área do Plano Básico, gerando uma ocupação mais densa nesta região.

A principal dinâmica comercial desta região está no comércio varejista de tecidos, que fez com que a Avenida Tocantins nos primeiros anos da construção de Palmas, se despontasse como centro comercial.

Com a ocupação mais intensa da área do Plano Básico provocada pela invasão das ARNOs e o loteamento das ARSOs, esta dinâmica se dispersou e a centralidade da Avenida Tocantins perdeu força, proporcionando o surgimento de outros subcentros comerciais pela cidade.

## Mapa 12

## O centro urbano de Palmas

Fonte: www.palmas.to.gov.br

Organizado pelo Autor

A nova racionalidade impulsionou a consolidação do centro planejado da cidade. O crescimento rápido e a necessidade de Palmas se afirmar no contexto regional, possibilitaram que o centro de Palmas se colocasse como diferente, mais racional e com eficiência na produtividade.

Outra área que precisa ser mencionada, refere-se a Avenida Palmas Brasil, que vem se destacando como um território gastronômico de Palmas, possuindo lanchonetes, restaurantes e bares.

Para Beltrão Spósito (1991, p.6) afirma que,

> o centro não está necessariamente no centro geográfico, e nem sempre ocupa o sitio histórico onde esta cidade se originou, ele é antes de tudo o ponto de convergência/divergência, é o nó do sistema de circulação, é o lugar para onde todos se dirigem para algumas atividades e, é o ponto de onde todos se deslocam para a interação destas atividades aí localizadas com as outras que se realizam no interior da cidade ou fora dela.

Palmas, construída sobre um debate e plano de cidade moderna de arrojado conteúdo "pós-modernista", com uma receptividade ao capital monopolista das incorporadoras imobiliária, permitiu que a cidade tivesse mais objetivos econômicos e políticos do que sociais.

A construção do centro urbano de Palmas ocorre gradativamente. Até alguns anos atrás não era possível afirmar que o centro planejado da capital correspondia ao centro urbano. Isso se dava pelo processo indefinido de organização das funções econômicas, financeiras e administrativa que esta área possuía.

Outro fator contribuinte se deve a ocupação rarefeita do espaço urbano, que permitiu a população se espalhar por todas as áreas do Plano Diretor e da região de Taquaralto e Aureny's (hoje chamada de Região Sul de Palmas), área pela qual ainda não havia sido planejada, pois, correspondia a reserva de solo para futura expansão urbana.

Segundo Brito (2005), este processo corresponde a uma condução segregativa pré-idealizada pela política urbana criada no planejamento da cidade e pelos gestores políticos e, por outro lado, também foi ocorrida involuntariamente às decisões políticas do poder estadual em exercício, quando se trata das invasões de algumas áreas.

O custo da cidade nos primeiros anos ou período denominado de primeiro ciclo da cidade, os dez primeiros anos: o "canteiro de obras", foi alto, a população de Palmas conheceu um dos mais caros e dispendiosos custos de vida das cidades brasileiras. A extensão urbana da área da cidade dividida pela população era uma contradição. Quadras razoavelmente ocupadas uma distante da outra, inviabilizava o transporte coletivo e a garantia de infraestrutura,

principalmente, para a população de baixa renda que já formava a periferia da cidade. População que pela lógica era a que mais precisava de tais benefícios.

Nesta lógica, a estrutura comercial tornou-se também dispersa e sem uma área estruturada para responder como o centro urbano. Dilema que durou alguns anos e que só foi rompido quando a Avenida JK, em seu percurso correspondente as quadras ACNE 1 e ACSE 1 conseguiu uma aglomeração das instituições financeiras, das lojas de eletrodomésticos e materiais de construção civil (figura 15), possibilitando que o centro planejado começasse a ter uma dinâmica de centralidade sobre as demais áreas comerciais dispersa sobre a cidade e até sobre a Avenida Tocantins em Taquaralto.

**Figura 15**

**Avenida JK, centro financeiro e comercial de Palmas**

Fotos do autor

Como mencionado anteriormente, não foi apenas os artifícios comerciais que se organizaram na “cidade consolidada”, houve também, uma corrida prol consolidação de Palmas no contexto de festa – turismo de eventos, caso do carnaval de Palmas.

As temporadas de praias consolidaram a indústria do turismo em Palmas. Consolidou o ramo hoteleiro, que passou a ter uma boa oferta, garantindo que não apenas o turista visitasse Palmas, como também, o Jalapão, o Cantão e outras áreas do Cerrado e da Amazônia.

A formação do espaço urbano de Palmas obedeceu uma lógica de construção em escala. Dois momentos distintos podem-se verificar na cidade: cidade canteiro de obra e cidade

consolidada ou em consolidação. No primeiro momento houve uma intensa propaganda de Palmas, lugar das oportunidades. No segundo momento, a afirmação do centro financeiro e comercial na área planejada foi decisiva. Os megas eventos (carnaval), a oferta de amplo espaço de entretenimento, como forma de aumentar a qualidade de vida da população e a consolidação de um centro especializado em saúde foram importantes para tal organização.

A Avenida LO 11 e a NS 04 tornaram o foco de aglomeração das clínicas e hospitais de Palmas. São investimentos altos que se faz em obras de infraestruturas e laboratórios, no intuito de aglomerar as funções especializadas e construir um centro da saúde na região. Conforme observação realizada em campo nos meses de setembro e dezembro de 2008, constatou-se que há uma grande frequência de pessoas vindas do interior do estado do Tocantins e até do Sudeste do Pará para consultar nas clinica e hospitais.

Neste ponto, fica evidente, que para se entender a cidade na rede urbana é necessário primeiro, entender a formação do centro urbano de Palmas. A cidade de 1991 ou de 1996, não pode ser lida como a cidade de 2008, foram estágios diferentes, proposta que será levada em considerações nos próximos itens deste capítulo.

## 4.2 O sistema integrado de comunicação: do mito ao *marketing*, a circulação de idéias e de mensagens a partir de Palmas

Se o item anterior permitiu identificar que a história de Palmas se divide em dois processos, neste item o foco de análise principal é mostrar os objetivos explícitos e implícitos da construção de Palmas. O sonho, o projeto, a construção e o mito na criação de Palmas. De herói à vilão, do sol aos girassóis. Se o centro de Palmas foi/é uma produção social, o símbolo da cidade é mais para uma obra do estado, no entanto, importante para se entender a consolidação de Palmas na rede de integração e urbana.

Não é apenas a questão de concentrar um conjunto de emissoras de televisão, ou mesmo das sedes de jornais, que produz uma organização na cidade. Esta precisa estar integrada a um conjunto de fatores, que em sua lógica, ultrapassa o plano do material, chegando ao plano das idéias.

Palmas não foi/é uma cidade construída ao acaso, ela possui estratégias para uma integração da economia ao capital privado, pois, entra com a teoria das

privatizações/financiamento internacional. Mas, não se pode afirmar que a cidade possui uma economia totalmente voltada para o capital privado, ela foi construída com dinheiro público e sempre chamou a responsabilidade do governo federal para sua parcela de contribuição na construção do Estado e da capital. Com esta estratégia de construção, criou-se o grande slogan: "Tocantins, o estado da justiça social e da livre iniciativa".

Lira (1995) chamou a atenção para a representação das oligarquias agrárias que o Tocantins estava submetido na época da construção de Palmas e fez uma alusão a "derrota" da UDR, por não consolidar a capital em Araguaína. Por mais que Palmas fosse criada a partir dos anseios de uma classe e isso foi deixado bem claro em itens anteriores, ela representa um poder que só é possível ser visto, se olhado dentro de um campo social. Não se nega classe social, nem que a cidade seja uma representatividade de classes, mas, que Palmas pode ser lida dentro de um campo social. Este é um espaço multidimensional de posições que pode ser definida em função dos volumes de capital de cada indivíduo, delineando também, um estado de relações de força entre indivíduos objetivamente definidos pela sua posição nestas relações (BOURDIEU, 1998).

Nesta proposta, "qualquer que seja o campo, ele é objeto de luta tanto em sua representação quanto em sua realidade" (BOURDIEU, 2004B, p.29). Ora,

> o campo de produção simbólica é um microcosmos da luta simbólica entre as classes: é ao servirem os seus interesses na luta interna do campo de produção (e só nesta medida) que os produtores servem os interesses dos grupos exteriores ao campo de produção (BOURDIEU, 1998, p.12).

Para tanto, "as empresas no caso do campo econômico – criam o espaço, e o espaço só existe (de alguma maneira) pelos agentes que ai se encontram" (BOURDIEU, 2004B, p.23). Neste caso, "os agentes sociais estão inseridos na estrutura e em posições que dependem, elas próprias, em grande parte, dessas posições, nos limites de suas disposições" (BOURDIEU, 2004B, p.29). O campo se realiza a partir das relações estabelecidas no local.

Duas etapas tornam-se de fundamental importância na discussão deste item do trabalho. Primeiro, a construção simbólica da cidade, que não se entende que seja um ato de uma simples propaganda, mas, um conjunto de informações, mensagens, representações e capital econômico/financeiro, exercendo interesses diversos e contraditórios. Esta primeira abordagem será delimitada pela construção simbólica de Siqueira Campos e pela representação urbana de Palmas (Praça do Sol – projeto; Praça dos Girassóis).

A segunda etapa tratar-se-á da importância da mídia na transmissão de informações e mensagens a partir de Palmas. Pensou-se neste trabalho que a mídia por si só não possui

capacidade de centralizar a economia de uma região, mas, complementa a organização de uma cidade, principalmente, quando esta nasceu por intervenção também do *marketing*.

Pode-se dizer, que no primeiro momento da construção de Palmas, consagrou-se um herói, que historicamente representou os anseios de uma população pelo movimento separatista. Mas, a mesma mídia tocantinense que consagrou o herói, se empenhou em transformá-lo em vilão.

Não se teve apenas o papel midiático no processo, antes, tratou-se de um conjunto bem mais complexo, por isso, há vinculação da mídia na construção do papel de Palmas, tanto no contexto de sua produção política/social/econômica, como de sua importância na rede urbana do Sudeste da Amazônia Oriental.

Em certo ponto, coloca-se em ênfase, que se trata de uma cidade pensada em meses dentro de um escritório composto por alguns especialistas em arquitetura e engenharia. A forma de concepção da cidade ficou muito direcionada para uma abstração daquilo que se imaginava. No centro deste plano, uma praça, originalmente chamada Praça do Sol e, será a partir de seu conteúdo, que se buscará fazer alguma análise.

Do sol por entender ser ali o local da irradiação de um novo tempo. O sol que simboliza "resplendor, luz, princípio ou idéia que exerce grande influência: onde o sol do entendimento foi mais remisso em despontar" (GARCIA, 1970, p.3408). Onde, a esperança de um futuro promissor era imaginada sobre as pranchetas, se emanava das decisões políticas que se realizaria na Praça do Sol e que iria irradiar para a população tocantinense.

Mas, “alguém olhando” para o projeto da praça e provavelmente, inconsciente, ao invés de ver o sol viu girassóis. Então, o sol foi trocado pelo girassol. O girassol que tem "este nome porque suas flores giram, seguindo o movimento do sol, num heliotropismo positivo" (BARSA, 1988, p.226). Não tem mais o significado da luz que estava raiando da cidade, mais uma flor, que receberia a luz para viver, o girassol.

Buscando outros significados, encontrou-se: "es planta anual que se desarolla con rapidez[30]" (FRAGOSO, S/D, p.436). Fazendo uma analogia entre a descrição de Fragoso e o objetivo imposto sobre a ocupação do espaço urbano da cidade, vê-se que esta obedeceria uma prática que acreditava na ocupação rápida da cidade, chegando nos meados da década de 1990 com mais de meio milhão de pessoas. Em outros momentos, a mídia afirmava que: “Palmas é

[30] “é uma planta que dar o ano inteiro e que se desenvolve rapidamente” (tradução do autor)

hoje o Eldorado Brasileiro. Se aqui não corre rios de dinheiro, ninguém vê falar também de recessão, e sim em progresso" (JORNAL PRIMEIRA PÁGINA, 1991, n°78, p.02), ou,

> Palmas, capital ecológica do terceiro milênio, a caçula das capitais brasileira fez quatro anos dia 20 último. O maior canteiro de obras da América do Sul está bem diferente de quem viu há pelo menos dois anos atrás. Quem veio para seu aniversário depois de tanto tempo ausente deve ter ficado supresso. (...) Palmas mostra o mais belo traçado urbanístico do país, um dos traçados mais modernos (JORNAL PRIMEIRA PÁGINA, n°130, 1993, capa).

Esta idéia deixou claro, que o objetivo principal dos governantes era formar um eficiente mercado consumidor como estratégia de desenvolvimento econômico. Nesta lógica de pensamento, "os 2.750 km² de extensão do Plano Diretor foram traçados em arrojadas linhas arquitetônicas, numa visão futurista capaz de comportar três milhões de habitantes sem causar prejuízos ao meio ambiente" (JORNAL PRIMEIRA PÁGINA, n° 295, 1995, p.03).

Portanto, esta praça não teve tanta importância nos primeiros anos de implantação da cidade, até porque, não se tinha uma praça, mais um terreno aplainado, cheio de barracos feitos de madeira que abrigavam os construtores dos prédios públicos. Com o asfalto da Avenida Teotônio Segurado e da Avenida JK, criou-se um grande balão, tendo o Palácio Araguaia como torre da construção da capital.

Em 1993, o primeiro prefeito eleito de Palmas, Eduardo Siqueira Campos tomou posse e iniciou uma exaltação sobre o símbolo do girassol, plantando esta flor em alguns pontos estratégicos da cidade. Os espaços foram invadidos pela flor, não mais o verde compunha o cenário da paisagem, mais o amarelo dominava-o.

Como o homem criador da cidade e possuindo o poder de governador, José Wilson Siqueira Campos começou a exaltar a flor em seu discurso. Parafraseando Bourdieu (1998), encontra a seguinte afirmação:

> o poder simbólico não reside nos sistemas simbólicos em forma de uma *illocutionary force*, mas que se define numa relação determinada – e por meio desta – entre os que exercem o poder e os que lhe estão sujeitos, (...). O que faz o poder das palavras e das palavras de ordem, poder de manter a ordem ou de a subverter, é a crença na legitimidade das palavras e daqueles que as pronuncia (BOURDIEU, 1998, p.15).

Para Bourdieu (1982, p.119), "l´efficacité symbolique des mots ne s´exerce jamais que dans la mesure où celui qui la subit reconnaît celui qui l´excerce comme fondé à l'exerce ou, ce qui revient au même, s'oublie et s'ignore[31]". Se perguntar hoje em Palmas se alguém já ouviu falar da Praça do Sol, poucas pessoas saberão responder, pois, o girassol recebeu uma simbologia

[31] A eficácia das palavras jamais é simbólica na medida em que, quem tiver ouvindo se reconhece como aquele que tem o direito de exercer, que pode esquecer e ignorar o outro.

que passou a representar a cidade e também o nome da praça. Choay (1979) sobre a questão faz a seguinte consideração:

> na medida em que a constituição da imagem é um processo dialético que implica observador e observado, é possível reforçar a imagem, seja pelo uso de instrumentos simbólicos (planos e cartazes), seja pelo treino do observador, seja ainda pelo remodelamento do meio ambiente (CHOAY, 1979, p.312).

O poder das palavras é dado por quem as pronuncia, mais depende de um consenso, porque é uma adesão, ou seja, o símbolo girassol não tem valor em si, mas o valor é estabelecido pelas relações que os sujeitos (moradores de Palmas) estabeleceram em torno deles sobre a praça. Este processo se deu simultâneo a plantação dos girassóis, mais não se deu apenas pelos girassóis, ou seja, pela fonte de origem, mais pelo consenso político que emanou por meio do *marketing* para os emanados que foram os moradores da cidade que compunham o campo de luta, onde, "os agentes[32] se enfrentam, com meios e fins diferenciados conforme sua posição na estrutura do campo de forças, contribuindo assim para a conservação ou a transformação de sua estrutura" (BOURDIEU, 2004B, p.50).

Mais o poder simbólico passa por metamorfose do tempo, e não será mais a razão plantar girassol que produzirá o sentimento da Praça dos Girassóis, mais é bom grifar, conforme propõem Choay (1979), que "cada habitante teve relações com partes definidas de sua cidade e a imagem que tem dela está banhada de lembranças e significações" (CHOAY, 1979, p. 308). Ainda contribuindo para o pensamento, Gaston Bachelard (1984) faz a seguinte afirmação: "as lembranças são imóveis e tanta mais sólidas quanto mais bem especializadas" (BACHELARD, 1984, p. 203). As grandes imagens têm uma história, mais também, uma pré-história, ao mesmo tempo em que tem lembranças, se vive lenda, "nunca se vive uma imagem em primeira instância" (BACHELARD, 1984, p. 218), mas, é sobre o fundo onírico que o passado individual colorirá a imagem.

Não é mais plantar girassol que simboliza o nome da praça, antes, uma singularidade aceita pelos moradores da cidade induzida por um conjunto de artífices emanado, principalmente, pelo poder público estadual na pessoa do "grande herói", o governador Siqueira Campos. Como afirma Souza (2004, p.202), "no caso de Palmas, as campanhas publicitárias reforçaram o papel de Siqueira Campos, como idealizador e realizador do projeto, ao mostrá-lo como o seu centro dinamizador que transformaria a cidade no símbolo do novo Tocantins".

Por se tratar de uma cidade modernista, onde, o desenho urbano é uma percepção de quem a planeja, como afirma Choay (1979), "não se legisla o futuro e tudo o que se pode fazer é

[32] Vale ressaltar, que neste trabalho não se usa agentes e sim, indivíduos, na lógica marxista.

adivinhar as tendências essenciais e limpar o caminho para elas" (CHOAY, 1979, p.153). Sendo assim,

> elimina qualquer detalhe anedótico em proveito de formas simples, despojadas, onde o olho não possa tropeçar em nenhuma particularidade; trata-se, de certa forma, de construir o quadro a priori de qualquer comportamento social possível (CHOAY, 1979, p23).

Vale ressaltar, que o planejamento modernista não tem como alvo o fim do particularismo individual, antes, reforça este, mais despoja do particularismo coletivo.

Os espaços da cidade tornam-se efêmeros, os espaços da particularidade, da singularidade e até da monumentalidade da arquitetura passa a ter importância nos projetos, dentro de uma concepção de grupo (coletivo). A arquitetura pós-modernista não pretende impor soluções é (antivanguardista), tendo alguns autores como Baudelaire, que afirma que esta busca a memória coletiva agregada ao historismo. Portanto, as cidades "pós-modernistas" (se é que se pode chamar o plano urbanístico de Palmas) são em si contraditórias, pois, a materialidade é instável, é moldada pelo imitar das imagens da mídia, podendo ser mudado ao apertar de um botão, ser adaptado onde e como quiser.

A partir do momento em que um campo artístico se desenvolve simultaneamente a um valor estético da produção e da recepção de uma obra, o artista é levado a fazer valer ao extremo à afirmação do "primado da forma sobre a função, do modo de representação" (BOURDIEU, 1982, p.273).

Para Harvey (1989), a organização da cidade sobre a base do plano obedece a um fetichismo e, observando este aspecto na cidade de Palmas constata-se que uma das maiores praça do Brasil representa o poder que intentaram impor sobre a capital, a construção de uma cidade milionária, capaz de ser uma metrópoles regional em um curto período de tempo.

Mas também, os monumentos da praça expressam de um lado um consenso religioso e, de outro, uma representação arquitetônica, que guarda em si uma negação das oligarquias políticas do Estado ou da própria história tocantinense. Esse aspecto pode ser visto no monumento do Forte de Copacabana, onde, implicitamente tem uma exaltação ao ex-governado Siqueira Campos. Neste norte, Harvey (1989) diz que "os efeitos ideológicos mais bem sucedidos são os que não têm palavras e não pedem mais do que silêncio cúmplice" (HARVEY, 1989, p.81). Como afirma Lefebvre (1975), "en la ciudad, el objeto cultural que denominamos monumento recibe y condensa y transmite mensajes. Êstos le llegan por diversos canales de

información, y sobre todo por la memória incorporada; el monumento memoriza el tiempo en una permanência[33]" (LEFEBVRE, 1975, p.266).

A familiarização com os monumentos produz uma interiorização inconsciente das regras de produção das obras e, também, um esquecimento. Pela extensão da praça, as dificuldades de aproximação aos monumentos tornam-se estes estranhos para a população e fora do seu convívio diário. Quem olha para esta ver uma exuberância arquitetural e sem significados ideológicos, o que é falsa visão, esta está carregada de conteúdo e mensagens. Pois, "cada indivíduo inserido na produção capitalista não passa de um elo informacional que recebe, processa e transmite algum subconjunto de informação necessário às atividades de outros indivíduos, ou do conjunto do subsistema social no qual interage" (DANTAS, 2002, p.142).

Esta leitura serve de apoio para uma afirmação que houve uma construção simbólica de Palmas, como a capital do desenvolvimento do estado do Tocantins. Barbosa (1999), falando sobre esta cidade afirma que a sua concepção veio como uma possibilidade de superação da crise econômica que vivia a região Norte Goiana, mas, que na realidade a cidade tornou-se uma "ilha", ao chamar o desenvolvimento econômico para si. O próprio Governador assim entendeu a cidade, conforme entrevista dada a revista Geográfica Universal, Siqueira Campos afirmou, "isso aqui é uma ilha de otimismo e de fé no Brasil de hoje" (MINC, 1991, p.99).

Neste recorte, Lira (1995) também enfatiza este contexto ao afirmar que

> é numa demonstração de hegemonia centralista, seu governo, iniciou a construção de Palmas, transformando-a no maior canteiro de obras do País e na maior e única prioridade de seus dois anos de governo. Aliás, é bom lembrar que Palmas foi o centro de seu slogan administrativo, copiado dos ideais juscelinistas. Os "50 anos em 5" se transformaram (numa época diferente, de condições econômicas distorcidas, de relações de poder inferiorizada e de esfera espacial: regional-nacional de pequena importância, numa escala hierárquica de relações econômicas no quadro nacional), em um desbotado slogan político, representado pela frase "atualizada" do período juscelinista 20 anos em 2 (LIRA, 1995, p.233).

Fica evidente que Palmas foi o centro principal da possível superação da crise. Mais por outro lado, é notória que a cidade também foi uma projeção de *Marketing*, como afirmou Minc (1991, p.100), nos primeiros anos da construção de Palmas: "hoje, no entanto, a capital parece viver muito mais em função da realização dos futuros projetos do que de seu presente, no mínimo, difícil".

[33] Na cidade, o objeto que chamamos de monumento cultural, recebe, condensa e transmite mensagens. Estas mensagens vêm através de vários canais de informação e, especialmente para uma permanente memória do monumento no tempo.

A instalação das sedes dos principais veículos de comunicação exerceu papel primordial na consolidação de Palmas no Sudeste da Amazônia Oriental. Consolidaram Palmas como o grande símbolo do novo tempo de desenvolvimento. Ora, "Palmas é a síntese de tudo que o governador Siqueira Campos almejava para si" (BEZERRA, 1999, p.37). Ele chamou/convocou o povo tocantinense para ver a cidade com olhar diferente. Um olhar de um povo que aceitava o projeto. Neste discurso publicado no Jornal do Tocantins em 1998, deixou claro este intento:

> para mim, velho soldado da causa libertária, é uma benção de Deus estar à frente do governo do Estado na condução deste processo de transformação e mudança. A generosidade divina permitiu que eu recebesse do meu povo a missão maior da minha vida. Agora, espero que sua infinita bondade permita-me ainda poder realizar o maior dos desafios: a pacificação da nossa gente, a união de todos os tocantinenses em torno da arrancada definitiva rumo à superação do atraso, da fome e da miséria que ainda marcam o rosto e a alma de grande parte do nosso povo (JORNAL DO TOCANTINS, n°1.209, 1998, p.05).

Seu discurso comovia a população na cidade canteiro de obra, ficando evidente que havia uma busca pela consolidação de Palmas como o grande legado de sua participação política no Tocantins. Como afirma Foucault (2007), "o discurso não é simplesmente aquilo que traduz as lutas ou os sistemas de dominação, mas aquilo por que, pelo que se luta o poder do qual nos queremos apoderar" (FOUCAULT, 2007, p.10). Complementando seu pensamento, Foucault (2007, p.49) afirma que "o discurso nada mais é do que a reverberação de uma verdade nascendo diante de seus próprios olhos".

Mas, com a relação de seu governo vinculado a forma de ditadura (Revista Veja-Ditador do Cerrado, Livro – O ditador do Cerrado de Rinaldo Campos) seu poder começou a entrar em declínio. O enfrentamento com os intelectuais e a mídia repercutiu negativamente no seu governo. Mas, em contrapartida consolidou a capital do Tocantins na região.

As mensagens e notícias tendo Palmas como foco principal, fez-se crer que a cidade de fato era o local estratégico do desenvolvimento. Como afirma Lira (1995), "Palmas aparece no cenário nacional/mundial como uma fronteira ideológico-tecnológico, onde é possível se colocar em primeira mão o discurso o "desenvolvimento sustentado" e dessa formar atender as novas exigências do capital internacional" (LIRA, 1995, p.284).

A partir do ano 2000, quando a infraestrutura da cidade se consolidou, a imprensa teve outro papel, o de transmitir uma forma de vida urbana diferente das cidades interioranas. Este processo foi crucial para um rearranjo social, modificando mais uma vez a rede urbana regional.

O estudo do centro urbano de Palmas permitiu que desenhasse tal pensamento neste trabalho, pois, “com efeito, a cidade é o lugar do debate e da encenação de pontos de vista mais ou menos opostos que encontram no centro o seu lugar privilegiado de expressão” (RÈMY e VOYÉ, 1994, p.132).

Transmitir o modo de vida da população palmense e toda a idéia de “metrópoles” para uma região que em sua maioria absoluta é composta de cidades pequenas, foi impactante. Não que estas pessoas não viam estas imagens, pois, as propagandas que chegava até eles eram de Goiânia, mas, o que se fala aqui é do fetiche da mensagem aliada a propaganda de projetos virtuais que estaria ao alcance de todos, ou até mesmo, afirmando ser todos envolvidos no processo. Vale ressaltar, que ao mesmo tempo em que havia esta propaganda das possibilidades, também propagava que Palmas era a cidade da poeira e da lama.

Os principais jornais de veiculação regional e até extra-regional concentraram suas sedes na capital. Dentre os dezessete principais jornais do estado do Tocantins, dez passaram a ter sede em Palmas, sendo Jornal do Tocantins – publicação diária, Primeira Página, Conexão Tocantins, Correio do Tocantins, Ecos do Tocantins, Folha Popular, Jornal Stylo, O Girassol, O Jornal e Agora-Tô – de veiculação semanal, quinzenal ou mensal.

Segundo Santos (2007), o Jornal do Tocantins era feito em Araguaína e Goiânia, tendo correspondente em Gurupi. Com a criação do estado do Tocantins houve uma necessidade de maior circulação deste no estado e necessariamente, transferiram sua sede para Palmas.

Estes jornais passaram dentre outras funções, a informar o andamento das obras de construção da capital, uma vez que era tida por Siqueira Campos como a possibilidade de desenvolvimento do Estado. Isso aconteceu na cidade canteiro de obra, na cidade de atração da força de trabalho e dos investimentos imobiliários. No segundo momento, outras questões vão ser vendidas, dentre estas o lago, o carnaval, o lazer, os atrativos naturais, a eficiência do sistema de saúde e educação, resumindo, a qualidade de vida.

Tal impacto também foi sentido no campo, onde, a informação re-configurou toda uma lógica que se tinha da agricultura e pecuária por partes dos agricultores. Para Santos (1998), as remodelações que se fazem tanto no rural como no urbano não se desvinculam da ciência, técnica e informação. Neste ponto, o trabalho se torna cada vez mais científico e se dá atrelado a uma informatização do território, que se torna o local de maior relevância da informação.

Em se tratando do sistema de televisão, o processo não foi diferente, houve uma concentração. Cinco emissoras de televisão transmitem programas feitos em Palmas diariamente:

TV Capital filiada ao Sistema Brasileiro de Televisão, TV Girassol filiada da Rede Bandeirantes de televisão, TV Jovem Palmas filiada da Rede Record, TV Rio Formoso Palmas, vinculada à Rede Globo de Televisão que transmite uma vasta programação local para todo estado do Tocantins, esta foi fundada em 1989, sendo a primeira emissora de televisão de Palmas. A Rede Bandeirantes Palmas, prevista a funcionar em 2009 com programação local, depois de anos sem um canal certo na capital. A Rede Boas Novas Palmas transmite a programação evangélica da Assembléia de Deus da capital.

Santos (1998) tratando sobre a importância da informação para uma cidade, afirma que, "São Paulo passa a ser a área polar do Brasil, não mais propriamente pela importância de sua indústria, mas pelo fato de ser capaz de produzir, coletar, classificar informações, próprias e dos outros, e distribuí-las e administra-las de acordo com seus próprios interesses" (SANTOS, 1998, p.151). Neste ponto, fica claro que Palmas por ser capital já recebeu uma importância no que tange a centralização da informação, mas, ao se consolidar numa rede regional (Sudeste da Amazônia Oriental) surpreende, à medida que os laços de poder não são administrativos, mais econômicos.

Em uma região de vocação agrícola, ter uma cidade com um aparato de comunicação, foi um diferencial na consolidação de Palmas na rede urbana. Santos (1996) afirma que a cidade "torna-se o *lócus* da regulação do que se faz no campo". Isso ocorre porque o campo se diferencia pelas multiplicidades de objetos geográficos carregados de conteúdo informacional. Mas, esta relação é de mão dupla (LEFEBVRE, 1999), a cidade supre o campo de informação, tecnologia e ciência, mais o campo é que determina o que deve ser pensado na cidade para tal iniciativa.

## 4.3 A dinâmica da rede urbana e de integração pós-criação de Palmas

Em decorrência da criação recente de Palmas, precisa-se atentar para uma questão fundamental concernente a sua formação. Primeiro, para o momento da formação de uma cidade "canteiro de obra", segundo, para uma cidade consolidada e em expansão. A cidade de 1991 ou 2000, não pode ser olhada como a cidade de 2009, são dois períodos diferentes no contexto socioeconômico.

Para uma melhor análise deste processo, nada mais esclarecedor do que entender a rede urbana regional. Restritamente, os dados de fluxos ou de produção por si só, não são suficiente para esclarecer a organização da cidade no contexto histórico regional.

Neste norte, definindo um conceito, Corrêa (2005, p.93) afirma que "a rede urbana constitui-se no conjunto de centros urbanos funcionalmente articulados entre si". Trata-se de um produto social historicamente construído, que por meio das interações sociais especializa os nós da rede no espaço. Para tanto, três condições básicas são colocadas por Corrêa (2005) para a constituição de uma rede urbana: uma sociedade vivendo em economia de mercado; pontos fixos no espaço; interações mínimas entre os centros. Santos (1998) complementa o pensamento dizendo,

> houve um tempo em que se podia tratar a rede urbana como entidade, onde as cidades se relacionavam segundo uma hierarquia de tamanho e de funções. Esse tempo passou. Hoje, cada cidade é diferente da outra, não importa o seu tamanho (SANTOS, 1998, p.150).

Não se tem uma rede urbana nos moldes estritamente da teoria christalliana, há novos processos que configuram as interações entre os centros. Para Rochefort (1998), há um processo de complementaridade e subordinação entre as atividades funcionais dos centros. Segundo Corrêa (2005, p.102),

> a complexidade da integração envolve, por outro lado, o fato de cada centro urbano fazer parte de várias redes de cidades, redes vinculadas aos múltiplos papéis que desempenham e em parte associados às grandes corporações multinacionais e multilocalizadas, elas próprias organizadas sob a forma de rede.

Fazendo uma crítica a Teoria das Localidades Centrais, Raffestin (1993) chama-a de geometria modelada, facilitada para ler uma complexidade. As relações pessoais não se refletem com precisão na teoria Christalliana. As nodosidades, centralidade e marginalidade devem caminhar junto, pois, os atores que fazem uma centralidade produzem a marginalidade. Em se tratando de uma capital, esta centraliza e, se isso acontece, ela também marginaliza seu entorno. No caso de Palmas, ela foi criada com duas finalidades: como centro político, e outra, como centro econômico, o que diferencia de Brasília que foi geopolítico.

Por mais que Corrêa (2005) e Santos (1998) afirme a insuficiência da teoria de Christaller, grande parte dos trabalhos é fundamentada sobre esta. Ribeiro (1998, p.190) apresentou em seu trabalho uma versão que ele chamou de adaptada a Teoria das Localidades Centrais. Para tanto, a "rede de localidades centrais fundamenta-se na existência de núcleos urbanos dotados, em maior ou menor grau, de centralidade, obtida a partir de relações funcionais

envolvendo conexões entre os homens e entre estes e os lugares". Os centros urbanos possuem funções de distribuição varejista ou de prestação de serviços em níveis diferentes, complexificando e impulsionando fluxos de mercadorias, pessoas e informações. "A intensidade das ligações para um determinado centro é representada pela soma da procura por parte dos centros em todas as funções" (RIBEIRO, 1998, p.194). Estas demandas pode ter baixa complexidade (produtos para agricultura e pecuária, hospital geral, agências bancárias), possuem demanda frequente, média complexidade (serviços autorizados de eletro-eletrônicos, ramos da medicina especializada) e alta complexidade (informática, instrumentos óticos, médico-cirúrgicos, escritórios de consultorias), possuem procura raras.

Como nas classificações dos centros urbanos do Sudeste da Amazônia não possuí nenhuma metrópoles regional, usou-se neste trabalho a maior hierarquia, que é a de capital regional. No entanto, neste entendimento

> os centros regionais apresentam maior intensidade de fluxos nas funções de média e alta complexidade enquanto os centros sub-regionais nas de média e baixa complexidade; os centros de zona, por sua vez, apresentam a tendência de maior intensidade de procura em relação aos bens e serviços de baixa complexidade (RIBEIRO, 1998, p.196).

Para Rochefort (1998, p.43) há oito categorias do setor terciário na organização do território:

> - a administração: todos os serviços administrativos que dependem dos diversos ministérios (administração geral e administração especializada);
>
> - os serviços bancários;
>
> - os serviços comerciais: o conjunto do aparelho de distribuição dos bens;
>
> - os serviços de instrução: (... a escola, o liceu, a universidade);
>
> - os serviços de cultura: o conjunto daquilo que difunde a cultura ou permite participar dela;
>
> - os serviços de lazer;
>
> - os serviços de saúde;
>
> - os serviços de profissão de consultoria: abrangem todos os que fornecem serviços de consultoria a indivíduos ou empresas que devem tomar decisões.

A quantidade de ligações define a subordinação de um município a um dado centro. "Um centro que subordina um ou mais municípios não será subordinado por nenhum outro centro de acordo com a centralidade relativa" (RIBEIRO, 1998, p.200). A quantidade de municípios criados no Tocantins e em toda a região significou um novo equilíbrio dos centros, alguns perderam área de influência, outros ganharam maior número de cidades sobre seu domínio.

A maioria dos municípios criados na área são posteriores à década de 80. Estritamente no estado do Tocantins foram emancipados mais 46 municípios com a sua criação, totalizando em 2008, 139 municípios. Destes, 90% tem população inferior a 20.000 habitantes.

O entorno de Araguaína apresenta a maior quantidade de municípios com menor número de habitantes. Mas, não é apenas em Araguaína que este processo se apresenta com maior nitidez, o entorno de Imperatriz e Gurupi também é visível o processo. Na maioria dos casos são municípios recentemente criados, alguns sem uma forma urbana.

Um exemplo do processo de áreas pouco ocupadas está na porção leste de Palmas, na região chamada de Jalapão, que historicamente sofreu com as barreiras naturais e sociais que impediram tal ocupação. Grande parte das terras é constituída por solos arenosos, impróprios para a agricultura ou pecuária.

No contexto socioeconômico em que vive a região, há pouca ocupação da área. Tanto para a cidade de Mateiros, como para a cidade de São Félix do Tocantins ainda não há estradas asfaltadas. A beleza natural tornou-se um ponto chamativo à aventura, por se tratar de um deserto na porção central do país. Quem visita o Jalapão, vai para uma aventura. Esta afirmação tem duas faces, a primeira que não leva em consideração a população local, o turista é o privilegiado no processo, em segundo, impede um avanço mais degradante do meio ambiente na região.

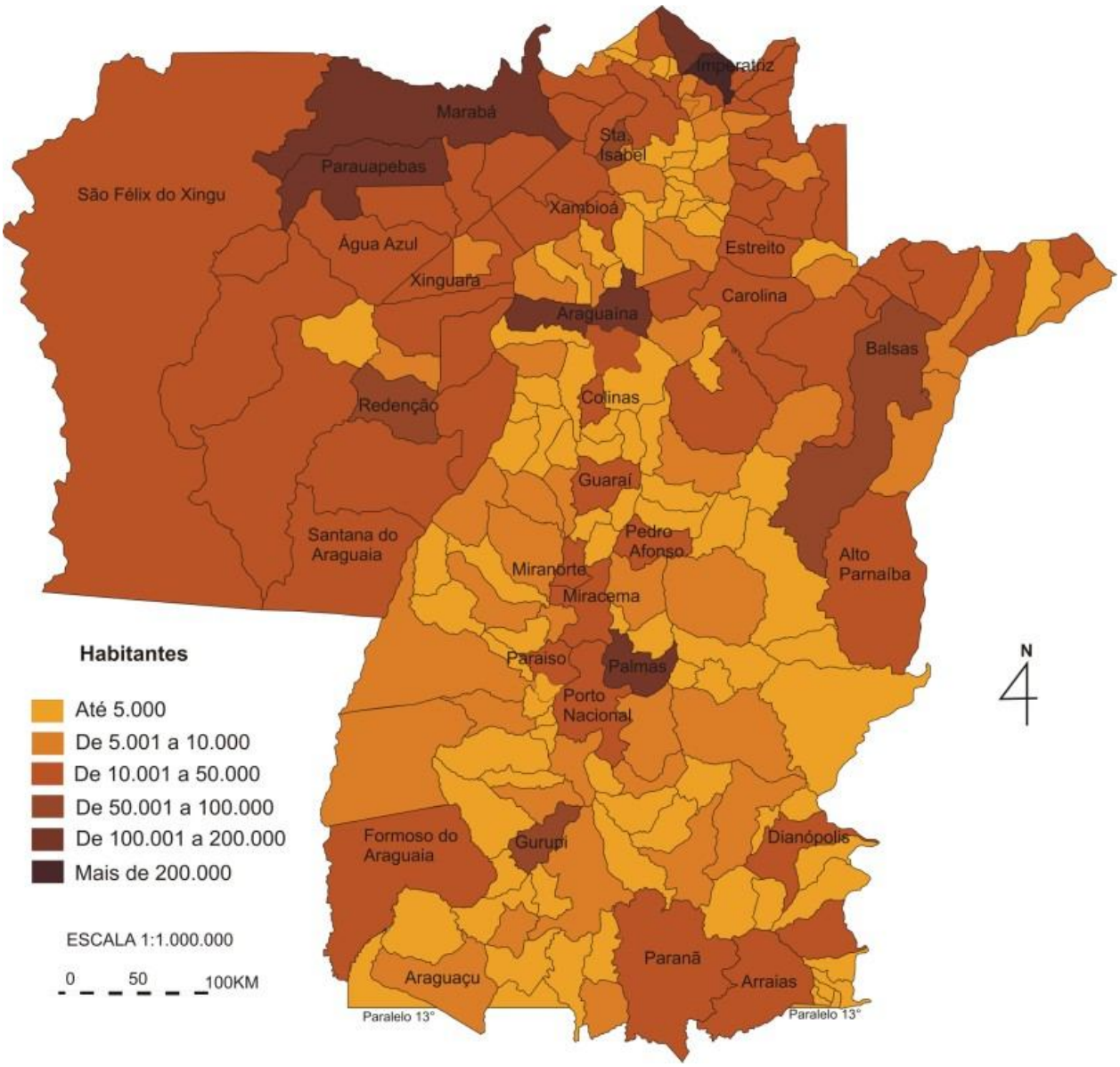
Na porção oeste, encontram-se os municípios que tem suas áreas próximas ou dentro da Ilha do Bananal. O mesmo raio de influência que Palmas exerce na área, Gurupi exerce também. Gurupi tem em sua proximidade, do lado leste, municípios do antigo Polígono do Ouro. Cidades que se encontram ainda sob o impacto da crise que se alastrou no final do período colonial.

No Sudeste e Sul do Pará encontram-se os municípios com maior número de habitantes (mapa 13). Vale ressaltar, que mesmo possuindo um número expressivo de pessoas, são cidades que não possuem uma dinâmica econômica consolidada, muito dependente das tramas das redes.

A rede urbana do Sudeste da Amazônia Oriental é composta majoritariamente por centros locais. São cidades destituídas de qualquer serviço básico de saúde e educação, gastam seus orçamentos na folha de pagamento do legislativo e pouco investem na infraestrutura da cidade.

**Mapa 13**

**População dos municípios do Sudeste da Amazônia Oriental em 2007**




Fonte: IBGE (2007)

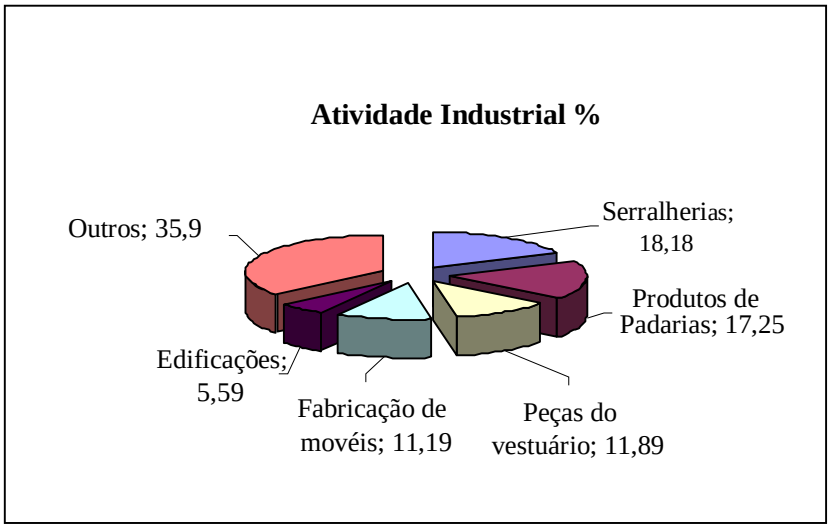
Organizado pelo autor

A organização econômica, principalmente industrial, fica aquém de receber uma estrutura empresarial capaz de proporcionar a estes centros locais uma dinâmica econômica que atue como base de uma rede de empresa ou, propriamente urbana. Conforme mapa 14, Palmas e Imperatriz possuem o maior número de indústrias da região. Cada cidade tem mais de 400 indústrias (grande, média e pequena).

Palmas possui dois Distritos Industriais. Um localizado na parte central chamado de ACSV-NE e ACSU-SO/SE, onde localizam o comércio atacadista, distribuidoras de bebidas, indústrias do ramo da construção civil (fabricação de pré-moldados, tijolos de cimento, postes), retificadoras de automóveis, gráficas, entre outras indústrias pouco poluentes. O segundo distrito industrial está localizado no bairro de Taquaralto. Os ramos se diversificam e há presença de indústrias poluentes, caso de carvoaria.

**Gráfico 9**

**Distribuição da atividade industrial de Palmas no ano 2000**




Fonte: IBGE (2000)

Organizado pelo autor

Havia um projeto que a ferrovia Norte-Sul passaria no perímetro urbano de Palmas, possibilitando a formação de um distrito industrial mais consolidado, porém, com a não concretização deste projeto há uma procura por áreas do outro lado do lago, no município de Porto Nacional para instalação de indústrias. Tal processo provocará que os distritos industriais de Palmas tenham menos procura em detrimento à área de Luzimangues nos próximos anos com o funcionamento da plataforma Multimodal de Palmas/Porto Nacional.

O pequeno mercado consumidor em Palmas, fora do planejado, impossibilitou uma industrialização mais ampla para a cidade. Aliás, nem tudo que se projeta torna-se viável, pois a cidade é uma produção socioespacial complexa. A expectativa de ter em Palmas uma população de mais de 500.000 pessoas em 1995, levou a entender que se tal projeção tivesse se concretizado, viabilizaria um parque industrial pela oferta de mão-de-obra e pelo mercado consumidor.

O grande equívoco dos planejadores de Palmas foi pensar que uma cidade projetada para ter uma população superior a um milhão de habitantes pudesse sobreviver sem um amplo parque de industrial, ou mesmo, de geração de renda, sustentando a sobrevivência na cidade. Os resultados de tal planejamento se deram de forma diversa, inclusive com uma industrialização pouco desenvolvida que não ultrapassou os limites da demanda por emprego. Como a abertura de postos de trabalho foi insuficiente, estabilizou o crescimento populacional de Palmas.

Para tal análise, também é preciso observar o poder aquisitivo da população que veio para a cidade. Segundo Cunha (2002), tratando sobre a imigração do Pará para o Tocantins, aponta que esta se deu não apenas em decorrência do "canteiro de obras" que era Palmas, mais também, foi em decorrência da redução dos garimpos no Sudeste do Pará. A maior taxa de imigração veio do Maranhão com 27%, acompanhada de Goiás 21%, Pará 20%, e Minas Gerais e São Paulo 7%. Constituíam-se na maior proporção, migrantes com rendas baixas, apresentando-se como trabalhador autônomo com baixa escolaridade.

> O perfil dos imigrantes é de uma maior concentração de pessoas nos níveis educacionais menos elevados, sendo os casos extremos Rondônia, Tocantins e Mato Grosso, onde mais de 40% desses indivíduos apresentava uma escolaridade menor que o primário completo, dos quais boa parte sem instrução alguma (CUNHA, 2002, p.121).

Conforme dados do IBGE (2000), mais de 30% dos empresários de Palmas eram constituídos por tocantinenses, 18% goianos, 8% paraense e 7% maranhense, o restante de outros estados da Federação. Segundo dados do Censo Empresarial (2000), em Palmas havia 4004 empresas, sendo que 34,52% se classificavam no setor comercial, 10,71% no setor industrial e 54,77% no setor de serviço.

Segundo dados do Jornal do Tocantins (15/07/2007), demonstram que a maior concentração dos imigrantes do estado do Maranhão ocupou as regiões das ARNOS – 29,5%, Aureny III e Taquari – 23,2%. Áreas que apresentava um nível de renda menor, formado por grande quantidade de trabalhadores braçais. Nas áreas centrais apresentou-se um nível de 13,95% imigrantes do Maranhão. A maioria dos imigrantes dos estados do Maranhão, Pará e

Piauí para Palmas, foram compostos de pessoas descapitalizadas que vieram “tentar a sorte” no canteiro de obra.

Diferente da primeira etapa da construção da cidade, no segundo período houve um crescimento de imigrantes com nível de renda maior, ou que vieram ocupar alguma vaga de emprego público/privado. Também, apresentou um ligeiro crescimento de imigrantes, mesmo sendo temporários, que vieram do próprio Estado, como de outros estados do país.

Mas, vale ressaltar, que seria um equívoco afirmar que a imigração para Palmas a partir do ano 2000 seja de pessoas capitalizadas, pois, conforme dados de Brito (2004), a área central, conhecida como Plano Básico tinha um crescimento superior às áreas ditas periféricas antes desta data. Conforme dados de Palmas (2004), houve uma ligeira mudança na concentração populacional e as áreas dos Aureny’s, Taquari e Taquaralto e ARNOs tiveram um crescimento maior em população entre 2000 e 2003. Por um lado acompanhado pelos programas de habitação, por outro, pela acessibilidade aos valores dos imóveis pelas diversas classes sociais.

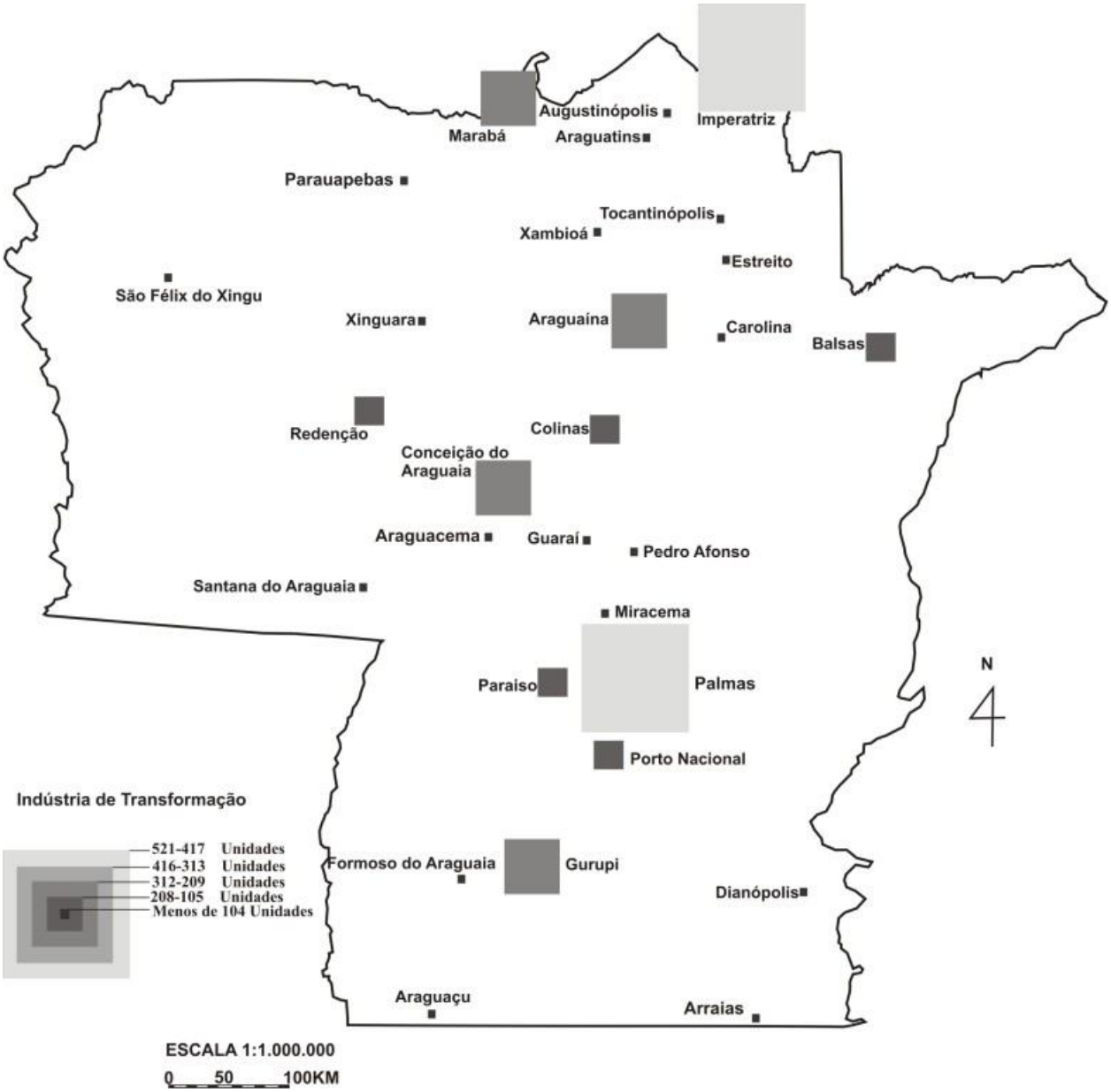
O papel da cidade na rede urbana e de integração foi sendo consolidado de forma rápida e concentrada. A cidade passou a ser o nó principal na rede urbana e de integração do Sudeste da Amazônia Oriental.

Tratando sobre a cidade de Imperatriz, em decorrência de seu tamanho populacional e de sua localização no eixo rodoviário da Belém-Brasília, houve/há uma oferta de peças automotivas e serviços especializados em veículos na cidade. “A sua importância, se faz sentir não somente nos limites do espaço intra-urbano, mas se estende, também, ao espaço regional, ou seja, no âmbito da região Tocantina” (SOUSA, 2005, p.125).

A concentração de serviços e equipamentos automotivos, segundo o autor citado, também veio pela oferta de mão-de-obra barata que a região dispunha. Segundo pesquisa de campo em setembro de 2008 em Imperatriz, constatou-se que há uma boa relação comercial com as cidades circunvizinhas, principalmente com municípios da região do Bico do Papagaio, ônibus e caminhão com mercadorias se dirigem diariamente para estas cidades, do centro de Imperatriz, principalmente do centro atacadista.

Os demais núcleos urbanos apresentaram números inferiores a 312 indústrias. Isso demonstra que “nas zonas onde a divisão do trabalho é menos densa, em vez de especialização urbana, há acumulação de funções numa mesma cidade e, consequentemente, as localidades do mesmo nível, incluindo as cidades médias, são mais distantes umas das outras” (SANTOS, 1998, p.150).

## Mapa 14
## Principais núcleos industriais do Sudeste da Amazônia Oriental




Fonte: IBGE (2007) e Tocantins (2000)

Organizado pelo autor

Há uma concentração industrial no entorno de Palmas, ao longo da rodovia Belém-Brasília e da PA 150. No Tocantins, a indústria está muito ligada ao aproveitamento da carne bovina, no Pará, há uma forte relação com o extrativismo da madeira.

Para Tocantins (2008), a hierarquia dos municípios com maior valor adicionado – VA[34] da indústria de 2006 no Tocantins foi Palmas, seguida de Araguaína, Gurupi, Peixe e Miracema do Tocantins. Palmas teve participação de 23,9% em 2006 no valor adicionado da Indústria do Tocantins, com destaque para a construção civil, seguida dos serviços industriais de utilidade pública e indústrias de transformação.

Em se tratando de Araguaína, esta representou 13,3% do valor adicionado do setor industrial do Estado. A principal atividade no VA indústria deste município foi a construção civil, seguida da indústria de Transformação - Frigorífico - abate de bovinos e preparação de carne e subprodutos, com considerável crescimento em relação a 2005. Os dados mostram que Palmas tem uma vantagem de 10,6% do VA da indústria estadual ao seu favor em detrimento à Araguaína.

A cidade de Gurupi apresentou 8,9% do VA[35] do estado do Tocantins, 45,8% de sua produção advinda da indústria de Transformação - Frigorífico e Beneficiamento de Arroz. É uma cidade beneficiada pela alta produção de arroz irrigado das cidades circunvizinhas e da boa infraestrutura da malha rodoviária.

De acordo com estudo já abordado neste trabalho sobre a formação do centro comercial de Palmas, não será necessário aprofundar na questão. Conforme dados do IBGE (1991), o comércio em Palmas estava muito ligado ao ramo de alimentos, uma vez que o centro que começava a se formar estava em Taquaralto e ainda era desprovido de infraestrutura. Pós ano 2000 houve uma concentração destes estabelecimentos na Avenida JK em Palmas.

Como capital, a prestação de serviço na cidade possui maior importância. De acordo com dados do IBGE (2000), gráfico 10, parte dos serviços estava ligados aos ramos gastronômicos, de beleza e manutenção e reparos de veículos. No que tange ao serviço de saúde, Palmas em 1996 possuía 3 hospitais privado, 1 público e 1 filantrópico, totalizando 39 estabelecimentos de

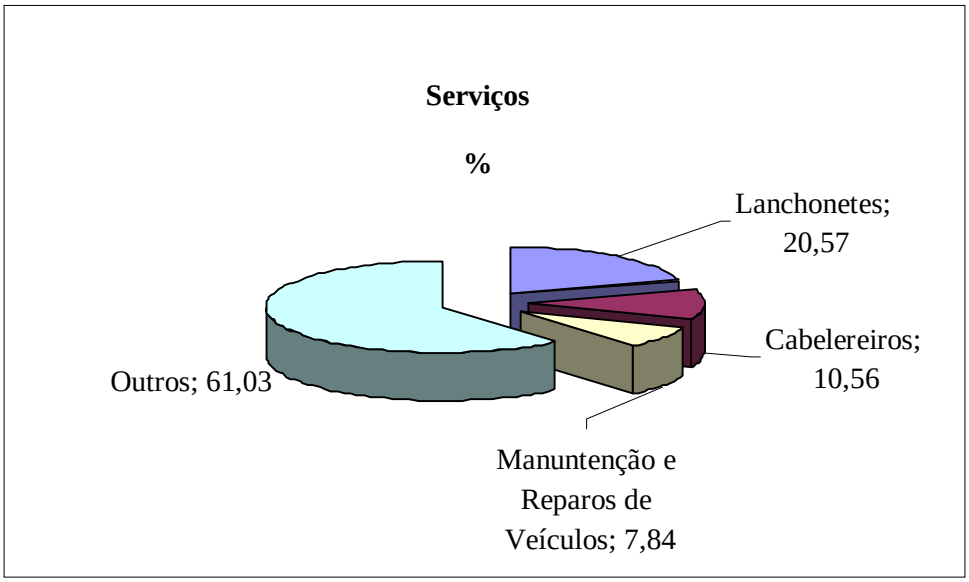
---

[34] A atual disponibilidade dos dados para cada Unidade da Federação torna mais factível calcular o PIB regional de acordo com a ótica da produção, a qual determina que o valor agregado bruto resulta da diferença entre o valor bruto da produção e o respectivo consumo intermediário. Isto quer dizer que VA (valor agregado ou adicionado) = VP (valor de produção) - CI(consumo intermediário) (IBGE, 2008)

saúde. Ficando em segundo lugar no *ranking* do estado do Tocantins, que tinha Araguaína em primeiro lugar com 47 no total.

**Gráfico 10**

**Distribuição do ramo de serviço em Palmas no ano 2000**



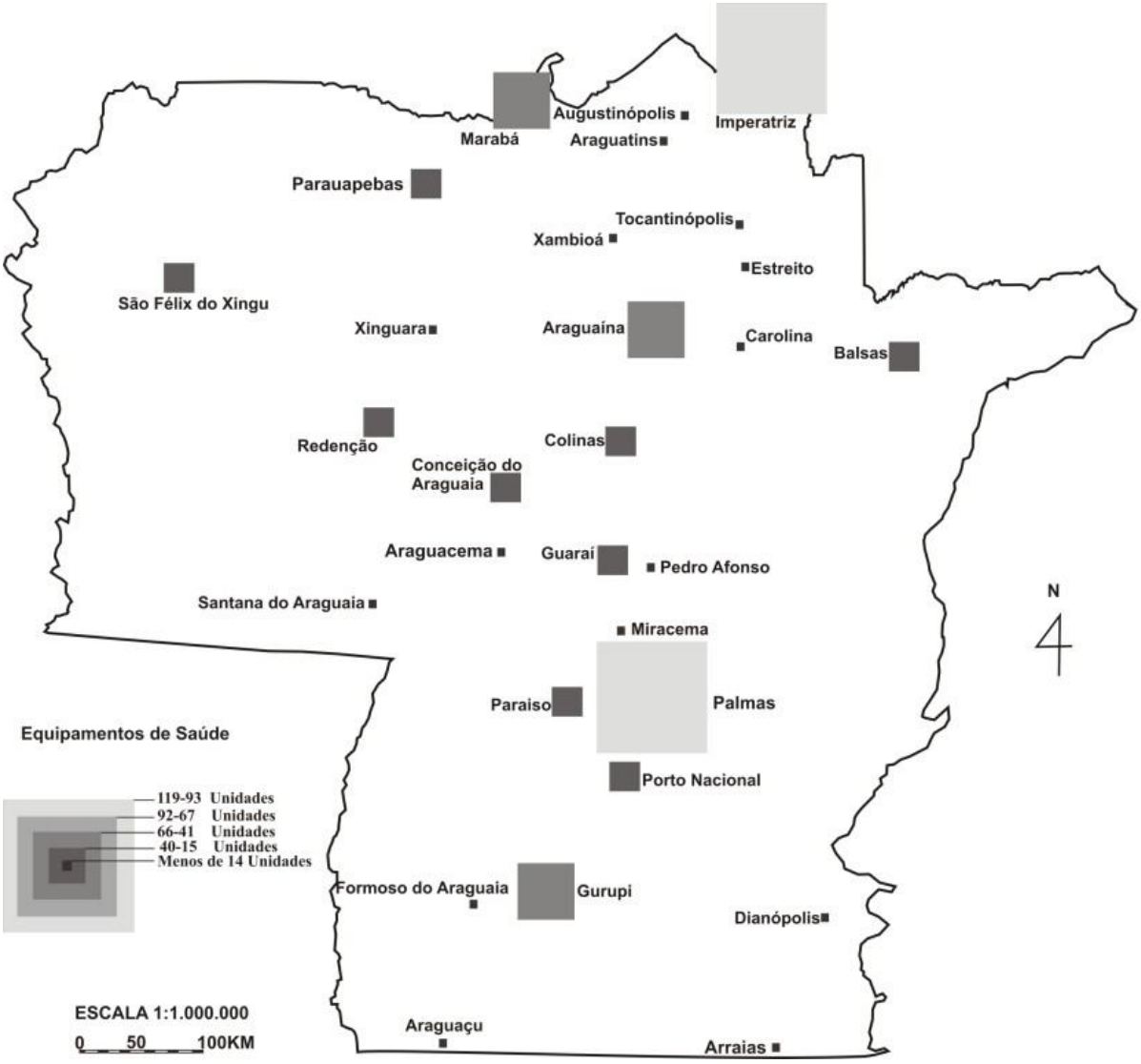

Fonte: IBGE (2000)

Organizado pelo autor

A cidade de Palmas até o ano 2000 foi um "canteiro de obra", muito ligada à construção civil e necessidades básicas da população. Pós esta data, se especializou, tornou-se mais técnica, assumiu seu papel de prestadora de serviços na região. Conforme mapa 16, pode-se verificar que há uma representatividade da cidade nos atendimentos de saúde. Clínicas especializadas foram construídas agrupadas, o que Brito (2007) chamou de área de desdobramento do centro especializada em saúde. Palmas possui quase todas as especialidades médicas, um amplo hospital moderno e equipado com aparelhagem tecnologicamente sofisticada. A implantação do curso de medicina na UFT, foi um avanço para uma melhor prestação de serviços especializado na capital.

Conforme pode ser visto no gráfico 10, a prestação dos serviços de saúde não aparece como principais, mais que de acordo com o mapa 15, a cidade tinha a melhor infraestrutura da região, juntamente com a cidade de Imperatriz.

## Mapa 15
## Equipamentos de Saúde




Fonte: IBGE (2007), Tocantins (2000)

Organizado pelo autor

De acordo com dados, Tocantins (2008), em 2006, 33,9% do setor de serviços de Palmas estava na administração pública, seguida pelo comércio, com destaque para a venda de automóveis. Assim como Palmas, Araguaína possuía maior concentração no setor de serviços, especificamente na administração pública com 28,7% neste setor, seguida do comércio. Gurupi apresentava um processo inverso, a grande concentração estava na atividade comercial e, 25,1% na administração pública. Paraíso apresentava 30,6% na administração pública e após vem o comércio, que ainda apresentou número baixos se comparado à Porto Nacional que apresentou 40,6% na administração pública, seguida do setor comercial, com destaque ao comércio atacadista da soja.

Para caracterização da rede urbana formada a partir da cidade de Imperatriz, Sousa (2005) trabalhou com alguns setores da economia capazes de explicitar tal organização, o comércio atacadista, o comércio varejista, serviços de educação e saúde foram as variáveis de análise.

Em se tratando do setor de serviços em Imperatriz, dois apresentaram de maior relevância, de saúde e educação. Segundo Sousa (2005), 40% dos alunos regulamentes matriculados em instituições de ensino superior são provenientes de outras cidades do Maranhão (Porto Franco, Estreito e Açailândia) e de cidades de outros estados (Araguatins, Esperantina, Dom Eliseu).

Em se tratando sobre o serviço de saúde, sua área de influência é menor do que a verificada por Gaspar (2002) para Araguaína. Para Sousa (2005), há um fluxo de pacientes das cidades como Amarante, Buritirana, Governador Edison Lobão, João Lisboa, Senador La Rocque, Axixá, Sitio Novo, São Miguel do Tocantins e Dom Eliseu, cidades que segundo o autor citado sofre uma polarização de Imperatriz, mas, conforme mapa 18, não ultrapassa as áreas de influências de Araguaína.

No que tange a cidade de Araguaína, Gaspar (2002) afirma que esta, no final da década de 80, já possuía a melhor infraestrutura das cidades Norte Goiana. Em 1991, a cidade

> já apresentava uma rede hospitalar mais complexa, formada por unidade de saúde com internação e sem internação (...). Essa rede de hospitais passou a fortalecer a influência já exercida pela cidade nas áreas circunvizinhas pelas atividades comerciais e agropastoris, ultrapassando, assim, os limites territoriais do Novo Estado (GASPAR, 2002, p.93 e 94).

Vale ressaltar que o centro de Araguaína não é técnico, possui uma variação entre ofertas de tecidos, informática, eletroeletrônicos e serviços primários e especializados. Há uma oferta de implementos agrícolas, explicitando o seu papel de gestora da atividade agrícola do seu entorno.

Quanto aos serviços de saúde em 2000, Araguaína mantinha uma centralidade, principalmente nos ramos da cirurgia, com 98% de todas as ocorrências do estado do Tocantins, Sudeste do Pará e Sul do Maranhão (GASPAR, 2002).

A cidade de Araguaína possuía uma das melhores infraestrutura na área de saúde da região. Sua influência se estendia até a cidade de Redenção e Tucumã no Pará, ultrapassando os 300 km de raio. Segundo trabalho de campo realizado na região, por meio de entrevista feita com responsáveis pelo sistema de saúde, pode-se afirmar que houve uma nova configuração do serviço de saúde em 2003/2004 no Pará.

Em se tratando de Redenção, Gaspar (2002, p.142) afirma que na cidade havia uma proliferação de hospitais particulares e Araguaína aparecia no processo em decorrência de "algumas dessas unidades conveniadas com o SUS, os maiores convênios são com fazendas e /ou empresa agropecuárias. Acreditamos ser esta condição uma das razões que contribui para esta cidade ser a maior tributária dos serviços de saúde para Araguaína".

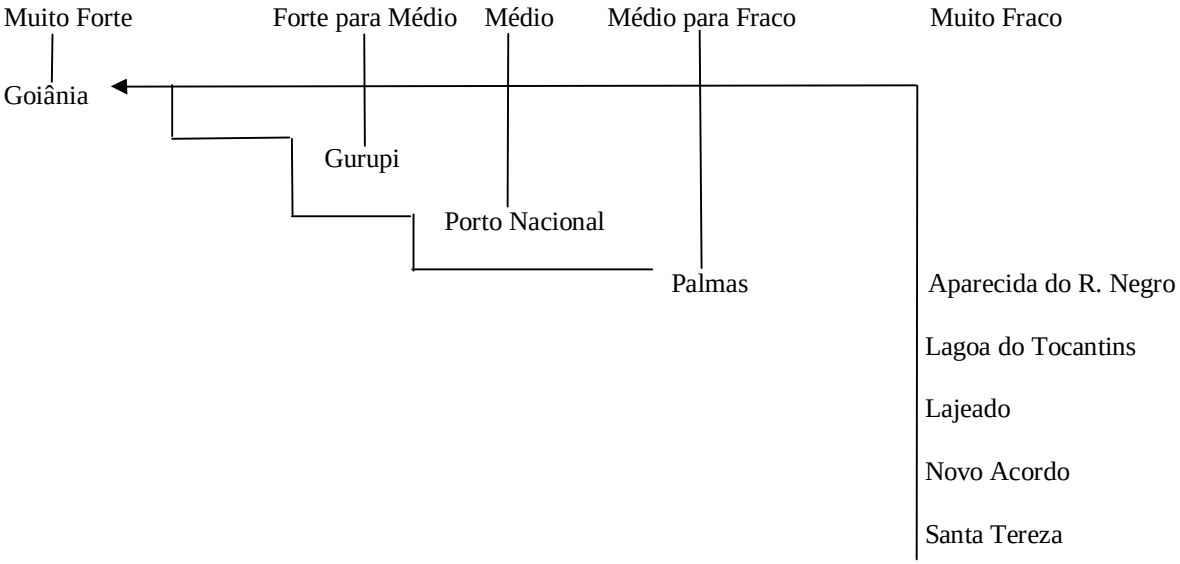
Redenção passou a ser uma localidade central receptora do fluxo de pacientes encaminhado para tratamentos menos complexo, no caso de maior complexidade, este é enviado para Marabá e, posteriormente, para Belém. Vale ressaltar que havia um fluxo de pacientes não dependentes dos encaminhamentos do SUS, ou não dependente da hierarquia dos transmites imposto pelos estados.

Segundo entrevista com a Senhorita Geisa da Secretaria de Saúde de São Félix do Xingu em setembro de 2008, o sistema público de saúde obedecia uma hierarquia. São Félix do Xingu estava subordinado a Redenção (Regional de Redenção), que estava sobre o comando da capital Belém. A dependência de São Félix do Xingu à Araguaína e Teresina se rompeu a partir de 2004 com a nova orientação do sistema SUS.

Em se tratando sobre a ligação de Xinguara e Araguaína, Nilton de Oliveira (matemático) afirma que, "quem vai para Araguaína tem maiores empecilhos para ser atendido nos hospitais", isto se deve a nova organização dos entendimentos em saúde do país. Conforme Geisa, os hospitais municipais não atendem pacientes encaminhados de outros municípios, porém, se for casos de acidente ou mesmo um problema de emergência ocorrido no município, é prestada toda assistência médica. Os centros de zona e locais cada vez menos se interagem com os municípios circunvizinhos, exemplo do sistema de saúde.

Outras cidades como Guaraí, Balsas, Colinas do Tocantins, Conceição do Araguaia, Porto Nacional e Paraíso do Tocantins possuem boa infraestrutura hospitalar. No caso de Porto

Nacional, tornou-se uma cidade que atende paciente de sua área circunvizinha. Na maioria dos casos são pessoas que possuem famílias na cidade e que se dirigem para tratamentos menos complexos. Mas, tanto de Paraíso do Tocantins como de Porto Nacional há um grande número de pacientes que dirigem para Palmas em busca de tratamentos especializado. Segundo observação de campo nos meses de março, julho, setembro e dezembro de 2008, foi possível identificar por meio dos desembarques de coletivos vindo destas cidades, um grande número de pessoas que direcionavam para as clínicas particulares na ACSU-SO 40 (área de desdobramento em saúde de Palmas). Mas, este papel de Palmas na rede urbana é recente, pois iniciou com a consolidação do centro urbano da cidade. Conforme as interações espaciais e níveis de centralidade de Palmas em 1998, constata a afirmação que se faz sobre a consolidação do centro urbano de Palmas como variável importante para o desempenho de seu papel na rede urbana. No ano de 1998, a centralidade de Palmas tinha uma abrangência restrita ao seu entorno e fraca, como pode ser visto na ilustração abaixo.




A área de abrangência de Palmas em 1991 ainda era restrita, apenas municípios com pequena população como Novo Acordo, tinha Palmas como centro principal da rede urbana. As cidades do entorno de Palmas, Porto Nacional, Paraíso do Tocantins e Miracema do Tocantins mantinham área de influências maior. Porto Nacional, Gurupi, Dianópolis e Campos Belos (GO) formavam o quadrilátero de comando do antigo Polígono do Ouro, áreas que se encontravam economicamente em crise. Porto Nacional e Miracema do Tocantins comandavam todo o fluxo de passageiros, comércio e prestação de serviço das áreas do Jalapão.

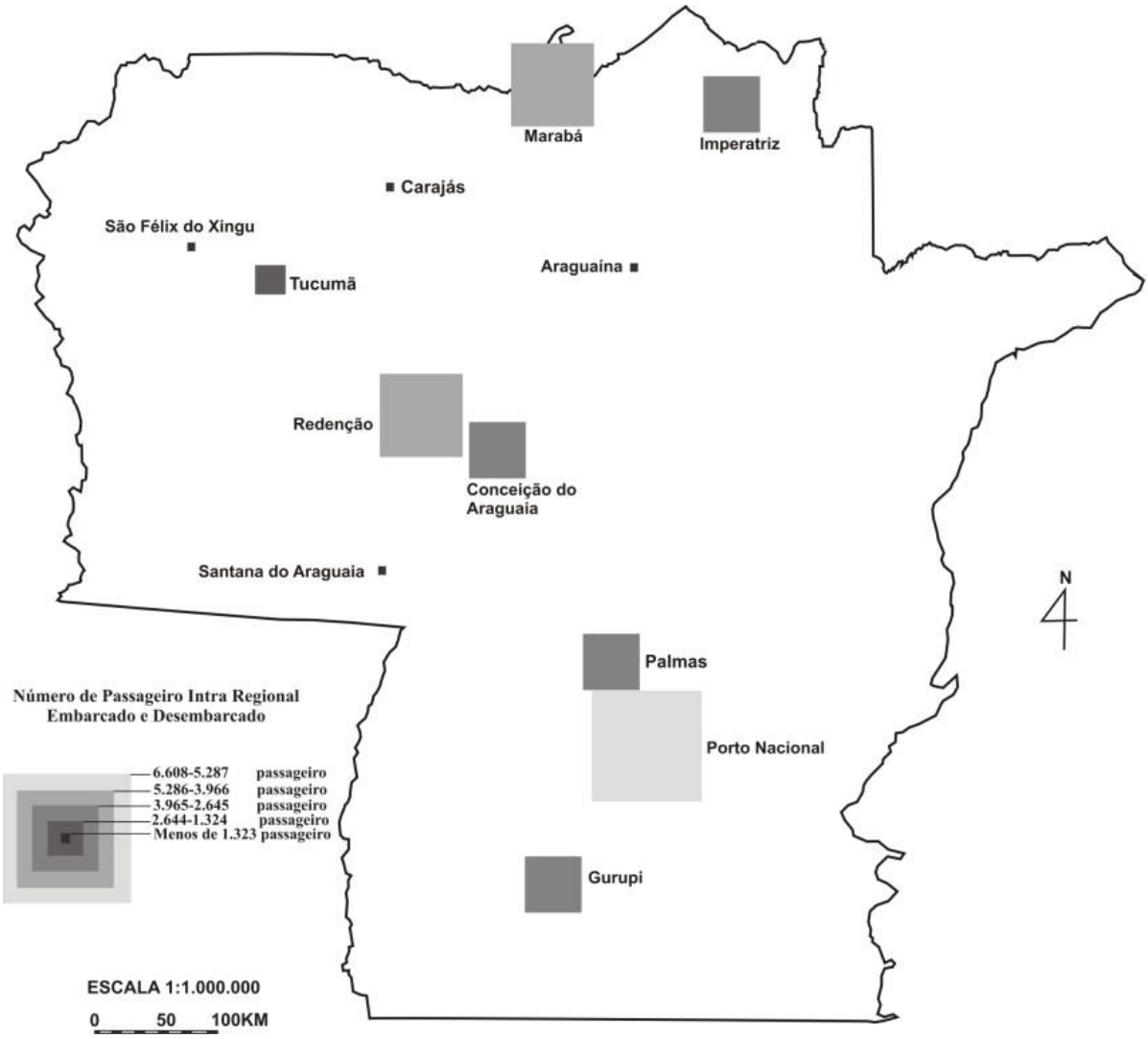
Paraíso do Tocantins comandava a rede urbana do oeste do rio Tocantins. Caseara, Dois Irmãos, Pium, Barrolândia e Cristalândia mantinham uma ligação de dependência das tramas da rede urbana de Paraíso do Tocantins. Os fluxos

> representam elementos essenciais da estruturação do espaço, pois, através das conexões que se estabelecem entre as áreas de um determinado território ou das relações que se desenvolvem dentro de uma mesma unidade, reconhecem-se formas e graus diversos de integração econômica e social e diferentes padrões de organização do espaço (RIBEIRO, 1998, p.319)

Núcleos urbanos como Araguaína, Imperatriz, Redenção, Marabá, Xinguara, Guaraí e Colinas do Tocantins, em 1991 possuíam sua área de influência consolidada, porém, aparecia com uma maior diversidade de nó na rede urbana, demonstrando ter maiores interações nos transportes aéreos. Os voos entre os municípios eram mais frequentes, não havia uma concentração destes nas principais cidades, como mostra o mapa 16. Tanto no aeroporto de Paraíso do Tocantins, Dianópolis e de Conceição do Araguaia havia rotas aéreas para cidades dentro da região, ou até mesmo, para centros urbanos do país.

## Mapa 16

## Número de passageiro intra-regional embarcado/desembarcado no Sudeste da Amazônia Oriental no ano de 1996




Fonte: Brasil (1996)

Organizado pelo autor

O processo de consolidação de cidades (Porto Nacional, Gurupi, Araguaína, Marabá, entre outras cidades) com papel de centro na rede urbana, fez com que aparecesse concentrações de fluxo de passageiros em algumas cidades da região. O fluxo de passageiros na cidade de Imperatriz comanda principalmente, a porção norte do Tocantins e o sul do Maranhão. Em se tratando de Araguaína, tem que levar em conta a falta de estrutura que o aeroporto passava neste período, comentado em outra parte deste trabalho. Quanto à cidade de Porto Nacional, esta tinha o melhor aeroporto da região, tanto no que tange ao número de passageiro intra-regional (mapa 16), como ao fluxo extra-regional (mapa 17).

Para Ribeiro (1998, p.281), Porto Nacional era um centro independente que subordinava seis localidades com fraca intensidade de fluxo, inclusive Palmas, porém, subordinado à Belém.

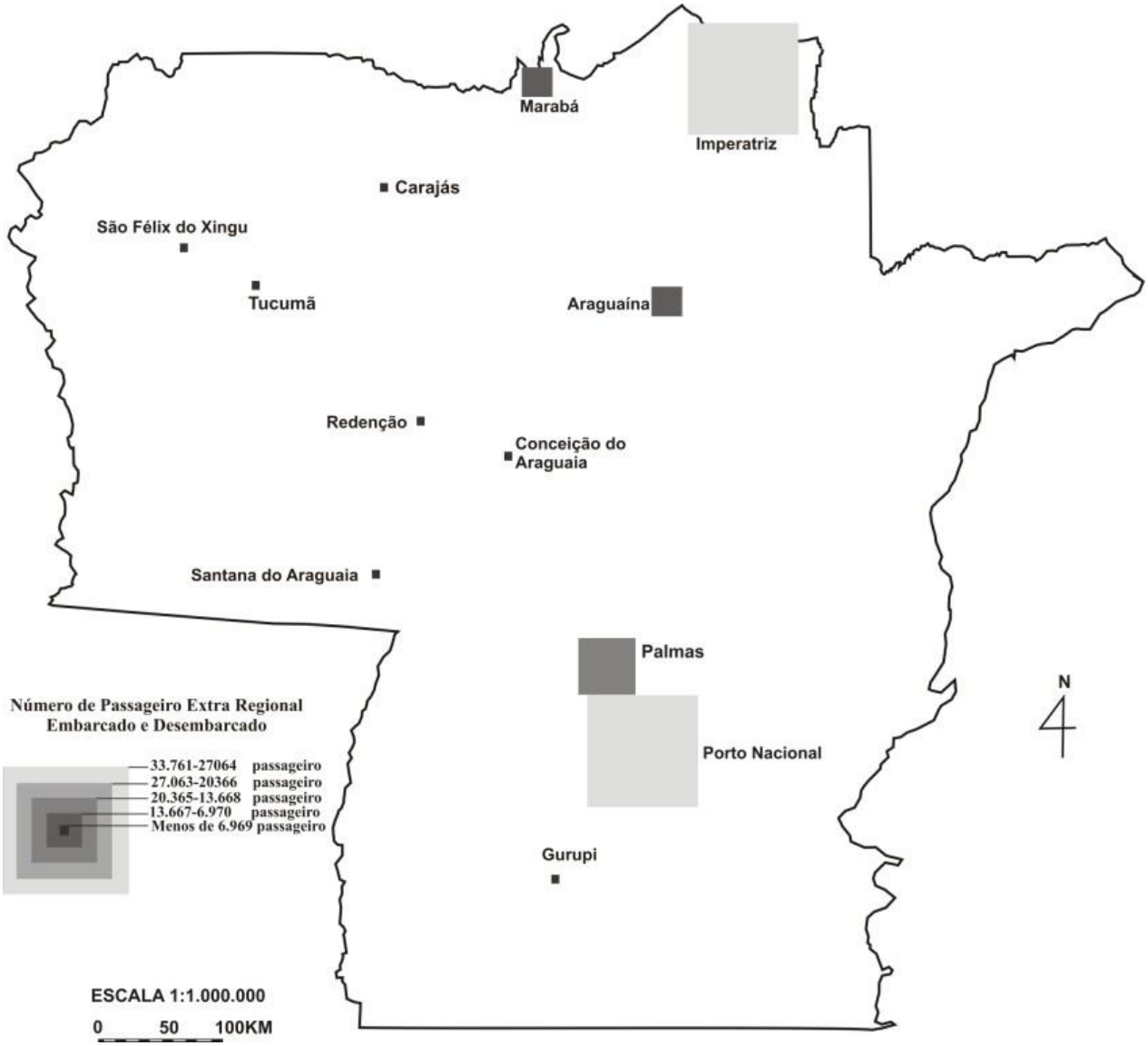
> A configuração desse sistema com Porto Nacional, comandando as demais localidades, é explicada pela localização do aeródromo principal do estado do Tocantins nesse centro sub-regional, aliado ainda, à instalação recente da capital Palmas, passando por processo de organização. Sendo assim, Porto Nacional, além de manter ligações com a capital, comanda localidades cujas atividades estão centradas em importantes áreas agropecuárias.

Diferentemente de Imperatriz que tinha um papel maior na integração da região com outras partes do país (mapa 17). Porto Nacional exercia um papel de ponto nodal no processo de integração intra-regional (mapa 16) e extra-regional (mapa 17). Os fluxos aéreos se davam para todas as direções, desde São Félix do Xingu, como para Balsas.

As cidades paraenses de Marabá e Redenção também exerciam o papel na integração intra-regional maior do que extra-regional. A circulação de pessoas dava muito entre os núcleos regionais e pouco fluxo com localidades no Centro-Sul do país.

## Mapa 17

## Número de passageiro extra-regional embarcado/desembarcado no Sudeste da Amazônia Oriental no ano de 1996




Fonte: Brasil (1996)

Organizado pelo autor

Portanto, a classificação dos centros a partir da gestão do território foi sobre os números de fluxos de passageiros aéreos. Para Ribeiro (1998, p.234), tal variável se justifica porque,

> quanto a utilização da variável – número de passageiros desembarcados, provenientes de voos regulares, bem como de fluxo de passageiros entre cidades, sua importância reside, nos dias atuais, principalmente em decorrência do aumento da participação da circulação aérea nacional, tornando-se extremamente importante, sobretudo quando utiliza-se como recorte espacial a ampla fronteira amazônica com sua crescente participação na economia brasileira e mundial, o que implica em fluxos diversos, entre eles, aqueles vinculados ao gerenciamento de suas atividades.

Ao entender que seria mais convincente usar o fluxo total de passageiros para determinar as relações, foi utilizado a somatório de embarques e desembarques nos principais aeroportos da região conforme mapa 18. "De fato, é em razão da produção *strictu sensu* que se organizam redes de gestão; é a partir da produção, dos excedentes que gera e de sua repartição, que se estrutura o consumo, base da rede de distribuição" (RIBEIRO, 1998, p.302).

Nos fluxos aéreos de 2007, observou-se que há uma concentração em poucas cidades. O fluxo é limitado intra-regional, apenas entre Araguaína e Carajás houve maior número de passageiros, as demais localidades apresentaram quantidades de passageiros mínimas, ou nenhum fluxo apresentado.

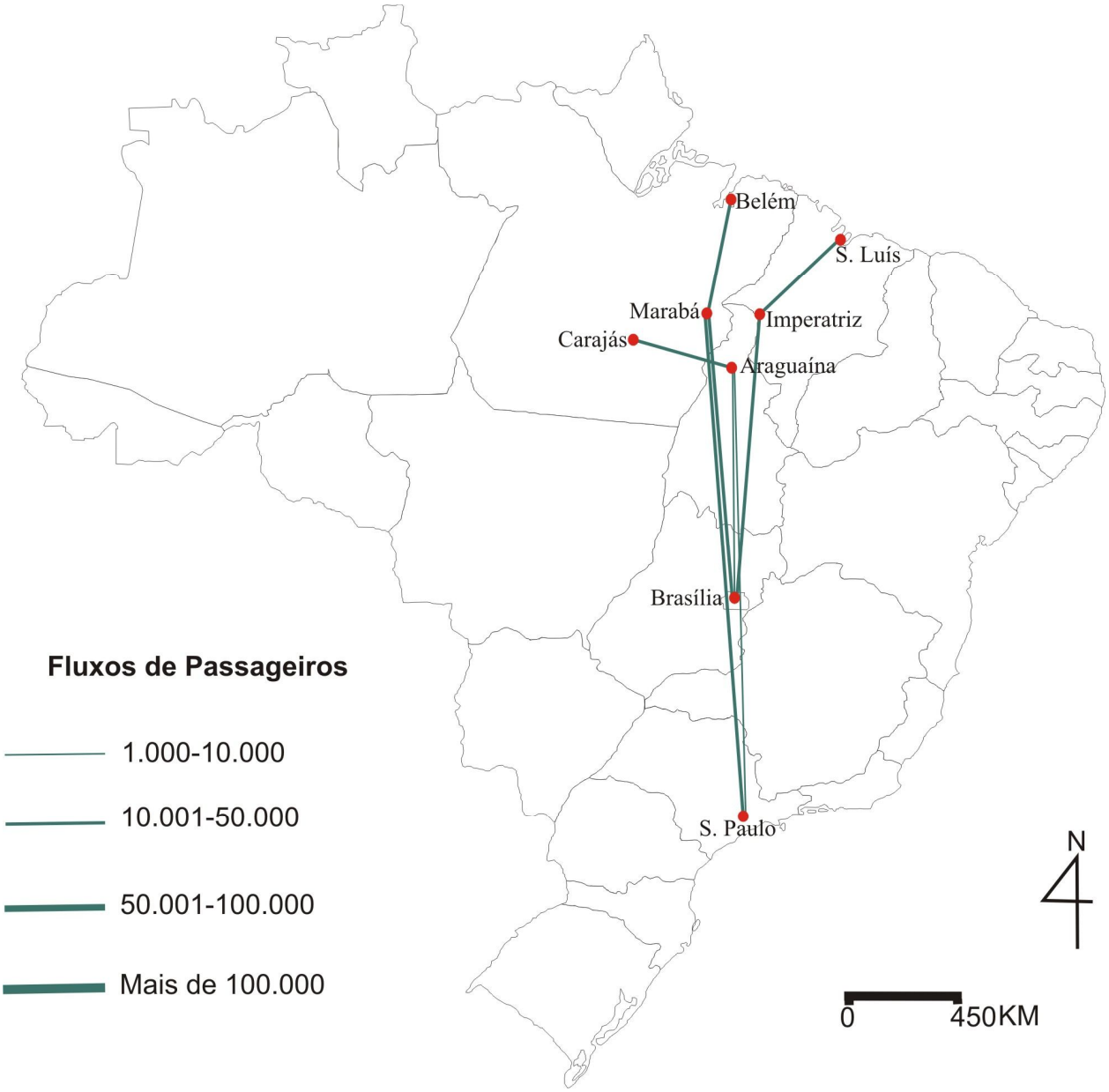
A maioria dos aeroportos foram fechados, caso do aeroporto de Porto Nacional e de Carolina. Tal situação merece destaque, mas, não é em si toda a causa deste processo. Muitas empresas aéreas, principalmente com aeronaves com capacidade para grande número de passageiros concentraram seus voos apenas nas capitais e em centros importantes populacionalmente. Faz parte de uma racionalidade usada pelas empresas para minimizar o custo do transporte.

Araguaína apresentou um processo inverso ao de Marabá e de Imperatriz ao concentrar seu fluxo de passageiros na escala intra-regional. Os fluxos inter-regionais apresentaram números inferiores a 10.000 passageiros embarcados/desembarcados no ano de 2006.

Foi constatada uma ligação de Imperatriz com São Luís e Brasília. Com estes dados pode-se notar a perca de influência da cidade de Belém sobre Imperatriz e Araguaína. Segundo dados do Brasil (2006), o fluxo de passageiros para São Luís ultrapassou 39.000 pessoas, enquanto para Brasília foi mais de 47.000 passageiros embarcados/desembarcados.

**Mapa 18**

**Fluxos de passageiros desembarcados e embarcados no ano de 2006 em Araguaína, Imperatriz e Marabá**




Fonte: Brasil (2006)

Organizado pelo autor

No que tange a cidade de Marabá, ainda fortemente ligada à Belém, possui fluxo acima de 29.000 pessoas embarcadas/desembarcadas, número menor do que o apresentado para a cidade de Brasília, que foi de 34.268 passageiros. Em terceiro lugar aparece o fluxo entre São Paulo, 13.920 passageiros.

Para a classificação dos centros urbanos em 2007 (mapa 19), utilizou-se da metodologia do IBGE (2007), que tem a seguinte organização:

- **Capital Regional**: possui capacidade de gestão[36] no nível inferior ao das metrópoles e está dividida em: A (487 relacionamentos); B (406 relacionamentos); C (162 relacionamentos).
- **Centro Sub-Regional**: possui atividade de gestão menos complexa e está relacionado com os três centros nacionais, que pode ser dividido em: A (112 relacionamentos); B (71 relacionamentos).
- **Centro de Zona**: tem sua atuação restrita à sua área imediata, exercendo funções elementares, podendo ser: A (49 relacionamentos); B (16 relacionamentos).
- **Centro Local**: a área de atuação não extrapola os limites do município.

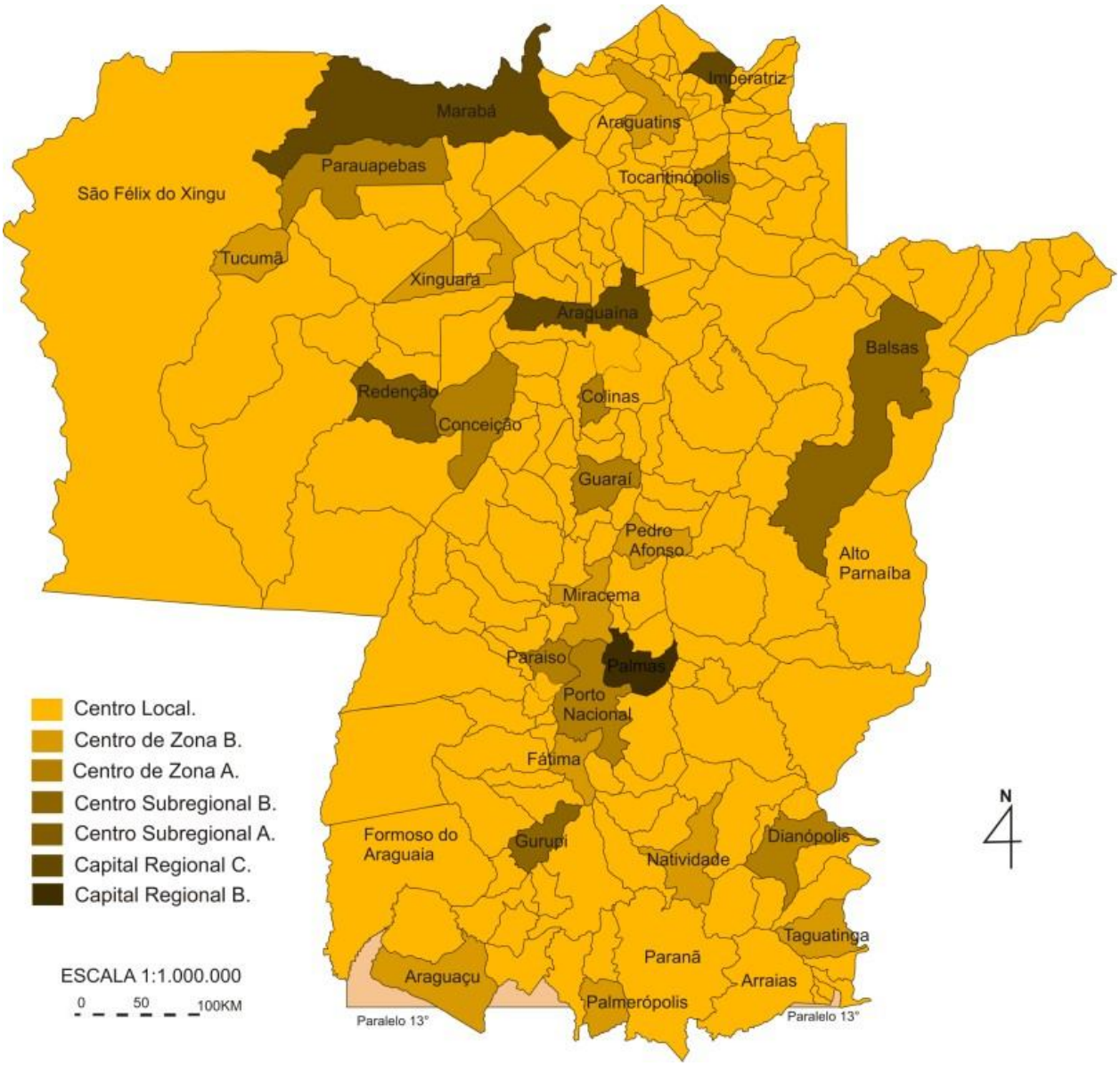
Segundo Ribeiro (1998), para o ano de 1994 não havia nenhum centro regional na região em estudo. Em se tratando dos centros sub-regionais A, em 1998, tem-se Gurupi, Araguaína representando a frente pioneira agro-pastoril e mineral, que drena a produção agrícola de suas hiterlândias; Imperatriz na relação nordestina e Marabá ponto estratégico no transporte rodoviário, ferroviário, hidroviário e aeroviário, cidade que se desenvolveu a partir das frentes ligadas ao extrativismo mineral e vegetal.

Historicamente, a porção norte da região em estudo sempre esteve ligada à Belém, mas, a influência de Goiânia já era sentida pós década de 90. Enquanto Belém mantinha fortes relações com a cidade de Marabá, perdia as suas influências na cidade de Imperatriz que se voltava para Goiânia e São Paulo. "A cidade de Goiânia atua como importante centro extra-regional na Amazônia através de funções e fluxos hegemônicos, aqueles modernos e de maior dinamismo" (RIBEIRO, 1998, p.221). Tal abrangência se fazia sentir no Sudeste do Pará, em todo o Tocantins e Sul do Maranhão, pelos quais, Gurupi, Imperatriz e Araguaína tornavam-se centros sub-regionais A, de Goiânia. Para o autor, Brasília não possuía influências consideráveis na região na década de 90.

[36] "É constituída por alguns pólos privilegiados de interação associados às formas organizacionais de produção das firmas e no processo de divisão territorial do trabalho" (RIBEIRO, 1998, p.295).

**Mapa 19**

**Hierarquias dos centros no Sudeste da Amazônia Oriental no ano de 2007**




Fonte: IBGE (2007)

Organizado pelo autor

Segundo Silva (2006), a parti dos anos 90 houve no Sudeste do Pará uma diversificação e concentração das atividades extrativas, baseado na limitação da concorrência de mercado, assim como, limitação da formação de uma cultura pluralista da mineração na região. Silva (2006) classifica-a como sendo a quinta fase do processo de exploração econômica na Amazônia, diferente da anterior que foi marcada pelo capital público nacional. Esta nova fase de exploração econômica teve no capital privado nacional a força propulsora das atividades econômica, como afirma a autora, "avec la privatisation de la CVRD en 1997, lê cycle du capital d'État a pris fine et une nouvelle phase d'émergence du capital prive national a debute[37] (SILVA, 2006, p.220).

Com a implantação da CRVD houve uma necessidade de contratação de profissionais graduados, uma vez que na área não encontrava mão-de-obra qualificada. Tal processo provocou uma concentração de profissionais (geólogos, engenheiros, entre outros) na área do projeto Carajás. Essa migração de origem Centro-Sul do país possibilitou um fluxo aéreo na cidade de Carajás, desde que concentrou profissionais com maior poder aquisitivo, capazes de pagar pelo transporte aéreo.

Quanto à Marabá, em trabalho de campo nesta cidade constatou-se uma forte ligação com o Nordeste. São várias empresas que fazem o itinerário. Mas, mantém estreita relação com Araguaína, Goiânia, Palmas e com todas as cidades do Pará, inclusive apresenta maior fluxo para as cidades das empresas mineradoras: Carajás, Parauapebas e Canaã dos Carajás, e para cidades importantes do Pará, como Redenção, Santarém e a capital, Belém. Na rodoviária há forte presença de retirantes da área e de pessoas que estão chegando, na maioria dos casos, carregam toda a mudança possível nos ônibus. Estes têm o Nordeste e São Paulo como destino principal. São pessoas bronzeadas pelo sol e que possui razoável número de filhos. As pessoas que chegam à cidade, em sua maioria estão sozinhas, ou em grupos de homens, que sempre buscam o destino de Carajás.

A cidade de Marabá é procurada por trabalhadores para a extração mineral e pecuária. Se divide em três: Marabá Velha, Marabá Nova e Cidade Nova. Nas observações de campo, realizadas em setembro de 2008, verificou-se que há uma ligação muito próxima entre as cidades de Araguaína, Imperatriz e Marabá. Tal integração se realiza em decorrência de um fluxo de trabalhadores permanentes e temporários no polo mineral de Carajás. O excedente de mão-de-obra ociosa na região nordestina ainda se faz sentir na Amazônia. Imperatriz serve de coletora e

[37] Com a privatização da CVRD em 1997, o ciclo do capital estatal terminou e uma nova fase de desenvolvimento do capital privado nacional começou.

distribuidora do fluxo de trabalhadores para o Nordeste, assim como Araguaína serve como inter-mediadora do fluxo de trabalhadores para o Centro-Sul do país.

Alguns centros como São Félix do Xingu e Xinguara se apresentavam como centro de gestão, "que controlam municípios no interior do próprio estado ou extra-regionalmente, associado ao gênero madeira" (RIBEIRO, 1998, p.254). Estes centros eram/é sede de empresas madeireiras, que beneficiavam a madeira e a exportavam para Belém e também, para o Centro-Sul do país, ocasionando um dos maiores movimento da rodovia Belém-Brasília. Com as políticas de preservação do meio ambiente do Governo Federal, esta interação comercial tem sido alterada radicalmente. Basta saber, como vai comportar as cidades que sobrevivia da exploração ilegal da madeira no Sudeste do Pará, que não era muita e na maioria das vezes, utilizava o trabalho escravo ou familiar.

Com o declínio do extrativismo vegetal, Redenção tornou-se o centro principal da região. Segundo Bessa (2007), um dos escritórios da ABCZ implantado em 2004, pelo programa de expansão espacial, foi na cidade de Redenção. Tal associação visa desenvolver tecnologias de melhoramento genético zebuíno melhorando o serviço prestado na região.

O asfalto da PA 279 para São Félix do Xingu proporcionará uma re-configuração espacial deste centro com Goiânia/Brasília. Para Becker (2007), as influências de Brasília/Goiânia já chegaram à São Félix do Xingu. Mas, segundo trabalho de campo na região, foi possível observar que, principalmente nesta porção da floresta, há uma conexão que está ausente na cidade, mantendo relações com instituições científicas no exterior, daí pode-se também afirmar que São Félix do Xingu possui ligação internacional. Para Becker (2007, 128),

> a abertura e o controle da região se fazem, assim, num outro patamar, por redes de informação que só se materializam no território em pontos dispersos, não necessariamente localizados nas cidades. Para os grupos sociais locais, o uso das redes tem outra motivação: o acesso ao apoio externo para sua sobrevivência, enquanto a materialidade dos seus projetos se faz por modelos endógenos.

O espaço urbano da cidade é muito técnico. A densidade de *lan hause* e de um sistema de informação é notável. A presença de estrangeiros nas ruas é muito superior se comparado a uma cidade no estado do Tocantins, por exemplo. Aproximadamente 90% dos veículos que trafegam pelas ruas da cidade possuem placas de Goiânia, São Paulo e outros centros urbanos do país.

O eixo São Félix do Xingu, Tucumã, Ourilândia do Norte e Xinguara possui um vínculo comercial muito forte entre as cidades. Em entrevista em outubro de 2008 com Maria da Consolação (Geógrafa, São Félix do Xingu), afirmou que a cidade de São Félix do Xingu

mantém uma proximidade com a cidade de Xinguara em detrimento à Redenção, pois há um fluxo de vans, que transportam os passageiros até Xinguara de duas em duas horas. Há, de certa forma, um eixo formado em rede que se complementa entre estas cidades, mas, não se pode desprezar o eixo formado pela PA 150 que aproxima de certa forma Xinguara à cidade de Redenção. Esta possui uma estrutura comercial e industrial bem mais ampla do que as dos centros ao seu redor. É um nó na rede urbana.

Há de se considerar que as principais rodovias do Sul e Sudeste do Pará foram construídas para atender uma nova lógica de apropriação da floresta, que substituía a forma de agricultura e pecuária e passava para um modelo ampliado, pela mecanização da extração da madeira e formação de pastos. O gado se tornou nas décadas de 80 e 90 uma opção de reserva de valores contra a inflação que estava elevada, mas, mesmo com o fim da inflação no Plano Real em meados da década de 90, os investimentos na pecuária continuaram elevados.

Grandes partes dos pecuaristas não conseguiram se manter no campo, principalmente, devido aos juros contraídos por financiamentos do agronegócio, vendendo suas propriedades ou se integrando ao extrativismo vegetal. Alguns na clandestinidade da extração da madeira da floresta, sem um adequado manejo florestal. Segundo Veiga (2004, p.61), "em 1990, existiam apenas duas serrarias. Uma dezena de novas serrarias foi aberta de 1995 à 1996. Mais recentemente, uma nova dezena foi aberta". Para Picoli (2006), a Amazônia serviu para abrigar a mão-de-obra ociosa dos polos econômicos do país e para as populações marginalizadas na degradação da floresta. Com a precarização do trabalho nesta porção da região, estas foram ainda mais submetidas a uma exploração.

Outra questão que se pode frisar nesta porção do território é a cadeia leiteira, chamada por Veiga (2004) de "rede da pecuária leiteira na Amazônia Oriental", que se estruturou no sul do Pará. Esta produção praticada, por pequenos agricultores, movimenta parcela significativa da renda das famílias locais. O gado de corte movimenta parte da economia sul-paraense. Mas, não são apenas os frigoríficos que sustenta a importação da carne bovina, a distribuição da carne na maioria das cidades se dá de forma variada, e principalmente na clandestinidade.

Em se tratando da cidade de Conceição do Araguaia, esta sempre esteve ligada ao rio Araguaia. Ainda mantém vínculos com a cidade de Pedro Afonso, não houve um rompimento total de suas relações com este centro. Os laços de interação não são estritamente econômicos, mas também, sociais, principalmente pelos laços de amizades e parentesco. Corre-se um grande risco de afirmar que mudando a lógica da produção do capital em uma determinada área os

vínculos entre as cidades são rompidos. As relações que se estabelece no território são mais complexas.

A rede urbana formada pelo Meio Norte, tem na cidade de Teresina (PI) e São Luís (MA) a disputa pela área de influência. Os municípios do leste, de Balsas à Benedito Leite, tem interferência da rede comandada por Teresina (PI). Em se tratando da cidade de Imperatriz, outrora ligado a rede de influência de Belém, classificada pelo IPEA (2001/1) como ligada à Goiânia, tem hoje sua direção voltada para a capital São Luís. Conforme resgate histórico feito no trabalho, três processos podem ser vistos quanto a esta rede sobre Imperatriz. O comando principal esteve sobre a questão do transporte, no primeiro período ligada ao rio Tocantins, o centro exerceu importante papel na intermediação entre o Centro-Sul do país e Belém (PA). No segundo período, ligada à rodovia Belém-Brasília, abrindo sua importância no contexto de sua área próxima e o terceiro período, ligado a melhor dinâmica estabelecida entre a estrada de Ferro Carajás, ferrovia Norte-Sul e os pólos agroindustrial de Balsas. Segundo o IPEA (2001/1, p.113),

> a posição deste no contexto nacional está sofrendo mudanças aceleradas em virtude da expansão dos cultivos de grãos nos Cerrados e dos investimentos na mineração em Carajás. Seu papel de corredor logístico ferroviário e hidroviário, acentuado com a proposta do Eixo Nacional de Integração e Desenvolvimento do Araguaia-Tocantins, deve ser considerado por sua incidência sobre esse sistema urbano com fortes carências sociais e, ainda, em processo de consolidação.

Observou-se, na área de Balsas, que a influência exercida por Teresina tem sido minimizada pela proximidade de Imperatriz com São Luís e da influência de Araguaína, no sul do Maranhão. A hegemonia de Teresina, nesta porção do território, entrou em crise, isso se deve a incorporação de uma nova forma de produção no campo baseada em tecnologias mais avançada e ligada a exportação. Vale ressaltar, que o vale do Parnaíba foi uma área ocupada por vaqueiros vindo da Bahia, reduto de tradicionais agricultores e fazendeiros, que ultimamente tem mudado sua forma de lidar com o campo ou, tem saído deste. Nesta análise, se afirma que está ocorrendo um novo direcionamento da rede, menos dependente de Teresina e mais ligada com São Luís.

Para Giodarno (1999, p.144), “foi a partir de 1984 que iniciou-se um processo de mudança no sistema produtivo da região de Balsas, no qual as tradicionais culturas de mandioca, fava e outros foram substituídas pela soja e em menor proporção pelo milho”. A cidade é o centro de uma rede de municípios ligados ao agronegócio, chamado de Pólo Agroindustrial de Balsas, composto por 13 municípios.

Segundo Becker (2007, p.97), tratando sobre a importância da cidade de Imperatriz no contexto regional, afirma que esta "desempenha forte polarização na Amazônia Oriental, em uma área onde as redes logísticas estão se adensando, acelerando o processo de mudança no uso da terra e da cobertura vegetal naquela região meridional do espaço amazônico" (BECKER, 2007, p.97).

De acordo com os dados do IPEA (2001/1), pode-se verificar pontos de tal organização espacial a partir da concentração dos bancos. Em 1998, a cidade de Imperatriz possuía 13 agências bancárias e movimentou R$ 62.396.000, Marabá, possuía 10 agências e movimentou R$ 55.460.000, Araguaína, possuía 8 agências e movimentou 39.380.000, Palmas, possuía 9 agências e movimentou 215.965.000. Para Bessa (2007, p.296) tal processo é importante, pois, a expansão do suporte financeiro é condição essencial às formas recentes de realização da vida econômica e social.

No que tange ao fluxo de passageiros, apesar da proximidade entre os centros na porção norte da região, conforme informações colhidas em trabalho de campo em setembro de 2008 em Araguaína, apresentado pelo gerente de vendas de passagens de uma empresa de ônibus na rodoviária, não há um fluxo de tamanha relevância entre Araguaína/Imperatriz, antes, os locais mais procurados são Marabá-PA, Floriano-PI e Palmas-TO.

Portanto, a rede urbana formada por Araguaína pouco se alterou, mais se ampliou e se diversificou na oferta de serviço, como de educação. Uma van leva diariamente estudantes de Carolina para Araguaína, aprimorando ainda mais a rede urbana entre os dois centros pela prestação de serviço. Dois médicos que atendem em Carolina são de Araguaína, um cardiologista e um ortopedista.

Quanto à Carolina-MA e Filadélfia-TO, são duas cidades separadas pelo rio Tocantins. Conforme trabalho de campo em setembro de 2008, há uma relação comercial muito próxima entre as cidades. O barco de passageiros leva diariamente trabalhadores braçais e especializados como médico e professores. Tal relação poderá ser substancialmente alterada com o enchimento do lago da UHE Estreito, uma vez que vai destruir os centros das duas cidades.

Estreito é uma cidade que vive a euforia das grandes obras. Por está na rota da Belém-Brasília possui boa ligação com Araguaína, mas, mantém uma subordinação com Imperatriz, com quem mantém fluxo maior de passageiros. Por ser um canteiro de obras (hidrelétrica, plataforma) há presença de trabalhadores temporários e é intenso o movimento em restaurantes e hotéis.

No que tange a porção sul da região, segundo dados do IBGE (2007), Brasília tem uma pequena área de influência, que se estende desde o oeste da Bahia, municípios de Goiás e de Minas Gerais e o Sudeste do Tocantins.

Para Dall'Acqua (2007, p.67), "Barreiras é um centro urbano moderno que polariza boa parte dos municípios do Oeste. Porém, verifica-se que a sua identidade regional se dá para além dos municípios da Bahia". Para a autora, a nova dinâmica da agricultura no oeste baiano produziu uma nova organização da rede urbana de Barreiras, que ampliou suas áreas de influência.

Neste norte, conforme explicita Santos (1998),

> o Centro-Oeste e, mesmo a Amazônia, apresenta-se como extremamente apropriado aos novos fenômenos da urbanização, já que era praticamente virgens, não possuindo infra-estrutura de monta, nem outros investimentos vindos do passado e que pudessem dificultar a implantação de inovações (SANTOS, 1998, p.138).

Para Lefebvre (1979, p.268), "todo centro remie a outro centro – a un centro distinto – y lo suscita[38]".

Diante da organização em rede da região, o papel que Palmas exerce fica mais evidente. Para tanto, nesta cidade, conforme mapa 20, o fluxo aéreo de passageiros se deu basicamente para três metrópoles: São Paulo, Brasília e Goiânia. Não houve conexão entre Palmas e cidades da região, nem mesmo entre centros do Norte ou Nordeste do país. É uma cidade que se direcionou para o Centro-Sul, como um portal de entrada da Amazônia.

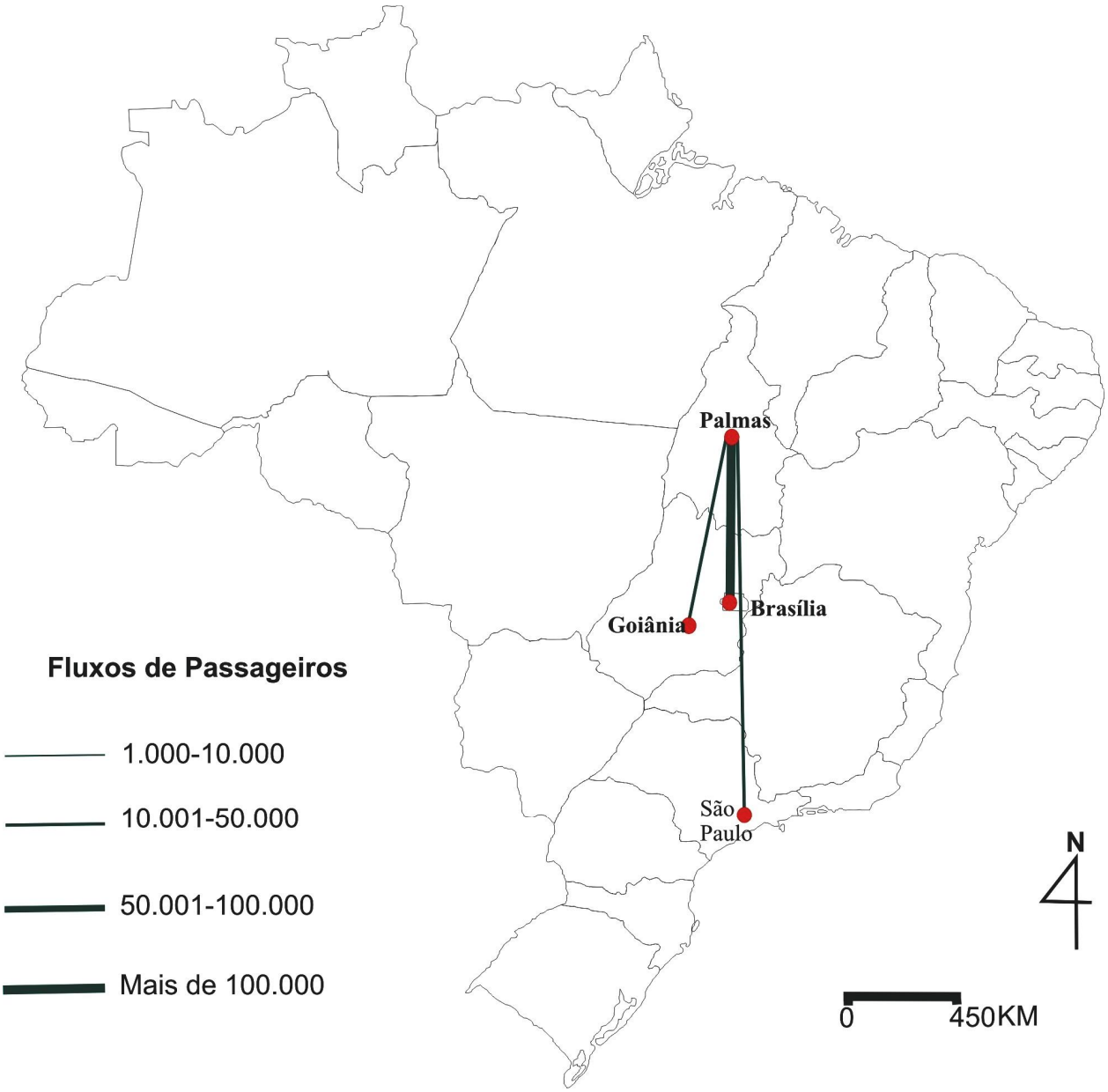
Para São Paulo, o fluxo foi de 10.398 passageiros embarcados e desembarcados no ano de 2006, número considerável para esta relação. O fluxo aéreo em 2006 para a cidade de Goiânia foi de 24.908 passageiros, sendo que o fluxo para Brasília foi de 161.138 passageiros. Palmas esteve mais ligada à Brasília do que à Goiânia. Há uma representação de menos de 15% do total de passageiros embarcados e desembarcados na relação Palmas/Goiânia se comparado à Brasília nos fluxos aéreos.

Com o fechamento dos aeroportos circunvizinhos foi constatado a presença de passageiros de outras cidades do entorno de Palmas. O número de voos é um diferencial do transporte, tanto a empresa GOL como a TAM, tem avião que sai de Palmas e que também, faz escalas em Palmas.

[38] Todo centro remete a outro centro – a um centro diferente.

**Mapa 20**

**Principais fluxos aéreos do aeroporto Lysias Rodrigues em Palmas no ano de 2006**




Fonte: Brasil (2006)

Organizado pelo autor

A cidade passou a ter a melhor infraestrutura aeroportuária num raio de 500 km para o sul e mais de 500 km para o norte/leste/oeste, sendo uma das variáveis que demonstram o fluxo de passageiros existente na cidade.

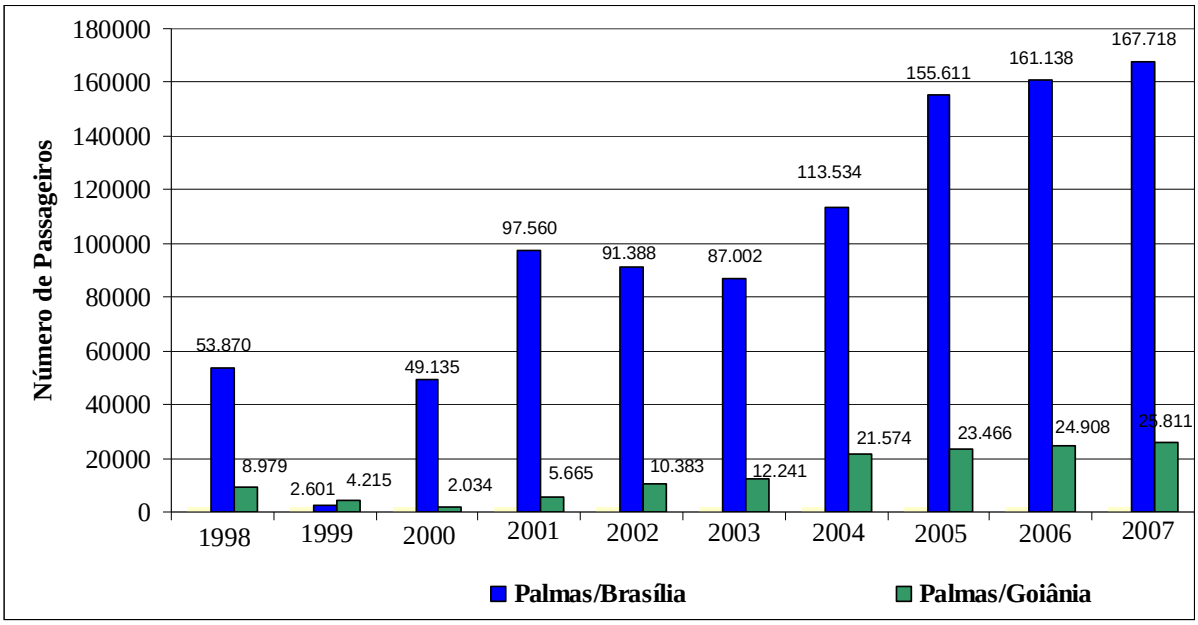
Quanto ao fluxo terrestre, se tem uma insuficiência de dados da ANTT, porém, conforme verificado em campo, há um menor fluxo de passageiro de Brasília, comparado ao de Goiânia. Mas, com a consolidação da rodovia Coluna Preste, houve uma maior interação de Palmas com Brasília por vias terrestres, mais sem superação de fluxos, pois o primeiro tem um volume maior de passageiros anuais.

Para o ano de 1993, Ribeiro (1998) apontou um fluxo de passageiros de Palmas com Belém. Mas, apesar de identificar a ligação, o autor afirma que mesmo no início de sua construção, era possível perceber sua ligação com Brasília, apoiado no papel administrativo.

Os dados apresentados no gráfico 11, demonstram que houve um crescimento gradativo do fluxo de passageiros entre Palmas e Brasília. Desde 1998, que há uma maior conexão entre Brasília em comparação ao fluxo de Goiânia. O crescimento do número de passageiros para a primeira cidade foi bem mais amplo, enquanto, o fluxo de passageiros para a segunda cidade foi menor.

**Gráfico 11**

**Passageiros embarcados e desembarcados em Palmas**




Fonte: Brasil (1998, 1999, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006 e 2007)

Organizado pelo autor

No que tange ao fluxo de passageiros terrestre, Goiânia possui um maior número de linhas, são 7 empresas que faz o trajeto diariamente. Para Brasília são apenas 3 veículos diários. Estima-se conforme trabalho de campo realizado em julho, setembro e dezembro de 2008, que entre Palmas e Goiânia houve um fluxo de mais ou menos 120.000 passageiros no ano de 2008. Entre Palmas e Brasília o fluxo ficou em torno de 50.000 passageiros. A ANTT disponibilizou dados de um fluxo de 24.000 passageiros para Arraiais em 2007, como esta cidade é ponto de conexão da empresa Real Express, a maior parte deste fluxo tem Brasília como destino, porém, não é a totalidade do fluxo Palmas/Brasília, uma vez que tem duas empresas que também fazem o trajeto.

Para o IBGE (2007, s/p) afirma que,

> a criação do Estado do Tocantins – e de sua capital – altera a estruturação da rede de Goiânia. Palmas, além de assumir a função de capital do novo estado, demonstra forte centralidade e, embora se mantenha na região de influência de Goiânia, efetivamente articula sua própria rede.

Para analisar a rede formada a partir de Palmas, foram utilizados os dados do IBGE (2007) – mapa 21, e um trabalho de campo na área provável de tal ocorrência. Faz-se necessário começar pela principal cidade que é Gurupi, localizado às margens da rodovia Belém-Brasília.

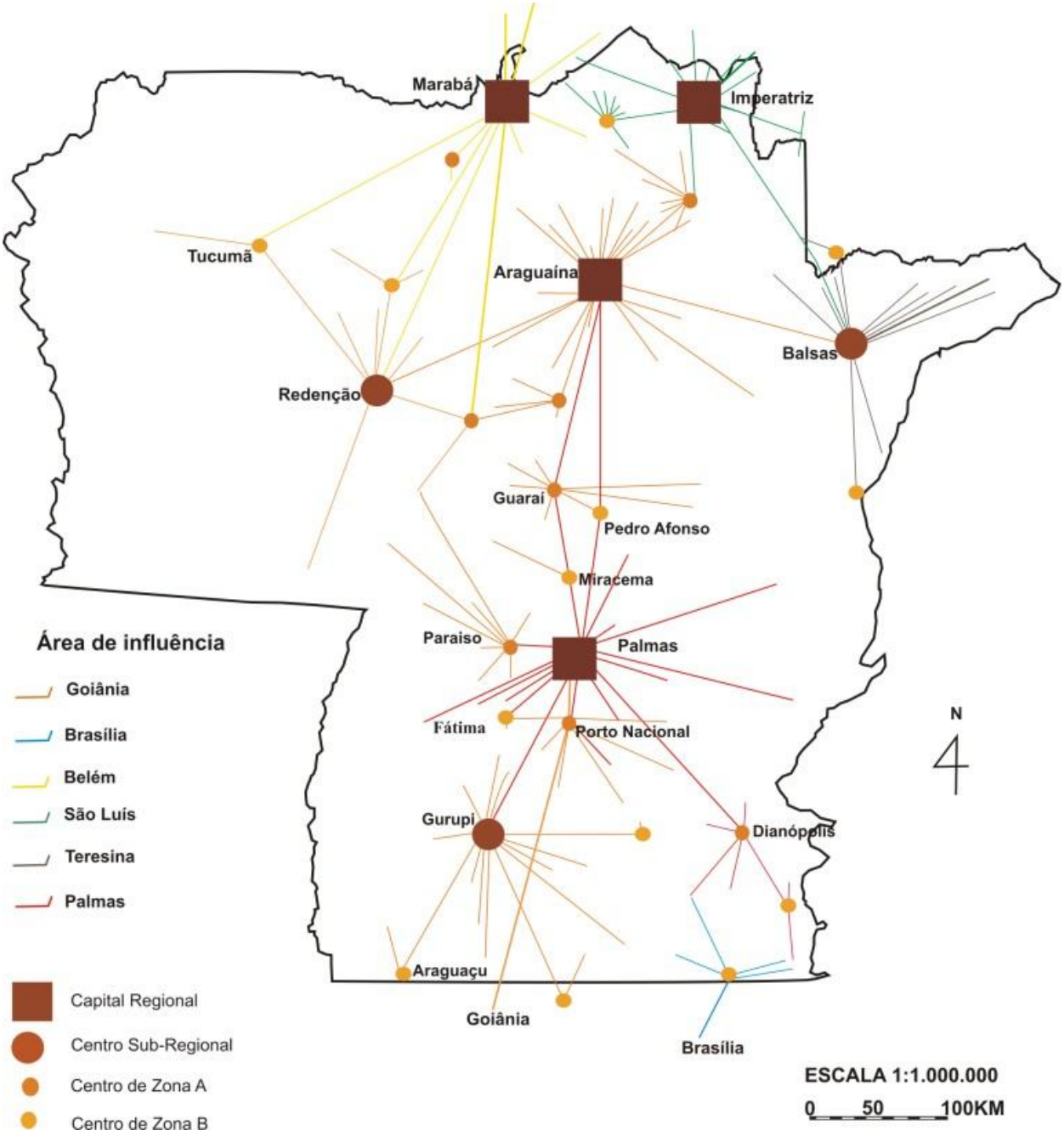
Gurupi teve seu desenvolvimento econômico em decorrências de projetos agropecuários, vinculados a pecuária extensiva e a rizicultura, o que ampliou consequentemente sua atuação, e destacou-a como a mais importante cidade do sul tocantinense, estando diretamente sob a influência de Goiânia e Palmas.

Quanto à Silvanópolis, é uma cidade pequena em população e tem ao seu redor lavouras de soja e criação de gado. A estrutura da cidade é pacata, mas possui um comércio organizado, se comparado ao seu tamanho. Serviços básicos como farmácia e atendimento médico elementar são feitos na cidade. O atendimento especializado é feito em Palmas.

Devido a proximidade com a cidade de Porto Nacional, o campus da UFT é procurado por estudantes de Silvanópolis, proporcionando uma ligação mais frequente com Porto Nacional, e não, com Palmas. Mas, não deixa de ter uma subordinação à Palmas que não depende da interferência de Porto Nacional.

**Mapa 21**

**Área de influência da cidade de Palmas em 2007**




Fonte: IBGE (2007)

Adaptado pelo autor

Em se tratando de Santa Rosa, a estrutura comercial da cidade é elementar (mercado e Farmácia). Tem pequenas lojas, inclusive de tecidos e de produtos agrícolas. Há uma boa ligação com Silvanópolis, Porto Nacional e Palmas. Chapada da Natividade possui um acanhado comércio, formado por pequenos bares e mercadinhos, há uma proximidade com o comércio de Natividade, que tem uma forte ligação com a capital.

A cidade de Conceição do Tocantins está localizada em uma área bastante isolada, há pouco tráfego de veículos pelas ruas. Mantém um fluxo de passageiros, tanto para Natividade, como para Arraias, porém, tais passageiros classificam suas viagens como de "visita a familiares" e de "relações comerciais".

No extremo sul da região tem a cidade de Arrais, que é um polo regional em serviço de saúde. Esta cidade agrega pelo sistema SUS, municípios como Paranã, Conceição do Tocantins e Combinado. Os atendimentos que é feito no hospital referência de Arraias são de bases clínica gerais e urologia, para as demais especialidades é encaminhada para Palmas.

Pode-se dizer que Arraias é uma das cidades da região que mais mantém vínculo com Brasília. Duas empresas, a Real Express e a Real Maia fazem o trajeto. Para Palmas, tem quatro empresas: Real Expresso, Real Maia, Nacional e a Transbrasiliana. Ainda é servida pelas empresas São José que opera no extremo norte de Goiás e no sul do Tocantins.

A rua Gregório Barretos e a rua Antonio Francisco da Conceição são as duas principais avenida da cidade. Conforme se constatou em trabalho de campo, Arraias possui uma estrutura agrícola, mesmo assim, possui pouca oferta destes produtos, tendo apenas duas pequenas casas agropecuárias. Não existe uma agregação comercial na cidade, as casas comerciais são uma distante da outra e em sua maioria pequenas. Parece que não há uma relação econômica com as áreas circunvizinhas, a distância entre as cidades dificulta esta integração. Com relação à saúde, constatou-se que é a atividade que faz de Arraias uma cidade central, porém, em decadência.

Mas, a maior movimentação se dá entre Arraias e Campo Belo (GO), onde mensalmente recebe grande fluxo de pessoas de Arraias para fazer compra nos supermercados da cidade.

No eixo Brasília/Dianópolis, Palmas não possui tanta importância nas relações comerciais. Neste eixo encontra-se a cidade de Combinado, que possui algumas lojas de eletrodoméstico e não possui tradição no que tange a comercialização de produtos agropecuários. Seu comércio está baseado na venda de produtos de primeira necessidade.

Ao norte de Palmas tem a cidade de Guaraí. Esta possui uma boa infraestrutura empresarial, dispondo de serviços de consultoria, comércios especializados, com demandas médias.

No entorno de Palmas em uma área de 100 km de raio, estão as cidades de Porto Nacional, Miracema do Tocantins e Paraíso do Tocantins, sua principal base de interação.

A ligação Paraíso/Palmas começou nos primeiros anos de criação da cidade. A partir de junho de 1990, a empresa "Navegar" passou a operar no transporte de passageiro no rio Tocantins, possibilitando que os ônibus chegassem até Palmas. De acordo com observação de campo nos meses de abril, maio, junho, setembro, novembro e dezembro de 2008, estimou-se que o fluxo de passageiro em 2008 entre Paraíso do Tocantins e Palmas foi de mais ou menos, 286.000 passageiros.

Paraíso do Tocantins é umas das cidades tocantinenses que possui melhores equipamentos comerciais. Tem um distrito industrial e um centro comercial dinâmico. Sua localização permite um comando regional, estabelecendo sua área de influências até as margens do rio Araguaia, Caseara e Araguacema.

Apesar de ter algumas faculdades na cidade, o campus da UFT em Palmas é muito procurado pelos alunos. A empresa de ônibus Tocantinense passa pela universidade para trazer e levar alunos de Paraíso durante todo o dia, tendo maior fluxo no período noturno.

A relação Porto Nacional e Palmas é a que tem maior expressão. Conforme trabalho de campo nos meses de abril, maio, junho, setembro, novembro e dezembro de 2008, constatou-se que o fluxo médio diário de passageiros é de 1.122 pessoas, com uma margem de erro de 9,34%. O fluxo entre as duas cidades em 2008 ficou em 409.530 passageiros transportados em linhas oficiais e, 50.000 passageiros transportados em linhas não convencionais, na maioria estudantes.

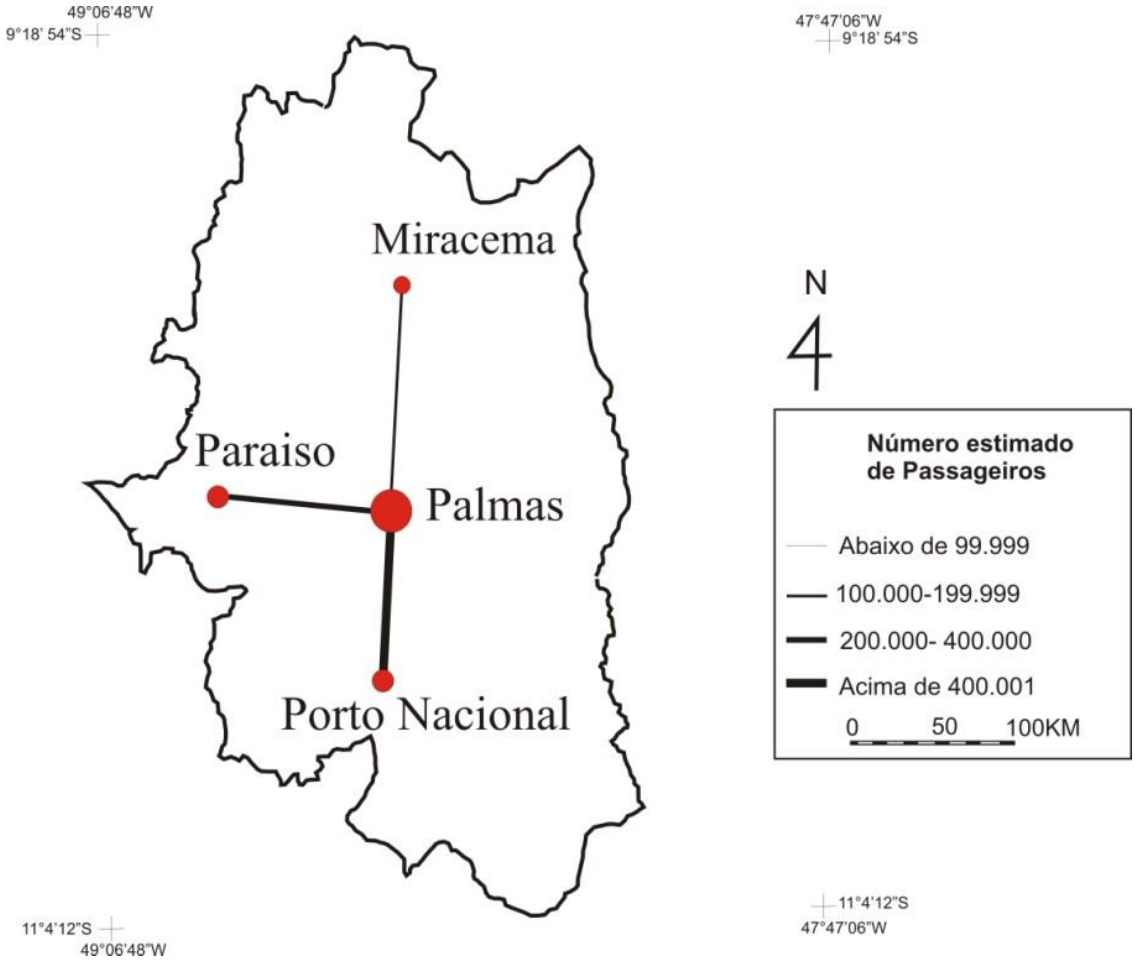
Tanto o campo da UFT/ULBRA/FAPAL/UCT/UNITINS em Palmas tem boa frequência de estudantes de Porto Nacional, como o campo da UFT/IESP em Porto Nacional tem boa frequência de estudantes de Palmas. A UFT em Porto Nacional possui aproximadamente 40% de seus alunos residentes em Palmas.

No total, a área chamada de Entorno de Palmas possui mais de 300 mil pessoas. Tem a maior concentração de comércios, empresas especializadas em prestação de serviço e indústrias da área em estudo, representando um papel de forte consolidação como nó da rede.

A Seplan - TO denominou a área de região IX: Região Metropolitana de Palmas, mas, por entender aqui que Palmas não tem características de metrópoles, não se adotou a classificação. Por meio do fluxo de passageiros e das relações comerciais, falou-se no Entorno de Palmas, região anteriormente chamada pela Seplan - TO. Porém, a área é maior que a delimitada pela Seplan - TO e não se caracteriza como região, é apenas uma delimitação para entender melhor a cidade de Palmas. Para a delimitação oficial, Paraíso do Tocantins encontrava-se desligado de Palmas, o que conforme dados apresentado não se confirma.

**Mapa 22**

**Fluxo de passageiros terrestre estimado para as principais cidades do Entorno de Palmas**




Fonte: Pesquisa de campo realizada pelo autor no ano de 2008

Organizado pelo autor

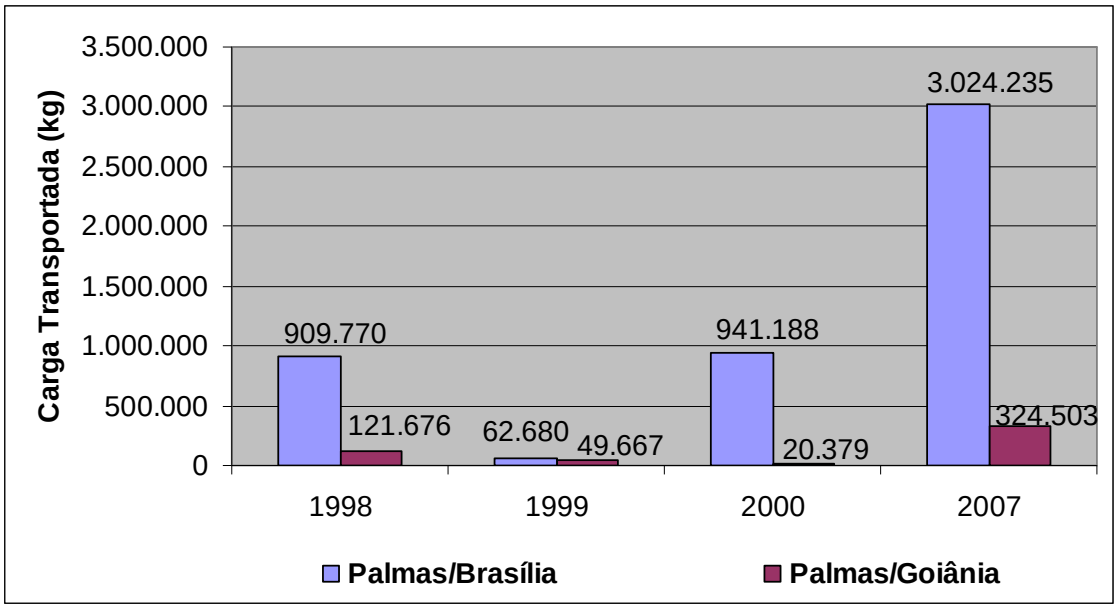
Para o IPEA (2001/1), em 1998, Palmas, Imperatriz, Marabá e Araguaína foram classificadas como centros urbanos, não tendo nenhum município como aglomeração urbana na região, assim como, nas classificações do IBGE (2008), na atualidade, nenhuma cidade foi inserida na classificação. Na tese que se estabeleceu neste trabalho, o processo que se tem entre Paraíso do Tocantins, Porto Nacional e Palmas está se dando por uma complementaridade de funções. É um agrupamento de centros, dotados de serviços especializados que juntos formam um nó na rede urbana do Sudeste da Amazônia Oriental.

O fato da cidade de Fátima do Tocantins tornar-se também um núcleo com funções de comando na sua área circunvizinha, respaldam o papel de Palmas na rede de integração regional. Palmas tornou-se um núcleo central, comandando núcleos urbanos que também estabelecem uma centralidade, núcleos de zona ou sub-regionais, diferenciando-se da rede formada por Araguaína e Imperatriz, que comanda uma rede direta com os centros locais.

Palmas re-direciona os fluxos extra-regionais e os encaminha para uma relação comercial com Brasília e São Paulo maior que até então presente no território. No entanto, já apontava Ribeiro (1998), que o Rio de Janeiro perdia influência na região, isso se deve ao declínio/fim dos garimpos, e conforme dados apresentados, há de certa forma uma aproximação de Palmas com Brasília e São Paulo pelo transporte aéreo de cargas.

**Gráfico 12**

**Cargas aéreas transportadas entre Palmas/Goiânia e Palmas/Brasília**




Fonte: Brasil (1998, 1999, 2000, 2007)

O número de cargas transportadas entre os centros nacionais e Palmas possibilitou uma expansão das áreas de sua influência, produzindo uma concentração de transportadoras em Palmas, estruturada em forma de rede, que possibilita uma maior cobertura da oferta do serviço de transporte, minimizando o tempo de entrega das mercadorias.

O quadro 6, demonstra a quantidade de relacionamentos de Palmas com o Centro-Sul do país. Os laços de cooperação empresariais com Belém foram reduzidos e aumentaram a relação com São Paulo, Goiânia e Brasília. Um dado chama à atenção referente aos números de relacionamentos entre Palmas/Goiânia e Palmas/Brasília. De certa forma há uma aproximação dos dados, o que mostra uma maior expressividade de Brasília em Palmas.

**Quadro 8**

**Relacionamento empresarial de Palmas com outras cidades em 2004**

| Ordem | Cidades | Intensidade de relacionamento empresarial | Ordem | Cidades | Intensidade de relacionamento empresarial |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | São Paulo (SP) | 77 | 11 | Curitiba (PR) | 9 |
| 2 | Goiânia (GO) | 66 | 12 | Salvador (BA) | 8 |
| 3 | Brasília (DF) | 52 | 13 | Miracema do Tocantins (TO) | 7 |
| 4 | Gurupi (TO) | 36 | 14 | Cuiabá (MT) | 7 |
| 5 | Araguaína (TO) | 34 | 15 | Guaraí (TO) | 6 |
| 6 | Porto Nacional (TO) | 28 | 16 | Anápolis (GO) | 6 |
| 7 | Paraíso do Tocantins (TO) | 27 | 17 | Imperatriz (MA) | 6 |
| 8 | Rio de Janeiro (RJ) | 27 | 18 | Aparecida do Rio Negro (TO) | 5 |
| 9 | Belo Horizonte (MG) | 15 | 19 | Jaú do Tocantins (TO) | 5 |
| 10 | Dianópolis (TO) | 10 | 20 | Novo Acordo (TO) | 5 |

Fonte: IBGE (2008)

Rochefort (1998, p.29), afirma que “em princípio, a capital regional deve possuir todos os serviços necessários à vida de sua região, de tal sorte que seus habitantes e os dirigentes de empresa não sejam obrigados a recorrer à outra cidade mais importante que a capital regional nas suas necessidades de enquadramento terciário”.

Em suma, o volume de transações realizadas no setor terciário (comércio, serviços e administração) é que dá a importância relativa ao centro. Portanto,

> quer abriguem a indústria ou as atividades terciárias de enquadramento da produção primária, quer concentre o setor da distribuição e dos serviços privados, quer sejam os centros da administração e dos serviços públicos, as cidades se distribuem em função da organização geral do sistema socioeconômico no espaço nacional (ROCHEFORT, 1998, p.123).

Uma centralidade se dá a partir do momento em que

> numa região, os centros urbanos secundários só detém, por exemplo, os comércios mais correntes. Quando um habitante dessas pequenas cidades ou de zona de influência tem necessidade de um objeto menos usual, deve recorrer aos serviços de uma cidade mais importante que disponha de tal comércio (ROCHEFORT, 1998, p.20).

A disposição das mercadorias (grau de raridade) vai determinar em parte o nível de centralidade que uma cidade exerce. Vale ressaltar, que Rochefort trabalhou com os centros que tem o setor terciário como base econômica, o caso de Palmas.

No entanto, Palmas teve o papel de desorganizar alguns nós da rede, como o de Porto Nacional, consolidar outros, como o de Araguaína. Reforçou a Integração da região à Brasília e aumentou sua representação regional, ocupando espaços que antes era de Goiânia. Em resumo, o papel que Palmas representa na região em estudo está em consolidação e representa um nó principal da integração desta região com o Centro-Sul do país.

A construção da cidade de Palmas em 1989 representou uma nova organização da rede urbana e de integração no Sudeste da Amazônia Oriental. O estudo da cidade ficou subdividido em dois períodos: a cidade canteiro de obra, representada pela implantação da infraestrutura urbana, tendo como estratégia econômica o investimento imobiliário. Este período da cidade correspondeu aos 11 primeiros anos de sua implantação. Em 2001, com a inauguração da ponte Fernando Henrique Cardoso e da consolidação da Avenida JK como centro comercial e financeiro e, da LO 11, como área de especializada em medicina, Palmas foi classificada como "cidade consolidada".

Na cidade canteiro de obras o papel do *marketing* urbano e dos discursos de um novo tempo foram marcantes e decisivos para a construção da cidade. Era o sol de um novo tempo, o crescimento como girassóis, a cidade das oportunidades de investimento imobiliário. Na cidade consolidada, a busca por novos investimentos e um modelo de vida urbana, baseada no consumismo, foi estratégia que marcou seu crescimento.

Esta organização empresarial em Palmas foi possível mediante as infraestruturas construídas na cidade canteiro de obra. O aeroporto, o sistema de fluxo urbano e a organização das empresas de mídia, desempenharam um papel que garantiu uma expansão da rede formada por Palmas, dando-lhe suporte para comandar centros de zona e sub-regionais no seu entorno.

Diante de tal análise, há uma ligação maior com Brasília em detrimento à Goiânia. A cidade passou a ter um comando direto na rede do "entorno de Palmas", e passou a ser o centro de maior expressão hierárquica do Sudeste da Amazônia Oriental.

# 5. CONCLUSÃO

O suporte teórico e o trabalho de campo permitiram responder a questão central do trabalho: o papel de Palmas na rede de integração regional e extrair algumas conclusões. A identificação da formação dos nós, das tramas e da constituição regional foram a base do processo de construção do trabalho, sem esta análise, tenderia para uma descrição de dados, buscando entender a complexidade de uma cidade desagrupada do contexto socioespacial.

A delimitação regional se justificou a partir do momento que se entendeu que a análise seria mais bem aplicada, mas, esta delimitação não foi objetivo deste trabalho. O foco da análise foi estudar o papel de Palmas em uma área, com processos históricos e econômicos articulados com o processo da formação socioespacial.

Entende-se no trabalho, que o processo de ocupação das terras e estruturação da rede de integração regional e urbana foi marcado pela diversidade. Tanto nas redes no período colonial, ligadas à mineração, como também pela complexidade da rede de integração no século XX, primeiramente na navegação fluvial e, posteriormente, com a rodovia Belém-Brasília.

No início do século XXI, Palmas tornou-se um nó na rede de integração por meio de um conjunto de infraestrutura e de prestação de serviço. O transporte aéreo concentrado, as ofertas de serviços especializados na saúde e educação fizeram da cidade um ponto nodal na rede urbana regional.

Os processos históricos da constituição social representaram no Sudeste da Amazônia Oriental períodos da sua formação enquanto região e, consequentemente, direcionaram fluxos das redes de integração regional e urbana. Em algumas, com rápidas alterações, interrompendo todo o antigo sistema, caso da Belém-Brasília. Em outras, somente sobreposição e adaptação a lógica do sistema econômico regional, como exemplo, a construção de Palmas.

No caso específico de Palmas, a análise ficou em duas subdivisões, uma da “cidade canteiro de obras”, período marcado pelos onze primeiros anos de construção da cidade e, outra, pela “cidade consolidada ou em consolidação”.

No primeiro momento, no período colonial, a rede de integração regional teve a atividade de exploração mineral como sua base, sustentada pelo sistema escravista de produção. Tratava de uma rede ligada ao sistema de produção canavieiro nordestino. Vale ressaltar que tanto do Nordeste, como da porção sul do país, havia uma interação espacial. No primeiro, ligado por

uma comercialização de mercadorias (gado e manufatura) e no segundo, por uma subordinação ou uma dependência da comercialização, pois o ouro produzido era remetido para o sul de Goiás, assim como, parte dos lucros por meio dos impostos. Para este período se conclui que a rede de integração esteve ligada pela organização extrativista mineral por meio das trilhas abertas para transporte do ouro, do gado e dos escravos.

No segundo momento, a navegação pelos rios Tocantins, Araguaia e Itacaiúnas foi decisivo para a consolidação de uma rede formada a partir da cidade de Belém. As cidades dos vales dos rios e do Polígono da Castanha tiveram maior crescimento populacional e, consequentemente, tornaram-se nó na rede de integração e urbana.

No terceiro momento, a construção da rodovia Belém-Brasília representou um novo arranjo socioespacial para a formação regional. Novos centros passaram a surgir ou foram reanimados, como Araguaína, Paraíso do Tocantins e Gurupi. A rede foi, estruturada sobre a base de um maior número de centros com expressividade regional. Não apenas as cidades de Porto Nacional, Pedro Afonso, Carolina e Marabá, dos vales dos rios possuíam o papel de nós na rede de integração, mais também, as cidades de Imperatriz, Araguaína, Gurupi ao longo da Belém-Brasília.

As interferências do capital público, privado e internacional foram decisivas para o arranjo econômico e social. Os planos de integração regional, a política de reforma agrária, as bases logísticas e a criação e inserção do estado do Tocantins na Amazônia Legal, representaram transformações gerais ou localizadas no Sudeste da Amazônia Oriental. Os resultados do II PND proporcionaram uma modernização (forçada) do território amazônico e, a organização da rede urbana, possibilitou uma melhor logística para a região. Os investimentos do Governo Federal em infraestrutura nas cidades de Araguaína, Imperatriz, Marabá e Gurupi, consolidou estes centros como nó principal na rede urbana do Sudeste da Amazônia Oriental.

Com este olhar, passou a pesquisar como se estruturou a região com a construção de Palmas no final da década de 80. A rodovia Belém-Brasília foi o grande marco de uma re-organização territorial, abordada por Valverde e Dias (1967), Becker (1982) e Aquino (1996). Palmas foi/está sendo um marco de uma nova organização socioespacial indicada por Aquino (2006) e Lira (1995). Do “canteiro de obras” à “cidade consolidada”, uma transformação espacial foi consolidada. Antigos centros foram substituídos por uma dependência da capital em algumas funções, como no transporte aéreo em Porto Nacional. Outros, como a cidade de Paraíso do Tocantins, não tiveram sua importância enquanto nó na rede impactada negativamente, antes,

serviu como um tronco nas relações de dominação espacial, auxiliando na expansão e consolidação das áreas de influências de Palmas.

O quarto momento começou com a consolidação da cidade de Palmas na rede regional. Marcada por um período de formação de um centro comercial e de prestação de serviços, a cidade passou a ser o nó principal da rede urbana. Neste norte, tornou-se possível afirmar que iniciou uma nova dualidade regional

Do ano de 1989 a 2000, os governantes tiveram como estratégia para a cidade, uma intensa afirmação de sua viabilidade econômica pelas grandes obras, pelo projeto arquitetônico futurista ou mesmo, pela propaganda imobiliária. Neste período, o centro da cidade era desorganizado e a rede urbana subordinada à cidade de Porto Nacional.

No ano de 2001, com a inauguração de grandes obras como a "Ponte da Amizade e Integração Fernando Henrique Cardoso", a Praça dos Girassóis e também o agrupamento bancário na Avenida JK, o papel de Palmas foi consolidado na rede urbana. Não se tratava mais de atrair "clientes" para investir na cidade, os investimentos no comércio e na prestação de serviço passaram a ser prioridade acima do investimento imobiliário.

Nestas conclusões, pode-se afirmar que as condições necessárias para a integração regional se deram pela mobilidade geográfica do capital e pela força de trabalho. A dissertação indica que Palmas transformou-se em uma nova fronteira para o investimento imobiliário, um local para absorver a mão-de-obra de outras regiões do país. Esta mobilidade do capital não pode ser entendida como movimentação estritamente de produtos, antes, é uma movimentação do dinheiro e das mercadorias.

Os investimentos na integração das áreas, tanto pela construção da Ferrovia Norte-Sul, como pela rodovia Belém-Brasília, Transamazônica, Coluna Preste, BR 278 demonstram que, no capitalismo, parte significativa da integração têm se realizado pela construção de obras de infraestrutura como pontes, ferrovias e rodovias.

Palmas simbolizou um centro de sustentação da viabilidade de grandes projetos hidrelétricos, ferroviários e rodoviários. Representou uma tentativa de assegurar mudanças no curto prazo, tanto na política, como na economia regional. É o ponto nodal de um conjunto de políticas e projetos de grande escala, é o local central que converge/possibilita todo este investimento. Foi pensada para ser o mercado produtor, mais, muito mais consumidor de energia e bens.

Se as obras de infraestrutura apresentaram, no passado, uma ocupação demográfica e econômica para a Amazônia, o mesmo pode-se falar de Palmas. Uma nova fronteira para investimento imobiliário. Criada por disputa dos sócio maior comandada pelos pecuaristas de Araguaína, e o sócio menor, representado pelo agricultores de Gurupi na consolidação de suas forças no território, a cidade representou uma união dos seguimentos políticos, e teve como papel econômico, o de centro de investimento para o desenvolvimento econômico do estado do Tocantins, e também, de forma mais moderada, do Sudeste da Amazônia Oriental por meio da prestação de serviço em saúde.

Mas, o Tocantins foi pensado por algumas de suas autoridades para ser uma "grande lavoura" financiada por capital privado nacional e internacional. Olhando nesta ótica, o papel que Palmas exerce, que foi denominado por Barbosa (1999) de "ilha", não tem nada de novo, é apenas uma concretização do planejado, centro gestor da atividade pecuária, que concentra atividades em determinados centros e uma cidade com um processo de busca por um mercado consumidor interno.

Entende-se que a cidade nesta região possui um papel geral e outro específico na rede urbana. Palmas não mantém apenas uma relação com os centros ao seu entorno. A eficiência nos meios de comunicação e a flexibilidade dos transportes alteraram, de certa forma, esta lógica, permitindo com que a cidade mantenha relações com todas as cidades da região.

Este processo tem maior expressão quando se trata do estado do Tocantins, pois, em decorrência de ser uma capital, tem concentrado na cidade os veículos de comunicação, possibilitando o controle sobre o conjunto destes instrumentos e, também, o conteúdo que veiculam. De fato, o controle das redes de circulação e de comunicação em uma cidade é um processo que dá condições de substituir uma antiga ordem, estabelecendo novas tramas na rede urbana regional.

Este processo gerou uma contradição no caso de Palmas, pois, se por um lado integrou a região ao centro-sul, desintegrou a região ainda mais do restante do território Amazônico. A lógica de Palmas é um portal de entrada na Amazônia, que serve de suporte para a concentração de funções especializadas nos diversos seguimentos do setor de serviço.

Com todo controle da mídia e *marketing* investido para o ganho de população e poder econômico, o Governo do estado do Tocantins esperava em um retorno rápido e concentrado para o projeto de uma cidade grande da noite para o dia.

A cidade sobre o governo de Siqueira Campos foi um grande “canteiro de obras” imponente, a cidade depois de seu governo busca seu caminho por meio da prestação de serviço.

Palmas cresceu em ritmos mais moderados, ao contrário do projetado, e se consolidou em um nó da rede urbana. A cidade vem consolidando sua própria rede, cada vez mais independente de Goiânia e, conforme detalhado no trabalho, mais dependente de Brasília, que se consolida na poção central do país.

No ano de 2008 pode-se falar do “entorno de Palmas”, centros com expressividade econômica que se integram e formam um agrupamento urbano. As atividades de comércio e prestação de serviços dessas cidades se complementam no entorno de Palmas, e estrutura-se como um nó na rede. Palmas tornou-se centro de maior poder econômico e político e Porto Nacional, Paraíso do Tocantins e Miracema do Tocantins complementam o eixo do mercado consumidor e produtor da região.

Em suma, Palmas, desde sua concepção em 1989, teve a função de consolidar investimentos públicos e privados, viabilizando obras até então fora das prioridades nacionais, como a hidrovia Tocantins, ou mesmo, sem viabilidade econômica decorrente do pequeno mercado consumidor do estado do Tocantins. Concentrou funções e, em 2008, é o nó principal da rede de integração e urbana do Sudeste da Amazônia Oriental.

# 6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS


AB'SÁBER, Aziz Nacib. *Os domínios de natureza no Brasil: potencialidades paisagísticas*. São Paulo: Ateliê Editorial, 2003.

ADORNO, Lúcio Flavo Marini. *Ferrovia Norte-Sul: na trilha da questão regional*. Palmas-TO: UNITINS, 1999.

AHITAR - Administração da Hidrovia Araguaia Tocantins-Araguaia. In: BRASIL. 2004. Disponível em: www.ana.gov.br/GestaoRecHidricos/PlanejHidrologico. Acessado em outubro de 2008.

AJARA, César. O estado do Tocantins: reintepretação de um espaço de fronteira. In: *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro: FIBGE, vol. 53, n°. 4, outubro/dezembro de 1991.

ALMEIDA, Alivinio de. *Hidrovia Tocantins-Araguaia: importância e impactos econômicos, sociais e ambientais segundo a percepção dos agentes econômicos locais.* Piracicaba/SP, 2004 (Tese – Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz – USP).

ALVES, Glória da Anunciação. *O uso do centro da cidade de São Paulo e sua possibilidade de apropriação*. São Paulo, 1999 (Tese de Doutorado em Geografia, FFLCH – USP).

ANDRADE, Manoel C. de. *Nordeste, Espaço e Tempo*. Petrópolis – RJ: Editora Vozes, 1970. (Coleção: Caminhos Brasileiros / 5)

_____. *Modernização e pobreza: a expansão da agroindústria canavieira e seu impacto ecológico e social.* São Paulo: EUEP, 1994.

APOLINÁRIO, Juciene Ricarte. Vivências escravistas no norte de Goiás no século XVIII. In: Odair Giraldin. (Org.). *A (trans)formação histórica do Tocantins*. 2.ed. Goiânia: Ed. UFG, 2004.

AQUINO, N. A. *A construção da Belém – Brasília e a modernidade no Tocantins*. Goiânia, 1996 (Dissertação de Mestrado em História - UFG).

_____. A construção da Belém-Brasília e suas implicações no processo de urbanização do estado do Tocantins. In: Odair Giraldin. (Org.). *A (trans)formação histórica do Tocantins*. 2.ed., Goiânia: Ed. UFG, 2004.

_____.Tocantins: cidades e urbanismo em três modelos históricos. In: *III Encontro da Associação Nacional de Pós Graduação e Pesquisa em Ambiente e Sociedades.* Brasília: ANPPAS III Encontro- Brasília - maio de 2006.

ARAÚJO, Rubens Milagre. *Uma retrospectiva da expansão do sistema elétrico na bacia do rio Tocantins, com estudo de caso na região de Lajeado – Palmas – Porto Nacional, (TO), 1996-2003*. Campinas-SP: UNICAMP, 2003. (Dissertação de Mestrado em Engenharia – UNICAMP).

ARCANGELI, A. *O mito da terra – uma análise da colonização da pré-Amazônia maranhense*. São Luís: UFMA, 1987. (Coleção Ciências Sociais, Série Questão Agrária, 3).

ARRAIS, Tadeu Pereira Alencar e PINTO, José Vandério Cirqueira. Integrar para segregar: uma análise comparativa do tecido urbano-regional de Goiânia e Brasília. In: *X Colóquio Internacional de Geocrítica*. Diez anos de câmbios en el mundo, en la geografia y en lãs ciencias socieales, 1999-2008. Barcelona: Universidad de Barcelona, 26-30 de maio de 2008.

BACHELARD, Gaston. *A filosofia do não; o novo espírito cientifico; a poética do espaço.* Seleção de textos de José A. Tradução de Joaquim J. M. Ramos et al. 2.ed, São Paulo: Abril Cultural, 1984 (os pensadores).

BARBOSA, Ycarim Melgaço. *Conflitos sociais na fronteira amazônica: Projeto Rio Formoso.* Campinas: Papirus, 1996.

_____. *As políticas territoriais e a criação do estado do Tocantins.* São Paulo, 1999. (Tese de Doutorado em Geografia, FFLCH – USP).

BAUDRILLARD, Jean. *A Sociedade de Consumo***.** Edições 70, 2003

BECKER, Bertha K. *Geopolítica da Amazônia: A Nova Fronteira de Recursos*. Rio de Janeiro: Zahar, 1982.

_____. *Amazônia*. São Paulo: Ática, 1990.

_____. Fragmentação do espaço e formação de regiões na Amazônia – um poder territorial?. In: *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro: IBGE, v.52, n° 4, out/dezembro de 1990.

_____. Modernidade e integração do território no Brasil: da integração nacional a integração competitiva. In: *Espaço & Debates*. São Paulo Annablume, n° 32, ano. XI, 1991.

_____. *Amazônia - Geopolítica na Virada do III Milênio*. Rio de Janeiro: Editora Garamond, 2004. v. 1.

_____. Dinâmica Urbana na Amazônia. In: DINIZ, C. C.; LEMOS, M. B. (Org.). *Economia e Território*. Belo Horizonte: CEDEPLAR, 2005.

_____. *Amazônia: geopolítica na virada do III milênio.* Rio de Janeiro: GARAMOND, 2007.

BECKER, B. K. e MACHADO, Lia O. Relação de trabalho e mobilidade na Amazônia brasileira: uma contribuição. In: COLEHO, Maria Célia Nunes, et al. *Boletim Carioca de Geografia. Amazônia: problemas e impasses*. Rio de Janeiro, ano XXXII, 1982.

BECKER, B. K.; Miranda, M. H. P.; Machado, L. O. *Fronteira Amazônica: Questões sobre a Gestão do Território*. Brasília: UNB/UFRJ, 1990.

BENKO, Georges. *Economia, espaço e globalização na aurora do século XXI*. São Paulo: Hucitec, 1996.

BESSA, Kelly. Dinâmica sócio-econômica das cidades locais situadas em áreas de cerrado mineiro. In: *Revista Caminhos da Geografia*. Uberlândia, Fevereiro de 2002.

_____. A *dinâmica da rede urbana no Triângulo Mineiro: convergências e divergências entre Uberaba e Uberlândia*. Uberlândia: [S.M], 2007 (Tese de Doutorado em Geografia – UFU).

BEZERRA, Maximiano Santos. *Palmas, Processo de Implantação da Capital do Tocantins, 1989-1991***.** Palmas, Tocantins. Janeiro de 1999 (Monografia de Especialização em História - UNITINS).

BOGES, Pedro Célio Alves (A). O Bipartidarismo autoritário em Goiás. In: *Goiás: sociedade e estado*. Org. Dalva Borges Souza. Goiânia: Cânone Editorial, 2004.

_____. (B). Formação e representações do estado de Goiás. In: *Goiás: sociedade e estado*. Org. Dalva Borges Souza. Goiânia: Cânone Editorial, 2004.

BOURDIEU, Pierre. *Coisas Ditas*. São Paulo: Brasiliense, 2004A.

_____. *Os usos sociais da ciência: por uma sociologia clínica do campo cientifico*. Tradução de Denice Bárbara Catani. São Paulo: Editora UNESP, 2004B.

_____. *O Poder Simbólico*. São Paulo: Bertrand Brasil, 1998.

_____. *A Economia das Trocas Simbólicas*. 2.ed., São Paulo: Perspectiva, 1982. (Coleção Estudos).

_____. *Ce que parler veut dire: L'economie des échanges linguistiques*. Paris: Fayard, 1982.

BRASIL. *Anuário do Transporte Aéreo*. Dados Estatísticos de 1994, 1995, 1996, 1997, 1998, 1999, 2000, 2001, 2002 e 2003. Disponível em: http/: www.anac.gov.br/arquivos, acessado em 15 de fevereiro de 2008.

_____. AGÊNCIA NACIONAL DE ÁGUAS – ANA *A região hidrográfica dos rios Tocantins e Araguaia*. ANA – Superintendência de Planejamento e Recursos Hídricos. Brasília, abril de 2006.

_____. Confederação Nacional dos Transportes. *Pesquisas rodoviárias CNT 2006: relatório gerencial*. Brasília, 2006.

_____. Conselho de Imigração e Colonização. *Goiás: uma nova fronteira humana*. Rio de Janeiro, abril de 1949.

_____. Departamento Nacional de Estradas de Rodagem. *Anuário*. 1999.

_____. Ministério das Cidades. Proposta de tipologia das cidades brasileiras. In: *Sistema Nacional de Informações das Cidades*. OBSERVATÓRIO-PE: PPGEO/UFPE – FASE-PE. Recife, março de 2005.

_____. Ministério do Interior. PRODIAT: *Diagnóstico da Bacia do Araguaia/Tocantins*. Brasília, Vol. 2, 1982.

_____. Ministério do Interior/PRODIAT. *Projeto de Desenvolvimento Integrado da Bacia do Araguaia – Tocantins*. Desenvolvimento urbano na região do Projeto de Desenvolvimento Integrado da Bacia do Araguaia – Tocantins. Ministério do Interior. Brasília, 1985.

_____. Ministério do Interior. Comissão Especial para Implantação do estado do Tocantins. *Perfil econômico-social*. Brasília, 1989 (versão preliminar)

_____. Ministério do Meio Ambiente. *Caderno regional da região hidrográfica do Tocantins-Araguaia*. Brasília: Secretaria de Recursos Hídricos, 2006. Programa de estruturação institucional para a consolidação da política nacional de recursos hídricos – BRA/OEA/01/002.

_____. Ministério do Meio Ambiente. *GEO Brasil: recursos hídricos: componente da série de relatórios sobre o estado e perspectivas do meio ambiente no Brasil*. Brasília: MMA - Agência Nacional de Águas - Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente - ANA, 2007.

_____. Ministério dos Transportes. *Anuário Estatístico dos Transpores*. Brasília: Serviços de estatísticas dos transportes, vol. 24, 1997.

_____. Ministério dos Transportes. *PPP- Parceria Público-Privado no âmbito da Ferrovia Norte-Sul*. Goiânia: VALEC, Anexo I, março de 2003.

_____. Ministério dos Transportes. *Relatório de estatística hidroviária: bacia do Tocantins e Araguaia*. Brasília: Departamento de Hidrovias Interiores, 2003. Disponível em: www.transportes.gov.br, acessado em: 05 de outubro de 2008.

_____. *II Plano de desenvolvimento da Amazônia. Detalhamento do II Plano Nacional de Desenvolvimento (1975 – 79)*. Belém, SUDAM, 1975.

_____. *Plano de desenvolvimento da Amazônia: 1994/97*. Belém, SUDAM, 1993.

BRITO, Eliseu Pereira de. *O Processo de Ocupação do Espaço Urbano: A partir de um olhar em Palmas*. In: VI Congresso Brasileiro de Geógrafos. Goiânia: UFG, 2004, Anais/CD-ROM.

_____. *Estudos de ocupação do espaço urbano de Palmas*. Palmas: Relatório de estágio de graduação - Instituto de Planejamento Urbano de Palmas, 2004.

_____. *Produção e Reprodução do Espaço Urbano de Palmas, Tocantins*. Palmas, 2005. (Monografia - Bacharelado em Geografia - UFT).

_____. Reprodução espacial da última cidade planejada na Amazônia brasileira do século XX, Palmas Tocantins**.** In: *VII ENGETO*, 2006. Araguaína: UFT. 2006, Anais/Cd-Rom.

_____. A importância do Centro Comercial Wilson Vaz na formação do centro urbano de Palmas. In: *II Encontro Regional de Geografia*. Dourados, 2006.

_____. Planejamento, especulação imobiliária e vazios urbanos na última cidade planejada do Brasil no século XX. In: *XI Encontro de Geógrafos de América Latina*. Bogotá, 2007(A).

_____. O planejamento urbano e a formação de uma área central em Palmas – Tocantins. In: *XXIII Semana de Geografia da Universidade Estadual de Londrina e II Seminário Temático de Geografia do Norte do Paraná*. Londrina, 2007(B).

_____. A ocupação e os vazios urbanos na cidade de Palmas. In: *VII Encontro Nacional da ANPEGE*. Niterói-RJ, 2007(C).

_____. Uma decisão, um projeto, um sonho e discursos na criação e consolidação de Palmas. In: *XV Encontro Nacional de Geógrafos*. São Paulo, 2008 (A).

BRUM, Argemiro J. *Desenvolvimento econômico brasileiro*. Petrópolis (RJ): Atlas, 1997.

CAMPOS, F. Itami. A política tradicional em Goiás: 1930 a 1960. In: *Goiás: sociedade e estado*. Org. Dalva Borges Souza. Goiânia: Cânone Editorial, 2004.

CANO, Wilson. *Desequilíbrios regionais e concentração industrial no Brasil 1930-1970*. São Paulo: Global, 1985.

CARDOSO, Muller. *Amazônia: expansão do capitalismo*. São Paulo: Brasiliense, 1977.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. *A cidade*. 5. ed. São Paulo: Contexto, 2001.

_____. *Espaço-tempo na metrópole: a fragmentação da vida cotidiana*. São Paulo: Contexto, 2001.

_____. Uma leitura sobre a cidade. In: *Cidades, Revista Científica*. Presidente Prudente: Grupo de Estudos Urbanos, vol 1, n° 1, 2004.

CARVALHO, Francisquinha Laranjeira. *Fronteira e conquistas pelo Araguaia – século XIX*. Goiânia: Kelps, 2006.

CARVALHO, Luiz de. *Vozes da Consolidação: A comunicação social no Tocantins – I*. Palmas, 2000.

CASTRO, Edna M. Ramos de. A questão urbana na Amazônia. In: *Pará. Secretaria de Estado de Educação. Estudos e problemas amazônicos: história social e econômica e temas especiais*. 2. ed., Belém: CEJUP, 1992.

CHENAIS, François. *A mundialização do capital*. (Trad.) FOÁ, Silvana F., São Paulo: Xamã, 1996.

CHRISTALLER, Walter. *Central Places in Southern Germany*. New Jersey, 1996.

CHOAY, François. *O urbanismo. Utopias e realidades. Uma antologia*. São Paulo: Perspectiva, 1979 (Coleção Estudos/Urbanismo).

CLEMENTE, A. *Economia Regional e Urbana*. Rio de Janeiro: Atlas, 1994.

COELHO, Maria Célia, et al. Regiões do entorno dos projetos de extração e transformação mineral na Amazônia Oriental. In: *Novos Cadernos NAEA*. Belém, v 8, n° 2, 2005.

CORDEIRO, Rosalinda Batista de Abreu. *Arraias suas raízes e suas gente*. Goiânia, 1989.

CORRÊA, Roberto Lobato. Contribuição ao estudo da área de influência de Aracaju. In: *Revista Brasileira de Geografia*, vol 2, n° 27, 1965.

_____. Os Estudos de Rede Urbana no Brasil até 1965. In: *Simpósio de Geografia Urbana.* Buenos Aires, junio de 1966 (Anais).

_____. Os estudos da rede urbanas no Brasil. In: *Revista Brasileira de Geografia.* Rio de Janeiro, vol. 29, 1967.

_____. Os estudos de Rede Urbana no Brasil. In: *Revista Brasileira de Geografia* (1967). In: Instituto Panamericano de Geografia e História/Comissão de Geografia. Simpósio de Geografia Urbana. (Buenos Aires, 1966). Rio de Janeiro: IPGH, 1968.

_____. Estudo das relações entre cidade e região. In: *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, 1969.

_____. A periodização da rede urbana na Amazônia. In: *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, Vol. 49, 1987.

_____. O estudo da rede urbana: uma proposição metodológica. In: *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, Vol. 50, 1988

_____. *O Espaço Urbano*. São Paulo: Hucitec, 1989.

_____. *A rede urbana*. São Paulo: Ática, 1989.

_____. *Identificação dos centros de gestão do território no Brasil*. Rio de Janeiro, 1994. (mimeo).

_____. *Trajetória Geográfica*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

_____. Uma nota sobre o urbano e a escala. In: *Revista Território*. Rio de Janeiro, Ano VII, n°. 11, set/out de 2003.

_____. Monumentos, Política e Espaço. In: *Geografia: temas sobre cultura e espaço*. (org) Zeny R. e Roberto Lobato Corrêa. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2005.

_____. *Estudos sobre as redes urbanas***.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

COSTA, Francisco de Assis. *Grande capital e a agricultura na Amazônia: A experiência Ford no Tapajós*. Belém: Universidade Federal do Pará, 1993.

COSTA, Sérgio Francisco. *Introdução Ilustrada à Estatística.* 3.ed., São Paulo: Habras Ltda, 1998.

COTA, Raimundo Garcia, et al. O setor madeireiro na região de Carajás In: COELHO, Maria Célia N. e COSTA, Raymundo Garcia (org). *10 anos de Estrada de Ferro Carajás*. Belém: UFPA/NAEA; Editora Gráfica Supercores, 1997.

CRYSTHIAN, Rhudy. *Ferrovia Norte – Sul. Obras seguem no ritmo planejado. In: Canal: O Jornal da Bioenergia*. Goiânia: MAC editora e Jornalismo Ltda., ano 2, n° 18, fevereiro de 2008.

CRUZ, Rossini. Marco teórico para a reflexão sobre as desigualdades regionais: uma breve revisão de literatura. In: *Revista de desenvolvimento econômico (RDE).* Ano II, n°. 3, Salvador: DCSA2/Unifacs, janeiro de 2000.

CUNHA, Marcos P. da. Migração no Centro-Oeste Brasileiro: as tendências e características do período de 1986/96. In: HAGAN, Daniel Joseph (org). *Migração e ambiente no Centro-Oeste*. Campinas: Núcleos de Estudos de População/UNICAMP: PRONEX, 2002.

DALL`ACQUA, Clarisse Torrens Borges. *Planejamento territorial do desenvolvimento: ação política. Uma prática piloto na região de Barreiras*. São Paulo, julho de 2007. (tese de Doutorado – FFLCH – USP).

DANTAS, Marcos. *A lógica do capital – informação: a fragmentação dos monopólios e a monopolização dos fragmentos num mundo de comunicações globais*. 2.ed., Rio de Janeiro: Contraponto, 2002.

DBO Engenharia. *Estudos de Impacto Ambiental para a Instalação da Capital, Palmas-TO*. Palmas, vol.5, julho de 1989.

DEFFONTAINES, P. Como se constituiu no Brasil a rede de cidades. In: *Boletim de Geografia*. Vol 2, n° 14, 1944.

DEZOITO DE MARÇO. Jornal – Documento. *Ano 10 do estado do Tocantins*. Palmas, n°. 5, 20 de maio de 1998.

_____. *Ano 10 do estado do Tocantins*. Palmas, n°. 8, 30 de junho de 1998.

DIÁRIO DO TOCANTINS. *Começam as baixas na UT*. Palmas, ano II, n°. 539, 25 de agosto de 1999.

_____. Palmas, ano I, n°. 131, 1 de julho de 2000.

_____. Palmas, ano I, n°. 140, 12 de julho de 2000.

_____. Palmas, ano I, n°. 141, 13 de julho de 2000.

DIAS, Leila Christina. *Réseaux dínformation et réseau urbain au Brésil*. Paris: Editions L´Harmattan, 1995.

_____. Redes eletrônicas e novas dinâmicas do território brasileiro. In: Iná E. de Castro; Paulo César da C. Gomes; Roberto L. Corrêa. (Org.). *Brasil: questões atuais da organização do território*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1996.

_____. Redes: emergência e organização. In: Iná E. de Castro; Paulo César da C. Gomes; Roberto L. Corrêa. (Org.). *Geografia: conceitos e temas*. 6. ed., Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.

DIAS, L. C. e SILVEIRA, R. L. (Org.). *Redes, sociedades e territórios*. 1.ed., Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2005.

FALESI, Ítalo Cláudio. O ambiente edáfico da região do Programa Grande Carajás. In: *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, Ano 50, N° 4, Outubro – Dezembro de 1988.

FANTINI, Márcia. *Cidade dividida*. Florianópolis: Cidade Futura, 2000.

FERREIRA, Maria da Glória Rocha. (Re)Organização do espaço a partir da produção de soja: Balsas-MA. In: *Revista Terra Livre*. Presidente Prudente, SP, Ano 22, vol.2, n° 27, julho/dezembro de 2006.

GARIBO FILHA, Irene, et al. Estudo da área mineradora de Carajás. *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, Ano 50, N° 4, outubro – dezembro de 1988.

FILHO, Alcides Goularti. A questão regional no Brasil: uma introdução ao debate. In: *Textos de Economia*. Florianópolis, v.9, n.1, jan/jun de 2006.

FLEURY, Marie – Françoise. Aborder L'Amazonie. In: *L'information Géographique*. Paris: Sedes, vol. 64, juin/2000.

FOLHA POPULAR. Palmas, ano II, n°. 296, 13 de abril de 2001.

FOUCAULT, Michel. *A ordem do discurso*. São Paulo: Edições Loyola, 2007.

_____. *Microfísica do Poder*. 22.ed., Rio de Janeiro: Edições Graal, 2006.

FRAGOSO, Romualdo G., et al. *Historia natural da vida de los animales, de lãs plantas y de la tierra*. Tomo III, 6.ed, Barcelona: Instituto Gallach de Librería y Ediciones, S.L.

FRAZ, Luís Otávio de Queiroz. *Retalhos de Memórias*. Goiânia: Plano A, 2005.

FRESCA, T. M. *A rede urbana do Norte do Paraná*. 1. ed. Londrina: Editora da Universidade Estadual de Londrina, 2004.

FRÚGOLI JR., Heitor. *São Paulo: espaços públicos e interação social*. São Paulo: Marco Zero, 1995.

FURTADO, Celso. *Formação Econômica do Brasil*. 32.ed., São Paulo: Cia. Editora Nacional, 2005.

GASPAR, Jacira Garcia. *Araguaína e sua região: saúde como reforço da polarização*. Recife, 2002 (Dissertação de Mestrado em Geografia – UFPE).

GARCIA, Hamílcar de e NASCENTE, Antenor. *Dicionário Contemporâneo da língua portuguesa*. 5.ed., Lisboa, Portugal: Editora Pinto Basto Cia Ltda, 1970.

GEIGER, Pedro P. As veredas e os Gerais da região do Rio Preto na Bahia (Estudo de Geografia Humana). In: *Boletim Carioca de Geografia*. Ano III, n°.1, s/d.

_____. *A evolução da rede urbana brasileira*. Rio de Janeiro: Ministério da Educação e Cultura, 1963.

GIORDANO, Samuel Ribeiro. *Competitividade regional e globalização*. São Paulo, 1999. (Tese – FFLCH –USP).

GISTELINCK, F. *Carajás, usinas e favelas*. São Luís: Espaço Aberto, 1988.

GOMES, Flavio Alcaraz. *Transamazônica a redescoberta do Brasil*. São Paulo: Livraria Cultura Editora, 1972.

GOMES, Gustavo Maia e Dowell, Maria C. Mac. *Descentralização política, federalismo fiscal e criação de municípios: o que é mau para o econômico nem sempre é bom para o social.* Brasília: IPEA, 2000 (Texto para discussão n°706).

GOMES, Horieste. *Geografia sócio-econômica de Goiás*. São Paulo: Livraria Brasil Central Editora, 1969.

GOMES, Horieste e NETO, A. Teixeira. *Geografia Goiás/Tocantins*. Goiânia: Editora da UFG, 1993.

GOMES, Horieste, NETO, Antonio Texeira e Barbosa, A. Sales. *Geografia: Goiás / Tocantins*. 2.ed, revista e ampliada, Goiânia: Editora da Universidade Federal de Goiás, 2005.

GONTIJO, A. Aonde nos leva essa estrada? In: Morais, Fernando et al. *Transamazônica*. São Paulo: Brasiliense, 1970.

GOTTIDIENER, Mark. *A produção social do espaço urbano*. São Paulo: EDUSP, 1993.

GRAMAUD, Amaury Patrick; VASCONCELLOS, Marco Antônio Sandoval e TONETO JR., Rudinei. *Economia Brasileira Contemporânea*. Rio de Janeiro: Atlas, 2002.

HALL, Anthony L. *Amazônia: desenvolvimento e conflito social no Programa Grande Carajás*. Tradução de Ruy Jungmann. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor,1991.

HARVEY, David. *Los limites del capitalismo y la teoria marxista*. (trad.) Mariluz, Caso. México: Fondo de Cultura Econômica, 1990

_____. *Condição Pós-Moderna*. São Paulo: Loyola, 1992.

_____. *A produção capitalista do espaço*. São Paulo: Annablume, 2005.

HARRIS, Chauncy D. e ULLMAN, Edward L. A natureza das cidades. In: *Cidades: Revista Cientifica***.** Presidente Prudente: Grupos de Estudos Urbanos, Vol. 1, N° 1, 2004.

HARRIS, C. D. Classification of cities em the United States. In: MAYER, H. M. e KOHN, C. F. (orgs). *Reading in urban geography*. Chicago: The University of Chicago Press, 1959.

HOGAN, Daniel Joseph (Org.) *Migração e ambiente no Centro-Oeste*. Campinas: Núcleo de Estudos de População/UNICAMP: PRONEX, 2002.

HUERTAS, Daniel Monteiro. *Da fachada Atlântica ao âmago da Hiléia: integração nacional e fluidez territorial no processo de expansão da fronteira agrícola*. São Paulo: USP, 2007. (Dissertação em Geografia - FFLCH/USP).

IANNI, Octávio. *A luta pela terra*. Petrópolis, RJ: Vozes, 1978.

_____. *Colonização e contra-reforma agrária na Amazônia*. Petrópolis: Vozes, 1979.

_____. *A ditadura do grande capital*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1981.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Anuário Estatístico*. Rio de Janeiro, 1984, 1985 e 1989.

_____. *Censo Empresarial*. Rio de Janeiro, 2000.

_____. *Perfil dos Municípios Brasileiros***.** IBGE, 2004.

_____. *Censo Demográfico 1950, 1960, 1970, 1980, 1991, 1996, 2000, 2007*. Rio de Janeiro: IBGE, disponível em: www. Ibge.gov.br.

_____. *Censo Industrial e Agropecuário 1985, 1989.*

_____. *Regiões de Influências das cidades, 2007*. Rio de Janeiro, 2008.

_____. *Regiões de influências das cidades – 2008*. IBGE mostra a nova dinâmica da rede urbana brasileira. In: http://www.ibge.gov.br/home/presidencia/notícias. Acessado em 27/12/2008.

_____. *Contas Regionais do Brasil. Série relatório metodológico*. Rio de Janeiro, 2008.

IPEA /IBGE/UNICAMP. *Caracterização e tendências da rede urbana do Brasil: Configurações atuais e tendências da rede urbana.* Brasília: IPEA, vol. 1, 2001

_____. *Caracterização e tendências da rede urbana do Brasil: Configurações atuais e tendências da rede urbana.* Brasília: IPEA, vol. 2, 2001.

KUBISTSCHEK, Jucelino. *Por que construí?* Rio de Janeiro: Bloch, 1975.

LAMOSO, L. P. *A ocupação da Amazônia Mato-Grossense: o caso de Jauru-MT*. Presidente Prudente: Unesp - Presidente Prudente, 1994 (Dissertação de Mestrado em Geografia - UNESP).

_____. A privatização no setor mineral brasileiro: a Companhia Vale do Rio Doce. In: *XIII Encontro Nacional de Geógrafos, 2002*. João Pessoa: Associação dos Geógrafos Brasileiros, 2002, Anais.

LEFEBVRE, Henri. *La production de l`espace*. Paris: Maspero, 1974.

_____. *De lo rural a lo urbano*. 3.ed., Barcelona, 1975.

_____. *A cidade do Capital.* Rio de Janeiro: DP&A, 1999.

_____. *A revolução Urbana*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999.

_____. *O direito a cidade*. São Paulo: Editora Moraes Ltda, 1991.

LIPIETZ, Alain. *O capital e seu espaço*. São Paulo: Nobel, 1988.

LIRA, Elizeu Ribeiro. A frente pastoril e a (des)organização dos territórios indígenas no sul do Maranhão e no antigo norte de Goiás. In: *Revista Plurais.* Anápolis: Revista Eletrônica, vol. 1, nº 4, 2006. Disponível em: http://www.nee.ueg.br. Acessado em 24/11/2008.

_____. Regiões do Tocantins: Regionalização ou banalização do conceito de região. In: PALHETA DA SILVA, J. M. (Org.). *Geografia Econômica do Brasil: temas regionais.* 1.ed., Presidente Prudente: Universidade Estadual Paulista (UNESP), 2002..

_____. *A Gênese de Palmas-TO*. Presidente Prudente, 1995. (Dissertação de Mestrado em Geografia – UNESP).

LOUREIRO, Violeta R. A história social e econômica da Amazônia. In: *Pará. Secretaria de Estado de Educação. Estudos e problemas amazônicos: história social e econômica e temas especiais*. 2. ed, Belém: CEJUP, 1992.

JEANNERET, Charles – Edouard. *Planejamento Urbano*. 3.ed, São Paulo: Perspectivas, 1984. (Coleção debates – urbanismo).

JOHNSON, James H. El centro de la ciudad. In: JOHNSON, James H. *Geografía Urbana*. Tradução de Joan Olivar, Barcelona: Oikos-Tau, 1974.

JORNAL PRIMEIRA PÁGINA. Ano VI, n° 78, edição de 24/05/1991. Palmas, 1991.

_____. Ano VIII, n° 130, edição de 24/05/93. Palmas, 1993.

_____. Ano 10, n° 295, edição de 05-20/10/95. Palmas, 1995.

_____. Ano 11, N° 333, Edição de 28/10/1996, Palmas, 1996.

_____. Ano 11, N° 335, Edição de 27/03/1996, Palmas, 1996.

_____. Ano 13, n° 395, edição de 19-26/05/98. Palmas, 1998.

JORNAL DO TOCANTINS. *Governador convoca tocantinense a se unirem pelo futuro do Estado*. Palmas, Ano XVIII, n° 1.165, 4 a 5 de fevereiro de 1998.

_____. Palmas, Ano 18, n° 1.209, 24 de abril de 1998.

_____. Palmas, Ano 19, n° 1.271, 5 de julho de 1998.

_____. Palmas, Ano 19, n° 1.274, 9 de julho de 1998.

_____. Palmas, Ano 19, n° 1.278, 14 de julho de 1998.

_____. *Aeroporto de Araguaína*. Palmas, Ano 19, n° 1.281, 17 de julho de 1998.

_____. *Aeroporto de Gurupi*. Palmas, Ano 19, n° 1.287, 24 de julho de 1998.

_____. Palmas, Ano 19, n° 1.354, 14 de outubro de 1998.

_____. *Taquaralto movimenta a economia da capital*. Palmas, Ano 20, n° 1.673, 24 de outubro de 1998.

_____. *Porto e Araguaína lideram em influência política*. Palmas, Ano 19, n° 1.457, 7 de fevereiro de 1999.

_____. Palmas, Ano 20, n° 1.654, 1 de outubro de 1999.

_____. Palmas, Ano 20, n° 1.667, 17 de outubro de 1999.

_____. Palmas, Ano 20, n° 1.766, 13 de fevereiro de 2000.

_____. Palmas, Ano 20, n° 1.773, 22 de fevereiro de 2000.

_____. Palmas, Ano 21, n° 1.853, 27 de maio de 2000.

_____. Palmas, Ano 21, n° 2.049, 17 de janeiro de 2001.

_____. Palmas, Ano 21, n° 2.052, 20 de janeiro de 2001.

_____. Palmas, Ano 21, n° 2.084, 27 de fevereiro de 2001.

_____. *Palmas, minha cidade*. Pesquisa de opinião realizada entre os dias 7 e 14 de junho de 2007, feito pelo Instituto Vetor Pesquisa. Palmas, 15 de julho de 2007.

MACHADO, Lia Osório. Sistemas e redes urbanas como sistemas complexos evolutivos. In: CARLOS, A.F.Alessandri; LEMOS, A.I. Geraiges. (Org.). *Dilemas urbanos*. Novas abordagens sobre a cidade. 1 ed. São Paulo: Contexto, 2003.

_____. Rede Urbana e governo local na Amazônia Brasileira. In: COELHO, Maria Célia Nunes; MATHIS, Armin. (Org.). *Políticas públicas e desenvolvimento local na Amazônia: uma agenda de debates*. 1.ed., Belém: UFPA/NAEA, 2005.

MANZANO, Heloisa Lotufo e MANZANO, Eduardo. *Nas barrancas do Tocantins: memórias de um casal de médicos*. Goiânia: América, 2005.

MARICATO, Hermínia. *Brasil, cidade: alternativas para a crise urbana*. Petrópolis, RJ: Vozes, 2001.

MARTINS, José de Souza. *A chegada do estranho*. 1.ed., São Paulo: Editora Hucitec, 1993. v. 1.

_____. *Fronteira - A degradação do Outro nos confins do humano*. 1.ed., São Paulo: HUCITEC, 1997.

MARX, Karl. *Contribuição à crítica da economia política*. São Paulo: Martins Fontes, 1977.

MATZNETTER, Josef. O sistema urbano no Norte e Nordeste do Brasil e a influência das novas estradas. In: *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, ano 43, n° 1, janeiro/março de 1981.

MECOESTE, Mercado Comum do Oeste. *Perfil Competitivo do Estado do Tocantins*. Palmas: SENAI, 2006.

MESQUITA, Alfredo. *Brasil: viagem ao Norte e Nordeste, reportagem*. São Paulo: Martins, 1974.

MIOSSEC, Jean-Marie. La localisation des forces de décision dans lê monde: esquisse de géograhie politique théorique. In: *L'Espace Géographique*. Paris: Doin Éditeurs, n°.3, juillet-septembre de 1976.

MONBEIG, Pierre. Uma viagem de São Paulo a Goiânia: estudo sobre as zonas de influência paulista. In: *Boletim Geográfico*. Rio de Janeiro, 1949.

MORAIS, Fernando et al. *Transamazônica*. São Paulo: Brasiliense, 1970.

MOREIRA, Ruy. *Para onde vai o pensamento geográfico? Por uma epistemologia crítica.* São Paulo: Contexto, 2006.

MORENO JIMÉNEZ, A e ESCOLANO, S. *El Comércio y los Servicios para la Producción y el Consumo***.** Madrid: Editora Sintesis, 1992, n° 20. (Coleção Espacios y Sociedades).

MINC, Eduardo. Tocantins, nasce um Estado. In: *Revista Geográfica Universal*. Rio de Janeiro: Bloch Editores S.A, n°197, abril de 1991.

NEVES, José F. das. Presidente da VALEC. *Entrevista ao Programa Roda Viva da RedeSat*. Palmas, 18 de dezembro de 2006.

OLIVEIRA, Christian Dennys M. de. *Geografia do Turismo na cultura carnavalesca: o sambódromo do Anhembi*. São Paulo: Paulistana, 2007.

OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino de. *Integrar para não entregar: políticas públicas e Amazônia*. Campinas _SP: Papirus, 1988. (Série Educando)

OLIVEIRA, F. de. *Elegia para uma re(li)gião*. 3.ed., Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1981.

O JORNAL. *Cresce opção bancária na capital.* Palmas, ano IX, edição 291, 22 de novembro de 1998.

ONU, Programa das Nações Unidas para os Assentamentos Humanos e para o Meio Ambiente. *Projeto AVA MARABÁ.* Relatório de Avaliação da Vunerabilidade Ambiental. Marabá, 2006.

PALACÍN, Luís. *O século do ouro em Goiás: 17222 – 1822. Estrutura e conjuntura numa capitania de Minas.* 4.ed., Goiânia: Editora da UFG, 1994.

PALMAS, Prefeitura Municipal de. *Cadastro Técnico Multifinalitário de Palmas.* Palmas: Instituto de Planejamento Urbano de Palmas, 2004.

_____. *Ortofoto do Projeto n°680/03*. ACNE 1 – 104 Norte. Palmas, fevereiro de 2005.

PARENTE, Temis. G. O ouro como fonte de atraso. In: Odair Giraldin. (Org.). *A (Trans)formação Histórica do Tocantins.* 2.ed., Goiânia GO: Editora da Universidade Federal de Goiás, 2002, v. , p. 171-182.

_____. *Fundamentos Históricos do Estado do Tocantins.* 3.ed., Goiânia - GO: Editora da UFG, 2007.

PEREIRA, Alberto Carlos L. Garimpo e fronteira Amazônica: as transformações dos anos 80. In: LÈNA, Philippe e OLIVEIRA, Adélia Engrácia de (org). *Amazônia: a fronteira agrícola, 20 anos depois*. Belém: Museu Paraense Emilio Goeldi, 1991.

PEREIRA, Osny Duarte. *A Transamazônica: prós e contras.* 2.ed., Rio de Janeiro: Ed. Civilização Brasileira S.A., 1971.

PEREIRA, Luiz Carlos Bresser e Rego, José Marcio. Um mestre da economia brasileira: Ignácio Rangel. In: *Revista de Economia Política*. São Paulo, Vol. 13, n° 2, abril-junho de 1993.

PICOLI, Fiorelo. *O capital e a devastação da Amazônia*. 1.ed., São Paulo: Expressão Popular, 2006.

PINHEIRO, Adriana. Palmas – última cidade planejada do século XX. In: *Informativo do Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do estado do Tocantins*. Palmas, ano II, n°.06, abril/maio de 1997.

PINTO, Lucio Flávio. *Carajás: o ataque ao coração da Amazônia*. Rio de Janeiro: Editora Marco Zero e Stúdio Alfa, 1982.

PÓVOA, Liberato. *História Didática do Tocantins*. 4.ed., Goiânia: Kelps, 2004.

RAFFESTINI, C. *Por uma Geografia do Poder*. São Paulo: Ática, 1993.

RANGEL, Ignácio. História da dualidade brasileira. In: *Revista de Economia Política*. São Paulo, out./dez 1981.

_____. *Economia: milagre e anti-milagre*. Rio de Janeiro: J. Zahar, 1986.

_____. *Obras reunidas*. São Paulo: Rio de Janeiro: Contraponto, v. 1 e 2, 2005.

REBELO, Darino Castro. *Transamazônica, integração em marcha*. Rio de Janeiro: Centro de Documento e Publicação – Ministério dos Transportes, 1973.

RÈMY, Jean e VOYÉ, Liliane. *A cidade rumo a uma nova definição?* Tradução de José Domingues de Almeida. Portugal – Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 1994 (Coleção: Cidade em Questão/9).

REPUBLIQUE FRANCAISE, Ministério dês Alfaires Etrangères e Governo do Estado do Tocantins. *Projeto da Plataforma Logística Agro-Alimentar em Palmas – Tocantins*. Paris, França, septembre, 1998.

RIBEIRO, Maria da Conceição M. Franca; Contribuição ao estudo dos centros urbanos brasileiros . In: *IX Congresso Brasileiro de Geografia*. Florianópolis, 1940.

RIBEIRO, Miguel A. Campos. *Amazônia: A dimensão do urbano e a qualidade ambiental*. Rio de Jeneiro: IBGE/DEGEO, 1994. (mimeo)

_____. *A complexidade da Rede Urbana Amazônica: três dimensões de análise*. Tomo I, Rio de Janeiro, 1998 (Tese apresentada na UFRJ).

_____. *A complexidade da Rede Urbana Amazônica: três dimensões de análise*. Tomo II, Rio de Janeiro, 1998. (Tese em Geografia - UFRJ)

RIZZINI, Carlos Toledo. Sobre a distinção e a distribuição das duas espécies de babaçu (Orbignya). In: *Revista Brasileira de Geografia*. Ano XXV, n° 3, Julho – Setembro de 1963.

ROCHERFORT, Michel. A organização urbana da Amazônia Média. In: *Boletim Carioca de Geografia*. Rio de Janeiro, 1959.

_____. Métodos de estudo das redes urbanas; interesse da análise de setor terciário da população ativa. In: *Boletim Carioca de Geografia*. Rio de Janeiro, 1961.

_____. Problema de organização do espaço urbano. In: *Caderno Prudentino de Geografia*. Presidente Prudente: AGB, Vol. 1, n° 1, 1981.

_____. *Redes e sistemas. Ensinando sobre o urbano e a região*. Tradução de Antônio de Pádua Danesi. São Paulo: Hucitec, 1998.

RODRIGUES, Adyr A. B. (org). *Turismo e Geografia: Reflexões Teóricas e Enfoques Regionais.* São Paulo: Hucitec, 1996.

RODRIGUES, Dayse Mysmar Tavares. Hidrovia Araguaia-Tocantins: uma análise da integração e do desenvolvimento. In: *Revista Eletrônica Faculdade Montes Belos.* Goiás, vol.1, n. 2, novembro de 2005.

SAHA, Suranjit Kumar. Industrialização e mudança social na área de Marabá – Carajás na Amazônia Oriental Brasileira. In: COELHO, Maria Célia N. e COSTA, Raymundo Garcia (org). *10 anos de Estrada de Ferro Carajás.* Belém: UFPA/NAEA; Editora Gráfica Supercores, 1997.

SANTOS, Jocyléia Santana dos. A História da mídia audiovisual: a televisão no Tocantins. In: *V Congresso Nacional de História da Mídia.* São Paulo, 2007.

SANTOS, Milton. A cidade de Jequié e sua região. In: *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, 1956.

_____. *Zona do cacau*. 2 ed., São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1957. (Coleção brasiliana, série 5, v.296).

_____. Cidade, Mais-valia Absoluta e Relativa, Desvalorização do Capital e do Trabalho: Considerações Metodológicas sobre o Caso do Rio de Janeiro. In: MOREIRA, Ruy. (org). *Geografia: Teoria e Crítica*. Petrópolis: Vozes, 1982.

SANTOS SILVA, C. F. L´Umland de Santa Cruz do Rio Pardo. In: *Revista de Geografia.* Rio de Janeiro: IPGH, 1957.

_____. *A rede do Recôncavo Baiano.* Salvador: Laboratório de Geomorfologia e Estudos Regionais da Bahia, 1959.

_____. *A cidade nos países subdesenvolvidos*. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira S. A., 1965.

_____. *O Espaço Dividido: Os Dois Circuitos da Economia Urbana dos Países Subdesenvolvidos*. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1979.

_____. *A urbanização desigual. A especificidade do fenômeno urbano em países subdesenvolvidos*. Petrópolis: Vozes Lda, 1980.

_____. *Metrópole Corporativa Fragmentada*. São Paulo, Nobel, 1990.

_____. *Urbanização Brasileira*. 2.ed., São Paulo: Hucitec, 1994.

_____. *A Natureza do espaço: técnica e tempo/razão e emoção*. São Paulo: HUCITEC, 1996.

_____. *Técnica, Espaço, Tempo. Globalização e Meio Técnico-Cientifíco-Informacional*. 4. ed., São Paulo: HUCITEC, 1998.

_____. *Economia Espacial: Críticas e Alternativas.* Tradução de Maria Irene de Q. F. Szmarecsányi. 2. ed, São Paulo: EDUSP, 2003. (Colação Milton Santos).

_____. *Por uma Geografia Nova: Da crítica da Geografia a uma Geografia Crítica.* 6.ed., São Paulo: EDUSP, 2004. (Coleção Milton Santos).

_____. *Da Totalidade ao Lugar.* São Paulo: EDUSP, 2005. (Coleção Milton Santos).

SAWYER, Donald. A reorganização econômica e demográfica da Amazônia. In: *Pará. Secretaria de Estado de Educação. Estudos e problemas amazônicos: história social e econômica e temas especiais.* 2.ed., Belém: CEJUP, 1992.

SCRIVANO, Roberta. *Gargalos ambientais atrasam usina hidrelétrica de Estreito.* In: Gazeta Mercantil. 02/07/2008. Disponível em http://indexet.gazetamercantil.com.br/arquivo/2008/07/02. Acessado em 02/10/2008.

SEGURADO, Joaquim Teotônio. *Memória econômica e política sobre o comércio ativo da Capitania de Goiás. 1806.* Memórias Goianas. Goiânia: Editora da UCG, 1982.

SILVA, Aluizo Tadeu Marques da. A questão regional Amazônica. In: *Pará. Secretaria de Estado de Educação. Estudos e problemas amazônicos: história social e econômica e temas especiais.* 2.ed., Belém: CEJUP, 1992.

SILVA, João Márcio Palheta da. Novos municípios, recursos financeiros e gestão municipal: os municípios de Parauapebas e Curionópolis no Sudeste do Pará. In: *Estado e Políticas Públicas na Amazônia: gestão de recursos naturais.* COELHO, Maria Célia N. et al (org). Belém: Cejup: UFPA-NAEA, 2000. (Série Estado e Gestão Pública)

SILVA, Maria Amélia Rodrigues da. Un demi siècle d'exploitation minière en Amazonie. Dela conjuncture à la diversification concentrée. In: LÉNA, Philippe et MELHO, Neli Aparecida de. Amazonie: *Développement Durable et Dynamiques Sociales. Cahiers du Brésil Contemporain.* Paris, n°. 63/64, 2006.

SILVA, Marta Zorzal. A Vale do Rio Doce na estratégia do desenvolvimento brasileiro. Vitória: EduFES, 2004. In: COELHO, Maria Célia N. e COSTA, Raymundo Garcia (org). *10 anos de Estrada de Ferro Carajás.* Belém: UFPA/NAEA; Editora Gráfica Supercores, 1997.

SILVEIRA, Márcio Rogério. *A importância geoeconômica das estradas de ferro no Brasil.* Presidente Prudente, 2003 (Tese de Doutorado em Geografia - UNESP).

SOARES, B. R. e BESSA, K. C. Novas espacialidades nas áreas de cerrado brasileiro: considerações sobre a rede urbana. In: *Revista Múltipla***,** N° 11, Ano VI, Vol. 7, Brasília: UPIS, dezembro de 2001

SOARES, L. C. Função regional de Formosa. In: *Boletim Carioca de Geografia*. Rio de Janeiro, 1948.

SOUZA, Jailson de Macedo. *A cidade na região e a região na cidade: a dinâmica de Imperatriz (MA) e suas implicações na região Tocantina*. Goiânia, 2005. (Dissertação de Mestrado em Geografia – IESA – UFG).

SOUZA, Marcos Alves de. O dono da terra: estudo sobre a formação de uma pós-fronteira no Tocantins. In: SILVA, Luiz Sérgio Duarte da (org). *Relações cidade-campo: fronteiras*. Goiânia: Editora da UFG, 2000.

SOUZA, Sônia Maria de. Belém-Brasília: abrindo fronteiras no Norte Goiano (atual Tocantins) – 1958 – 1975. In: Odair Giraldin. (Org.). *A (trans)formação histórica do Tocantins*. 2.ed., Goiânia: Ed. UFG, 2004.

SPÓSITO, Maria Encarnação B. O centro e as formas de expressão da centralidade urbana. In: *Revista de Geografia.* Presidente prudente: UNESP, vol.1, 1991.

_____. *Capitalismo e Urbanização*. São Paulo: Hucitec, 1994.

TERUYA, Dirceu Yoshikazu. Os fatores de concentração de indústrias de empresa de alta tecnologia. In: *V Seminário Internacional de la RII. Toluca*. México, 21-24 de setembro de 1999.

TEIXEIRA, Karênina Martins. *Investigação de opções de transporte de carga geral em contêineres nas conexões com a região Amazônica*. São Carlos, 2007.

TOBAR, Carlos R. e YUNOVKY, Oscar. Esquema de asentamientos urbanos en una área de la mesopotomia Argentina. In: *Instituto Panamericano de Geografia e História/Comissão de Geografia. Simpósio de Geografia Urbana.* (Buenos Aires, 1966). Rio de Janeiro: IPGH, 1968.

TOCANTINS, Governo do. *Diagnóstico geral do estado do Tocantins*. Palmas, S/D.

_____. *Plano Diretor de desenvolvimento da região central ou grande entorno de Palmas*. Palmas: ASPLAN, 1994.

_____. CREA. Complexo industrial atrai novos empresários. In: *Revista do CREA – TO*. Palmas: Gráfica e editora Kelps, ano I, n° 2, jun/jul de 1995.

_____. Seplan. *Atlas Digital do Tocantins - Base de Dados Geográficos versão 1.0*. Palmas: Seplan/DEZ, 2000. CD-ROM

_____. Seplan-TO. Os caminhos do progresso. In: *Tocantins em revista*. Palmas: Gráfica Barbieri, julho de 2001.

_____. *Guia de incentivos. Oportunidades de negócios no Tocantins*. 2.ed., Palmas: Seplan-TO, 2005.

_____. Seplan-TO. Palmas: SEPLAN, 2006. Disponível on line: *http://www.seplan.to.gov.br/desenvovimento/dpi/home/php*, acessado em 25/12/2006.

TOKARSKI, Donizete. Ambientalista alerta para risco de hidrelétrica no Cerrado. In: *Portal de Monitoreo de los impactos sociales y ambientales de las inversiones em infraestructura y energía em América del Sur*. 30/06/2008. Disponível em: /www.infraest-energ-sudamerica.org/home, acessado em 01/10/2008.

TORRES, Haroldo da Gama. Migração e o migrante de origem urbana na Amazônia. In: LÈNA, Philippe e OLIVEIRA, Adélia Engrácia de (org). *Amazônia: a fronteira agrícola, 20 anos depois*. Belém: Museu Paraense Emilio Goeldi, 1991.

TRICART, Jean e SANTOS, Milton. O problema da divisão regional da Bahia. In: *Estudos de Geografia da Bahia*. Salvador: Livraria Progresso Editora, 1958.

VALEC, Engenharia e Construções Ltda. *Ferrovia Norte-Sul. Relatório de Impacto Ambiental*. Goiânia: VALEC, abril de 1987.

_____. *Ferrovia Norte-Sul, Estudos de Impacto Ambiental (EIA)*. Goiânia, vol. IV, abril de 1987.

_____. *Logística em foco*. Goiânia, n°.13, ano 5, fevereiro de 2008.

VALVERDE, Orlando e DIAS, Catarina Vergolino. *A rodovia Belém-Brasília: estudo de Geografia Regional*. Rio de Janeiro: Fundação Instituto Brasileiro de Geografia, 1967.

VALVERDE, Orlando. Dois ensaios de Geografia Urbana: Pirapora e Lapa. In: *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, 1944.

_____. Estudos da Mata de Minas Gerais. In: *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, 1958.

_____. O Noroeste da Mata Pernambucana (A Região de Timbaúba). In: *Boletim Carioca de Geografia*. Rio de Janeiro, 1960.

_____. A rodovia Belém-Brasília. In: *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro: Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas. Janeiro/março de 1972.

_____. *Estudos de Geografia Agrária Brasileira*. Petrópolis: Vozes, 1985.

VEIGA, Jonas Bastos da, (et al). *Expansão e trajetória da pecuária na Amazônia: Pará, Brasil*. Brasília, 2004.

VANTINE, J.G. Sistema Logístico. In: *Jornal O Estado de São Paulo*. São Paulo, 18/08/1992.

VESENTINI, José William. *A capital da geopolítica*. São Paulo: Ática, 1986.

VICENTINI, Yara. *Cidade e História na Amazônia***.** Curitiba: Ed. UFPR, 2004.

VILLAÇA, Flávio. *Espaço intra-urbano no Brasil***.** São Paulo: Studio Nobel, Fapesp, 2001.

Autorizo a reprodução deste trabalho.

Dourados-MS, 24 de abril de 2009.

ELISEU PEREIRA DE BRITO