



**SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
FUNDAÇÃO UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS – UFG
INSTITUTO DE ESTUDOS SÓCIO-AMBIENTAIS – IESA
PROGRAMA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**

SEBASTIÃO DE SOUZA OLIVEIRA

**PORTO NACIONAL:
De Porto Real a Espaço Periférico de Palmas - TO**

GOIÂNIA – GO

JULHO/2009

SEBASTIÃO DE SOUZA OLIVEIRA

PORTO NACIONAL:

De Porto Real a Espaço Periférico de Palmas - TO

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia do Instituto de Estudos Sócio Ambientais da Universidade Federal de Goiás, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Geografia.

Área de concentração: Geografia Urbana.

Orientador: Profº. Drº. Idelvone Mendes Ferreira - UFG

Co-Orientador: Profº. Drº. Elizeu Ribeiro Lira - UFT

GOIÂNIA – GO

JULHO/2009

TERMO DE APROVAÇÃO

SEBASTIÃO DE SOUZA OLIVEIRA

PORTO NACIONAL: De Porto Real a Espaço Periférico de Palmas (TO)

Dissertação defendida no Curso de Mestrado em Geografia do Programa de Pós-Graduação em Geografia do Instituto de Estudos Sócio-Ambientais da Universidade Federal de Goiás, para a obtenção do grau de Mestre, aprovado em _____ de _____ de 2009, pela Banca Examinadora constituída pelos seguintes professores:

**Profº. Drº. Idelvone Mendes Ferreira – Coordenador
Orientador – UFG/IESA**

**Profª. Dra. Celene Monteiro Antunes Cunha Barreira
UFG/IESA**

Profº. Drº. Roberto de Souza Santos - UFT

**GOIÂNIA – GO
JULHO/2009**

*A meu pai, “in memoriam”, amigo,
incentivador, exemplo, mestre e guia. E aos
meus filhos: Lauro e Júlia.*

AGRADECIMENTOS

Ao final deste trabalho, diversas são as pessoas que merecem meus sinceros agradecimentos.

Inicialmente, agradeço ao meu orientador Professor Dr. Idelvone Mendes Ferreira e ao Co-orientador Prof. Dr. Elizeu Ribeiro Lira, por terem aceitado me orientar e co-orientar neste trabalho.

Aos professores da Banca de Qualificação, Prof. Dr. Manoel Calaça e Prof^a. Dr^a. Celene Cunha Monteiro Antunes Barreira, pelas valiosas críticas.

À minha esposa Rosecler pelos incentivos e colaboração na leitura dos textos da pesquisa e aos meus filhos: Lauro e Júlia.

À minha cunhada Rosângela e seu esposo José Antônio, pela boa vontade e apoio constante.

À minha sogra também pela preocupação e apoio constante desde a época da graduação.

À equipe administrativa e professores do Instituto de Estudos Sócio-Ambientais – IESA/UFG, pelo bom relacionamento.

Aos colegas do Grupo de Estudos Agrários Urbanos e Regional - NURBA da Universidade Federal do Tocantins.

Ao amigo Antônio Aires pela elaboração dos mapas e partilha do conhecimento sobre Porto Nacional.

Aos meus colegas do Curso, especialmente Rodrigo Mendes, Vandervilson Carneiro e Elaine Lobo, pela partilha dos momentos difíceis.

A meus cunhados Rosivaldo, Ronaldo, Rosimeire, pelo apoio prestado.

A minhas irmãs: Alair, Graça, Iolanda e meu cunhado Sandoval, pelo apoio prestado desde tempos pretéritos.

Aos meus sobrinhos Sandoval Jr., Poliana e Diego, pelo apoio prestado.

Enfim, agradeço toda minha família, especialmente, a meus pais, pelo eterno apoio material e espiritual.

RESUMO

No dia 05 de Outubro de 1988 o antigo Norte de Goiás passa a pertencer ao Estado do Tocantins pelo ato da Assembléia Nacional Constituinte. Terminada a longa arena política da criação do Estado, começa imediatamente a disputa geopolítica para definição do local definitivo de Palmas. Ao decidir a localização da Capital, na margem direita do rio Tocantins, nas proximidades de Porto Nacional, desencadeia-se uma série de problemas: a inevitável perda de população e o esvaziamento de boa parte das funções que antes Porto Nacional detinha sobre a região são simplesmente esvaziados para Palmas. Assim, de uma posição hegemônica regional, ela passar a ser território periférico da Capital. Somado a essa problemática, outros impactos se abatem sobre a Cidade de Porto Nacional proveniente da construção da UHE Luiz Eduardo Magalhães. Nesse momento, a economia sazonal do turismo de praia, em curto espaço de tempo entra em decadência. A preocupação inicial desse trabalho de pesquisa foi entender como se formou a cidade de Porto Nacional. Para, a partir daí, entender: quais os processos, os atores e as etapas da produção do espaço intra-urbano da cidade de Porto Nacional? Quais as implicações em seu espaço advindas da relação com a Capital e cidades vizinhas? Quais as implicações na valoração do espaço intra-urbano de Porto Nacional? Para responder a essas perguntas traçamos os seguintes objetivos: analisar brevemente a produção das cidades circunvizinhas e Porto Nacional; mapear e periodicizar os processos de ocupação do espaço urbano de Porto Nacional; analisar e identificar os agentes sociais e os processos produtores do espaço; analisar as funções que Porto Nacional desempenha atualmente. Para tal, realizou-se uma revisão bibliográfica da história da Cidade com o objetivo de identificar as periodizações e, ainda, a análise de teorias norteadoras a respeito do espaço urbano, principalmente na vasta produção sobre essa categoria geográfica e também sobre a formação territorial dos “Estados irmãos”: Goiás/Tocantins. Buscou-se, nas referidas periodizações, apoiar-se em autores goiano-tocantinenses, além de analisar documentos e a realização de entrevistas com moradores e comerciantes da Cidade, considerando que os trabalhos científicos atuais na área da Geografia sobre a Cidade ainda são limitados. Por fim, essa discussão revelou que a cidade de Porto Nacional, de uma posição de liderança na região passou a relacionar-se a um grupo menor de cidade locais. Essa condição é imposta pelo poder de infraestrutura econômica e político exercido pela Capital – Palmas, conjuntamente com o poder do Estado.

Palavras-chave: Porto Nacional (TO), Espaço intra-urbano, território e pequenas cidades.

ABSTRACT

In 1988 the old North of Goiás starts to belong to the State of Tocantins by act of the National Constituent Assembly. After long political arena of the creation of the State, immediately the geopolitical dispute of the setting of the Capital's final site starts. In deciding the location of the Capital, on the right bank of the Tocantins river, near Porto Nacional, it triggers a series of problems: the inevitable loss of population and the emptying of a good part of the tasks that Porto Nacional held on the region before are simply emptied into the Capital. Thus, from a regional hegemonic position, it becomes the peripheral area of the Capital. Added to this problem, other impacts are befalling the city from the construction of the Luiz Eduardo Magalhaes or Lajeado Hydroelectric Power Station, as it is better known. At this time the seasonal tourism economy of the beach, in a short space of time, fails into decadence. The initial concern of this study was to understand how Porto Nacional city was formed for, from this point, to understand: what are the processes, actors and the stages of the production of intra-urban area of Porto Nacional city? What are the implications in its area arising from the relationship with the Capital and neighboring towns? What is the nature of the valuation of intra-urban area of Porto Nacional? To answer these questions, we stated the following objectives: analyzing briefly the production of the surrounding cities and especially of Porto Nacional; mapping the process of occupation of urban space in the city; analyzing the social agents and the processes of producing space; considering the functions that Porto Nacional performs today. To this end, a review of the history of the city was performed in order to determine the process of time and still the analysis of theories about the urban space, especially in large production on this geographic category and also on the territorial formation of the brother-states : Goiás / Tocantins. In those processes, the research was supported in goiano-tocantinense authors, besides analyzing documents and conducting interviews with residents and merchants of the city, whereas the current scientific work in the geography of the city are almost nonexistent. Finally, the discussion revealed that Porto Nacional, from a position of leadership in the region has been obliged to relate to a smaller group of local cities. This condition is imposed by the infrastructure power exercised by the Capital - Palmas- with the power of the State.

Keywords: Porto Nacional (TO), Intra-urban space, land and small towns.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: (A e B) - atividade agropecuária ao longo da TO-050 (Porto Nacional-Palmas).....	18
Figura 2: (A e B) - Ruínas da Vila de Bom Jesus do Pontal (1738), localizada a 18 km de Porto Nacional.....	44
Figura 3: Caminho das Bandeiras (1613 – 1615).....	48
Figura 4: (A) - Igreja Nossa Senhora das Mercês (1904); B - Colégio Sagrado Coração de Jesus, inaugurada em 1903.....	57
Figura 5: (A) - Antiga cadeia e posterior sede da Prefeitura de Porto Nacional (1922); B - Sede atual da Prefeitura de Porto Nacional (TO), construídas em 1970 e reformada em 2003.....	57
Figura 6: (A e B) – Traçado antigo da Belém-Brasília (A) em Rosalândia do Norte, fundada em 1960, hoje conhecida como “Rosalândia Velha”. Notam-se os espaços onde houve demolições, mais explícito na Figura (B).....	65
Figura 7: Vias de comunicação importante do Estado do Tocantins.....	61
Figura 8: Quadrilátero 90x90 km.....	77
Figura 9: Quadrilátero 32x32.....	78
Figura 10: Traçado do Plano Básico Urbanístico original de Palmas.....	79
Figura 11: (A e B) – Bairro Santa Bárbara contíguo ao Bairro Taquaralto e Aurenys. Localiza a mais de 25 km do Setor Central da Capital.....	80
Figura 12: (A e B) – Paisagem da Avenida Theotônio Segurado e Moradores, trabalhadores, dos Bairros Aurenys, Taquaralto outros bairros.....	82
Figura 13: Imagens da Avenida Beira Rio (Orla) e Lago da UHE de Lajeado, construído de 1988 a 2002.....	89
Figura 14: Vista aérea do Centro Histórico e Av. Beira Rio da cidade de Porto Nacional.....	95

Figura 15: Centro Histórico de Porto Nacional: demolições na Rua Dr.Francisco Aires da Silva (15A), ruínas e lote vago com marcas da antiga edificação na Rua Padre Antônio, conhecida “Rua da Cadeia” (15B).....	1
Figura 16: Barcos do Tocantins em Porto Nacional (1930) utilizado para navegação comercial com Belém do Pará no rio Tocantins	101
Figura 17: (A) - Novo Terminal Rodoviário de Porto Nacional, inaugurado em 2008 e em B canteiro de obra da edificação do prédio da Faculdade ITPAC	102
Figura 18: (A) – Antiga Praia Porto Real e em (B) Praia do Lago	108
Figura 19: (A – B) Centro Histórico e em (B) Centro Comercial de Porto Nacional.....	129
Figura 20: Zona Pericentral (C) e Periférica da cidade de Porto Nacional (D).....	130
Figura 21: A e B - Distrito de Nova Pinheirópolis, (C) - Luzimangues: ambos os núcleos de expropriados ribeirinhos após a construção da UHE de Lajeado e (D) - Escola Brasil , antigo núcleo rural	133
Figura 22: Antigos galpões onde funcionava o secador da Cooperativa dos Produtores de Arroz na década de 1980.....	135
Figura 23: (A) Mansão abandonada no Bairro Jardim dos Ipês e (B) Mansão solitária e grande quantidade de lotes vazios no entorno, muito comum nesse loteamento	159
Figura 24: (A) Empresa de Biocombustível (Brasil Ecodiesel) na área do Parque Industrial de Porto Nacional na margem da TO 255 e (B) Depósito da Multinacional Bung e na periferia da cidade	160
Figura 25: Clínica Camed Pediátrica localizada na Av. Luiz Leite Ribeiro e Clínica Med Clin, Otorrino, na Av.Anízio Alves Costa em Porto Nacional	161

Figura 26: (A) aspecto do centro comercial das cidades de Fátima; (B) Praça comercial de Monte do Carmo; (C) Brejinho de Nazaré e (D) Oliveira de Fátima 165

LISTA DE MAPAS

Mapa 1: Geologia	17
Mapa 2: Formas de relevo	19
Mapa 3: Declividade.....	20
Mapa 4: Solos.....	22
Mapa 5: Temperatura.....	25
Mapa 6: Sub-bacias hidrográficas.....	27
Mapa 7: Vegetação	28
Mapa 8: Localização do Município de Porto Nacional.....	43
Mapa 9: Goiás: vilas e arraiais do ouro	52
Mapa 10: Goiás-Tocantins Formação Territorial (1750 – 1988).....	54
Mapa 11: Traçado da BR-153.....	67
Mapa 12: Projeto Agropecuários.....	71
Mapa 13: Bairros existentes em Porto Nacional	92
Mapa 14: Evolução urbana de Porto Nacional	117
Mapa 15: Descentralização do comércio.....	122
Mapa 16: Localização da produção de soja no Município de Porto Nacional e Estado do Tocantins	148
Mapa 17: Região de influência de Porto Nacional.....	152
Mapa 18: Rede viária de Porto Nacional.....	155

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	12
CAPÍTULO I - DE “GOIÁS GRANDE” AO ESTADO DO TOCANTINS:	
Influência na Organização Espacial de Porto Nacional	15
1.1 Análise do Meio Físico Territorial.....	15
1.2 Cidade e Periferização: Uma Reflexão Inicial ...	29
1.3 O Capital incorporador e espaço de exclusão.....	35
1.4 As Transformações Sócio-Espaciais no Estado do Tocantins e seus impactos em Porto Nacional.....	41
1.5 A Dinâmica de Ocupação Norte-Sul Goiano Trilhou Caminhos Diferentes.....	58
1.6 A BR-153 e as Transformações no Território Norte Goiano-Tocantinense	62
1.7 A Disputa Política pelo Controle da Gestão do Território: Ser Capital do Estado... ..	72
1.8 A Relação Espaço/Território no Entorno de Porto Nacional... ..	83
CAPÍTULO II - REFUNCIONALIZAÇÃO DO ESPAÇO URBANO DE PORTO NACIONAL, APÓS A TRANSFERÊNCIA DA CAPITAL PROVISÓRIA DE MIRACEMA PARA PALMAS	88
2.1 Faces e Disfarces nas Interações Espaciais na Cidade de Porto Nacional	88
2.2 As Transformações da Dinâmica Espacial do Centro Histórico de Porto Nacional.. ..	93
2.3 A Construção da Usina Hidrelétrica de Lajeado e os Impactos em Porto Nacional.. ..	104
2.4 A Dinâmica Espacial da Cidade de Porto Nacional Após a Implantação da Capital do Estado... ..	113
2.5 A Refuncionalização do Espaço Urbano de Porto Nacional... ..	127
CAPÍTULO III – INTERAÇÕES ESPACIAIS NO ENTORNO DO MUNICÍPIO DE PORTO NACIONAL (TO)	143
3.1 O Município de Porto Nacional e a Modernização da Agricultura.....	143
3.2 Transformações territoriais recentes no Município de Porto Nacional... ..	151
3.2.1 O Papel das Cidades no Entorno do Município de Porto Nacional	156
3.3 A Função Comercial e de Serviços de Porto Nacional a partir da Construção de Palmas (TO).....	158
3.4 A Relação Cidade-Campo em Porto Nacional... ..	165
4 CONSIDERAÇÕES FINAIS	170
5 REFERÊNCIAS	174

1 INTRODUÇÃO

A pesquisa que apresentamos, sob o título “Porto Nacional: de Porto Real a espaço periférico de Palmas (TO)” recorta as mudanças recentes ocorridas na cidade de Porto Nacional – TO, a partir da criação do Estado do Tocantins (1988) e de sua capital Palmas localizada a 64 Km de Porto Nacional.

Estudar a cidade tem sido preocupação de pesquisadores de diversos ramos científicos. A Geografia, enquanto ciência que aborda tanto os aspectos sociais como os ambientais da crosta terrestre, está sempre buscando responder às mudanças que acontecem espacialmente. De acordo com Cavalcanti (2001) na realização dessa análise a Geografia lança mão de categorias gerais que foram sedimentando ao longo de sua institucionalização. São elas: lugar, paisagem, espaço geográfico, território, região, natureza e sociedade. Além dessas, citam-se outras capazes de detalhar melhor a análise espacial da cidade e do urbano. Neste trabalho, entra como categorias importantes os conceitos de cidade, periferia, valor, segregação, território e espaço intra-urbano. Santos (2001) analisa que os problemas apresentados pelas cidades brasileiras são mais ou menos parecidos. Diferem apenas do ponto de vista de sua localização, tamanho e atividades, mas todas sofrem da falta de emprego, habitação, transportes, lazer, água, esgotos, educação e saúde. Esses problemas também se confirmam na cidade de Porto Nacional.

Apesar de direcionar suas pesquisas às metrópoles brasileiras Vilaça (2001) elege um conjunto de elementos importantes que nos ajudam a compreender a estruturação do intra-urbano. De acordo com esse Autor o processo de dominação do espaço urbano pode ser entendido pelo

[...] o processo segundo o qual a classe dominante comanda a apropriação diferenciada dos frutos, das vantagens e dos recursos do espaço urbano. Dentre essas vantagens, a mais decisiva é a otimização dos gastos de tempo despendido nos deslocamentos dos seres humanos, ou seja, a acessibilidade às diversas localizações urbanas, especialmente ao centro urbano (VILAÇA, 2001, p. 328).

Nesse processo, se confirma, segundo o autor, à produção e a reprodução de espaços segregados na cidade. Tradicionalmente no processo de urbanização brasileira, a classe menos favorecida economicamente habita as periferias, mas a busca por moradia na periferia urbana pela classe mais abastada financeiramente, também são observadas e figura como novas formas de segregação. “Às vezes elas se afastam na busca de grandes lotes e ar puro, por exemplo, mas mesmo quando isso ocorre há limites para esse afastamento. Nesses casos elas

procuram trazer para perto de si seu comércio, seus serviços e o centro que reúne os equipamentos de comando da sociedade” (VILAÇA, p. 239).

Nesse sentido, Santos (1994, p. 136) diz que “[...] o planejador é, cada dia, convidado a encontrar os meios e as formas de transformar o espaço urbano, de modo a permitir que as firmas mais poderosas possam melhor utilizá-lo em seu próprio proveito”. Essa última prática se registra de forma dispersa no subespaço da cidade de Porto Nacional. Algumas empresas que atuam nos setores de frigorífico, laticínio, fertilizantes, biocombustível, soja (Bung) territorializam-se na Cidade. Os apontamentos de Santos (1994, p. 139), com relação ao zoneamento urbano, ilustram bem esse raciocínio. “Os zoneamentos especiosos, a implantação generosa de infra-estruturas especializadas e sob medida, o aproveitamento da luta em defesa do meio ambiente num objetivo mercantil, a criação com o dinheiro público de Distritos Industriais que vão beneficiar certo tipo de indústrias [...]”.

O espaço da cidade reflete as condições sociais de diferentes agentes sociais que dele faz uso. Segundo Corrêa (2005), em um primeiro momento mais se assemelha a um mosaico de peças justapostas produzidas nas relações por agentes detentores dos meios de produção, proprietários fundiários, promotores imobiliário, o próprio Estado e a camada dos excluídos. Mas, ele é fragmentado e articulado, ao mesmo tempo, e nessa relação ele é também lugar do conflito entre classes. Parafrazeando Lefebvre (1991, p. 116) “lutam pelo direito à cidade”.

Santos (1997, p. 97) diz que cada lugar possui variáveis internas e externas e que a vida social está diretamente organizada por a elas. “Tudo o que existe num lugar está em relação com os outros elementos desse lugar. O que define um lugar é, exatamente, uma teia de objetos e ações com causa e efeito, que formam um contexto e atinge todas as variáveis já existentes, internas; e as novas, que vão internalizar”. Nessa mesma direção, Corrêa (1997) ao abordar as transformações espaciais, atribui que as interações espaciais acabam por favorecer certos lugares em detrimento de outros, fato que acentua as desigualdades entre lugares. Também em Santos (1997, p. 98) “[...] cada lugar combina variáveis de tempos diferentes”.

A cidade de Porto Nacional guarda as marcas do Período Colonial. Atravessou sucessivos ritmos e, recentemente, com a criação do Estado do Tocantins e conseqüente construção de Palmas, a capital do Estado, em área desmembrada de seu território, registra aí, um dos primeiros impactos. Um segundo grande impacto ocorreu com a construção da Usina Hidrelétrica de Lajeado em 2002, período em que houve o desaparecimento total do turismo sazonal da Praia Porto Real.

Decorrente disso, Porto Nacional vem passando por uma refuncionalização espacial. Nesse sentido, este estudo norteia-se por indagações que perpassam a organização espacial

interna da cidade de Porto Nacional após a edificação da Capital do Estado e interdependência com cidades do entorno cujos objetivos são: a) Identificar os períodos sucessivos que marcaram a formação do espaço urbano da cidade de Porto Nacional no contexto tocaninense; b) Compreender como a cidade de Porto Nacional se relaciona com a capital Palmas e suas implicações no espaço intra-urbano; c) Identificar os principais atores e processos responsáveis pela configuração atual do espaço intra-urbano da cidade de Porto Nacional; d) Analisar as funções exercidas pela cidade de Porto Nacional no conjunto das cidades vizinhas da microrregião de Palmas e território tocaninense como um todo.

Para atingir tais objetivos foram analisadas fontes documentais sobre a história de Porto Nacional (periodizações), trabalho primário e com base em vários autores, como: Milton Santos, Roberto L. Corrêa, M. E. B. Sposito, entre outros estudiosos dessa temática. Participam também no vislumbre do objeto de nossa pesquisa, obras importantes da literatura geográfica goiano-tocantinese: Geografia de Goiás-Tocantins (Barbosa; Teixeira Neto; Gomes, 2004), Região da Estrada do Boi (Barreira, 1997), Espaço Goiano (Teixeira Neto, 2004), Tantos Cerrados (Almeida, 2005), História de Porto Nacional (Godinho, 1988), documento municipal (Plano Diretor de Porto Nacional – PDPN, 2004), entre outros trabalhos empíricos potencializados em teses, dissertações, depoimentos orais, fotografias, observação/descrição e visitas a campo.

De posse desse material supra citado lançou-se mão de categorias como valorização, segregação, divisão social e territorial do trabalho, espaço geográfico a título de aclarar o objeto de nossa pesquisa.

O Capítulo 1 prima por uma primeira aproximação do objeto pesquisado sob o ângulo de sucessivos acontecimentos importantes. Grandes obras modernizadoras canalizadas na direção Sul-Norte Goiano, culminando na criação do Estado do Tocantins e conseqüente consolidação de sua capital, Palmas.

No capítulo 2 foca-se especificamente nas contradições recentes criadas pela relativa proximidade entre o espaço urbano de Porto Nacional e a capital do Estado bem como a edificação da UHE Luiz Eduardo Magalhães.

No capítulo 3 dedica-se à análise das interações funcionais diversas de Porto Nacional e cidades do entorno, com ênfase para Palmas. Permeiam também, nessa etapa, abordagem da modernização do campo e seus reflexos na estruturação do espaço urbano da Cidade.

Enfim, segue o delineamento das etapas em três capítulos e respectivos resultados.

CAPÍTULO I - DE “GOIÁS GRANDE” AO ESTADO DO TOCANTINS: Influência na Organização Espacial de Porto Nacional

Ao iniciarmos este capítulo, queremos esclarecer alguns pontos importantes (periodizações) do processo de ocupação do então Norte Goiano, hoje território tocantinense, para em seguida, apresentar uma compreensão melhor de como a organização espacial intra e extra-urbana da cidade de Porto Nacional vem se sedimentando. Contudo, é importante destacar que o nosso objetivo é o de mostrar alguns aspectos fundamentais materializadas nas frentes de ocupação econômica e cultural do Estado do Tocantins, e que repercutiram e repercutem ainda no desenho espacial e na qualidade de vida da cidade de Porto Nacional.

3.1 Análise do Meio Físico Territorial

Iniciemos a análise do meio físico, chamando a atenção para o que diz Santos (1997, p. 75-76).

O conjunto de todas as coisas arranjadas em sistema que forma a configuração territorial cuja realidade e extensão se confundem com o próprio território de um país. Tipos de floresta, de solo, de clima, de escoamento, são interdependentes, como também o são as coisas que o homem superpõe à natureza. Alias, a interdependência se complica e completa justamente porque ela se dá entre as coisas que chamamos de naturais e as que chamamos de artificiais (SANTOS, 1997, p. 75–76).

Nesse sentido, de acordo com o Atlas do Tocantins SEPLAN (2008, p.6), o Município de Porto Nacional encontra-se sobre unidades geológicas diversas conforme está apresentado na Figura 30:

Peg - Complexo Goiano: rochas de composição granítica a tonalítica, textura granoblástica porfiroblástica com cristais de feldspatos bem desenvolvidos. Os principais litotipos são granitóides, gnaisse granodiorítico, metabasitos diatexitos, dfx; anfíbolitos, anf e cataclasitos ct.

Pen – Grupo Natividade indiviso: ardósia calcários, filitos, xistos, quartizitos e metaconglomerados.

Pesa – Grupo Santo Antônio: quartizitos, ardósias e metaconglomerados.

Peyi - Suíte Intrusiva ipueiras: álcali-granitos, tonalitos e granitos porfíricos; vulcânicas ácidas.

Dp – Formação Pimenteiras: arenitos finos a grosseiros, siltitos, siltitos foliáceos ferruginosos, argilitos, níveis conglomeráticos e microconglomeráticos subordinados.

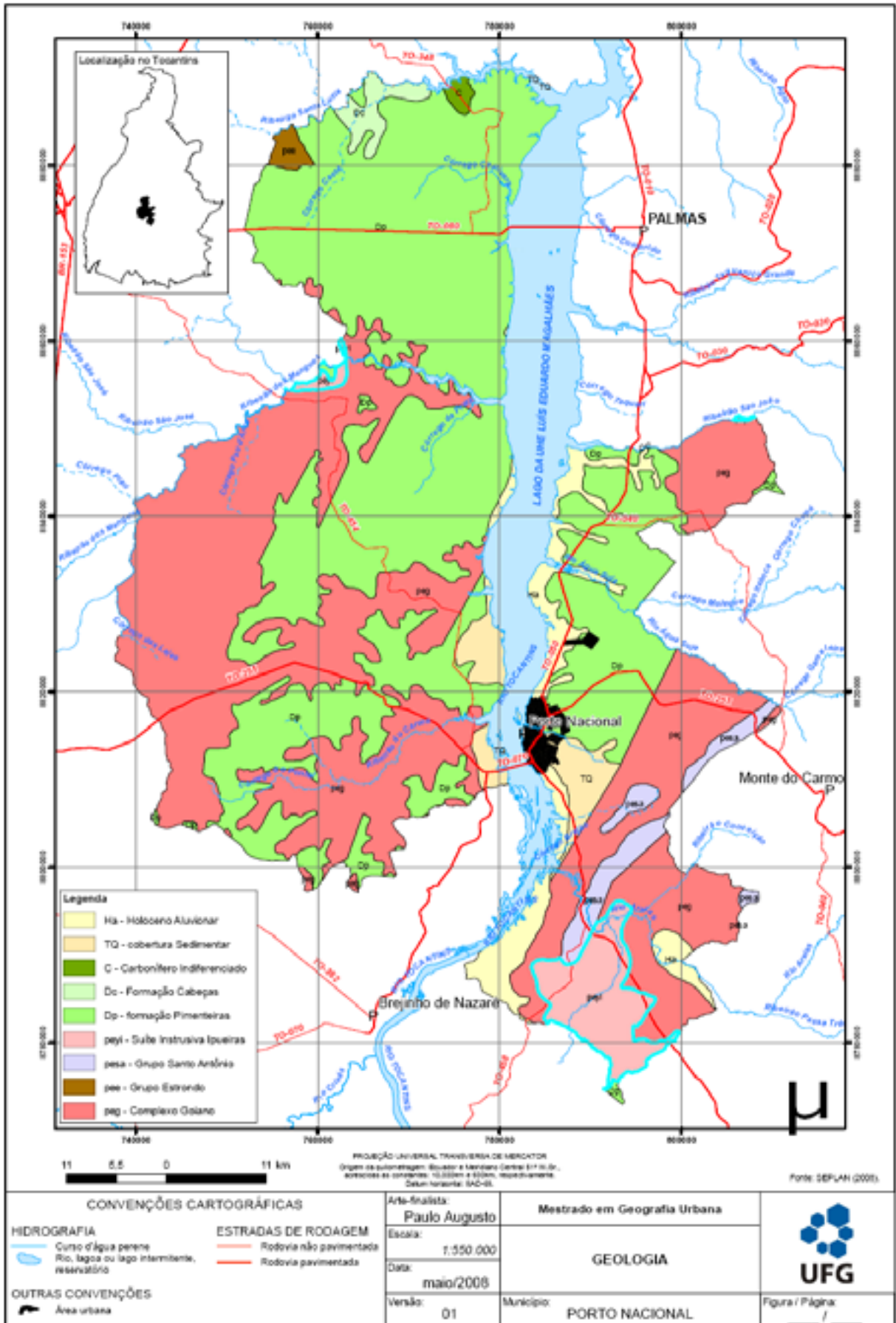
Dc – Formação Cabeças: arenitos mal selecionados, cimento caulínico, níveis subordinados de paraconglomerados, siltitos. Presença de estratificações cruzadas.

C – Carbonífero indiferenciado: arenitos com ocasionais lentes de conglomerado, intercalados por siltitos, às vezes calcíferos, margas e eventuais níveis de *chert*. Localmente conglomerado. No topo, arenitos avermelhados com extratificação cruzada e dissecações poligonais (casco de tartaruga).

TQ – Cobertura sedimentar Terciário-Quaternária: sedimento areno-pelitosos, predominantemente inconsolidados e parcialmente laterizados. Presença de cangas lateríticas.

Ha – Holoceno Aluvionar: aluviões areno-argilosos, inconsolidados, produtos das periódicas inundações fluviais das bacias dos rios Tocantins e Araguaia.

O sítio natural, onde hoje se assenta a cidade de Porto Nacional, encerra-se sobre cobertura Cenozóica que se estende ao longo das duas margens do rio Tocantins. Na área rural são verificados ambientes dos Complexos Metamórficos do Arqueano e Proterozóico Inferior, faixas de dobramentos do Proterozóico Médio e Superior da Bacia Sedimentar do Parnaíba. De acordo com o Atlas do Tocantins (2008, p.6) as terras do Município localizam-se entre a Depressão do Alto Tocantins ao Sul, Sudeste e Leste, a Serra das Cordilheiras e Planalto Sul Tocantinense, a Oeste, e as Depressões Longitudinais do Tocantins, a Norte (Mapa 1).



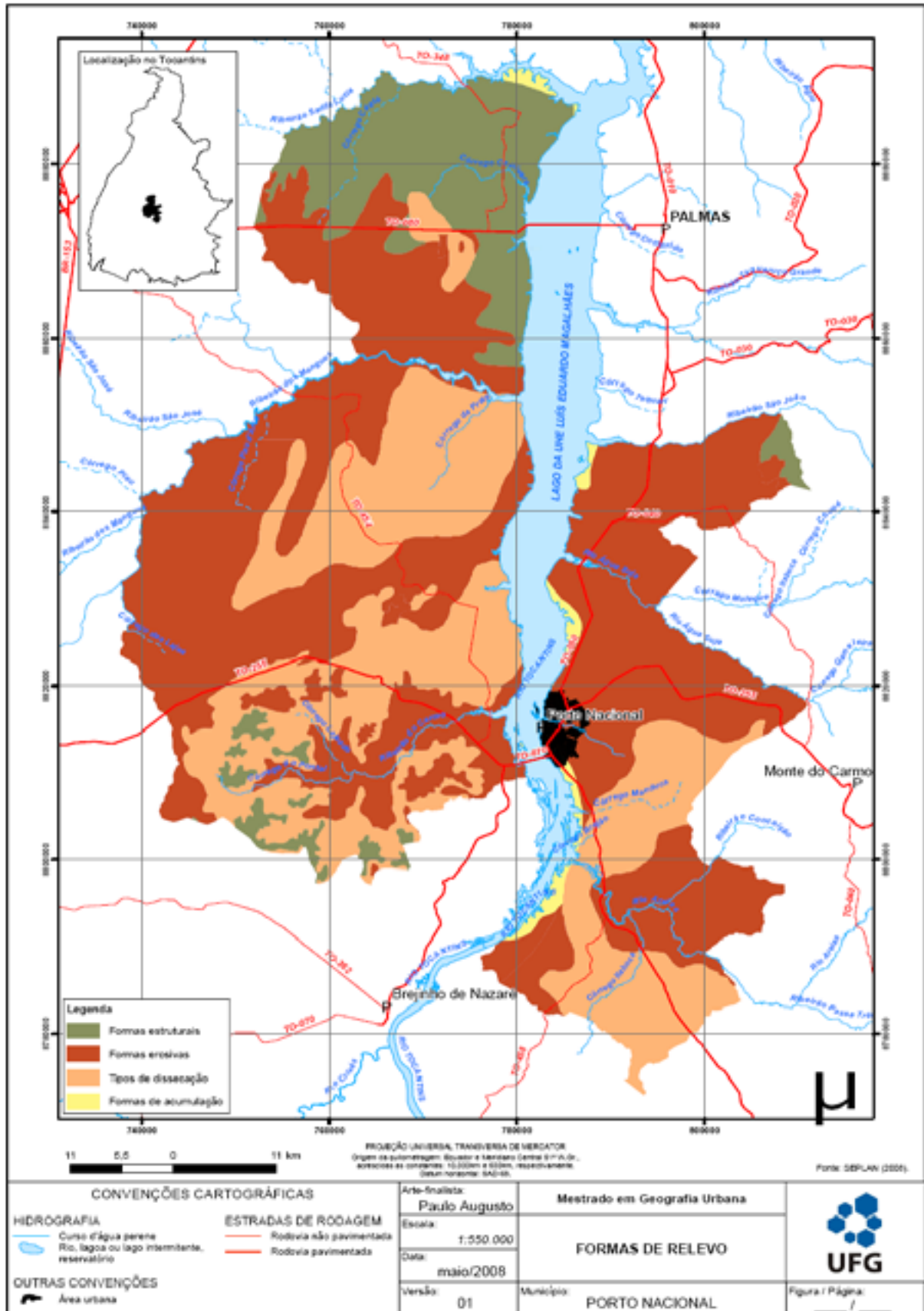
Mapa 1: Geologia
 Fonte: SEPLAN, 2008

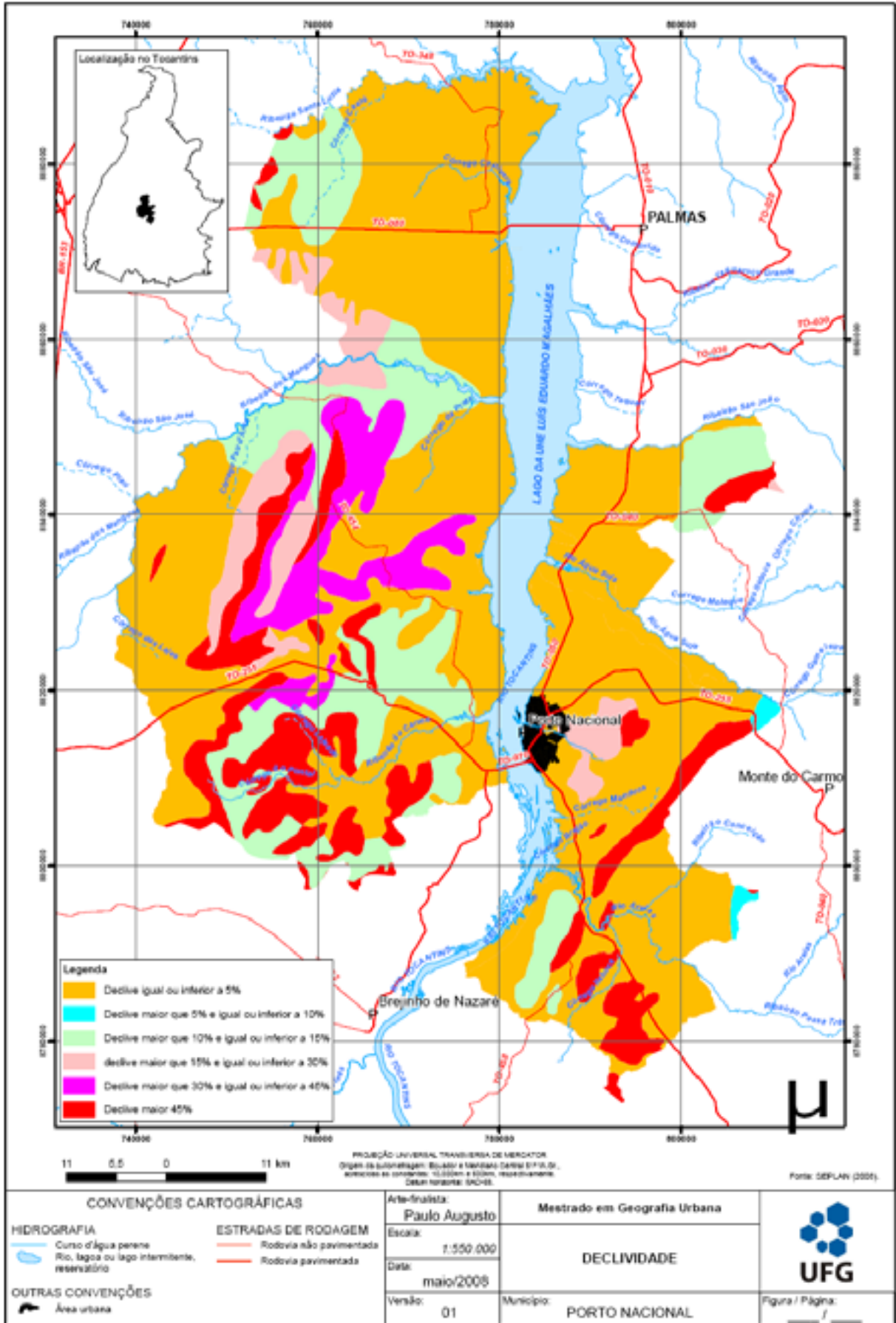
Ao Norte, o relevo possui topografia suave ondulada e altitude em torno de 100 a 500 m. Áreas caracterizadas por ecodinâmica muito estável à intermediária, processos morfogenéticos de escoamento difuso muito lento a médio e movimentos de massa do tipo deslizamento e rastejamento, com efeitos dominantes de erosão laminar, em sulcos e ravinas à deslocamento rápido de massas de terra. Ao Nordeste, o relevo é dissecado com formas tabulares o que é próprio de terrenos sedimentares; a porção Sul apresenta morros isolados; na parte Oeste registram-se mesas, interflúvios tabulares, dissecações em cristas, colinas com vales encaixados. No caso da cidade de Porto de Nacional, a declividade na área do Município gira em torno de 5% ou inferior a esse percentual, o que gera escoamento superficial lento ou médio e pouca disposição para erosão hídrica. Esses terrenos apresentam boa capacidade para o uso de maquinário agrícola. Na porção Sudoeste e Noroeste do território municipal se observa áreas com declive maior que 10% e/ou igual ou inferior a 15%, (Mapa 3) o que ocasiona escoamento rápido e exige prática preservacionistas (ATLAS DO TOCANTINS SEPLAN, 2008, p. 18).

De acordo com a Diretoria de Zoneamento Ecológico-Econômico (DZE) da SEPLAN (TO) (2000), os solos predominante em Porto Nacional e nos municípios do entorno são: podzólico vermelho-amarelo com inclusões de latossolos Vermelho-Amarelo e em associações com solos concrecionários, apresentando texturas arenosa à média e média à argilosa em relevo suave ondulado a ondulado (localmente plano a suave ondulado). As terras desta classe apresentam limitações moderadas a forte para produção sustentada podendo exigir alta aplicação de capital. Verifica-se ao longo da TO 050 (Porto Nacional-Palmas) atividade moderna de agricultura e pecuária (Figura 1 e Mapa 2).



Figura 1 (A e B): atividade agropecuária ao longo da (TO-050) Porto Nacional-Palmas.
Fonte: OLIVEIRA, S. de S.





Mapa 3: Declividade
 Fonte: SEPLAN, 2008

Os solos predominantes na região de Porto Nacional são minerais e profundos, argilosos ou de textura média, bem drenados, pouco susceptíveis à erosão e com baixa fertilidade natural. Apresenta associação de Latossolos Vermelho-Amarelo concrecionário ou não textura média e argilosa relevo suave ondulado mais solos concrecionários indiscriminados Tb textura indiscriminada relevo suave ondulado e ondulado ambos distrófico (LV2) e associação de latossolo Vermelho-Amarelo concrecionário ou não mais latossolo Vermelho-Escuro ambos distrófico textura argilosa e média relevo suave ondulado e plano (LV3).

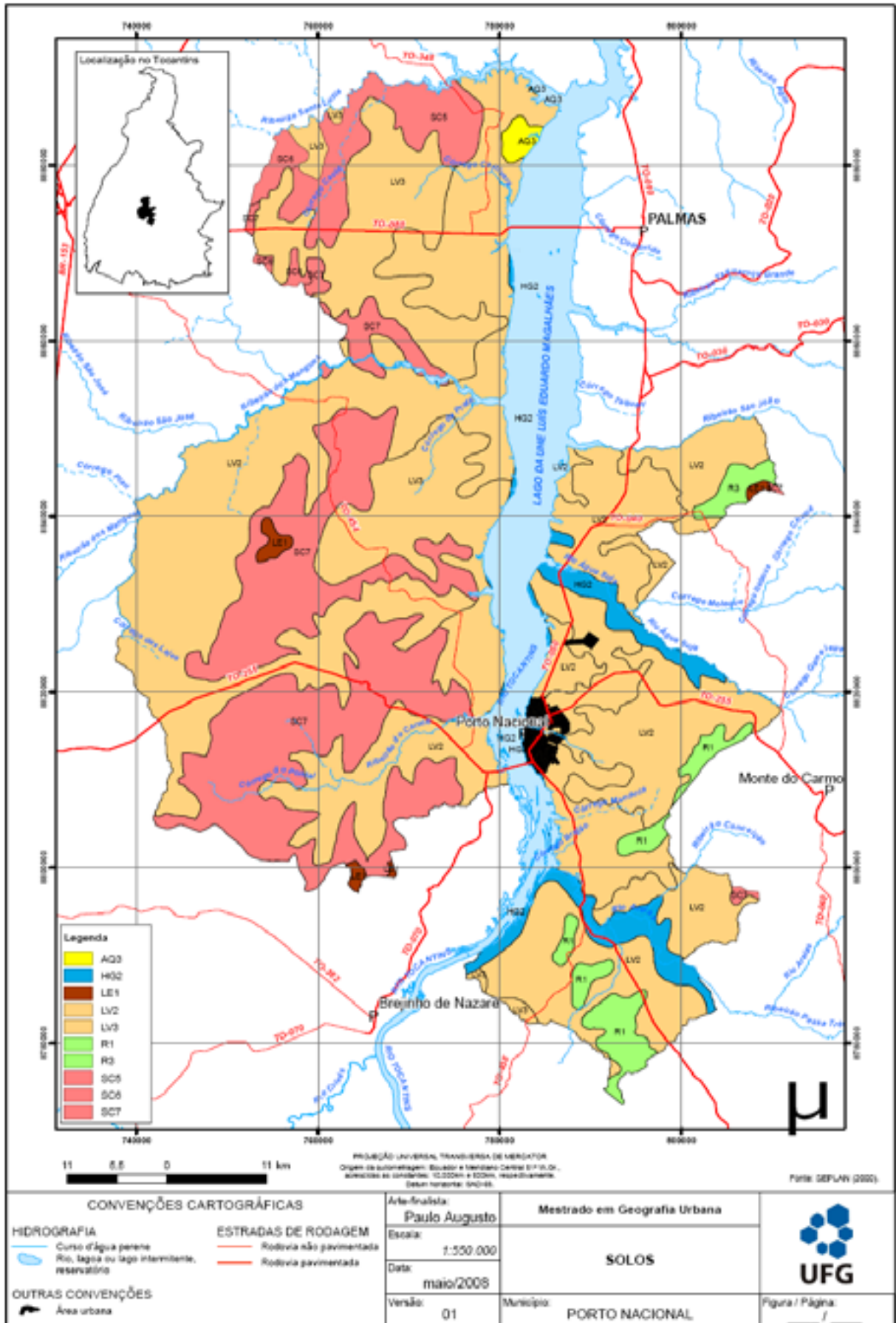
A Oeste, Leste e Sul verifica-se pequenas porções de latossolo Vermelho-Escuro distrófico textura argilosa relevo plano e suave ondulado (LE1).

Ao Norte do Município são verificados pequenos trechos de solos do tipo arenoso quartzosos. São pouco desenvolvidos, profundos, com origem em sedimentos areio-quartzosos não consolidados ou arenitos e fortemente ácidos. Possui pouca matéria orgânica (AQ3). Nas margens do rio Tocantins e Água Suja são verificados solos Glei pouco úmido, de textura argilosa indiscriminada, com latossolos Vermelho-Amarelo plúntico, de textura argilosa, e Solo Aluvial com textura indiscriminada (HG2). Todos eles são distróficos, e de relevo plano, com baixa disponibilidade de nutrientes e fortemente ácidos. Em todo território municipal são encontrados latossolos Vermelho-escuro e latossolos Vermelho-Amarelo muito profundos com baixa fertilidade, forte e moderadamente drenados (ATLAS DO TOCANTINS SEPLAN, 2008, P. 20).

Localiza-se na porção Oeste, Noroeste e Sul solos concrecionários profundo, distróficos e em sua maioria ácido e com baixa porcentual de matéria orgânica e pouco carbono na camada superficial (SC5, SC6, SC7).

Nas regiões de relevo montanhoso e fortemente ondulado, a Leste e Sudeste do Território, aparecem Solos Câmbicos e/ou Litólicos. Caracterizam-se por ser rasos e na maioria pobres em nutrientes, acentuadamente ácidos, susceptíveis a erosão, bem drenados e não se prestam à prática da agricultura (R1 e R3) verificados no Mapa 4 (ATLAS DO TOCANTINS SEPLAN, 2008, p. 20).

É importante ressaltar que a classificação dos solos do Norte do Tocantins feita pela SEPLAN/TO com base no Projeto RADAM Brasil difere da classificação nova da Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (EMBRAPA) conforme está apresentado no Quadro 1.



Mapa 4: Solos
 Fonte: SEPLAN, 2008

Quadro 1: Principais tipos de solo do município de Porto Nacional segundo classificação de Camargo (1987) e EMBRAPA (1999)

CLASSIFICAÇÃO DE SOLOS SEGUNDO		
Símbolo no mapa	CAMARGO et al. (1987)	EMBRAPA (1999)
AQ3	Associação de areia Quartzosa Distrófico e Álico A moderado e podzólico Vermelho-Amarelo Distrófico A moderado textura arenosa /média	Associação de Neossolo Quartezarênico Órtico distrófico e álico A moderado mais argisslo Veremelho-Amarelo Distrófico Típico A moderado textura arenosa/média
LE1	Latossolo Vermelho-Escuro Distrófico A moderado textura média	Latossolo Vermelho Distrófico típico A moderado textura média
LV2	Latossolo Vermelho-Amarelo Álico e distrófico A moderado textura média	Latossolo Vermelho-Amarelo Distróficos típicos álicos A moderado textura média
LV3	Associação de Latossolo Vermelho-Amarelo Álico A moderado textura média e Latossolo Amarelo Álico A moderado textura média	Associação de Latossolo Vermelho-Amarelo Distróficos típicos álicos A moderado textura média e Latossolo Amarelo Distróficos típicos álicos a moderado textura média
R1	Solo Litólico Distrófico A moderado textura arenosa	Neossolo Litólico Distrófico típico A moderado textura arenosa
R3	Associação de solo Litólico Distrófico e Eutrófico A Moderado textura média e arenosa e Podizólico Vermelho-Amarelo Distrófico e Álico A moderado textura arenosa/média	Associação de Neossolo Distrófico ou Eutrófico típico A moderado textura média e arenosa e Argissolo Vermelho-Amarelo Distrófico típico álico A moderado textura arenosa/média

Fonte: Base de Dados Geográficos do Tocantins SEPLAN/TO (2000).

O Município de Porto Nacional é banhado pela Bacia do Tocantins, cujos tributários principais são: Ribeirões Areia, Água Suja e Ribeirão São João. Este último é utilizado como fonte de captação de água para abastecimento da cidade de Porto Nacional (Mapa 6). Com o represamento da UHE de Lajeado, o Ribeirão São João (que atravessa a Cidade) transformou-se em um lago, com capacidade para desenvolvimento de atividades esportivas, turísticas, lazer e atividade econômica pesqueira. Tais mudanças figuram como elementos positivos após o advento da UHE, apesar de ainda não ter nenhuma iniciativa nesse sentido.

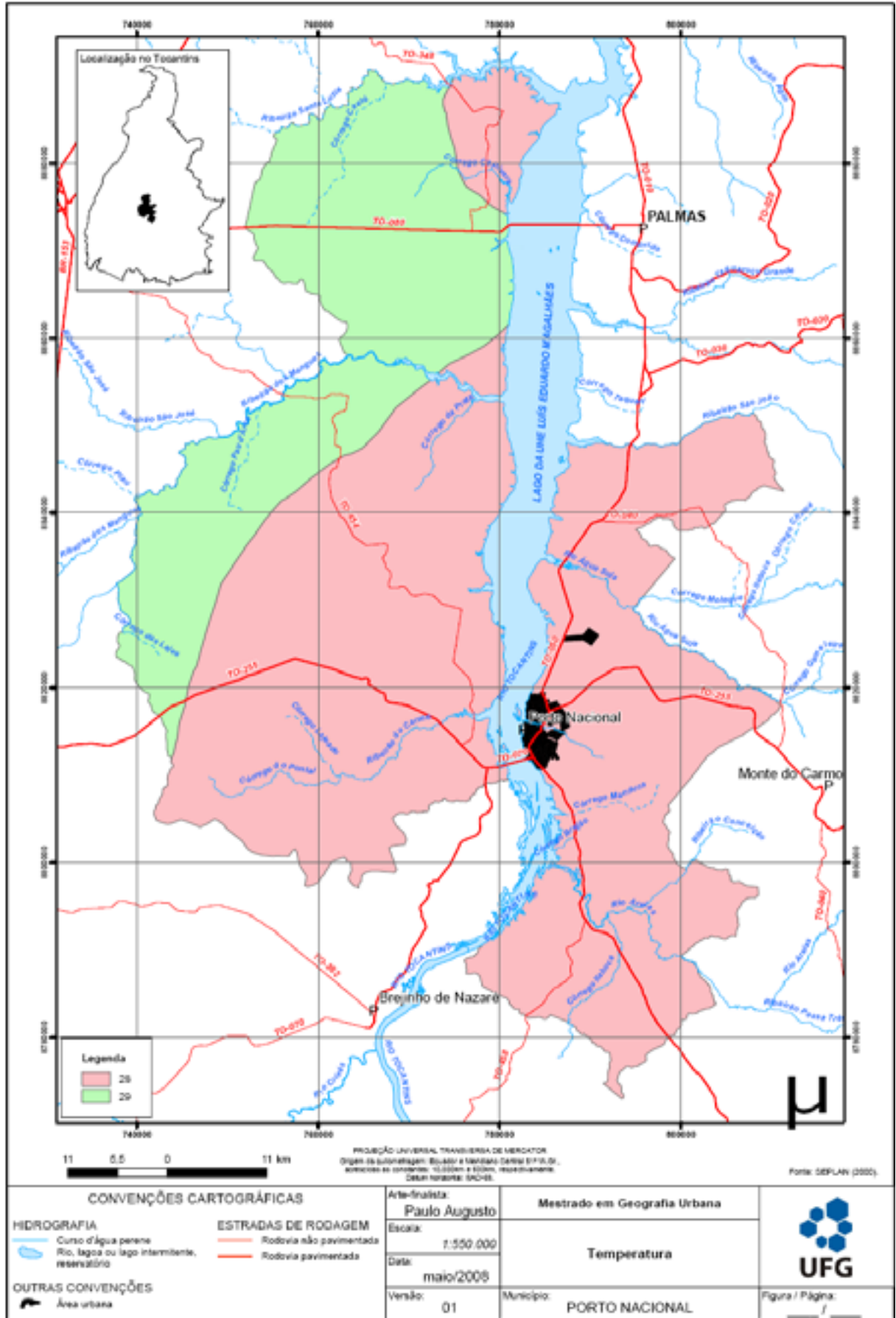
Segundo o Atlas do Tocantins SEPLAN (2008) a regionalização climática do Estado do Tocantins realizada pelo método de Thornthwaite, que leva em conta os índices representativos de umidade, aridez e eficiência térmica, derivados diretamente da precipitação, da temperatura e dos demais elementos resultantes do balanço hídrico de Thornthwaite-Mather, Porto Nacional apresenta os seguintes climas:

B1WA'á - úmido, com moderada deficiência hídrica no inverno evapotranspiração potencial apresentando variação média anual entre 1400 e 1700 mm, distribuindo-se no verão entorno de 390 e 480 mm ao longo dos três meses consecutivos com temperaturas mais elevadas. Este clima é verificado na porção Oeste do Município.

C2WA'á – úmido subúmido, com pequena deficiência hídrica, evapotranspiração potencial média anual de 1500 mm, distribuindo-se no verão e em torno de 2400 mm ao longo dos três meses consecutivos com temperaturas mais elevadas. Tal clima é observado na porção Leste do Município.

A 10ª Estação Climatológica de Porto Nacional classifica o clima de Porto Nacional como seco de savana. A temperatura média anual oscila entre 28°C e 29°C sendo a parte Oeste ligeiramente mais quente do território. Setembro é um mês com as mais altas temperaturas, cerca de 39°C, enquanto Janeiro registra as mínimas anuais, de 13,1°C. Os ventos sopram de Norte para Sul, fracos chegando a, no máximo, 6 pontos na escala Beufort (Mapa 5).

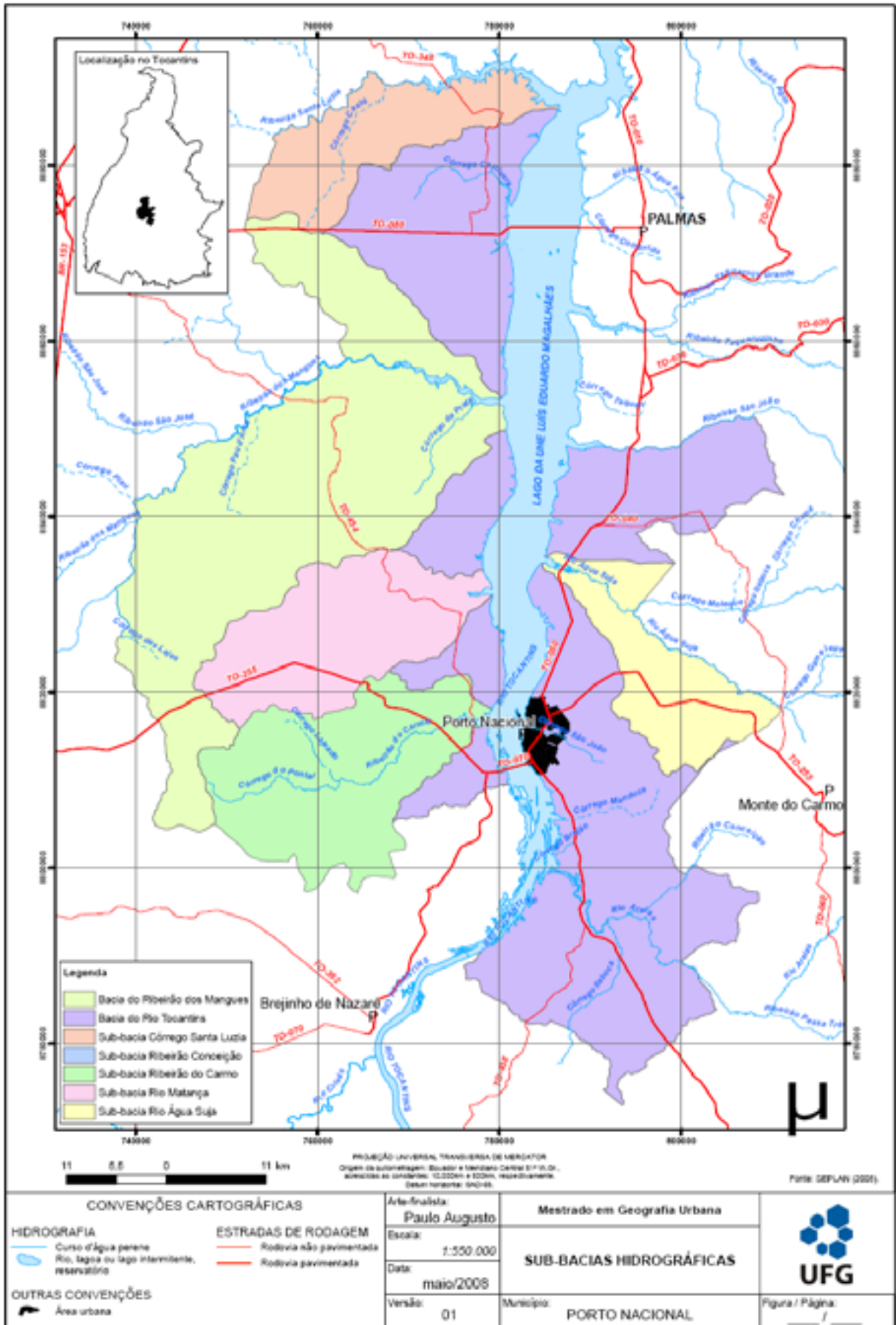
A precipitação pluviométrica anual varia de 1500 mm, na porção Sudeste e na sede municipal, e 1800 mm no extremo Norte do Município com mais de 80% de incidência no período entre Outubro e Abril, quando podem ou ocorrer chuvas torrenciais de grande capacidade erosiva. O período da seca, de Maio a Setembro registra índices muito baixos de precipitação, com notável redução da vazão dos cursos d'água que não chegam, porém, a secar (Mapa 6).



Mapa 5: Temperatura
 Fonte: SEPLAN, 2008

As condições climáticas mencionadas acima resultam em diversos tipos de formações vegetais. No Município de Porto Nacional predomina a vegetação de Cerrado. O Cerrado, bioma brasileiro extenso e considerável biodiversidade, é superado apenas pelas florestas Amazônica e Mata Atlântica. Corresponde a 20% do território nacional e está distribuído por dez Estados brasileiros: Mato Grosso do Sul, Goiás, Minas Gerais Maranhão, Tocantins Bahia, Piauí, Rondônia, Paraná e São Paulo. Segundo Ribeiro & Walter (1988) cita na Base de Dados Geográficos do Tocantins/SEPLAN (TO) (2000), o Cerrado como bioma apresenta 11 tipos fisionômicos gerais incluindo as formações florestais (Mata Ciliar, Mata de Galeria, Mata Seca e Cerradão); formações sanvânicas (Cerrado Sentido Restrito, Parque de Cerrado, Palmeiral e Vereda) e formações campestres (Campo Sujo, Campo Rupestre e Campo Limpo). Conforme a estrutura arbóreo/arbustiva, o Cerrado Sentido Restrito se subdivide em quatro subtipos: Cerrado Denso, Cerrado Típico, Cerrado Ralo e Cerrado Rupestre (BASE DE DADOS GEOGRÁFICOS DO TOCANTINS SEPLAN/TO 2000).

No território de Porto Nacional há predominância de vegetação xeromorfa aberta, dominada por estrato herbáceo (Sa). Apresenta algumas faixas de Savana arbórea sem floresta de Galeria, no Leste, Sudeste e Sul (Sas) e Savana Parque na metade Oeste do Município (Sp), mais concentradas na região da Serra das Cordilheiras. Estas duas formações decorrem da degeneração do Cerradão. As árvores do Cerrado possuem longas raízes pivotantes, chegando até dez a quinze metros de profundidade, o que possibilita a busca de água em grandes profundidades no período de seca. A vegetação herbácea é composta de subarbustos perenes e gramíneas (Mapa 7). Apresentam órgãos subterrâneos de resistência, como bulbos, para sobrevivência à seca. Seu caráter semi-decíduo permite a rebrotação e floração antes do reinício das chuvas, confirmando a amplitude das reservas hídricas edáficas de profundidade durante o período seco.



Mapa 6: Sub-bacias hidrográficas
 Fonte: SEPLAN, 2008

No item seguinte nos reportaremos às interações espaço territorial recentes entre a cidade de Porto Nacional e as cidades do entorno.

1.1 Cidade e Periferização: Uma Reflexão Inicial

De acordo com Spósito (2006, p. 111) “embora a urbanização tenha se iniciado há cerca de 5.500 anos, nunca se havia experimentado ritmos tão grandes de crescimento do número de cidades¹, de seus tamanhos e da proporção de pessoas que vivem em espaços urbanos, relativamente aos habitantes dos espaços rurais”.

Existe uma produção científica extensa em torno da temática cidade, como por exemplo, as obras de Santos, algumas bem específicas, como a *Urbanização Brasileira* em (2005), *Por Uma Economia Política da cidade* (1994), e *O direito a cidade em Lefebvre* (1991), *Moradia nas cidades Brasileiras em Rodrigues* (1989), *História da cidade em Benévolo* (2005), *A cidade na História em Mumford* (1998) e *Cidades Médias em Sposito* (2007) e ainda em muitos outros. Diante de toda essa produção é importante ressaltar que cada modo de produção engendra formas espaciais de acordo com as técnicas disponíveis ao longo da história, daí a necessidade constante de se buscar, em termos de presente, explicações para as novas formas assumidas pela cidade. Como afirma Santos (1992, p. 49), “Em qualquer ponto do tempo, o modo de funcionamento da estrutura social atribui determinados valores às formas”.

Tomemos como ponto principal de reflexão a dinâmica espacial materializada nas formas, e correspondentes funcionalidades, assumidas pela cidade em sua relação com o campo. Observando que o incremento das novas técnicas de produção no campo constitui um dos motivos provocadores da rápida expansão da malha urbana. Utilizemos como referenciais teóricos leituras importantes dos trabalhos realizados por Sposito, Santos, Lefebvre, entre outros que se aproximam da realidade do objeto de nosso trabalho, tendo em vista que as produções científicas dos referidos autores, estão voltadas para o entendimento espacial das metrópoles, mas a compreensão científica de seus trabalhos permite elucidar muitos pontos

¹Os vestígios dos artefatos construídos em cada período histórico e, entre estes, as preciosas tabuinhas com as crônicas escritas, que a partir de 3000 a.C. temos condições de ler com segurança [...]; assim, as escavações arqueológicas permitem reconstruir, passo a passo, a formação e as vicissitudes das cidades mais antigas construídas pelo homem, do IV milênio a.C. em diante (BENEVOLO, 1983, p. 27). A julgar pelo que revela a documentação atual, o cultivo de cereais, a charrua, a roda do oleiro, o navio a vela, o tear, a metalurgia do cobre, a matemática abstrata, a observação astronômica exata, o calendário, a escrita e outros modos de discurso inteligível em forma permanente, tudo isso começou a existir mais ou menos ao mesmo tempo, por volta de 3000 anos a.C., com erros a mais ou menos de uns poucos séculos. Os mais antigos restos urbanos até agora conhecidos com exceção de Jericó, datam desse período (MUNFORD, 1998, p.42).

que são compartilhados, embora a história de cada espaço e subespaço possua sua singularidade. Santos (2005) argumenta que:

Com diferença de grau e de intensidade, todas as cidades brasileiras exibem problemáticas parecidas. Seu tamanho, tipo de atividade, região em que se inserem etc. são elementos de diferenciação, mas, em todas elas, problemas como os do emprego, da habitação, dos transportes, do lazer, da água, dos esgotos, da educação e saúde são genéricos e revelam enormes carências. Quanto maior a cidade, mais visíveis se tornam essas mazelas. Mas essas chagas estão presentes em toda parte (SANTOS, 2005, P. 105).

Tendo em vista que a abordagem adotada pelos referidos autores em torno da produção do espaço, concentração demográfica, divisão social do trabalho - considerando que estes não são conceitos exclusivos de estudos urbanos, mas também do campo. De modo que essas abordagens nos ajudam nas amarrações necessárias à uma ampla compreensão. Ao desdobrarmos tais conceitos, na realidade da pesquisa, obtem-se fundamento importante para enxergarmos, com melhor clareza, os atributos da relação entre as duas cidades. No nosso caso, Porto Nacional e Palmas, ambas no Estado do Tocantins. A abordagem sobre concentração demográfica, figura como um ponto de partida para se estudar a cidade. Nesse sentido Sposito diz:

A concentração demográfica é, sem dúvida, o mais usual dos atributos tomados para caracterizar as cidades, tanto assim que, muitas vezes, reduz-se a compreensão da urbanização ao aumento relativo do número daquelas pessoas que vivem em cidades em detrimento do número daquelas que vivem no campo. (SPOSITO, 2006, p. 113).

A concentração populacional serve apenas como um ponto de partida, mas não como o ponto de chegada para análise. O espaço urbano figura muito mais que isso. Não podemos desconsiderar a importância dos agentes modeladores do espaço intra-urbano na figura do capital privado e público. É interessante notar que a ênfase dada ao fator quantidade, não quer dizer anular a importância dos dados estatísticos. “Parece-nos pouco eficaz e ingênuo supor que seria possível, a cada censo demográfico, estabelecer e multiplicar parâmetros capazes de apreender o que é urbano e apropriados para se aplicarem a um país marcado por elevado grau [...] de disparidades regionais” (SPOSITO, 2006, p. 114).

Concordando com a autora, somente pelo fator quantidade de população não é possível chegarmos a uma análise eficaz do espaço urbano; outras variáveis (econômica e social) devem ser envolvidas a título de apreendermos o fenômeno, neste caso o urbano.

Santos (2005, p.47) ao acrescentar outros elementos, sobre esse assunto, nos ajuda na compreensão, quando diz que “[...] na fase atual, o movimento de descentralização torna-se

irresistível, com os fenômenos de “fábricas dispersa” e de “fazenda dispersa”, que atinge muitas zonas e pontos longínquos do território nacional, desse modo envolvidos pelo nexo da modernização capitalista”.

A diferenciação das atividades e funções, tanto no campo como na cidade, gera a complementaridade entre esses espaços daí a unidade do par dialético campo-cidade. Segundo Santos (1994, p. 125) “A divisão do trabalho é uma das categorias fundamentais da economia política e é também, uma das chaves para a explicação da distribuição, sobre a Terra, dos homens e das atividades”. Seguindo nessa mesma linha de raciocínio e insistindo no conceito de aglomeração e diferenciação social, Sposito (2006) conclui que:

[...] é significativo tomar a diferenciação social como aspecto relevante para a compreensão das cidades. É nelas que os conflitos emanantes à diferenciação social emergem com mais força. É nelas e por meio das formas de produção e apropriação do espaço, que as contradições de uma sociedade de classes se expressam de forma mais contundentes, porque a concentração gera proximidade que, por sua vez, propicia a revelação das diferenças M. E. (SPOSITO, 2006, p. 117).

Foi-se o tempo em que as relações dos homens entre si mantinham-se quase que totalmente preservadas ou que uma alteração no modo de funcionamento e/ou organização da sociedade só acontecia muito lentamente, de modo que as cidades emerge conjuntamente com o campo. Nesse aspecto, Santos (1997, p. 53) argumenta que “As cidades puderam formar-se graças a um determinado avanço das técnicas de produção agrícola, o qual propiciou a formação de um excedente de produtos alimentares. Com a existência deste excedente, algumas pessoas puderam dedicar-se a outras atividades [...]”. Por mais que em determinado período da história, como na Alta Idade Média, as cidades tentassem manter-se separada do campo por muros, essa unidade não se concretizaria, emergindo, assim, a periferia urbana. Mumford (2004, p. 523) afirma que “[...] pela época em que se fizeram mapas e levantamentos aéreos de cidades da Alta Idade Média, encontramos documentos detalhados de pequenas tendas, cabanas e vilas, com amplos jardins, brotando fora dos muros da cidade”. Nessa mesma direção, Benévolo (1983), afirma que as cidades medievais eram marcadas por:

[...] um corpo político privilegiado, e a burguesia da cidade é uma minoria da população total, que cresce rápida e continuamente desde o início do século XI até a metade do século XIV. Portanto, a concentração é sua lei fundamental: o centro da cidade é o local mais procurado; as classes abastadas moram no centro, as mais pobres na periferia [...]. Toda cidade deve ter um cinturão de muros para se defender do exterior, e enquanto cresce deve construir muitos cinturões concêntricos [...] A construção de um novo cinturão é adiada até que no velho não haja espaço disponível [...]. (BENEVOLO, 2005, p. 118).

A organização espacial das cidades da Antiguidade tem sido motivo de muitos estudos, tendo em vista que a espacialidade por elas produzida, ainda justapõe as formas espaciais novas. A essa interação intra-urbana, novo/velho Santos (2008), diz:

[...] chamamos *rugosidades* ao que fica do passado como forma, espaço construído, paisagem, o que resta do processo de supressão, acumulação, superposição, com que as coisas se substituem e acumulam em todos os lugares. As rugosidades se apresentam como formas isoladas ou como arranjos. É dessa forma que elas são uma parte desse espaço-fator. Ainda que sem tradução imediata, as rugosidades nos trazem os restos de divisões do trabalho já passadas (todas as escalas da divisão do trabalho), os restos dos tipos de capital utilizados e suas combinações técnicas e sociais com o trabalho (SANTOS, 2009, p. 140).

Outra faceta do espaço também tem motivado geógrafos e pesquisadores afins ao que diz respeito à conceituação do que é rural e urbano. Recuando um pouco no espaço/tempo dessa abordagem, vejamos o que dizem os pesquisadores com relação aos estudos territoriais dessas cidades enquanto espaços separados do campo por muralhas. Conforme Mumford (2004, p. 522) “[...] o fato é que o subúrbio se torna visível quase tão cedo quanto à própria cidade, e talvez explique a capacidade de sobrevivência da cidade antiga, frente às condições insalubres que predominavam dentro dos seus muros [...]”. De forma que, há por parte dos registros históricos, unanimidade em dizer que na Antiguidade os espaços urbanos das cidades atingiam maior unidade isto é, mais concentração.

Sposito (2006), apoiando-se na obra: *História econômica e social da Idade Média* de Pirene (1965) faz referência ao ressurgimento do comércio no século X, ao afirmar a respeito das cidades que melhor se localizavam, do ponto de vista de ser ponto de parada dos mercadores. E à medida que aumentavam em número tais atividades tinham que se “[...] estabelecer nos arredores da cidade ou anexar a um burgo antigo um novo ou, para usar o termo que se deu com muita exatidão um *foris-burgus*, isto é um burgo nos arredores, um arrabalde (*faubourg*)” (Sposito, p.119).

Tal fato demonstra que desde a Antiguidade, nos primeiros núcleos urbanos, já existia o fenômeno que se conhece hoje por periferia urbana. “Entretanto, a baixa mobilidade espacial dos homens até o início do século XX, decorrente do fato de que os percursos tinham que ser feitos a pé ou por animais, gerava uma cidade extremamente densa e compacta” (SPOSITO, 2006, p. 119).

Por outro lado, também sabemos pela literatura que dado ao fator aglomeração, tem-se por conseguinte um ambiente bastante fértil quanto às inúmeras atividades, a que se dá o nome de divisão social do trabalho. A autora supra citada, se apoiando em Lefebvre (1969, p.

10) afirma que “a cidade oriental (ligada ao modo de produção asiática) e a cidade arcaica (associada à posse de escravos, tanto a cidade grega como a romana) era essencialmente políticas”. Entre esses e outros inúmeros “acontecimentos” nas cidades medievais, nos levam a compreender a importância da cidade em relação ao campo.

Lefebvre (2001, p. 28) diz que “A filosofia, portanto nasce da cidade, com a divisão do trabalho e suas modalidades múltiplas. Torna-se ela mesma uma atividade própria, especializada”. Em outra passagem o Autor ainda sentencia: “ela torna *simultâneo* aquilo que no campo, e segundo a natureza acontece, e se divide segundo os ciclos e os ritmos. Ela apreende e põe “tudo” sob sua guarda” (LEFEBVRE, 2001, p. 30).

Há uma unanimidade, por parte dos pesquisadores, ao olhar para a história de formação de cidades e dizer que o fenômeno urbano remonta à história, e se configura como um grande acontecimento na história da humanidade.

Dito isso, com base na forma urbana, nos deteremos mais especialmente nas características das cidades do período colonial e modernas. Comparando seus subespaços constatamos, nas primeiras, uma edificação bastante compacta e nas cidades modernas, uma expansão acentuada da área construída em direção à zona rural. Diante das novas formas assumidas pelas cidades, como a horizontalização da malha urbana, fica cada vez mais complexa sua compreensão. Onde termina a cidade ou onde começa o campo? “A vida urbana penetra na vida camponesa despojando-a de elementos tradicionais: artesanato, pequenos centros que definham em proveito dos centros urbanos (comerciais e industriais, redes de distribuição, centros de decisão, etc.)” Lefebvre (2001, p. 69).

Diante desse raciocínio, tudo parece caminhar gradativamente para uma complementaridade dos dois espaços cidade-campo). Como afirma Lefebvre (2001, p. 69):

O tecido urbano, de malhas mais ou menos amplas, irá prender em sua rede todo o território dos países industrializados? A superação da antiga oposição cidade-campo se realizará desta maneira? Pode-se supor que sim. Não sem reservas críticas. Se se denomina com isso uma confusão generalizada, com o campo se perdendo no seio da cidade, com a cidade absorvendo o campo e perdendo-se nele, esta confusão pode ser teoricamente contestada, e a teoria refuta toda estratégia baseada nesta concepção do tecido urbano. Os geógrafos encontraram, para designar essa confusão, um neologismo, feio, porém significativo: o urbano. Nesta hipótese, a expansão da cidade e da urbanização faria desaparecer o urbano (vida urbana), o que parece inadmissível. [...] A oposição “urbanidade-ruralidade” se acentua em lugar de desaparecer, enquanto a oposição cidade-campo se atenua. Há um deslocamento da oposição e do conflito. (LEFEBVRE, 2001, p. 69).

A polêmica em torno dessa temática, não está longe de ser superada por parte dos pesquisadores como Lefebvre, Santos, Endlich, Saquet, Sobarzo, M. E. Sposito e muitos

outros. Retomando o pensamento de Sposito, (2006, p. 121) vejamos outras razões que melhor se ajustam para explicar essa nova morfologia urbana:

[...] adotamos para se fazer referência à cidade e ao campo, a partir de suas morfologias espaciais, a expressão cidade/campo (superposição de formas espaciais). Essa opção terminológica tem a intenção de denotar indefinição dos limites entre morfologias urbana e rural, em função, inclusive das dificuldades de distinguir as duas fisionomias que lhes correspondem. Reconhecemos, assim, a constituição de um contínuo cidade/campo. [grifo da autora]. (SPOSITO, p. 121).

Trata-se, portanto de divisão de tarefas, ou seja, divisão territorial do trabalho onde convivem tanto elementos afeitos ao campo quanto aqueles ligados ao espaço urbano, onde o primeiro não suprime o segundo enquanto unidades espaciais diferentes, “[...] mas a constituição de áreas de transição e contato entre esses espaços que se caracterizam pelo compartilhamento [...] de usos de solo, de práticas sócio-espaciais e de interesses políticos e econômicos associados ao mundo rural e ao urbano” (SPOSITO, 2006, p. 121).

A grande dificuldade de uma análise mais precisa desses espaços, dessas novas subdivisões territoriais urbanas tem explicação diretamente ligada ao modo de produção capitalista na sua fase moderna (industrialização) a partir do século XVIII. Nesse sentido, não é demais repetir, que a introdução de novas tecnologias no campo, pela via da globalização, tem provocado rápidas alterações no domínio das formas e funções tanto no campo como na cidade, tendendo para uma especialização dos elementos produzidos, e conseqüente movimentação na rede de relações entre cidades provenientes do global para o local, que enfocaremos mais a frente.

Considera-se como elemento dispersor de mudanças bruscas das formas espaciais das cidades brasileiras, o advento da globalização. Contribui também com sua forma mais concreta e acabada no fortalecimento das estratégias capitalistas, o poder público, cujo papel principal, gira em torno dos destravamentos de amarras encravadas juridicamente, além de outras formas como as infra-estruturais que fazem fluir a interdependência de lugares e sede de grandes empresas ávidas por lucros, acentuando a divisão territorial do trabalho.

Elegendo alguns elementos de análise para tornar compreensível esse processo temos a transformação de terra rural em terra urbana. É conveniente que busquemos entendimento em alguns conceitos fundamentais no que pesem os agentes transformadores do espaço entre cidades e sua repercussão no espaço intra-urbano.

1.2 O Capital incorporador e espaço de exclusão

Convém, a princípio, buscarmos nos ensinamentos de Marx (1968), cuja importância pode ser percebida através de uma filiação de importantes autores, cientistas sociais, desdobradores e incorporadores de conceitos científicos ao corpo de vários ramos das ciências. Aqui chamamos a atenção para a análise geográfica do espaço, o conceito de valor, segundo a visão de Marx:

A substância do valor é o trabalho; a medida da quantidade de valor é a quantidade de trabalho; que por sua vez se mede pela duração, pelo tempo de trabalho. O tempo de trabalho que determina o valor de um produto é o tempo socialmente necessário, não em um caso particular, mas sim por termo médio, isto é, o tempo que requer todo o trabalho executado com o grau médio de habilidade e de intensidade e nas condições ordinárias com relação ao meio social convencionado. A magnitude do valor de uma mercadoria não sofreria alteração de tempo necessário para a sua produção continuasse sendo o mesmo; porém, este varia cada vez que se modifica a produtividade do trabalho; [...] Em regra geral, a produtividade do trabalho aumenta; diminuindo o tempo necessário para a produção de um artigo, o valor deste diminui, e ao inverso, se a produtividade diminui, o valor aumenta (MARX, 1968, p. 63).

O Autor esclarece que se uma coisa possui determinado valor, este é determinado pelo tempo gasto da transformação da matéria-prima em produtos, ou seja, mercadoria. Em outra passagem, na mesma obra acrescenta: “uma coisa pode ser valor de uso, sem ser um valor; basta para isto que seja útil ao homem, sem que provenha do seu trabalho. Assim sucede com o ar, as florestas naturais, uma terra virgem, etc.” (MARX, 1968, p. 65).

É importante observar que a terra é um meio de produção diferente de outros em função de não ser reproduzível. Como diz Silva (1992, p. 54), “o preço da terra é determinado pelo poder do proprietário de controlar sua demanda, renda absoluta e pela disposição do usuário de remunerar aquele proprietário em termos de valor de uso e de valor de troca”. Por isso temos, nas cidades, uma variação de preço de uma localidade para outra em função do valor incorporado (benfeitorias) que gera amenidades (conforto) ao usuário daquele espaço geográfico.

No mercado imobiliário, o preço da terra assume outros adicionais provenientes de possíveis atividades materializadas em áreas próximas; pois nele se agrega valor potencializado de uso. Temos com isso, o uso do solo atuando como fator determinante dos preços dos lotes. “Ao proprietário do terreno cabe uma renda sobre a propriedade do lote, que não está sob seu controle” (SILVA, 1992, p. 55). Ainda segundo o mesmo Autor, fazendo

referência a Smolka (1980)², diz que “além da renda fundiária como tributo pago ao proprietário, o preço do terreno para ser negociado envolve outros dois componentes: valor potencial e expectativa de valorização futura”. Em resumo, o valor potencial nada mais é que a “capacidade dos proprietários fundiários de influenciarem o uso que dá a terra, de modo a reproduzir a dependência do capital produtivo por este meio de produção” (SILVA, 1992, p. 55).

“No Brasil, como nos demais países capitalistas, a terra urbana e as edificações integram as mercadorias do modo de produção capitalista.” (RODRIGUES, 1989, p.16). A racionalidade capitalista tem monopolizado o uso da terra urbana, assim como outras amenidades, como elementos do meio físico disponíveis na cidade, mas acessíveis àqueles que podem pagar pelo seu uso. A transcrição a seguir nos ajudar a entender as diferenciações e valor de uso espacial, na cidade de Porto Nacional. Ao passo, que dependendo da localização, um lote chega a custar quarenta mil Reais (40.000,00) e em outros pontos da cidade, oitocentos Reais (800,00).

A terra, como a água, o ar, são indispensáveis à vida. São bens da natureza, que foram “transformados” em mercadorias. Afinal não se paga pelo consumo de água nas cidades? Não se paga por um pedaço de terra? Não se paga mais caro por um lote que é servido por rede de água, do que por outro que não o é? Não se paga mais caro ainda por um lote de terreno, situado em área sem poluição? Basta observar-se os anúncios de vendas de terras/casas para constatar que estes bens da natureza, de uma forma ou de outra, entram no mundo *colorido* das mercadorias e justificam preços diferentes, dependendo da *quantidade* e *qualidade* destes bens da natureza e uma acumulação maior ou menor de riqueza por parte daqueles que têm tais bens para serem colocados no mercado” (RODRIGUES, 1989, p. 16) [grifo da autora].

Segundo Silva (1992) se apoiando em CUNHA e SMOLKA (1980) afirma que “no Brasil, essa situação tem se configurado através da concentração fundiária, em que a terra tem sido reserva de valor. Com efeito, a oferta de terra tem sido menor, dando a impressão de uma escassez socialmente criada” (SILVA, 1992, p. 55).

Quanto à expectativa de valorização futura do terreno, Silva (1992, p. 55), com base em Smolka (1980) diz que “o preço da terra variará ao longo do tempo, a partir das vantagens proporcionais pelo uso e alteração desta terra sobre as demais”.

Considerando as etapas do “movimento do capital incorporado” este compreende três momentos considerados fundamentais, assim resumidos por Silva (1992, p. 57), são eles: “I – alteração no preço inicial em relação ao preço negociado ao incorporador; II – variações no

² SMOLKA, M.; CUNHA, P. V. O. Notas críticas sobre a relação entre renda fundiária e uso do solo urbano. Rio de Janeiro: CEBRAP, 1980. (Estudos CEBRAP, n. 27).

preço do terreno decorrentes das modificações no ambiente construído ao longo dos anos; III – valorização do terreno pelo incorporador alterando seus atributos”.

Segundo o mesmo Autor, acima citado, acontece de o capital incorporador abri loteamentos sem infra-estrutura básica (água, rede de esgoto, energia e transporte). Após essa etapa do processo é que o capital incorporador se articula com o Estado, tendo em vista a demanda da população em adquirir a casa própria, para realizar os investimentos infra-estruturais. “Pode também ampliar o número de usuários nos lotes através da densificação populacional e verticalização que envolvem a edificação nos lotes” (SILVA, 1992, p. 58). Com efeito, soma-se também ao aumento dos lucros imobiliários outros “fatores subjetivos” (incrementos de elementos técnicos) tais como piscina, sauna, entre etc.

Tal atuação “planejadora” do capital sob os auspícios do Estado, não deixa margem de acesso à casa própria aqueles cujo salário dá malmente para repor as energias gastas no labor. Seguindo nesse entendimento de luta nas cidades brasileira pelo direito de morar, Carlos (1991) nos esclarece que:

[...] a luta pelo “direito à cidade” aparece como questão no momento em que a sociedade, vive a cisão entre apropriação e dominação do espaço e as contradições que emergem desse processo revelada de forma profunda pelo conflito uso-troca dos lugares da cidade. A superação desta situação exige a transformação radical da sociedade na medida em que se trata da negação daquilo que esta no fundamento do processo de constituição as relações sociais atual: a propriedade privada como elemento central da produção do espaço alienado, que produz a cidade “como exterioridade”. (CARLOS, 1991, p. 137-138).

Conforme explica a Autora, a forma como é produzido o espaço urbano é exterior aos anseios cidadãos, o espaço alienado, numa palavra, quem constrói não tem direito de uso. Concordando com Carlos (1991), ao analisar a produção e reprodução do espaço urbano, a autora aponta para a necessidade de uma compreensão não reducionista do espaço, com ênfase pura e simples na produção econômica. “A noção de produção aponta outro desdobramento: aquele de sua reprodução e evidencia a perspectiva de compreensão de uma totalidade que não se restringe apenas ao plano do econômico, [...] esse entendimento muda os termos da análise urbana” (CARLOS, 1991, p. 17).

De acordo com Gottdierner (1997, p. 131), se apoiando em Lefebvre (1979), “o espaço social perdeu sua unidade orgânica nas cidades das sociedades modernas – pulverizou-se em guetos distintos. [...] os guetos da elite, da burguesia, dos intelectuais, dos trabalhadores imigrantes etc.”. Para Lojkin (1997, p. 189) existem três tipos principais de segregação urbana. Onde sequência:

1. Uma oposição entre o centro, onde o preço do solo é o mais alto, e a periferia. O papel-chave dos efeitos de aglomeração explica, a nosso ver, a importância dessa “renda de acordo com a localização”.
2. Uma separação entre as zonas e moradias reservadas às camadas sociais mais privilegiadas e as zonas de moradia popular.
3. Um esfacelamento generalizado das “funções urbanas”, disseminadas em zonas geograficamente distintas e cada vez mais especializadas: zonas de escritórios, zona industrial, zona de moradia, etc. É o que a política urbana sistematizou e racionalizou sob o nome de zoneamento (LOJKINE, 1997, p. 189).

Corrêa (1989, p. 24) ao falar do papel do Estado, enquanto investidor, diz que “[...] as terras públicas são uma reserva fundiária que o Estado dispõe para usos diversos no futuro, inclusive para negociações com outros agentes sociais. Através de órgãos como a COHAB, por outro lado, o Estado torna-se promotor imobiliário”.

Ainda com relação à dinâmica espacial provocada pelo mercado incorporador, Sposito (2006, p. 124) questiona: “Porque essa ação torna difusa a separação entre a cidade e o campo”? Vejamos então os pontos fundamentais reportados pela Autora: “Há assim, duas cidades: a que já está loteada, edificada e onde se vive, e aquela que está potencialmente pronta para ser loteada por compor a faixa de terra que se estende dos arrabaldes da cidade até a linha que, por força de lei municipal, é o perímetro urbano da cidade” (SPOSITO, 2006, p. 124).

Considerando a lucratividade por parte dos agentes envolvidos no processo de parcelamento e transformação do solo rural em solo urbano e ainda a falta de critérios para se cumprir rigorosamente o que está discriminado na lei de zoneamento, quanto ao parcelamento dos lotes, [...] “o que se observa, com maior frequência, é a exigência de que as vias do novo loteamento sejam traçadas em continuidade ou extensão das vias já existentes; no entanto, não se exige contiguidade entre a cidade já existente e a gleba a ser loteada” (SPOSITO, 2006, p. 124). Daí o surgimento de lotes vagos intercalados por fragmentos de espaços cujas funções mais parecem com ocupações rurais, ainda mais por conter pastagens e até criação de animais. Parafraçando Sposito, não são mais campo e não chegam a ser ainda, plenamente, cidade, podendo-se admitir então que são cidade/campo” (SPOSITO, 2006, p. 125) [grifo da Autora].

Há, contudo, uma dificuldade crescente de se entender a nova forma assumida pela cidade. “[...] a invenção do automóvel alterou a lógica de estruturação dos espaços urbanos. Desde sua origem, as cidades tinham sua extensão limitada pelas possibilidades de mobilidade dos pedestres e, no máximo, de deslocamento em animais de carga” (SPOSITO, 2006, p. 125). Mais adiante a mesma Autora enumera:

Na segunda metade do século XIX, o bonde (primeiramente puxado a cavalos) favoreceu a expansão territorial urbana, que passou a se orientar, conforme os

vetores de extensão dos trilhos. [...]. Os “auto” “móveis” abriram e mantêm a possibilidade de definição de inúmeros trajetos, tantos quantos veículos e motoristas haja. Propiciaram mobilidade intra-urbana a partir de infra-estruturas que exigem menos investimentos e contêm maior potencial de extensão dos tecidos urbanos que são as ruas, sem que seja preciso implantar trilhos e, muitas vezes, sem que a pavimentação esteja implantada. (SPOSITO, 2006, p.125).

Também nessa mesma direção Santos (1997, p. 56) faz alguns apontamentos: “os transportes e as comunicações conheceram grandes avanços nos países subdesenvolvidos [...] os fluxos podem intensificar-se graças à sua maior flexibilidade, o que não podia ser alcançado com o trem, meio muito mais rígido e inflexível”.

Por mais que o acesso ao automóvel e aos meios modernos de comunicações não tenha atingido toda a população, temos que reconhecer sua importância enquanto elementos modeladores do espaço/território nas diversas escalas: local, regional e até mesmo internacional.

Sposito (2006, p. 126), se apoiando em Ascher (1995, p. 50), faz uma retrospectiva sobre a história das técnicas de transportes, de energia e de comunicação a partir do final do século XIX, diz: “[...] tais técnicas que possibilitam encurtar ou suprimir as distâncias horizontais tornaram possível a mudança da escala da urbanização”. Para Santos (2005):

[...] as cidades locais mudam de conteúdo. Antes, eram as cidades dos notáveis, hoje se transformam em cidades econômicas. A cidade dos notáveis, onde as personalidades notáveis eram o padre, o tabelião, a professora primária, o juiz, o promotor [...]. Hoje é indispensável a figura do agrônomo (que antes vivia nas capitais), do veterinário, do bancário, do piloto agrícola, do especialista em adubos, do responsável pelos comércios especializados. (SANTOS, 2005, p. 56).

Ficam bastante aclaradas as mudanças espaciais urbanas na atualidade na fala dos referidos autores. Nos apontamentos de Sposito (2006, p. 127) “As temporalidades que se aceleram, no período atual, também podem ser apreendidas a partir da maior mobilidade cotidiana nos espaços intra-urbanos, bem como entre cidades”. Diante do avanço tecnológico podemos ser induzidos a pensar também que com o incremento dos meios de comunicação (telefone, informática principalmente) a tendência seria diminuir a mobilidade interurbana em função do que poderíamos resolver determinados assuntos sem ter que deslocarmos até ele. No entanto está acontecendo justamente o contrário. A essa indagação Sposito (2006) em consonância com Ascher afirma que: “[...] as necessidades de comunicação aumentam mais rápido que a oferta dos meios de comunicações” (ASCHER, 1995, p. 127).

No mesmo sentido das inovações a que estamos nos referindo, Santos (2005), conforme citação acima, aponta que tais inovações trouxeram também uma mobilidade das

antigas profissões, no meio urbano, que não usufruíam mais das mesmas importâncias, ou seja, notabilidade social. Na verdade outras profissões, ligadas à modernidade técnica científica, chegaram para substituí-las enquanto personalidades notáveis.

Santos (2007), na segunda edição de sua obra “Economia Espacial”, assinala que a introdução de inovações tecnológicas no campo tem efeitos mortais nas velhas relações de produção tanto no campo como na cidade. No campo “[...] isto é feito sob o pretexto de ajudar a solucionar problemas de abastecimento de alimentos e de pobreza rural, mas a finalidade verdadeira é modernizar a economia rural e aumentar a composição técnica e orgânica do capital na agricultura” (SANTOS, 2007, p. 190). A mesma estratégia é aplicada nas cidades através do planejamento urbano, nesse aspecto, Santos (2007, p. 198), também afirma que “as formas se tornaram instrumentos ideais para promover a introdução do capital tecnológico estrangeiro numa economia subdesenvolvida e para ajudar o processo de superacumulação, cuja comparação é superexploração [...]”.

Com a transformação nas formas de produção no campo, as cidades locais passam a receber toda a influência do campo. Trabalhadores rurais, agricultores que antes moravam na propriedade passam a morar nas cidades. Há, contudo, um fortalecimento econômico do setor terciário, e até quaternário, conduzindo para maior divisão social do trabalho. Para Santos (2005, p. 57) “A essa divisão social do trabalho ampliada, que leva a uma divisão territorial do trabalho ampliada, soma-se o fato de que as diferenciações regionais do trabalho também se ampliam”. Assim, a cidade se ajusta para dar sustentabilidade, funcional ao campo, tendendo a especializar-se. Santos (2005) ainda diz:

Quanto mais intensa a divisão do trabalho numa área, tanto mais cidades surgem e tanto mais diferentes são uma das outras. [...] há uma diferenciação cada vez mais marcada, acompanhada de uma divisão interurbana do trabalho. É o que se verifica no Brasil em boa porção dos estados do Sudeste e do Sul, com a distribuição de funções produtivas entre as cidades. Isso é possível porque os transportes se difundiram e, à criação de grandes autopistas, soma-se, nas regiões mais desenvolvidas, uma criação tão grande ou maior de estradas vicinais; desse modo, a circulação torna-se fácil e o território fluído (SANTOS, 2005, p. 57).

Notamos, contudo, que do ponto de vista das atividades modernas no campo, a cidade local passa a ter papel importante para o campo. A intensidade destas transformações obedece às características do tipo de atividade econômica (agroindústria, indústria) a ser implantada, que por sua vez se entrelaça inevitavelmente a outros atributos do urbano que de certo modo singulariza cada subespaço (RODRIGUES, 1989).

Continuaremos, no item seguinte, com a análise das particularidades histórica representadas nas formas socio-espaciais para entender os processos e as funções urbanas de Porto Nacional na atualidade.

1.3 As Transformações Sócio-Espaciais no Estado do Tocantins e seus impactos em Porto Nacional

A cidade de Porto Nacional está localizada à margem direita do rio Tocantins, a 64 km da capital do Estado do Tocantins, entre os paralelos: 10° 42' 29'' de Latitude Sul e 48°25'02'' de Longitude Oeste. Limita-se ao Norte com Miracema do Tocantins; à Leste com Palmas e Monte do Carmo; ao Sul com Silvanópolis, Ipueiras e Brejinho de Nazaré e ao Oeste com Nova Rosalândia, Fátima, Oliveira de Fátima, Pugmil e Paraíso do Tocantins (Mapa – 8). Possui altitude média de 212m. Segundo o Planejamento regional do Estado, organizado pela Diretoria de Zoneamento Ecológico Econômico da SEPLAN, Porto Nacional inclui a IX Microrregião, juntamente com a Capital do Estado e os municípios de Aparecida do Rio Negro, Brejinho de Nazaré, Fátima, Ipueiras, Lajeado, Miracema do Tocantins, Monte do Carmo, Oliveira de Fátima e Tocantinópolis. O Município possui área territorial de 4.449,892 Km², com 45.289 habitantes e densidade populacional de 11, 17 habitantes por Km².

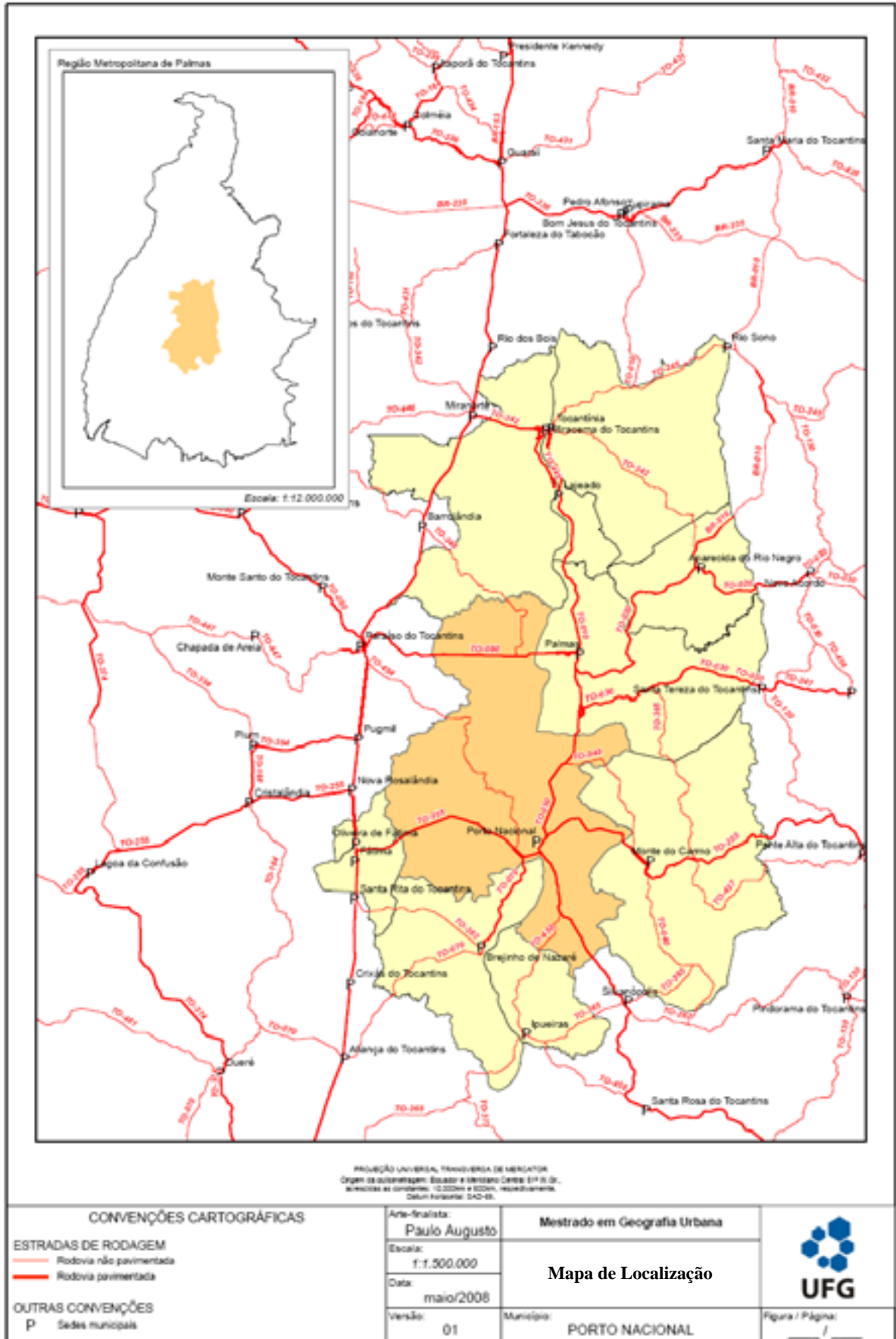
As principais vias de acesso à cidade de Porto Nacional são: ao Leste da cidade, as rodovias estaduais TO-230, perpendicular à BR-153; e a TO-080, que sai da cidade de Paraíso – TO, na direção da capital do Estado, e desta à cidade de Porto Nacional pela TO- 050. Ao Sul, a TO-440, que une Porto Nacional à Silvanópolis e de lá segue sinuosamente interligando vários municípios até a cidade de Campos Belos, já no Estado de Goiás. Conta também como via importante de acesso à cidade de Porto Nacional um aeroporto, construído na década de 1930, em função da carência de vias de transportes terrestres e aquáticos e o crescente comércio de carne³.

Ainda com relação ao padrão morfológico da malha viária tocantinense, que se assemelha a “espinha de peixe”, ou seja, as rodovias estaduais quase sempre fazem ligação

³ No Norte Goiano, com a deficiência do transporte terrestre e fluvial, houve um relativo desenvolvimento do transporte de passageiros e de carga via aérea. Com o crescimento do comércio da carne bovina, os aeroportos de Araguacema, Pedro Afonso e Porto Nacional foram muito utilizados na região. Partiam diariamente, para Belém (PA) e outras capitais do Norte-Nordeste, aviões carregados de carne verde proveniente dos matadouros locais CAPES (1959) citado por Borges (2000).

com a Belém-Brasília (BR- 153), aspectos reveladores da importância dessa via de comunicação para com outras cidades tocaninenses e estados vizinhos.

Durval Godinho (1988, p. 10), em seu livro *História de Porto Nacional*, diz que “o povoado de Porto Nacional teve sua origem – não podendo precisar exatamente a data de sua fundação – mas apenas situá-la por volta da última década do século XVIII e início do século XIX”.



Mapa 8: Localização do Município de Porto Nacional

Tudo começou com um pobre casebre de um barqueiro português de nome Felix Camoa, que habitava as margens do rio Tocantins, local onde hoje se localiza a cidade de Porto Nacional. “O ponto escolhido pelo destemido barqueiro [...] ficava entre duas ilhas, à margem direita do rio num plano elevado, para num caso de ataque dos gentios, ele se refugiar em uma das ilhas, [...]” (GODINHO, 1988, p. 10).

Essa relação conflituosa dos índios (gentios) com os colonizadores permeia quase toda a história da cidade, fazendas e arraiais da região, como está presente na maioria dos relatos dos viajantes que percorreram a Província de Goiás. Escreve o referido Autor que, em função dos constantes ataques dos silvícolas à cidade de Bom Jesus do Pontal, hoje em ruínas (Figura 2), a população foi aos poucos se juntando ao humilde casebre do barqueiro Português, reforçando cada vez mais o contingente populacional do arraial na margem do grande rio e mais tarde “a nova povoação foi conhecida por Arraial Novo do Porto Real do Pontal” (GODINHO, 1988, p. 11).



Figura 2 (A e B): Ruínas da Vila de Bom Jesus do Pontal (1738), localizada a 18 km de Porto Nacional.
Fonte: BRITO, R. da M. 2008.

Os relatos de viajantes que passaram por Goiás⁴, nesse período, desnudam aspectos importantes das paisagens naquela época. Raymundo José da Cunha Matos (1979), Governador das Armas em Goiás no período colonial, percorrendo a Província de Goiás, refere-se ao sítio urbano do então arraial de Porto Real, Porto Imperial, hoje Porto Nacional, diz:

⁴ Só recentemente, com a divisão do Estado de Goiás é que a cidade de Porto Nacional passa a pertencer ao Estado do Tocantins.

A situação do arraial é melhor que se pode desejar; plana, sadia, eminente às maiores cheias do rio; pode ser regado pelo ribeirão de Porto Real, que fica uma légua⁵ ao oriente do arraial, a mais de vinte braças⁶ acima do nível dele, foi fundado no ano de 1810 pelo desembargador corregedor da comarca de S. João das duas Barras Joaquim Teotônio Segurado, que para aqui transferiu a cabeça do julgado, que até então era o arraial do Carmo. Tem quarenta e sete casas todas pequenas e a pobre capela de Nossa Senhora das Mercês, um registro das embarcações que descem para a província do Pará ou de lá sobem para a de Goiás, com um destacamento que agora monta a vinte e oito praças, duas pequenas peças de artilharia, de bronze, e algumas munições. Tudo nesse aprazível arraial é novo; pode ser o empório de todas as riquezas do centro do Brasil, e tem um excelente terreno para levantar uma cidade mais extensa do que qualquer das mais famosas do universo. Os habitantes desse arraial são pertencentes à freguesia do Carmo (CUNHA, 1979, p. 128).

Aqui percebemos os primórdios da função político/administrativa da cidade de Porto Nacional, já em 1810 estavam constituídos os germes de um futuro centro regional. Nessa época já contava com um Registro⁷ Aduaneiro e um Posto de Segurança Militar.

Buscando nos relatos de um antigo viajante que passou pelo interior da Província de Goiás, constata-se uma descrição minuciosa da paisagem e dos habitantes do núcleo urbano de Porto Real. Estamos falando do médico naturalista austríaco Johann Emanuel Pohl, em seu livro, *Viagem no Interior do Brasil*, por volta de 1817 a 1821 períodos em que esteve no Brasil. Vejamos um trecho da descrição do referido autor:

O arraial de Porto Real é uma das povoações mais novas do Brasil. [...] o número de casas sobe a umas trinta, mas poucas cobertas de telha a maioria é coberta de palha de palmeira. Entre as melhores casas estão a que habito (foi construída à custa do governo para o juiz Inez e nela se acha também a cadeia) e a casa do comandante. A igreja é recém-construída, porém pequena. O vigário reside habitualmente no Carmo e vem dizer missa aqui três ou quatro vezes por ano durante as grandes festas religiosas. Aqui mora um comandante. Tem o posto de major (sargento-mor) e também é encarregado do presídio, isto é, da proteção contra os índios. Tem de promover, também, a ligação do correio, pelo Rio Maranhão, até o Pará (POHL, 1976, p. 228).

Segundo Godinho (1988), fazendo referência aos velhos escritos, é considerável o avanço de Porto Real frente à liderança assumida na circunvizinhança: [...] “Porto Real por alguns anos medrou como lugar de passagem de garimpeiros e simples núcleo de lavradores⁸

⁵ Medida itinerária equivalente a 6000 m.

⁶ De acordo com o dicionário Aurélio (2001): Braça - “Antiga unidade de medida equivalente a 2,20m”.

⁷ Registros “eram postos fixos, assim como os postos militares localizavam-se em pontos estratégicos ao longo dos rios importantes – Araguaia, Tocantins, Paranaíba, São Marcos -, bem como em pontos de passagem e travessia ao longo das fronteiras” BARBOSA; TEIXEIRA NETO; GOMES (2004, p. 89).

⁸ Atividade agrícola, paralela à atividade da mineração, exercida pela população ribeirinha nas margens do rio Tocantins.

e barqueiros⁹ e que nos primeiros anos do século XIX seu efetivo humano foi acrescido dos sobreviventes do massacre do Pontal, ocorrido por volta de 1805.” (GODINHO, 1988, p. 14).

Tais atividades caracterizaram o referido arraial, como ponto importante. Continuando nessa linha de raciocínio, em outra passagem da mesma obra, o autor enumera que:

A partir de 1809, a constante necessidade de proteção contra os ataques dos silvícolas, a vigilância contra o escoamento clandestino do ouro pelo Tocantins induziram a Coroa Portuguesa, recém chegada ao Brasil, a tomar urgentes medidas administrativas com relação ao longínquo povoado já ativo no intercâmbio com a praça de Belém e porta aberta à cobiça de aventureiros. Mercê de tais circunstâncias, datam dessa época a criação da guarda policial, nomeação do juiz, do comandante do povoado, espécie de prefeito e instala-se o Posto de arrecadação do Quinto e outros tributos devidos à Coroa Real, bem como Correio Quinzenal via Tocantins até Belém do Pará. (GODINHO, 1988, p. 14).

Não resta dúvida de que as relações de poder que se sedimentavam no referido Arraial, não tinham consonância com as pretensões da Coroa. Logo, tratava-se de um ponto estratégico, localizado às margens do rio Tocantins. O arraial de Porto Real era circundado por outros arraiais auríferos importantes despertando ao poder real, grande interesse pela riqueza mineral (ouro) da região, apesar de Porto Real (Porto Nacional) não ter ouro, era local de embarque e desembarque de garimpeiros, para localidades estratégicas às margens do Rio Tocantins. Além disso, a Coroa detecta imediatamente, como ameaça a sua soberania, a vulnerabilidade territorial em que se encontravam essas terras. Tratou imediatamente de “disciplinar” essa parte, controlando a economia, através da arrecadação de impostos, com a implantação de uma política administrativa mais austera. Numa palavra, exercer o controle total do território, e daqueles que aqui já estavam (os índios), bem como dos que chegaram depois, com a expansão da mineração, agricultura e a pecuária.

Diante do exposto, no início da formação do espaço urbano da cidade de Porto Nacional, fica evidenciada a importância de sua localização às margens do grande rio. Outro fator importante, é que aconteceu numa época em que não havia estradas para “auto” “móveis” que interligasse principalmente a nascente economia regional a outras localidades na província. A cidade soube usar a seu favor, essa dádiva da natureza, ou seja, as águas do rio Tocantins. A história registra que o movimento comercial fluvial com a cidade de Belém

⁹ Os barqueiros tinham como atividade principal o transporte de produtos (mercadorias) através do rio Tocantins: de Porto Real à cidade Belém do Para e de lá retornavam com as novidades: tecido, ferramentas, sal, entre outros.

(PA) só se encerra com a chegada da rodovia Belém-Brasília, na década de 1960, como veremos mais adiante.

De acordo com Lira (2005), três grandes momentos importantes nos ajudam a compreender o processo de povoamento do território goiano/tocantinense que acontece durante o século XVIII, XIX e início do século XX: o aldeamento indígena, a mineração e a navegação.

1) O **aldeamento indígena** - Fazendo um recorte na história do período colonial, quanto ao povoamento do antigo Norte de Goiás, podemos dizer que logo no primeiro século, após a chegada dos portugueses ao Brasil, os bandeirantes já começaram a percorrer essas terras de Goiás-Tocantins em busca de riquezas minerais.

Segundo Palacin (1994), essas expedições eram organizadas principalmente na Bahia, e possuía caráter oficial e de interesse particular. Organizavam-se em busca de índios para o trabalho escravo na zona canavieira, mas a intenção principal era encontrar pedras e minerais preciosos.

De São Paulo também partiram outras bandeiras que chegavam até o extremo Norte de Goiás, seguiam pelos cursos dos rios Paranaíba, Tocantins, Araguaia, e voltavam pelo Tietê a São Paulo, visando a captura de índios cada vez mais escassos por essas paragens. A Figura 3 mostra o trajeto pelo leito dos Rios, dessas bandeiras que partiam de São Paulo até Goiás e deste retornando.

CAMINHO DAS BANDEIRAS (1613-1615)



Figura 3: Caminho das Bandeiras (1613 – 1615).

Fonte: PALACIN, L; MORAIS, M. A. de S. História de Goiás, (1722 – 1972).

Posteriormente, com a introdução de muares¹⁰ na atividade de caça ao cobiçado ouro e, por extensão ao índio, as referidas expedições fizeram uso desses transportes, e passando assim a percorrer de Norte a Sul todo o território Goiano agora não mais utilizando o leito dos rios para trafegar, mais sim a terra firme.

Também é importante registrar, segundo o mesmo Autor, que as expedições fluviais dos jesuítas do Pará que subiam o rio Tocantins até Goiás, em busca de índios para aculturá-los e usá-los no trabalho escravo. De modo que as expedições dos bandeirantes e Jesuítas, não vinham para fixar povoamento em Goiás. Apesar dos Jesuítas terem a intenção, não houve tal fixação à terra. Na verdade, esse era o espírito que permeava a política mercantilista na colônia dita de exploração – a palavra de ordem ficava por conta do enriquecimento rápido com o objetivo único da extração aurífera.

A história mostra que o período colonial foi fortemente marcado por intensos conflitos entre brancos e índios. “Desde o início do povoamento do Tocantins, os constantes ataques dos índios foram um motivo de permanente preocupação para os mineiros e posteriormente para os criadores de gado” (PÓVOA, 1990, p. 33). Ainda segundo Póvoa (1990), em 1760 o Capitão General, João Manoel de Melo, então Governador da Capitania de Goiás, em carta dirigida ao Rei de Portugal, dizia que “a experiência dos aldeamentos dos

¹⁰ De acordo com o Dicionário Aurélio, animal pertencente à raça do mulo. Mulo, mamífero erissodáctilo estéril, híbrido de jumento com égua ou de cavalo com jumenta [fem.: Mula].

Acroás e Xacriabás não servia à religião, nem ao Estado; que se fizeram rebeldes e apóstatas, opinando que o rei ordenasse a guerra ofensiva contra os índios [...]” (PÓVOA, 1990, p. 36).

Do encontro conflituoso do elemento estrangeiro com a população autóctone resulta o nascimento de vários núcleos urbanos. Póvoa nos esclarece que “no século XVII, os aldeamentos de Duro e Formiga foram praticamente abandonados com a transferência dos índios para São José de Mossâmedes e Santana do Rio das Velhas. Neste local nasceu a cidade de Dianópolis” (PÓVOA, 1990, p. 36).

Outros aldeamentos foram estabelecidos nas proximidades de Porto Nacional, segundo o autor:

A Aldeia Graciosa foi mandada edificar pelo Brigadeiro Raimundo Jose da Cunha Matos [...] em 1824 e seu nome é uma homenagem a sua filha Graciana Hermelinda da Cunha Matos. Foi destinada a aldear os Xerentes que pediram paz e estava localizada na margem direita do Tocantins, nas vizinhança do ribeirão Taquarussu, doze léguas ao Norte de Porto nacional. (...)A aldeia Carolina [...] localizada pouco abaixo da cachoeira das Três Barras, na margem esquerda do Tocantins. O nome de Carolina foi dado [...] em homenagem à imperatriz e antes tinha o nome de Povoações das Três Barras. (PÓVOA, 1990, p.36 a 37).

Percebe-se, portanto em tais relações, a nítida combinação do poder político, econômico e eclesiástico e conseqüente processo de formação de povoamento como testemunham a materialidade das formas, do jeito que se apresentam os núcleos urbanos mais antigos de Goiás-Tocantins.

Segundo Barbosa; Teixeira Neto; Gomes (2004), muitos desses aldeamentos se constituíram nos primeiros núcleos populacionais de algumas cidades goiano-tocantinenses: “Mossâmedes e, talvez, porque não confirmado em documentos oficiais, Porangatu, em Goiás; Dianópolis, antiga São José do Duro, Pedro Afonso, Tocantínia e Itacajá no Tocantins” (BARBOSA; TEIXEIRA NETO; GOMES, 2004, p. 88). Outra periodização importante para o processo de ocupação do território Tocantinense encontra-se na mineração.

2) O período da **mineração** em Goiás (1722) introduziu no cenário colonial um terceiro “eldorado” depois de Minas Gerais (1696) e Mato Grosso (1719). (ESTEVAM, 2004, p. 21).

Esse Autor apoiando-se em Palacin (1994), detalha algumas causas históricas importantes, responsáveis pela descoberta de ouro em Goiás. Primeiro foi a abertura de uma estrada por terra, para substituir o antigo e penoso trajeto pelos leitos dos rios até Cuiabá (MT). Nesse ínterim, era de vontade das autoridades lusitanas, a formação de novas bandeiras, tendo em vista as fortes suspeitas da existência de ouro nas imediações das terras dos índios

Goyazes¹¹, mesmo porque, o momento já estava propício a tais explorações diante da vontade dos administradores do território de Minas Gerais em expandir a área de exploração aurífera.

Uma outra causa importante do descobrimento aurífero em Goiás é explicada em função da “Guerra dos Emboabas¹²” em Minas Gerais. A título de melhor entendermos esse episódio, é importante saber que apesar de ter sido os paulistas os descobridores do ouro em Minas Gerais, não conseguiram usufruir do grande achado. Terminado o conflito os sobreviventes resolveram sair em busca de descobertas de novas minas.

Diante do sangrento conflito, Portugal resolveu tomar algumas medidas de ordem político-administrativa buscando “novas acomodações” para os derrotados no conflito, em Goiás.

De fato, a ação intervencionista do Estado, interessado em aumentar sua quota de produção e controle coercitivo do território, incentivou os derrotados do conflito a aventurar-se na busca por novas lavras nas terras dos índios Goyazes. O episódio dos Emboabas (1708), nas Minas Gerais, sem dúvida contribuiu para o devassamento do ouro daqueles rincões do interior da Colônia.

De acordo com Salles (1992), cronologicamente os núcleos mineradores dos primeiros anos de ocupação, situaram-se nas proximidades de Sant’Ana, atual cidade de Goiás, às margens do rio Vermelho, entre 1725 e 1731, formada por um conjunto de povoados, contando-se, entre eles, o de Barra, Ferreiro, Anta, Ouro Fino, Santa Rita e Pilar, em seguida o de Santa Cruz, mais ao sul da Província, afastado na direção de São Paulo, em 1729; vêm depois os achados de Meia Ponte, em 1731 (SALLES, 1992).

Ao norte do atual território Goiano, ladeando o rio Tocantins, entre 1730 e 1736, surgem as minas do Maranhão, Água Quente, Traíras, São José e Cachoeira, e, ao mesmo tempo, nas proximidades do rio Crixás, as minas do mesmo nome.

Entre 1735 e 1741, a sucessão de descobertas continua para o Nordeste, com os núcleos de Natividade, São Felix, Pontal, Porto Real¹³, Arraias, Cavalcante e Pilar. Volta a

¹¹ Os índios Goyazes ou Goyá habitavam as cabeceiras do Rio Vermelho próximo à cidade de Goiás (antiga Goiás Velho) a Noroeste de Goiânia. “Os Goyá moravam perto das nascentes do Rio Vermelho e conheceram os brancos em 1647; eram numerosos e pacíficos. Aceitaram a invasão dos brancos, facilitando a exploração das riquezas da região e o próprio cativo. No início do século XVIII eles resistiram à exploração dos invasores e foram dizimados na confluência do Rio dos Bugres com o Rio Vermelho. Nessa área estão os sítios arqueológicos da Fase Itapirapuã” (BARBOSA; TEIXEIRA NETO; GOMES 2004, p. 39).

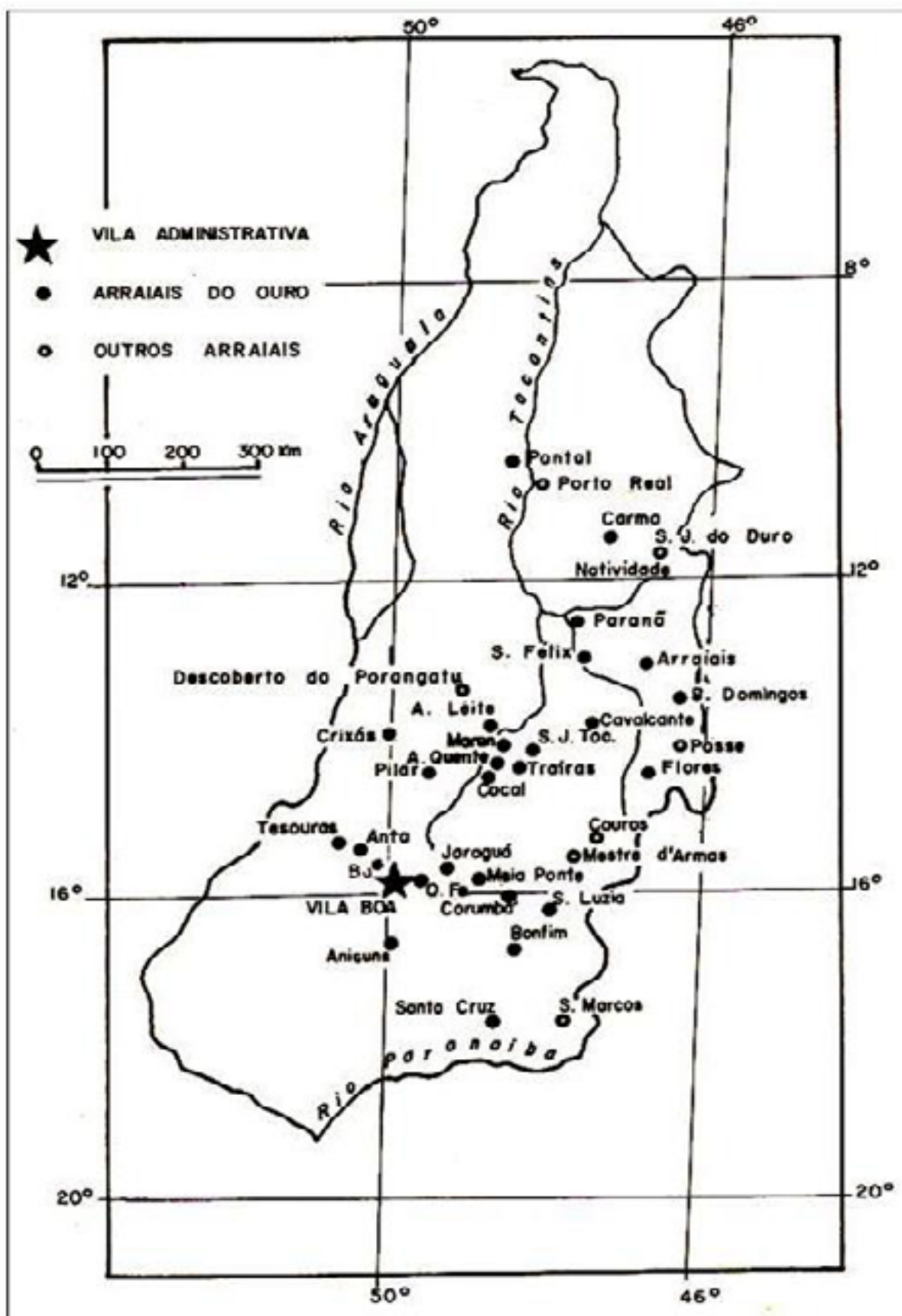
¹² De acordo com o dicionário Aurélio (2001, p. 255), Emboaba - “alcanha que os descendentes dos bandeirantes paulistas davam, nas lavras, aos forasteiros portugueses e brasileiros que buscavam ouro e pedras preciosas, e, p. ext. aos portugueses em geral”.

¹³ Porto Real, Porto Imperial e atualmente Porto Nacional, surge não diretamente ligada à garimpagem do ouro, mas como um porto de embarque e desembarque de aventureiros em sua maioria nordestinos.

seguir para o Sul da Capitania, não muito distante de Sant'Ana, entre 1746 e 1749, com os achados do Carmo, Santa Luzia e Cocal.

Na década posterior, vêm as minas de Bonfim, Tesouras e somente em 1809, casualmente surge o núcleo aurífero de Anicuns, próximo a cidade de Goiás (SALLES 1992). Na página seguinte, a Mapa 9 apresenta, a localização das referidas povoações advindas do período aurífero.

GOIÁS: VILAS E ARRAIAIS DO OURO



Mapa 9: Goiás: Vilas e Arraisais do ouro
 Fonte: SALLES, G. V. S. (1992, p. 94).

Diante do seu caráter disperso, os administradores da Coroa Portuguesa sentiram necessidade de uma maior aproximação administrativa da atividade aurífera e trataram logo de estabelecer os limites da Capitania de Goiás que, até então, pertencia a Capitania de São Paulo. “Goiás pertenceu, até 1749, à capitania de São Paulo. A partir dessa data, tornou-se capitania independente” (PALACÍN, 1994, p.29). Também Barbosa; Teixeira Neto; Gomes (2004) dizem que:

[...] o primeiro projeto de limites que realmente tratou do assunto a um âmbito mais elevado foi o elaborado por D. Marcos de Noronha, que, por carta, informava à Corte em Lisboa, com os detalhes que os conhecimentos geográficos da época permitiam, “por onde mais cômoda e naturalmente deveriam passar os limites desta Capitania”. Por esse documento, sabia-se que, com a Capitania do Mato Grosso as fronteiras e limites seriam constituídos por um alinhamento norte-sul, formado pelos rios Araguaia, das Mortes, Taquari, Cachoeiro (Coxim), Camapuã e Pardo. O rio Grande a separaria de São Paulo. Com as Minas Gerais, eram os limites que, a leste, a separavam da Capitania de São Paulo, ou seja, grosso modo, a Serra Geral de Goiás e outras serras menores, que levavam os limites até à barra do Rio Sapucaí no Rio Grande. Algumas dificuldades existiam ao norte de capitania, em que, por falta de maiores conhecimentos geográficos, D. Marcos informava que os limites deveriam ser os antigos limites da Capitania de São Paulo com as do Grão Pará e do Maranhão (BARBOSA; TEIXEIRA NETO; GOMES, 2004, p. 51).

A própria disposição territorial da Capitania de Goiás, em seu formato longitudinal, dividindo sua área com vários territórios vizinhos, conforme mostra o Mapa 10, já nos fornece a dimensão dos litígios fronteiriços já registrados em sua história; tema esse que daria um outro estudo, e não caberia por razões óbvias desenvolvê-los aqui, mas vale a pena estimular a pesquisa nesse sentido. O Mapa 10, na página seguinte, nos subsidia nessa tarefa de mostrar a evolução das demarcações territoriais (1750 a 1988) dos dois Estados, Goiás-Tocantins.



Mapa 10: Goiás-Tocantins Formação Territorial (1750 – 1988).

Fonte: BARBOSA; TEIXEIRA NETO; GOMES, 2004 p. 55.

Esse sistema de povoamento, através da atividade mineradora, caracterizou-se por puro contingenciamento. Onde se descobria uma mina de ouro, para lá se dirigiam centenas de pessoas ávidas pela extração do metal. Não importava em que localidade fosse (sítio) e ali logo se erguia um vilarejo. Somado ao declínio¹⁴ do metal que se abatia sobre muitas vilas auríferas, temos outros elementos que as sufocavam: [...] “o isolamento geográfico, os sítios “impossíveis” em que esses arraiais se erguiam, por razões óbvias, as minas” (BARBOSA; TEIXEIRA NETO; GOMES, 2004, p. 65).

3) Outro eixo importante no processo de povoamento de Goiás-Tocantins, diz respeito à **navegação** dos rios Araguaia/Tocantins que se inicia no século XX, e com ela, nasce a população ribeirinha. Este tipo de povoamento obedecia ao mesmo sistema de poder e parceria de que viemos falando: economia, Estado, poder político e eclesiástico. Nesse sentido o governo adotou política de incentivo ao povoamento ao longo das margens dos rios Araguaia/Tocantins. Godinho (1988) enumera que o governo imperial cria mecanismos de incentivos ao povoamento das margens do Tocantins criando a sociedade de comércio entre a província de Goiás e a do Belém do Pará. Vejamos:

O estabelecimento d'Armazens e Presídios nos sítios mais apropriados, com outras providências, que vão tomar-se para facilitar a navegação do Maranhão do Tocantins desde Arroyos até Porto Real... Aos sócios, que entrarem com dez mil cruzados, concede-se além de outras graças uma sesmaria de meia légua de terreno de frente e légua e meia de fundo na margem do Maranhão, Tocantins e Araguaia, e as que forem estabelecer-se quer nas margens quer nos sertões daqueles rios concede-se a isenção dos dízimos de suas culturas, e dos direitos d'entrada dos gêneros de comércios navegados pelos mesmos rios (GODINHO, 1988, p. 18).

Vale a pena registrar, segundo o mesmo Autor, a importância exercida pelo poder Real nos primórdios da formação espaço/territorial de Porto Real, ele cita ainda o depoimento de Alencastre: “Até 1806, o arraial do Carmo tinha sido cabeça de julgado perdendo esta prerrogativa com a sua transferência para Porto Real que com a navegação do Tocantins começava a prosperar, ao passo que Carmo e Pontal iam decaindo [...]” (GODINHO, 1988, p. 1.8).

¹⁴ De acordo com Lira (2005), o declínio da mineração contribuiu para a ascensão de Porto Real a categoria de cabeça de julgado, substituindo a vila de Monte do Carmo que já apresentava em profunda decadência.

Com o resultado da relação conflituosa entre brancos e índios marcados sempre com o recuo dos índios, vários núcleos populacionais vão surgindo nos locais de presídios¹⁵ e registros:

No Tocantins, além de Araguacema, foram antigos presídios a antiga cidade de Velho Couto Magalhães (rebatizada com o nome de velho Couto, Porque uma cidade nova foi construída mais afastada da margem direita do Araguaia) e as cidades de Peixe e Porto Nacional, esta última para controlar acesso de mineiros e colonos às minas do Norte. Em Goiás, o mais célebres dos presídios foi o de Leopoldina – a atual cidade de Aruanã -, que, como se sabe, foi também a mais importante, senão a única, cabeça-de-navegação do Rio Araguaia no século XIX. Itumbiara, ex-Santa Rita do Paranaíba, Formosa, ex-Couros, e Cabeceiras, todas em Goiás eram antigos Registros. (BARBOSA; TEIXEIRA NETO; GOMES, 2004, p. 89).

Como visto, essa discussão prova, através dos atributos e permanência das formas, a importância da função econômico-político-administrativa da cidade de Porto Nacional, assim como as demais, em outros pontos do território Goiano-Tocantinese, sempre sob os auspícios do controle político advindo da Coroa Portuguesa¹⁶ e do poder eclesiástico¹⁷ que se estabelece na cidade. (Figuras 4 e 5).

¹⁵ “Presídios eram postos militares localizavam-se em pontos estratégicos ao longo dos rios importantes – Araguaia, Tocantins, Paranaíba, São Marcos -, bem como em pontos de passagem e travessia ao longo das fronteiras, [...]” (BARBOSA; TEIXEIRA NETO; GOMES, 2004 p. 89).

¹⁶Por Lei Provincial de 14 de novembro de 1831, [...] o julgado de Porto Real, foi elevado à categoria de Vila (Vila de Porto Imperial) o que vale dizer a sede de município, já que naquela época vila equivalia ou implicava instituição dos órgãos de administração municipal. Nessa mesma época instala-se criação de escolas primárias, construção da cadeia. (GODINHO, 1988, p. 29). (Figura 6B e 7A). Em razão de seu constante desenvolvimento Porto Imperial pela Resolução de 13 de julho de 1861, recebe seu diploma de cidade [...] a denominação de Porto Imperial (idem, p.31).

¹⁷ Logo após a consolidação da Vila de Porto Imperial e realizada a Reconstrução da Igreja Matriz (Godinho (1988, p.29) (fig. 6A). Consta também dessa forte ligação da Igreja com o Estado “em 1909 o governo estadual extingue as escolas de Porto, Palma e Catalão, transferindo-as para Taguatinga, Jataí e Pirinópolis, [...] Em 1914 o governo restabelece as eficientes escolas secundárias sob a direção de frei Domingos Nicollet e frei Rosário Melizan, este retornado do Convento de Uberaba. Em 1904, a chegada das primeiras religiosas, Irmãs Dominicanas do Santíssimo Rosário Monteil, [...] que vieram auxiliar seus irmãos do convento santa Rosa de Lima desta cidade no sublime mister de instrução e evangelização” (idem, p. 75). Acrescentamos que as velhas relações Estado/Igreja continuam acontecendo na cidade de Porto Nacional. Recentemente o Colégio Sagrado Coração de Jesus, de propriedade da Igreja, firmou convênio com o Estado do Tocantins, onde os professores são pagos pelo Estado e prestam serviço ao Colégio S. C. de Jesus em Porto Nacional (Figura 6B). Queremos dizer que a presença da Igreja no setor da Educação permanece, porém com outras dinâmicas.



Figura 4: A - Igreja Nossa Senhora das Mercês (1904); B - Colégio Sagrado Coração de Jesus, inaugurada em 1903.

Fonte: OLIVEIRA, S. de S. (2008).



Figura 5: A – Antigo Passo Municipal de Porto Nacional (1922); B - Sede atual da Prefeitura de Porto Nacional (TO), construídas em 1970 e reformada em 2003.

Fonte: OLIVEIRA, S. S. (2008).

Recorremos também aos ensinamentos de Lefebvre (2001) em sua obra *O Direito a cidade*, onde fala sobre a “ordem próxima” e “ordem distante” e sobre a cidade em seu relacionamento, e diz:

Ela se situa num meio termo, a meio caminho entre aquilo que se chama de *ordem próxima* (relações dos indivíduos em grupos mais ou menos amplos, mais ou menos organizados e estruturados, relações desses grupos entre eles) e a *ordem distante*, a ordem da sociedade, regida por grandes e poderosas instituições (Igreja, Estado), por um código jurídico formalizado ou não, por uma “cultura” e por conjuntos significantes. (LEFEBVRE, 2001, p. 46).

Como visto, existem duas ordens que nos ajudam dialeticamente, na compreensão do espaço urbano. A primeira diz respeito às iterações diversas da cidade com outras localidades, em termos de complementaridade de funções. Já a segunda, acontece no nível local. Ambas as

inter-relações nos fornecem a chave para compreender espacial e temporalmente as periodizações espaciais.

Com relação ao atributo aglomeração populacional, arguido na primeira parte do trabalho, de acordo com Sposito (2006), podemos retomá-la em uma outra passagem em que mesmo autor diz: “A cidade [...] é espaço propício à realização de atividades que requerem encontro, proximidade ou possibilidade de comunicação, especialização e complementaridade de papéis e funções” (SPOSITO, 2006, p. 116).

Convém lembrar, através da literatura, que o período da extração do ouro, povoou Goiás-Tocantins rapidamente e afastou levas e levas de aventureiros após sua escassez, principalmente na porção Norte da Província de Goiás, onde a produção terminou mais cedo. Toda região passou, no século XIX, por um longo período de letargia. Nesse sentido, Estevam (2004, p. 61) relata: “[...] a população goiana durante o século XIX esteve em processo de reacomodação e a característica básica foi a ruralização. Tanto que os acontecimentos políticos¹⁸ que tanto marcaram o século pouco ou quase nada repercutiram em Goiás”.

Referindo-se ao processo de “reacomodação” da população no século XIX, em outro momento, Estevam (2004, p. 63) enumera que “[...] a organização sertaneja, que surgiu e se consolidou em Goiás, no século XIX, baseou-se em um único processo de trabalho: *pecuária extensiva-agricultura de subsistência*”.

Delinearemos, no item seguinte, os elementos norteadores do processo de incorporação econômica do Sul, do Médio Norte e Norte de Goiás às políticas do Sudeste brasileiro.

1.4 A Dinâmica de Ocupação Norte-Sul Goiano Trilhou Caminhos Diferentes

Há uma unanimidade, por parte dos autores que estudaram e estuda esse período de povoamento em Goiás, que o gado bovino se desponta como atividade importante, dado sua capacidade de locomoção em época que não existia estrada. Campos (1987, p. 27) se referindo à situação periférica que se abatia sobre o Estado de Goiás, após a crise mineradora, diz que “após decadência da mineração a criação de gado se tornou a atividade econômica

¹⁸ O Estado Imperial nomeou livremente todos os governantes que passaram pela província e seus moradores permaneceram alheios aos movimentos e crises gerados no processo de Independência do país. Os reflexos foram sentidos apenas por algumas famílias mais poderosas e por membros do clero insatisfeitos com a administração portuguesa. [...] Dada a divergência de interesses entre o sul e o norte da província a ocasião foi aproveitada para uma tentativa de separação nortista; a comarca setentrional declarou-se independente do sul aproveitando-se da crise nacional. (ESTEVAM, 2004, p. 61).

principal de Goiás. [...] a lavoura se restringia a uns poucos produtos necessários ao consumo da rarefeita população estadual”.

Com relação à introdução do gado em Goiás, Ribeiro (1995) nos diz que o gado foi introduzido bem cedo, como atividade secundária na colônia brasileira. Os primeiros exemplares foram introduzidos pelos portugueses provenientes das ilhas de Cabo Verde:

Os primeiros lotes instalam-se no agreste pernambucano e na orla do recôncavo baiano, suficientemente distante dos engenhos para não estragar os canaviais. Daí se multiplicaram e dispersaram em currais, ao longo dos rios [...] Ao fim do século XVI, os criadores baianos e pernambucanos se encontravam já nos sertões do rio São Francisco, prosseguindo ao longo dele, rumo ao Sul e para além, rumo às terras do Piauí e do Maranhão. (RIBEIRO, 1995, p. 341).

Adiantando cronologicamente a discussão para além do que se convencionou chamar de agropecuária de subsistência, Barreira (1997) diz que no início do século XX já era possível perceber certo incremento na criação de gado e produção agrícola no Sul de Goiás. Neste momento, a cafeicultura demandava por produtos agropecuários, tendo em vista a atividade monocultora do café já estava em fase adiantada em termos quantitativos.

Borges (2000, p. 15) nos diz que “o Centro Oeste é uma invenção do Sudeste. A configuração da economia regional inicia-se a partir da expansão e reorganização capitalista da cultura do café no Centro-Sul do país, na segunda metade do século XIX”.

Barreira (1997) ainda escreve que com a implantação da Estrada de Ferro, em 1915 e 1921, a malha rodoviária, interligada aos trilhos, cria as possibilidades de comercialização no Centro-Sul. Palacin (2006) não afirma, mas diz que o primeiro automóvel parece ter chegado a Goiás em 1907. “A primeira estrada de rodagem foi inaugurada em 1921: era o trecho que ligava a capital à estação terminal da estrada de ferro. [...] em 1930, o movimento de veículos nesta estrada, a principal do estado, era de apenas dez por dia” [...] (PALACIN, 2006, p. 93). Ainda nesse sentido, “os principais troncos rodoviários convergiam para santa Rita do Paranaíba, Ipameri e Porto do Roncador. E, em 1929, as estradas tinham se multiplicado e se observavam melhorias sensíveis naquelas já existentes” (BARREIRA, 1997, p. 19).

Após 1930, a economia, com base na exportação de produtos primários, perde espaço para um novo modelo econômico apoiado em bases industriais, e avança uma nova divisão territorial do trabalho. “O capitalismo brasileiro, para se desenvolver, deveria necessariamente integrar o mercado nacional, pois o que se presenciava até então era uma justaposição de regiões econômicas distintas e desarticuladas. [...]” (BARREIRA, 1997, p. 20). No mesmo sentido se apoiando em Wilson cano, diz:

[...] uma divisão nacional do trabalho calcada nos efeitos de complementaridade, emanada do pólo ou centro dinamizador, que distribuirá as atividades espacialmente. Estes efeitos serão sentidos no Norte do Paraná, Triângulo Mineiro, Sul de Mato Grosso e Sul de Goiás. [...] O que se presenciara em Goiás, a partir desta redefinição de funções, é uma expansão da agricultura e da pecuária, cujos pressupostos se assentam na necessidade de deslocamento geográfico da produção de alimentos e matérias-primas para consumo interno, na criação de um mercado consumidor de manufaturados e na ampliação da fronteira agrícola com o fim de receber excedentes populacionais (BARREIRA, 1997, p. 20).

Barreira (1997) assevera que novas estradas são abertas, assim como a regulamentação de terras devolutas. Nesse período, aproximadamente 82% da população viviam na zona rural do Estado, como os posseiros, arrendatários, proprietários e/ou assalariados. A ocupação se dava nas terras de matas e pastagem natural onde o solo possui melhor fertilidade decorrente das condições litológicas da região.

Segundo Barreira (1997), por mais que o incremento da produção tenha acontecido nos moldes tradicionais, (sistema de roça¹⁹), essa fase marca, em definitivo um período de transição da agricultura de subsistência para a agricultura capitalista, até 1950. Em síntese, até esta data se concretiza, segundo Barreira (1997, p. 22), quatro frentes importantes: “Sudeste (região de influência da Estrada de Ferro), Sudoeste, Mato Grosso de Goiás e uma frente mais avançada, no Vale do São Patrício, que se instala após a chegada da Estrada de Ferro a Anápolis”. Nesse mesmo sentido, Estevam (2004), em estudo realizado sobre o território Goiano diz ter essas frentes de ocupação formado verdadeiros mosaicos regionais.

É importante chamar atenção para o fato de que a expansão da Estrada de Ferro Goiânia-Anápolis, impulsionou a economia²⁰. Atraiu um contingente populacional, comercial e a urbanização para a região do Mato Grosso Goiano. Por outro lado, desacelerou significativamente a relação econômica da sólida Região da Estrada de Ferro. Relações estas, responsáveis pelo sucesso comercial alcançado com o Triângulo Mineiro²¹. Nesse sentido, para Estevam (2004, p. 199) “a consolidação do eixo comercial Anápolis-Goiânia retirou boa parte da influência econômica do Triângulo Mineiro sobre o território goiano”.

Queremos, contudo chamar atenção para a importância de Goiânia (símbolo do capitalismo moderno) e especificamente Anápolis, apesar de não estar tão afastada da capital

¹⁹ Sistema de roça – acontece em áreas de terra fértil onde a vegetação é bastante densa. O trato com a terra consiste em derrubar a mata manualmente, após secagem natural da vegetação, faz-se a queima e em seguida o plantio.

²⁰ “O preço do *alqueire de campo* elevou-se de 2\$500 para 15\$000 e o preço da *terra de mato* sofreu incremento de 10\$000 para 30\$000 o alqueire – grifos do autor” (ESTEVAM, 2004, p. 86).

²¹ “[...] desde os primórdios o Triângulo Mineiro caracterizou-se como entreposto e a zona sul de Goiás mantivera relações comerciais via triângulo Mineiro desde a época da mineração. Nos anos oitocentos tratava-se de um comércio fortuito, limitado a espaçadas partidas de gado e compra de sal e utensílios básicos. Na verdade, negociava-se excedentes goianos produzidos no seio das fazendas “auto-suficientes”. (ESTEVAM, 2004, p. 74)

do Estado, mas já se posiciona a um passo a frente em direção ao Norte de Goiás. É nosso objetivo buscar nas relações processuais, com raiz na Marcha para Oeste, que deram origem a outro movimento horizontal de expansão da fronteira em direção ao antigo Norte Goiano.

Propositadamente, os processos de ocupação entre e intra-regional no Brasil, não obedecem a objetivos que possam distribuir de maneira equilibrada espacialmente seus elementos estruturantes, dentre eles: as cidades, quantitativo populacional, indústrias, vias de circulação entre outras formas de interesse coletivo. Santos (1994) nos lembra que:

A importância desse tipo de enfoque sobressai tanto mais quanto o Estado intervém direta ou indiretamente, nas relações de trabalho, estimula de forma seletiva e freqüentemente, discriminatória as diversas atividades, estabelece os usos do solo, impondo regalias e interdições, e cria, até mesmo, zonas especiais, como os distritos industriais ou as próprias regiões metropolitanas (SANTOS, 1994, p. 126).

A transcrição do Autor nos ajuda a compreender as disparidades regionais materializadas em Goiás, misturando a grande responsabilidade do Estado e responsabilidade própria, ou seja, contingencialmente demográfica.

Assim, de maneira geral, a ocupação entre o Sul e o Norte de Goiás obedeceu a dinâmicas diferentes. O Sul, como temos analisado, criou logo cedo relações cada vez mais estreitas com o Sudeste Brasileiro. De acordo com Borges (2000, p. 86), as primeiras tentativas de conquistar a fronteira norte do Estado de Goiás “ocorreram no século XIX, quando Couto Magalhães, em 1865, criou a Companhia de Navegação do Araguaia e Tocantins. Todavia o empreendimento não prosperou e a região continuou isolada e carente de meios de transporte modernos, até os anos 60.”

A sobrevivência dessa região, distante administrativamente, e isolada dos centros econômicos do País, teve como apoio principal o comércio fluvial com o mercado paraense.

Valverde (1967) escreve que a cidade de Porto Nacional se transformou em um centro comercial importante do Norte Goiano, a partir de 1930. “Nesta época os “motores” provenientes da capital paraense, responsáveis pela navegação no Tocantins, chegavam até Porto Nacional; e as mais variadas mercadorias melhoraram sua praça comercial, que as redistribuía para as cidades a montante” (VALVERDE, 1967, p. 267).

Borges (2000), com base em Braga (1973), diz que apesar do isolamento, a população do Médio-Norte, mantém certa tradição comercial com o Sul de Goiás. De lá se importava mercadorias como o sal, café, tecidos, artefatos de couro através de tropas de burro atravessando todo tipo de dificuldades possíveis. A literatura que trata do processo de valorização das terras do antigo Norte de Goiás, são unânimes em dizer que antes da

implantação da rodovia Belém-Brasília, as terras de mata da região estavam pouco ocupadas e possuía pouco valor comercial. Valverde (1967), assim se refere ao Norte Goiano:

Impulsionados pela febre do ouro, os bandeirantes atingiram, no segundo quartel do século XVIII, o médio vale do Tocantins goiano; com o declínio da mineração, os povoadores deixaram-se ficar nas regiões das aluviões auríferas, estabeleceram-se em grandes fazendas de gado. A partir do século XIX, a expansão do gado, que partira em fins do século XVIII de Pastos Bons, atingia esta área goiana; os criadores do Maranhão foram atraídos para o médio vale do Tocantins goiano, pelas notícias de boas pastagens e de terras férteis. O crescimento urbano de Belém, desencadeado a começar da última guerra, gerou uma crise no abastecimento de carne, que repercutiu nos vales médios do Tocantins e do Araguaia, por meio do comércio do produto por via aérea. Assim, tal como em Pôrto Nacional e Cristalândia, organizou-se também em Araguacema uma das chamadas “charqueadas”, onde o gado era esartejado e embarcado em aviões. Assim, Belém passou a abastecer-se de carne em Pedro Afonso, Cristalândia e Porto Nacional. Estas cidades tornaram-se centros de comercialização de gado de corte, enquanto as antigas charqueadas e os longos caminhos boiadeiros entram em decadência (VALVERDE, 1967, p. 262).

Essa dinâmica econômica sofreu severas transformações com a abertura da rodovia Belém-Brasília, na década de 1960. Dentre essas transformações, criaram-se novas rotas de escoamento da produção do boi vivo, através do transporte por caminhão. A região passa a integrar outras áreas do Norte-Nordeste e Centro-Sul do País. No próximo tópico, serão discutidas as transformações espaciais provocadas pela rodovia Belém-Brasília no Norte Goiano-Tocantinense.

1.5 A BR-153 e as Transformações no Território Norte Goiano-Tocantinense

A construção da BR-153 constitui um marco importante para compreensão das grandes transformações que seguem na direção Norte, sob o comando da política desenvolvimentista do capitalismo pujante, iniciada com a Marcha para Oeste²². Após a construção da referida rodovia, são notáveis as transformações. Muda-se bastante o padrão territorial do antigo Norte de Goiás, sedimentando-se, assim, os condicionantes para posterior divisão do Estado de Goiás, e criação do Estado do Tocantins. É sobre essa nova dinâmica territorial, que vamos direcionar nossa atenção nesta parte do trabalho.

²² De acordo com Chaul (1999) a Marcha para o Oeste foi preconizada pelo Presidente Vargas após os anos de 1930. A Marcha para Oeste iniciou com os ideais políticos do Presidente Vargas após a década de 1930. “A Marcha para Oeste visava ocupar o Planalto Central e, a partir deste, desbravar a Amazônia, pois havia um grande vazio demográfico no território brasileiro e era necessário ocupa-lo e integrá-lo. Esse projeto não estava desvinculado do econômico, pois seu objetivo era suprimir barreiras que isolavam as regiões, para que a economia pudesse fluir de uma forma homogênea, articulando, ao mesmo tempo, os meios de transportes, para que a produção econômica pudesse escoar” (TEIXEIRA NETO, Antônio et al., 2004, p. 85).

Não devemos, contudo, delegar total responsabilidade a criação do Estado do Tocantins à rodovia (BR-153), outros movimentos políticos (junto à população “nortense”) de pequeno e grande porte, também engrossam esse processo a tríade formada pelo poder econômico-político-cultural. Parafraseando os autores Barbosa; Teixeira Neto; Gomes, (2004), “Goiás/Tocantins são dois irmãos siameses unidos pelas costas”. Deduz-se, portanto que ambos os territórios estabeleceram relações econômicas-político-culturais, um com o Norte e o outro com o Sul do país, respectivamente.

O contexto econômico e geopolítico, após os anos 1930, prima pela abertura de vias de acesso ao quase “inculto” Sertão Goiano. Entendemos, contudo que tal direcionamento geopolítico associado ao econômico, impetrado pela Marcha para Oeste, no Governo Vargas, parte do pólo irradiador (São Paulo), e desencadeia pouco a pouco uma forte ligação com o Estado de Goiás. Foi preciso percorrer um longo trajeto para que se juntassem as condições necessárias para posterior divisão do Estado de Goiás, e criação do Estado do Tocantins. Recorrendo novamente ao que diz Castro (2004, p. 85), “A Marcha para Oeste visava ocupar o Planalto Central e, a partir deste, desbravar a Amazônia, pois havia um grande vazio demográfico no território brasileiro, e era necessário ocupá-lo e integrá-lo”.

Assim, os governos federal e estadual tiveram participação direta na preparação do território, como forma de incentivo à ocupação produtiva, proporcionado, assim pela abertura de estrada no Sul e alargamento da fronteira Norte de Goiás e Estados vizinhos. Não seria demais frisar que, dentre as principais ações desenvolvidas, uma delas foi a Construção de Goiânia nos anos de 1930 e o alongamento da estrada de Ferro até Anápolis; a construção de uma rede rodoviária, a criação da CANG (Colônia Agrícola Nacional de Goiás) e Fundação Brasil Central²³.

Segundo Chaul (1999, p. 85) “Goiânia pode assim ser encarada como a imaginação utópica da época. Perspectiva de uma nova vida, de um novo tempo, ideologicamente disseminado pela Revolução de 1930”.

Com relação à abertura de estradas, compreendida como parte importante do plano estratégico de ocupação dos considerados “vazios demográficos”, cita-se já, nesse período, a incipiente construção da rodovia Belém-Brasília. De acordo com os registros históricos de

²³ O projeto geopolítico da Marcha para Oeste surgiu em decorrência da necessidade de afirmação da soberania nacional. É preciso lembrar que, em 1943, a Segunda Guerra Mundial passava por momentos decisivos, e a conquista do espaço adquiria proporções inimagináveis. [...] Brasil possuía uma região praticamente inabitada e de grande riqueza natural, o que despertou no Presidente Vargas a intenção de preencher tais lacunas [...] Para alcançar essa meta, criou a Fundação Brasil Central, órgão subordinado ao ministério do interior, e implantou no início dos anos 40, no vale do São Patrício, a colônia agrícola Nacional de Goiás (CANG). (CASTRO, 2004, p. 86).

Leo Waibel (1979) em visita a CANG - Colônia Agrícola de Goiás - em 1947, já se contava com um pequeno trecho ligando Anápolis a CANG.

O Caminho Federal, construído pela administração da CAN entre 1941 e 1943 corre primeiro cerca de 20 quilômetros na direção norte através do planalto elevado; daí ele vira para noroeste e desce para a bacia do alto Tocantins. [...] A primeira tarefa de Sr. Sayão foi a construção da rodovia federal de Anápolis para a colônia. Ela foi concluída em março de 1944, e a partir desse momento começou o trabalho efetivo [...] (WAIBEL, 1979, p. 168).

Falamos brevemente no item anterior que o processo de povoamento do Sul Goiano e antigo Norte de Goiás tiveram dinâmicas diferentes no tempo-espaço. Quanto ao primeiro, este foi impulsionado pela Ferrovia Mogiana²⁴ Paulista. O Norte Goiano se reestrutura, bem mais tarde, com criação de Brasília e, conseqüente, a criação da Belém-Brasília²⁵. A população que antes em sua maioria, habitava às margens dos rios, especialmente do rio Tocantins, migram para as margens da Belém-Brasília.

A região viveu uma nova dinâmica de urbanização. Cidades como Uruaçu, Porangatu, Gurupí, Paraíso do Tocantins, Araguaína, entre outras de menor porte, ganham uma nova dinâmica em sua economia, número populacional e reestruturação territorial.

Por outro lado, há também aquelas cidades que sofreram retração econômica significativa, como é o caso de Porto Nacional, Tocantínia, Miracema e outras cidades menores às margens direita e esquerda do rio Tocantins. A título de exemplo, povoados como o de “Fátima Velha”, restou apenas uma velha torre. A população migrou para Nova Fátima e o de “Rosalândia Velha,” um pouco diferente, localizada a 11 Km, na margem direita da rodovia, resiste apenas com umas poucas casas, uma vez que a maioria da população mudou para Nova Rosalândia. (Figura 6 A e B). Valverde (1967, p. 245 – 246), assim se referia a esse núcleo urbano:

Rosalândia é um centro mais modesto, resultante de um loteamento, efetuado em terras doadas pelo Estado ao município de Cristalândia, em 1960. Hoje em dia tem pensões, posto de gasolina, borracheiro, e já é sede de distrito”. Em agosto de 1965 estava sendo instalada luz elétrica no núcleo. Embora ele mantenha ainda seu

²⁴ A chegada dos trilhos a Goiânia, no início dos anos 50, colocava a nova capital em uma vasta área do Estado em contato direto com os centros metropolitanos da economia do país.

²⁵ [...] A “transbrasiliana” planejada por Vargas (1934) para ser o eixo rodoviário do país, como [...] seria construída por Kubitschek. A estrada abriria a possibilidade de inserção no mercado brasileiro da chamada Amazônia Legal. Na expressão de JK, o projeto significava o “caminho para a integração de imenso espaço vazio da Amazônia, ao Brasil”. O norte goiano, até então isolado por falta de meios de comunicação terrestres, seria rapidamente incorporado à fronteira agrícola com a implantação da rodovia (BORGES, 2000, p.60). Tal projeto foi incluído nos planos de transportes de outros governantes. Na administração Dutra (1945 – 1950), entre as metas de transporte do Plano Salte, incluía-se a execução do projeto da rodovia transbrasiliana (BR-14) (idem, 61), a futura Belém-Brasília.

traçado linear inicial, deve muito em breve torna-lo mais complexo, pois desfruta da vantagem de situar-se no entroncamento da BR-14 com o ramal de Cristalândia. (VALVERDE, 1967, p. 245 – 246).



Figura 6: A e B – Traçado antigo da Belém-Brasília (A) em Rosalândia do Norte, fundada em 1960, hoje conhecida como “Rosalândia Velha”. Notam-se os espaços onde houve demolições, mais explícito na Figura (B).
Fotos: OLIVEIRA, S. de S. (2008).

Semelhante ao que aconteceu com a referida cidade de Rosalândia, Tupirama, localizada na borda direita do Rio Tocantins, ao Norte do Estado. Com a chegada da antiga BR-14, a população migra quase que totalmente para a cidade de Guaraí, na borda da Belém-Brasília, antiga BR-14 na década de 1960. Queremos dizer que a construção da referida rodovia, trouxe dinamismo para muitas cidades Tocantinenses, e transtornos para outras. A construção de vias de comunicação, no caso as estradas, situa como elemento impulsionador de atividades econômicas e agrupamento de efetivo demográfico. Em função disso, o Quadro 02 apresentada abaixo, as cidades que mais se destacaram, na época.

Quadro 2 – População das três mais importantes cidades do médio vale do Tocantins

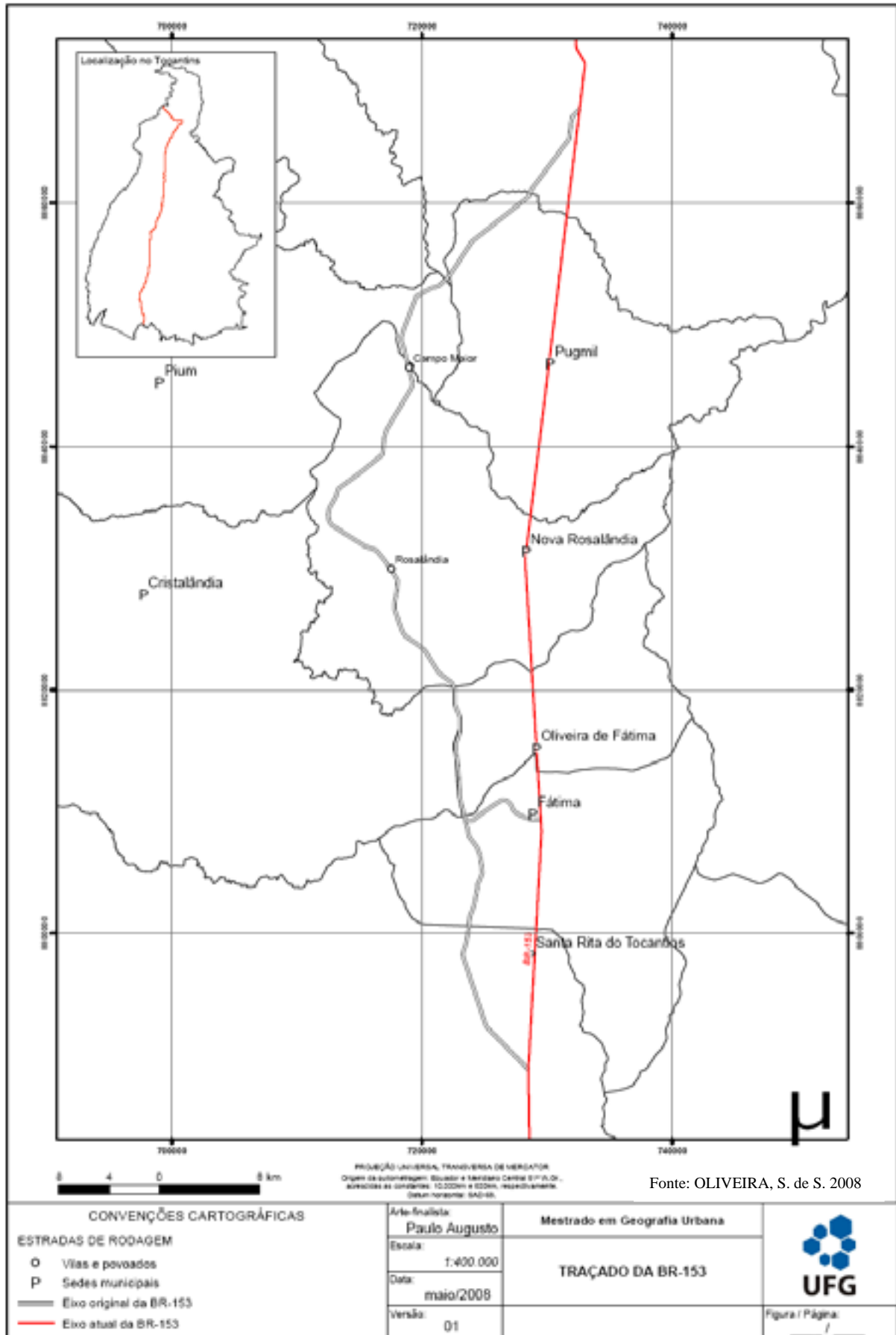
Município	1950	1960	1964
Miracema do Norte	8.750	15.376	12.000
Pedro Afonso	6.995	10.033	12.003
Porto Nacional	11.118	23.005	20.030
Total	26.863	48.414	44.033

Fonte/Org.: Censo escolar citado em A Rodovia Belém-Brasília apud Valverde 1967, p. 263.

De acordo com os dados do quadro acima, nos municípios mais importantes, Miracema e Porto nacional, verificou-se uma diminuição populacional entre 1960 e 1964, o que significa “o médio vale do Tocantins Goiano” como uma área de êxodo demográfico, em direção às regiões servidas diretamente pela Belém-Brasília.

Muitos dos referidos povoados e cidades localizavam-se à margem do antigo traçado da BR- 153, (Mapa 11) por ocasião de sua pavimentação, na década de 1970, o novo traçado da estrada eliminou grande parte das curvas que fazia de cidade em cidade, operando em sentido mais ou menos retilíneo, deixando os referidos núcleos urbanos afastados. Em Rosalândia, o primeiro a mudar para a margem da nova rodovia foi o posto de gasolina, em seguida os restaurantes e outros empreendimentos comerciais e, por último, a maioria da população. Por ser tocantinense e ter passado grande parte de minha infância em Rosalândia do Norte, mais conhecida como “Rosalândia Velha” presenciei esse acontecimento, apesar de na época não ter conseguido entender, mas, me chamou a atenção, ver as pessoas de uma hora para outra demolir suas casas.

Grande parte dessa população migrou, como dissemos, para as margens da BR-153. “[...] alguma cidade manteve relativa estabilidade, como é o caso de Porto Nacional. Mesmo assim, o impacto negativo sofrido por esta cidade só não foi ainda maior devido à influência que continuou exercendo sobre um grupo de municípios limítrofes [...]” (AQUINO, 1996, p. 109 - 110). Seguindo nesse raciocínio, o mesmo Autor, nas mesmas páginas, revela que Porto Nacional “[...] permaneceu por vários anos alheia ao progresso, vindo a reingressar num pequeno dinamismo. Somente no final dos anos de 1970, com a construção da ponte sobre o rio Tocantins efetivando sua ligação com rodovia Belém-Brasília”.



Mapa 11: Traçado da BR-153
Fonte: OLIVEIRA, S. de S. (2008).

Considerando a inquietação que tal fenômeno nos coloca, num momento oportuno em que o professor Antônio Teixeira Neto, eminente estudioso da espacialização histórica e contemporânea da região do Brasil Central, esteve no Instituto de Estudos Sócio-Ambientais – IESA/UFG, sala do Curso Mestrado/Doutorado²⁶ como convidado do professor Manoel Calaça, perguntei-lhe quais poderiam ter sido os motivos que conduziram essas pessoas a migrarem em massa para a margem da Belém-Brasília? O Professor foi categórico na resposta: “A questão é psicológica. O ser humano é um ser gregário por natureza. O medo da solidão contribui para desencadear esse fenômeno. A questão econômica também contribui... uns vão vender alguma coisa na beira da estrada, atividade que fazia antes em seu local de origem”. Diante do breve comentário do professor, concluímos que a questão econômica, no caso, responde por um percentual significativamente maior em relação aos outros fatores mencionados.

Segundo Estevam (2004), no pós Segunda Guerra Mundial, a fronteira agrícola “avançou sobre parte do Médio Norte, e a abertura da Belém-Brasília rearticulou o quadro dos centros urbanos do norte, facilitando sua integração aos centros comerciais goianos [...]”. Em outro momento, o mesmo autor acentua que, no período entre “1930 a 1960, esteve caracterizado por modificações relevantes na ordem estrutural de Goiás” (ESTEVAM, 2004, p. 144).

Em consonância com Barreira (1997, p. 23) “[...] até 1952, o conjunto dos movimentos fecha praticamente a fronteira em quase todo o sul do território do Estado de Goiás (abaixo do paralelo 16), delineando-se a penetração em forma de cunha para o Norte, através do Vale do São Patrício”.

Valorizamos, portanto no tópico anterior, os fatores de ocupação mais afeitos ao Sul Goiano configuradores de seu arranjo territorial, para daí então entender como as forças econômicas e geopolíticas ganham força de ocupação na direção norte do então Estado de Goiás e extremo norte do Amazonas.

Retomando um pouco dos primórdios das políticas governamentais a respeito da Amazônia Brasileira, observa-se, segundo Costa (1995), que, em 1912, autoridades governamentais já se preocupavam com tais problemas. Nessa época, foi criada a superintendência de Defesa da Borracha (SDB), produção esta que detinha o segundo lugar em importância na pauta de exportação. Essa seria a primeira de uma série de ações a serem

²⁶ Os caminhos de ontem e de hoje e a lógica de apropriação do Cerrado: O processo de povoamento e urbanização do território, Aula evento proferida em 09-05-2007 na Disciplina: Ambiente e apropriação da região do Cerrado.

desdobradas nos anos posteriores, como foi o caso da SDB que foi transformada, em 1942, em Banco de Crédito da Borracha (BCB), que, por sua vez, em 1950, é transformado novamente em Banco de Crédito da Amazônia.

Paralelamente às políticas em defesa da Amazônia, existiam também aquelas de proteção ao Nordeste. A primeira tinha como problema principal os chamados vazios demográficos, e a segunda, o problema da seca. O objetivo era integrá-las ao Centro-Sul, mesmo sendo caracterizada como economia periférica regional. Esse período termina com a criação da Superintendência do Plano de Valorização da Amazônia (SPVEA), em 1953.

A literatura histórica brasileira caracteriza o Plano de Metas (1957 - 1960) do Governo Juscelino Kubitschek como uma das políticas econômica de grande solidez para o desenvolvimento do Brasil. Tomemos a implantação da rodovia Belém-Brasília (1956), um dos pontos importante, e que nos interessa para entender a porção Norte Goiano-Tocantinense, que segundo Costa (1995, p. 53), foi através do eixo da referida rodovia que “se acertaram as bases para a integração Norte-Sul, objetivo nacional perseguido desde o império”, apesar das críticas quanto ao custo dos transportes comparado ao valor do transporte por ferrovias.

Outro ponto importante que contribui estrategicamente a efetivação do Plano de Metas diz respeito à própria localização de Brasília. Nesse sentido, segundo Costa (1995, p. 54):

[...] Brasília representou a implantação de um poderoso “posto de vanguarda” para o norte e o oeste do país, regiões que o Estado vinha tentando “captura” há algumas décadas. Como verdadeiro pólo, ou nó de articulação inter-regional, deslocou para a imensa “hinterlândia” (território situado atrás de uma costa marítima ou de um rio) parte das atenções governamentais, dos segmentos privados da economia e da opinião pública nacional (COSTA, 1995, p. 54).

A organização territorial do Estado do Tocantins teve e tem influência direta das políticas de expansão da fronteira agrícola do país cuja expressão maior situa em torno do eixo indutor da BR-153 irradiado da Capital Federal.

Costa (1995) situa como marco importante das transformações recentes as políticas territoriais, o desdobramento da SPVEA em SUDAM (Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia), e do BCA em BASA (Banco da Amazônia S/A), e ainda, os incentivos fiscais devidamente regulamentados em lei de 1968. Dessa maneira, as “[...] empresas privadas interessadas em investir na região, poderiam obter isenção de até 100% do imposto de renda, por 15 anos [...] com isso, a estratégia do governo era a de canalizar investimentos

preferencialmente para projetos agrícolas, pecuários e industriais na região” (COSTA, 1995, p. 68).

Dado a peculiaridade de algumas Microrregiões, tomando, como exemplo maior, a do Bico do Papagaio²⁷, no extremo norte, onde o programa de modernização da agricultura assenta-se em terras já ocupadas por antigos posseiros que não tinham formalizado em cartório a posse de suas terras. Resulta daí um dos maiores conflitos pela permanência na terra, que permanece até hoje. Nesse sentido, os registros da Revista Brasileira de Geografia (AJARA, et al. 1991, p.14) nos revelam que:

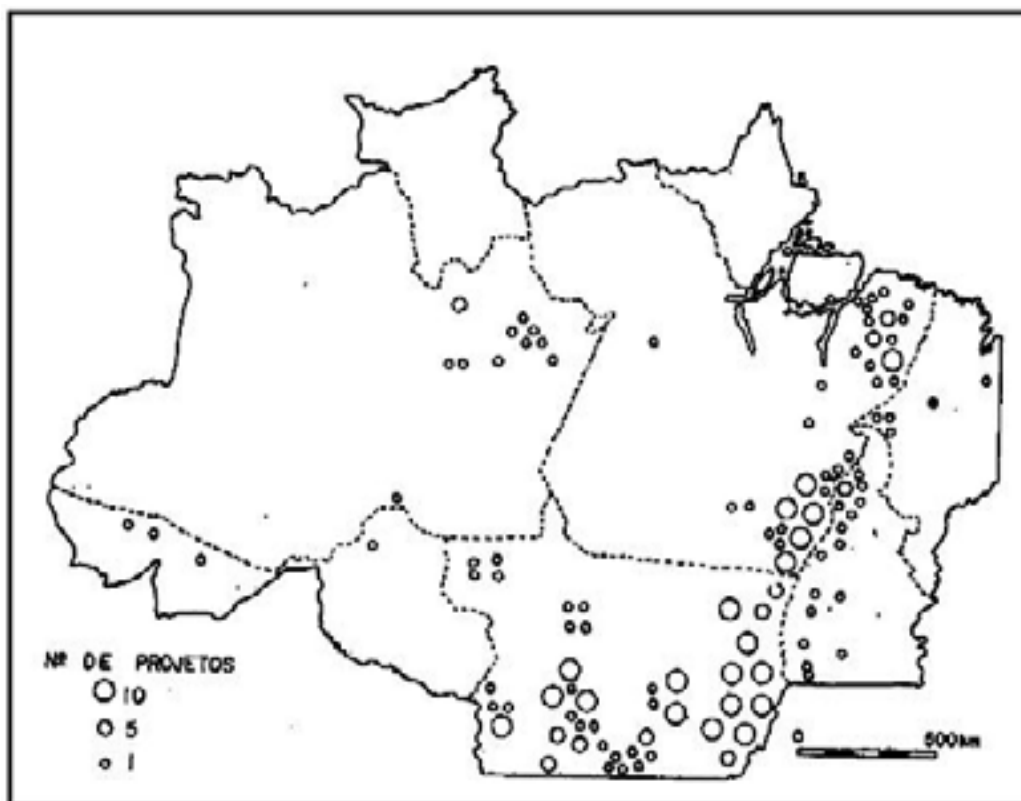
[...] a apropriação capitalista da fronteira por meio da expansão pecuarista foi particularmente intensificada nessa área pela atuação sucessiva de programas oficiais: Programa de Pólos agropecuários e Agrominerais da Amazônia – POLAMAZÔNIA – Programa de Desenvolvimento Integrado do Araguaia e Tocantins – PRODIAT – o Programa Grande Carajás PGC – e principalmente, a implantação de grandes projetos incentivados pela SUDAM, que acabaram por criar uma situação de conflito latentes com as formas tradicionais de produção que ali se reproduziam. (AJARA, C. et al. REVISTA BRASILEIRA DE GEOGRAFIA, 1991, v. 53 n. 04, p. 14)

Essa região tinha por base a agricultura de subsistência, cujo cultivo principal era o babaçu, lavoura de arroz e milho. Em função dos projetos agroindustriais, foi desmantelado o sistema produtivo, desencadeando em conflitos (massacres) constantes entre posseiros, índios, garimpeiros, investidores industriais e agroindustriais.

Oliveira (1993) nos revela alguns dados da violência na amazônica entre o período de 1974 e 1983. Coincidentemente, nas áreas onde incide os projetos agropecuários incentivados pela SUDAM. “Amazônia, com mais de 50% das terras, passa a concentrar a maior parte dos assassinatos no campo. Nesse período, o Pará, Maranhão e o extremo Norte de Goiás (Mapa 12) vão representar a região mais sangrenta do país” (OLIVEIRA, 1983, p. 38).

²⁷ A Microrregião do Bico do Papagaio – [...] região de meio natural mais rico e diversificado do estado do Tocantins, ela também abriga a sua cidade mais importante - Araguaína – que, pela diversificação de sua economia (comércio ativo e atividade industrial em pleno desenvolvimento), tem todas as características de uma autêntica capital regional. Tocantinópolis, Araguatins, Xambioá e Augustinópolis desempenham regionalmente o papel coadjuvante de centros sub-regionais, embora, hierarquicamente, apenas Tocantinópolis realmente comporte essa classificação. A boa fertilidade natural do solo e a abundância de certas riquezas vegetais – babaçu e mogno – foram os fatores que inicialmente atraíram as populações migrantes, procedentes, sobretudo, do Maranhão, para aí construir e organizar espacialmente a região mais dinâmica do estado do Tocantins (BARBOSA; TEIXEIRA NETO; GOMES, 2004, p. 116).

PROJETOS AGROPECUÁRIOS



Mapa 12: Projetos agropecuários.

Fonte: Garrido Filho, 1980, p. 53 citado por Oliveira, (1983, p. 40).

Em função dos conflitos constantes, principalmente após o fracasso e abandono da colonização oficial, o choque entre os agentes investidores e produtores da região tornou-se alarmante. Segundo Costa (1995) foram criados órgãos ligados ao Conselho de Segurança Nacional para a resolução dos referidos problemas, como o GETAT – Grupo de Terras do Araguaia – Tocantins e o GEBRAN – Grupo de Terras do Baixo Amazonas.

O Norte de Goiás esteve também sob influência do PROTERRA (Programa de Redistribuição de Terras e de Estímulo à Agroindústria do Norte e Nordeste). Nesse sentido Estevam (2004) nos conta que:

Os recursos do programa destinado ao estado foram da rodovia Belém-Brasília. PROTERRA previa o assentamento de pequenos produtores; entretanto, a maior parcela de verbas foi destinada a médios e grandes e a distribuição de terras para os pequenos foi desprezível. No entanto, “longe de produziram riqueza e empregos ao grande contingente de médios agricultores, tornaram-se, antes de tudo, instrumentos de concentração fundiária e de renda, de agravamento de problemas ecológicos²⁸” (ESTEVAM, 2004, p. 154).

²⁸ Galdino, O. e Monteiro dos Santos, V., “Centro-Oeste: Evolução Recente da Economia Regional”, in NETO, I. G. et alii, org. Afonso, R. de B. A., Desigualdades Regionais e Desenvolvimento, Col. Federalismo no Brasil, São Paulo, Fundap/unesp, p. 162.

É fato que a rodovia Belém-Brasília trouxe melhorias para muitos lugares, mas por outro lado, trouxe também exclusão social no campo e na cidade. Desarticulou todo um sistema produtivo e da circulação de mercadoria com base na agricultura de subsistência e no comércio fluvial com Belém do Pará. Vale reforçar e destacar, também, como parte desse mesmo processo, as colocações de Borges (2000, p. 65) ao afirmar que “a rodovia Belém-Brasília, depois de concluída, com 2.123 km de extensão, traçou uma linha perpendicular no mapa do Brasil; conjugada a outras estradas de rodagem, cruzou o país de Norte a Sul. Assim depois de quatro décadas, o antigo projeto da transbrasileira foi concretizado”.

Outro fator de relevância, além da integração física territorial, “em Goiás, a [...] rodovia fortaleceu o movimento separatista nortense que culminou com a criação do Estado do Tocantins, no final da década de 1980” (BORGES 2000, p. 65). Diante do exposto, faz-se importante analisar o processo e o contexto de criação da nova capital do Estado do Tocantins, fundada em 1989.

1.6 A Disputa Política pelo Controle da Gestão do Território: Ser Capital do Estado

De acordo com Cavalcante (1998), o primeiro movimento em torno da criação do Estado do Tocantins teve início na primeira metade do século XVIII:

[...] no contexto da economia de mineração, surgiu concretamente a primeira manifestação de oposição do norte ao centro-sul de Goiás. Tal fato aconteceu em razão da determinação do imposto de capitação às Minas do Norte, mais elevados do que às “Minas dos Goyazes”. (CAVALCANTE, 1998, p. 49).

Ao longo do processo de formação territorial do Estado de Goiás foram encadeadas várias tentativas de separar o Norte do Sul de Goiás, culminando com a aprovação da criação do Estado do Tocantins, na Constituição Brasileira de 05 de outubro de 1988.

Passado o tramite legal da criação do Estado, uma nova arena política foi montada em torno da disputa política e geopolítica para a localização da Capital. De modo que a polêmica agora girava em torno das três cidades candidatas à sede da capital. Segundo Lira (1995, p. 219),

[...] o fato da decisão da localização da capital provisória do Estado do Tocantins ter ficado sob a responsabilidade do Executivo, como reza a Constituição de 1988, instituiu-se em mais um “erro” dos parlamentares brasileiros, de querer resolver os problemas regionais do país, a partir de seus gabinetes em Brasília. Ignoravam aqueles Constituintes, que no território do novo Estado, três cidades disputavam o

direito de sediar a capital provisória do Estado do Tocantins (Porto Nacional, Gurupí e Araguaína). (LIRA, 1995, p. 219).

É de se imaginar que as três cidades citadas pelo Autor encerram potencialidades para sediar a capital do Estado, com reservas quanto à localização da cidade de Araguaína²⁹. Desta feita, o campo estava propício ao embate. Lira (1995) argumenta, com base na Constituição Estadual de 1988, Artigo 13, das disposições transitórias do Parágrafo 2º - que o poder Executivo possuía/possui amparo legal para designar uma das cidades do Estado para sediar provisoriamente a capital até a aprovação da sede definitiva pela Assembléia Constituinte.

Entendemos que a melhor solução seria o consenso, visto que nunca se falou tanto em democracia nas últimas décadas no Brasil. Por mais que o dispositivo legal previsto na Constituição Estadual, (em seu artigo 13, Parágrafo 2º)³⁰, fosse favorável ao Executivo, no sentido de liberdade da decisão, a vontade da população deveria ser no mínimo consultada.

De qualquer modo, a luta de Porto Nacional, para sediar a capital teve certa ressonância junto ao poder público que, embora não tivesse saído vitoriosa no processo, é considerado importante o fato de a Capital ter se assentado no centro geográfico e na margem direita do Rio Tocantins. Ressaltando que, em função de sua proximidade em relação a Porto Nacional, os impactos negativos superaram os positivos. Quanto aos primeiros, podemos adiantar o esvaziamento populacional e perdas de funções na cidade. Já o segundo registram-se o fato da centralização geográfica da Capital, fator de relevância considerando a facilidade de acesso, e nada mais justo, localizarem a capital do Estado na margem direita do Rio Tocantins, região de baixa densidade populacional, quando comparada à margem esquerda do referido Rio. Esse assunto será detidamente trabalhado nos capítulos seguintes.

Dado que o debate em torno do deslocamento do eixo dinâmico da Belém-Brasília prioriza a ocupação da margem direita do grande Rio. Conforme já adiantamos, foi justo a localização da Capital na porção Leste do Estado. De acordo com Lira (1995, p. 234):

A construção da capital na margem direita do rio Tocantins vinha como um ato de justiça aos municípios daquela região. Visto que a margem esquerda já está servida

²⁹ Nesse sentido Barbosa; Teixeira Neto; Gomes (2004) argumentam que a decisão por Araguaína, localizada ao norte do Estado, seria repetir o passado: período histórico em que o país com a capital no Rio de Janeiro, “a cabeça estava longe do corpo”. A vinda da capital federal para o Planalto Central contribuiu enormemente para o desenvolvimento do país.

³⁰ “Parágrafo 2º - O Poder Executivo designará uma das cidades do Estado para sua capital provisória até a aprovação da sede definitiva do governo pela Assembléia Constituinte (CONSTITUIÇÃO BRASILEIRA, 1988)”.

pela Br- 153 e pela futura ferrovia Norte-Sul, dois grandes eixos de desenvolvimento regional. Esses argumentos foram suficientes para que o deputado estadual Baylon Pedreira (PMDB), sustentado pelo desejo popular dos municípios da margem direita do rio Tocantins, conseguisse a aprovação de “seu” Projeto de Lei, que deliberava a construção da nova capital na margem direita do Tocantins, numa assembléia inflamadíssima na Câmara dos Deputados, na cidade de Miracema, em janeiro de 1989 (LIRA, 1995. p. 234).

Lira (1995), em uma passagem da mesma obra, analisa que o ideal seria que a Capital se assentasse o mais afastado possível da margem do Rio, no sentido Leste, região de mais baixa densidade demográfica³¹ do Estado.

No caso de Gurupí, localizada ao Sul, na borda BR- 153 do recém criado Estado mantêm fortes relações com Goiás e, por isso, não foi considerada como uma boa candidata a sediar a capital do Estado.

De modo que as Cidades citadas travaram uma luta acirrada. Cada uma ao seu modo. Porto Nacional, segundo Lira (1995) entrou no páreo:

[...] Ao contrário de Araguaína e Gurupí, que concentram 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 Gurupí 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 dando a devida importância a Gurupí e rotulam Porto Nacional como uma cidade tradicional, desconhecendo eles, ela também tem tradição na luta popular, talvez adquirida na própria luta pela criação do Estado do Tocantins. [...] A caravana de Porto Nacional, organizada pela “Comissão de Luta pela Capital”, não era mais de cento e cinquenta, juntando os que vieram em um ônibus e os que residiam em Brasília. [...] Mas é bom ressaltar que enquanto os empresários de Araguaína com seus exuberantes ternos e suas pastas zero, zero, sete entrevistaram tranqüilos e seguros o governador Siqueira Campos. O pequeno grupo de populares portuenses se instalou em barracas de campo diante do Congresso Nacional e traçou, ali, sua estratégia de luta. Através do senador portuense Antônio Luiz Maya (o padre Maya) conseguiram uma entrevista com Siqueira Campos em seu gabinete de deputado federal, cargo que ainda não tinha abdicado. O povo portuense invadiu seu gabinete e encarou-o frente a frente, alguns o chamavam de “traidor”, outros alegavam que ele só estava ali através do voto popular. O governador Siqueira Campos, apresentando muito irritado ameaçou convocar a segurança da Câmara para expulsar os portuenses do seu gabinete. Os portuenses se retiraram indignados e inconformados com as respostas do governador Siqueira Campos diante de suas posições sobre a localização da capital provisória em Porto Nacional, saímos dali com uma forte impressão que não sediaríamos a capital do Tocantins (LIRA, 1995, p. 122 - 123).

³¹ Nessa área localiza-se a Microrregião do Jalapão com área de 461.730 hectares; 26.664 habitantes 2,3% da população do Estado e 0,7 habitantes/km². O maior município nessa Microrregião fica por conta da cidade de Ponte Alta do Tocantins com 6.172 habitantes e o menor, São Felix do Tocantins com 1.269 habitantes. A população rural e urbana dessa Microrregião é de 15.869 e 57. 11 707 respectivamente (CEPLAN, 2001).

A história mostrou que nenhuma das três cidades: Araguaína, Porto Nacional e/ou Gurupí conseguiram sediar a capital definitiva. Nesse sentido, Adorno e Figuera (2005, p. 205), analisam que “com a promulgação da constituinte em 1988, o novo estado da federação começava a ser gerido em meio a muita euforia e improviso, logo se revelando na marca de sua primeira capital, a antiga Miracema³² do Tocantins”.

Lira (1995) registra que, diante do impasse da escolha do local para sediar a capital tocantinense, e por ocasião de um dos encontros do governador já nomeado, Siqueira Campos, com o então Presidente da República, José Sarney conjuntamente com o Ministro do Exército, ficou decidido que o melhor lugar seria o centro geográfico do Estado.

De acordo com informações na literatura do Caderno de Revisão do Plano Diretor de Palmas (2002), a opção pela construção de uma nova cidade pouco a pouco ia se firmando em meio às disputas políticas.

De acordo com a ilustração apresentada a seguir (Figura 7), alguns elementos foram importantes para a escolha do local de implantação da capital como: 1) a BR-153, 2) o projeto da ferrovia Norte-Sul, 3) o próprio rio Tocantins, cruzando de Norte a Sul a parte central do Estado e 4) a participação econômica, garantia de acesso e de recursos hídricos indispensáveis à infra-estrutura da futura cidade.

³² Miracema localiza-se na porção Centro-Norte do Estado, margem esquerda do rio Tocantins. O município foi criado em 1948. Em 1989 foi capital provisória do Estado do Tocantins.

VIAS DE COMUNICAÇÃO IMPORTANTES DO ESTADO DO TOCANTINS

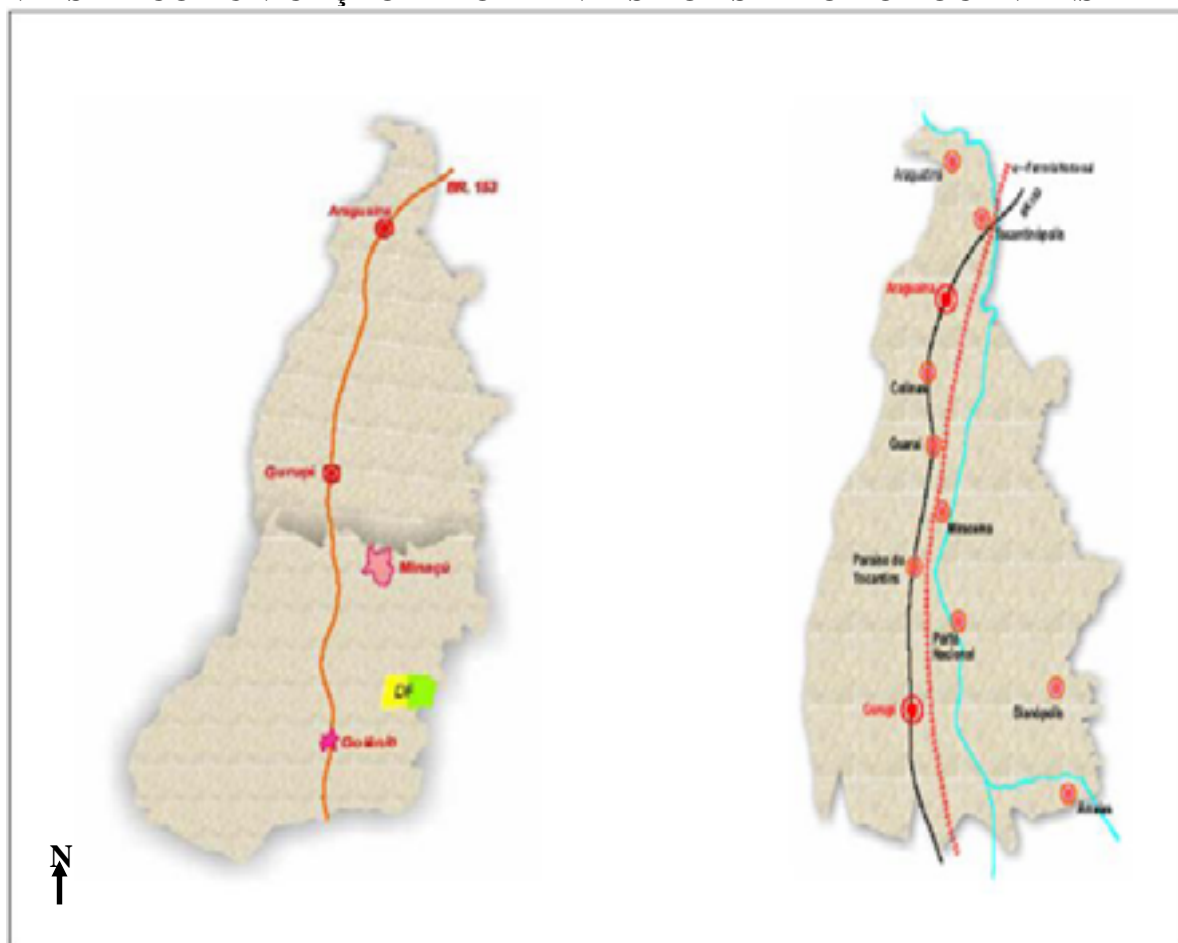


Figura 7: Vias de comunicação importante do Tocantins.

Fonte: Caderno do Plano Diretor de Palmas (SEPLAN, 2002). Escala aproximada 1: 122 km.

Lira (1995) elege como importante motivo para o então governador Siqueira Campos, não escolher Porto Nacional para sediar a Capital, o fato de não poder cumprir seu compromisso de campanha com a cidade de Araguaína. De maneira que a saída para essa situação política foi a construção de uma nova cidade. Nesse sentido, o então governador Siqueira Campos, toma providência no sentido de iniciar logo a obra da Capital. Contrata a empresa Grupo Quatro, Arquitetura, Planejamento e Consultoria, sediada em Goiânia, para estudos prévios do quadrilátero que seria erguida a Capital do Estado. Enquanto isso a discussão a respeito da localização da Capital acontecia em Assembléia Geral na Câmara dos Deputados na capital provisória de Miracema.

A princípio, um grande quadrilátero de 90x90Km, (Figura 8), depois estendido para 90x112Km, foi indicado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, ao Governo do Estado, como área possível para a construção da capital. A partir desses, outro

estudo foi realizado até a aprovação de uma um quadrilátero de 32x32km³³ (Figura 9), o sítio escolhido situado à margem direita do rio Tocantins cercado pelas Serras do Carmo e do Lajeado, na região central do Estado, cujas coordenadas se encontram entre 9° 55' 41'' e 10° 27' 36'' de Latitude Sul e 47° 47' 32'' e 48° 22' 27'' de Longitude Oeste, possibilitando que qualquer município do Tocantins esteja mais próximo de Palmas do que da capital de qualquer outro Estado com que faz divisa. O referido Município faz divisa ao Sul com Porto Nacional e Monte do Carmo, a Oeste com Miracema do Tocantins, ao Norte com Aparecida do Rio Negro e Lajeado e a Leste Santa Tereza do Tocantins e Novo Acordo.

QUADRILÁTERO 90X90KM

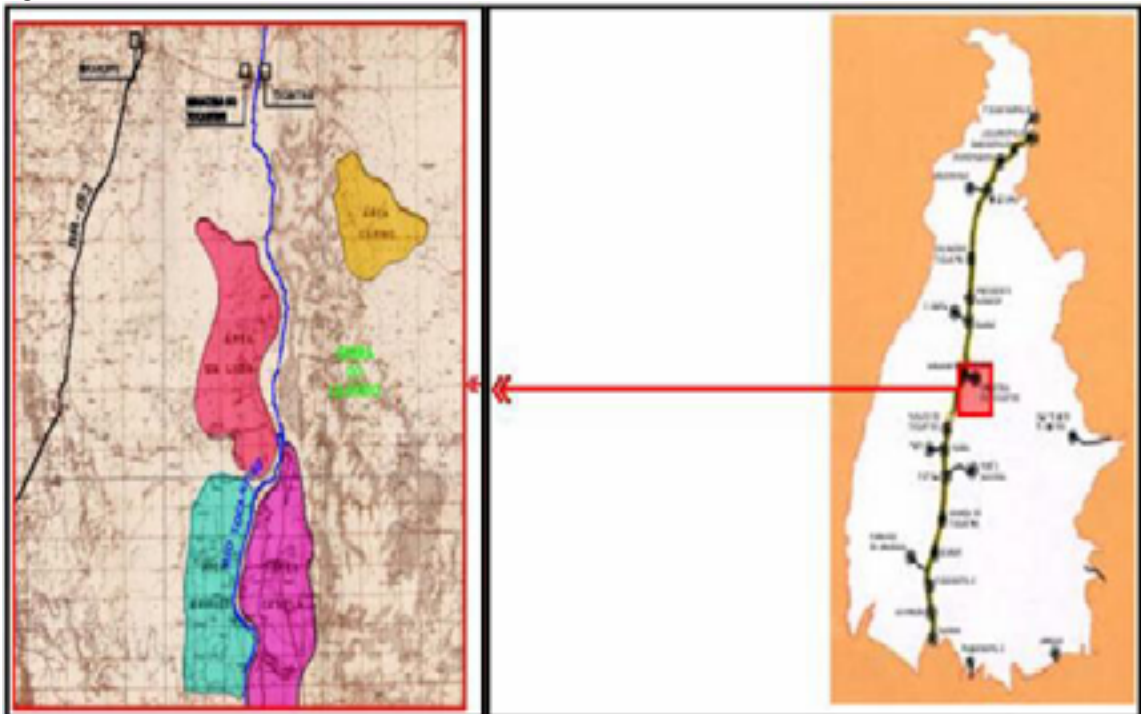


Figura 8: Quadrilátero 90x90 km.

Fonte: Caderno do Plano Diretor de Palmas (SEPLAN, 2002).

³³ Quadrilátero – criado pelo Decreto Legislativo nº 006 de 9 de fevereiro de 1989 foi definida uma área de instalação da nova capital do Estado do Tocantins (EIA, 213, v. 5, julho de 1989).

QUADRILÁTERO 32X32KM

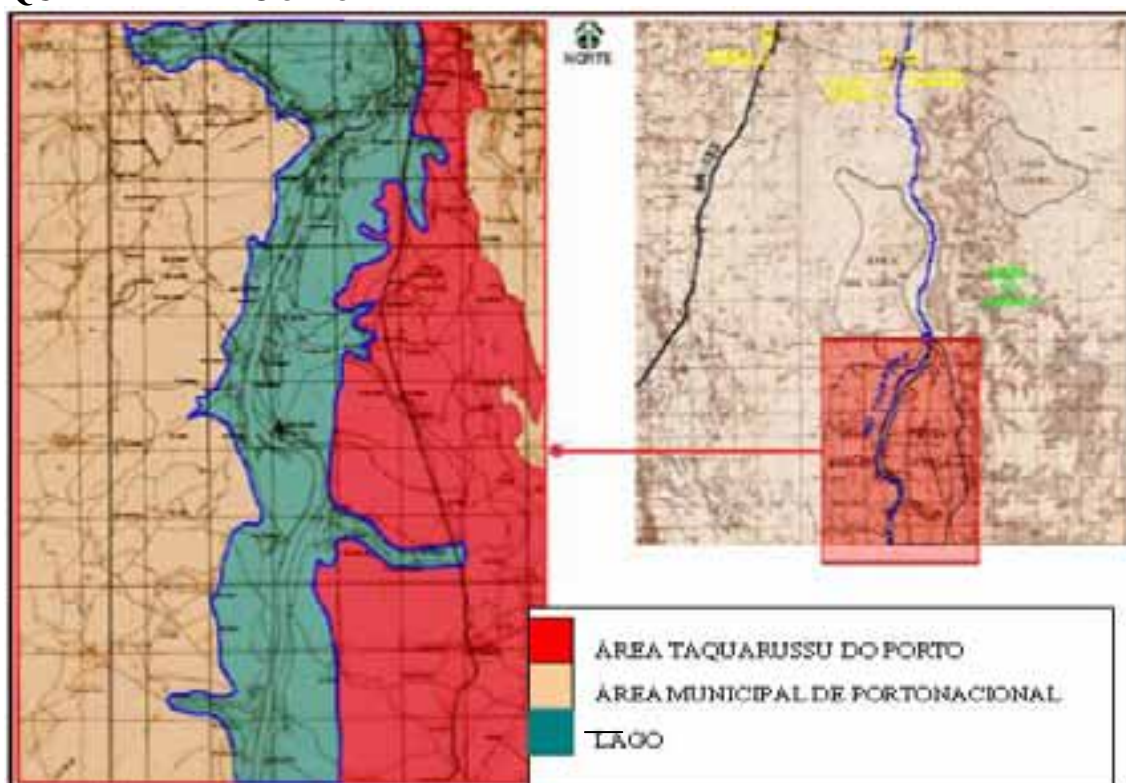


Figura 9: Quadrilátero 32x32.

Fonte: Caderno do Plano Diretor de Palmas (SEPLAN, 2002).

A área territorial da Capital foi formada por desmembramento e anexação de território. De acordo com o Decreto de 13 de fevereiro de 1990, o Distrito de Canela foi anexado ao Plano Diretor de Palmas. Hoje essa área encontra submersa pelas águas do Lago da Usina de Lajeado. No dia 19 de Dezembro de 1995, o Distrito de Taquaralto integrou-se ao Município de Palmas por força do Artigo 2º (O Distrito de Taquaralto, criado pela Lei 33/90, de 13 de fevereiro de 1990), passa a fazer parte do Município de Palmas através da Lei nº 544/95, de 19 de dezembro de 1995. Também os distritos de Buritirana e Taquarussu, através da Lei nº 544/95, de 19 de dezembro de 1995 foram anexados a área municipal de Palmas. Também foi desmembrado parte do território de Porto Nacional para a implantação da Capital.

De acordo nos revela os estudos do Plano do Caderno de Revisão do Plano Diretor de Palmas, SEPLAN (2002), o sítio urbano, com alguns limites bem demarcados pelo rio Tocantins e a Serra do Lajeado, sugeria uma planta linear. O Rio, a projeção do futuro lago e a Serra garantiam um bom enquadramento urbanístico e paisagístico da cidade.

Conforme a apresentação da Figura 10, na planta urbana da cidade de Palmas, entre a Rodovia (TO- 050) e Avenida Parque foi projetada a Avenida Teotônio Segurado. A Avenida Juscelino Kubitscheck, no sentido Leste-Oeste (considerando que a figura não traz a direção,

sentido transversal), juntamente com as três vias principais no sentido Norte-Sul da cidade – rodovia TO-050, a Avenida Teotônio e Avenida Parque definem o sistema viário de Palmas.

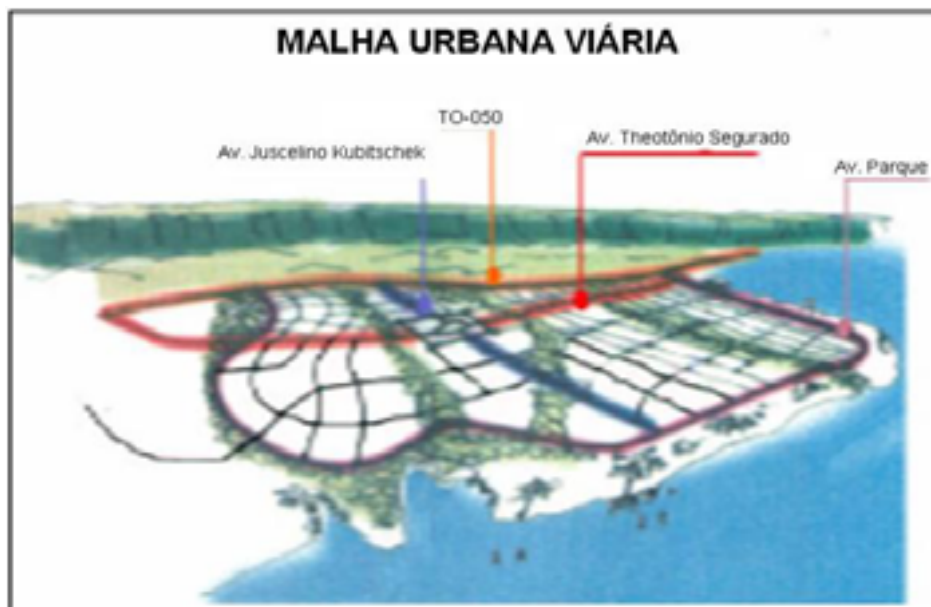


Figura 10: Traçado do Plano Básico Urbanístico original de Palmas.
Fonte: SEDUH - Caderno Revisão do Plano Diretor de Palmas (SEPLAN, 2002).

Em suma, as três vias principais desempenham funções importantes: a Avenida Teotônio Segurado e a Avenida Parque são as principais vias urbanas da cidade; a Avenida Parque acompanha o contorno do recém construído lago (Figura 10) e a TO-050, no sentido Norte-Sul (longitudinal), prima pela articulação de outras localidades do Estado com a Capital.

A Praça dos Girassóis figura como ponto inicial, onde está localizado o Centro Administrativo Estadual, nessa localidade cruzam a Avenida Teotônio Segurado e Avenida Juscelino Kubitschek. No entorno da praça estão localizados agências bancárias, comércio, escritórios e outras atividades urbanas geradoras de centralidades.

De acordo com os dados do IBGE de 2007, Palmas conta hoje com uma população de 179.707 mil habitantes. De acordo com Lira (1995) a Cidade já apresenta problemas urbanos sérios. Nesse sentido Lira (1995) ao analisar sobre a influência do Bairro Taquaralto (antigo Distrito) e sobre o Plano Diretor, diz que o que era para ser uma cidade “majestosa e única” se transformou em uma cidade administrativa e outra dos bolsões de pobreza do bairro Taquaralto e adjacências conforme apresentação da Figura 11, a estrutura desses bairros são bastante inferior aos bairros localizados no Plano Diretor da cidade.



Figura 11: A e B – Bairro Santa Bárbara contíguo ao Bairro Taquaralto e Aurenys. Localiza a mais de 25 km do Setor Central da Capital.

Fonte: OLIVEIRAS. S. Oliveira. 2008.

A influência de Taquaralto sobre o projeto de Palmas foi muito forte se observarmos que o povoado se transformou de um aglomerado de 300 habitantes para 20 mil habitantes em pouco mais de seis meses. Enquanto inchava, se transformando em um bolsão de mão-de-obra barata a 18 km da capital, Palmas ia se constituindo em cidade-administrativa e de exploração imobiliária. [...] o governo Estadual contraditoriamente contribuiu com esse processo de inchamento de Taquaralto, criando as vilas Aurenys (LIRA, 1995, p. 274).

É importante registrar uma de nossas indagações em entrevista com Lira³⁴ sobre a localização da Capital: “se Porto Nacional não conseguiu sediar a capital, o ideal seria que ela ficasse bem longe de Porto”.

De fato, se recuarmos um pouco na dinâmica populacional da cidade de Porto Nacional, veremos que os dados do IBGE de 1970 a 1980 e de 1980 a 1991, citados em o Plano Diretor de Porto Nacional (2004), nos ajudam a compreender que entre os anos de 1970 e 1980, apesar de o crescimento da população total ter sido menor do que aquele experimentado pelo Estado, a população urbana teve taxa de crescimento de 6,99% no período das décadas de 1970 e 1980 e de 5,34% entre 1980 e 1991. Neste intervalo de tempo, a população urbana de Porto Nacional evoluiu de apenas 9.950 pessoas para 34.654. Em 1991, a cidade de Palmas já contava com 19.215 pessoas.

Com a construção de Palmas, em 1990, a taxa de crescimento populacional total do município de Porto Nacional foi próxima de zero (0,44%). A população urbana (1,25%) muito abaixo da média regional (12,58%) e do Estado (4,97%). A população do Município evoluiu de pouco mais de 34.654 pessoas no ano de 1991, para 38.766 em 2000, já a população de Palmas teve um incremento de 19.215 para 134.179³⁵.

³⁴ Professor do Curso de Geografia da Universidade Federal do Estado do Tocantins (UFT).

³⁵ Dados colhidos junto ao PDPN (2004).

Seguindo no mesmo raciocínio, nas estimativas de população do IBGE para 2004, em consonância com o PDPN (2004), percebe-se que permanece a demanda maior de crescimento populacional em direção a Palmas. As estimativas para a capital indicam 187.639 pessoas, com crescimento de 36,6% em relação a 2000 e Porto Nacional, 46.285, o que representa apenas 2,9% do crescimento em relação a 2000. Buscando a atualização dos dados através da contagem populacional de 2007 pelo IBGE, a cidade conta com 45.289 habitantes, o que se comprova pouca capacidade de retomada de crescimento demográfico conforme ilustra o (Quadro 3) na página seguinte.

Quadro 03 – Porto Nacional evolução demográfica 1970 - 2000

Indicador	1970	1980	1991	2000
População Total	31.517	36.251	43.225	44.991
População Urbana	10.025	19.554	34.654	38.766
População Rural	21.492	16.697	8.570	6.225
População Masculina			21.687	22.479
População Feminina			21.537	22.512
Taxa de Urbanização			80.17	86.16

Fonte/Org.: Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas – IBGE – Censo Demográfico Org: PDPN (2004).

É importante observar que a modernização da agricultura, mais precisamente, a partir de 1980 vem provocando crescimento da população urbana do Município de Porto Nacional. As políticas públicas fomentada entre 1970 e 1980 pelos governos militares através dos programas de desenvolvimento - POLOCENTRO³⁶ e POLAMAZONIA³⁷ também reforçam esse processo através da concentração da terra.

³⁶ POLOCENTRO – Programa de Pólos de Desenvolvimento dos Cerrados.

³⁷ POLAMAZONIA – Programa de Pólos Agropecuários e Minerais da Amazônia.

Foi através da idéia de progresso³⁸, de um desenvolvimento que se planejou a cidade de Palmas, assim como já tinha acontecido com Goiânia e Brasília. Arquetetada sob o sistema de quadras com ruas lentas que alimentam três grandes avenidas: a Avenida Theotônio Segurado, a Avenida Parque e a Avenida Juscelino Kubitschek e ainda a TO-050 que facilita o acesso proveniente de outras localidades externas à Capital (Figura 10). Em Palmas as velhas esquinas do bate papo, do saudoso “fuxico” que reforça os laços da vizinhança, isso não casa com a ideologia dominante de uma elite de classe média e alta. Segundo Adorno e Fighera (2005, p. 211) “A filosofia do Plano Urbanístico de Palmas deriva das propostas dos CIAM, [...] a Carta de Atenas³⁹, podendo ser, portanto, caracterizada como uma cidade que seguiu de princípios do urbanismo modernista”. Na mesma oportunidade os mesmos autores citando Silva (2003, p. 211), completam: “os autores do projeto urbanístico de Palmas aplicaram uma releitura dos princípios funcionalistas da Carta de Atenas, dos princípios adotados na concepção da cidade de Brasília e em menor grau das doutrinas aplicadas na cidade de Goiânia”.

A cidade de Palmas surgiu no meio do Cerrado, como um enclave, respira-se ar de um povo que acabara de conquistar a sua autonomia política, um ufanismo de capital ecológica com ruas retas que se confundem com as linhas do horizonte, avenidas longas e largas para dar passagem aos novos fluxos do tempo rápido. As ilustrações da (Figura 12) nos dá um pouco do tom paisagístico através da Avenida Theotônio Segurado.



Figura 12: A e B – Paisagem da Avenida Theotônio Segurado e moradores, trabalhadores, dos Bairros Aurenys, Taquaralto e outros, depois da jornada de trabalho de volta às suas Casas

Fonte: OLIVEIRA, S. de S. 2008.

³⁸ Nesse sentido, a mistura entre o arcaico e o moderno, se transformou na estratégia de projeção político-econômica do estado. No entanto, a grande possibilidade de materialização dessa modernização conservadora era desprender-se da forma espacial herdada e projetar-se em uma que fosse nova, desta forma, incorporár-se rápida e facialmente, a uma marca modernista e de pujança econômica ADORNO; FIGHERA (2005, p. 2007).

³⁹ [...] as chaves do planejamento urbano propostas na Carta de Atenas são definidas a partir de quatro funções: moradia, trabalho, lazer, circulação (HOLSTON, 1993) apud ADORNO; FIGHERA (1995). O Plano urbanístico da cidade de Palmas propôs esta separação funcional definindo áreas residenciais, de comercial, zonas ou áreas verdes, entre outras ADORNO; FIGHERA (1995, p.211 – 213).

Concordando com Santos (1994, p. 123) “a sociedade capitalista é, pois, e sobretudo, um processo de transferência de recursos da população como um todo para algumas pessoas e firmas”. Mais adiante, na mesma página, o Autor continua dizendo que “[...] trata-se de um processo seletivo, que atinge diretamente os atores econômicos que faz do Estado um motor de desigualdades, já que, por esse meio, favorece concentrações e marginalizações”.

É importante observar que o projeto urbanístico de uma cidade, especialmente aquela de maior aglomeração demográfica, por sofrer maior pressão, demanda por espaço e está passível de desvirtuar-se do projeto original. Isso se dá basicamente em função de dois fatores principais: os próprios gestores e a própria sociedade. Esse assunto se comprova hoje na cidade de Palmas, tendo em vista que o Projeto original (Plano Diretor) já está bastante descaracterizado. Segue no item seguinte considerações sobre o espaço ampliado de Porto Nacional, norteador importante de nossa pesquisa.

1.7 A Relação Espaço/Território no Entorno de Porto Nacional

Tomando por base as categorias espaço e tempo é possível, por essa via, pensarmos as transformações que se processam em períodos sucessivos na história dos subespaços Goiano/Tocantinense, tendo em vista que a Geografia se preocupa com o “comportamento” do homem frente à materialidade do seu campo técnico que o mesmo constrói e reconstrói. Ao proceder assim, o homem modifica a natureza e, ao transformá-la, transforma a si mesmo e nunca se dá por satisfeito. A história está sempre em movimento e a Ciência Geográfica, por sua vez, vislumbra numa visão de conjunto, para dar conta de explicar a realidade do mundo e suas contradições.

Desse modo, cada lugar comporta-se de uma maneira, tendo em vista que, suas “variáveis”, concorrem para um tipo de comportamento, e obedece, por um tempo, certa harmonia. O termo harmonia empregado aqui, não no sentido fiel do seu significado, mas sim, no sentido de uma convivência mais ou menos pacífica. A título de exemplo, na região do Cerrado, onde se desenvolviam atividades econômicas tipicamente tradicionais, e isso perdurou por um longo período - salvo raríssimo lugar onde ainda possa manter-se preservado - só vindo a sofrer alterações com a introdução de novas técnicas, e isso não de forma homogênea.

O Sul do Estado de Goiás, por exemplo, em seus primórdios históricos, ao receber a Estrada de Ferro Mogiana (por volta de 1913), passou a ter sua dinâmica de relações tanto interna quanto externas modificadas do ponto de vista socioespacial e cultural. Com isso

Goiás passa a se relacionar com o Sudeste Brasileiro, especialmente São Paulo, mais intensamente obedecendo aos ditames do capital emergente no País, na chamada divisão regional do trabalho. Enquanto isso, outras regiões do Estado permaneciam ainda na produção baseada na subsistência. Justifica dizer que a história de cada lugar é única e não se repete no tempo/espaço, obedecendo aos imperativos do homem “civilizado”.

A introdução de novas variáveis acaba por ser aceita em determinada localidade ou subespaços, até mesmo, porque o capital se estabelece de maneira combinada e desigual. Os atores hegemônicos do capital, ao adotar determinado espaço como *locus* da produção, que acontecerá quase que sempre por negação sutil às formas pré-existentes, de modo que a racionalidade do “novo” é veementemente incutida, submetendo as formas à lógica “modernizante”. No decorrer do tempo/espaço, esta dialética permanecerá convivendo até ser atingida pela introdução de uma novíssima e, assim reiniciará logicamente nova combinação velho/novo. Isto não fica restrito somente a objetos (maquinários), mas também à própria cidade que faz parte das forças produtivas.

As áreas de Cerrado, também no Estado do Tocantins, vêm sofrendo notáveis e sucessivas mudanças no que se refere à introdução de novas técnicas de produção, potencializando a produtividade no solo ácido e inicialmente improdutivo; porém, tudo muda com o uso de insumos para alterar o pH, como o calcário e a adição de outros insumos, especialmente a partir de 1980.

Outras técnicas sucessivas vêm se desenvolvendo, como a biotecnologia, pesquisa de combate a pragas e moléstias arrastadas pela fronteira da soja e idealizada pelo Programa de Cooperação Nipo-Brasileiro para o Desenvolvimento dos Cerrados (PRODECER III), que vem acompanhada de uma parafernália crescente de máquinas automáticas que tem causado uma verdadeira revolução nas forças produtiva, tanto material como imaterial, tendo em vista que, o conhecimento também faz parte das forças produtivas, e que, por sua vez, tem potencializado e introduzido novas técnicas de produção, criando “novas” necessidades e demandas de consumo, numa rapidez jamais vista.

Acrescentamos, ainda, que as mudanças acima mencionadas não se restringem apenas ao econômico, mas convivem a um só tempo as modificações imbricadas de crescimento urbano, migrações inter-regionais e internacionais, expropriação e violência no campo e na cidade. As paisagens, tanto do Norte de Goiás, hoje Estado do Tocantins, como no Sul, teve seu tempo lento quebrado pela introdução das grandes obras modernizadoras, somativamente em período mais recente com a construção de Goiânia, Brasília, BR-153, separação do Estado do Tocantins e criação de sua capital, Palmas. É também inovador o

Projeto da Ferrovia Norte-Sul, já bastante adiantado do ponto de vista de sua construção, que já está trazendo modificações na organização espacial do município de Porto Nacional e região. Abordaremos esse assunto mais detidamente no capítulo três.

É desse modo, que a história de Goiás e o antigo Norte de Goiás, hoje Tocantins, têm mostrado que nasceu de costas um para o outro, segundo Teixeira Neto; Gomes Barbosa; (2004), que nos dizem que o Tocantins, voltado para o Norte com Belém do Pará, e Goiás ligado ao Sudeste, com São Paulo desenvolveu cada um uma configuração territorial ao seu modo.

Algumas considerações no que diz respeito ao arranjo espacial econômico, o arranjo espacial jurídico-político e o arranjo espacial ideológico contextualizando-os articuladamente no espaço urbano de Porto Nacional.

A palavra espaço é usada nas mais distintas acepções. Falamos em: o espaço da sala de aula, o espaço do automóvel, o espaço de uma pessoa enquanto indivíduo, o espaço do quarto, espaço urbano, o espaço rural. De acordo com Santos (1997), de todas as categorias da Ciência Geográfica, o espaço é a que engloba todas as outras. Mas o que é o espaço? Para Santos (1997, p. 71) “O espaço seria um conjunto de objetos e de relações que se realizam sobre estes objetos; [...] Os objetos ajudam a concretizar uma série de relações. O espaço é resultado da ação dos homens sobre o próprio espaço, intermediados pelos objetos, naturais e artificiais”. Podemos dizer então que no espaço encontramos ou podemos encontrar os registros de sucessivas formas de organização social guardadas no tempo. Sendo assim, estamos diante da inseparabilidade das categorias: espaço e tempo. Não se compreende uma sem entender a outra e vice-versa.

Diante do poder investigativo que o par, tempo-espaço, vem sendo adotado por parte de muito pesquisadores é notável o avanço da Ciência Geográfica e demais, no grupo das ciências humanas. É forçoso para aqueles que desejam apreender a realidade sócio-espacial enquanto totalidade⁴⁰ social busque fundamentação nessas categorias.

⁴⁰ A categoria da totalidade, que Spinoza pela primeira vez – na filosofia moderna – preanunciou com a sua *natura naturans e natura naturata*, foi elaborada na filosofia clássica alemã como um dos conceitos centrais que distinguem polemicamente a dialética da metafísica. A posição da totalidade, que compreende a realidade nas suas íntimas leis e revela, sob a superfície e a casualidade dos fenômenos, as conexões internas, necessárias, coloca-se em antítese à posição do empirismo, que considera as manifestações fenomênicas e casuais, não chegando a atingir a compreensão dos processos evolutivos da realidade. Do ponto de vista da totalidade, compreende-se a dialética da lei e da casualidade dos fenômenos, da essência interna e dos aspectos fenomênicos da realidade, das partes e do todo, do produto e da produção e assim por diante. Marx se apossou desta concepção dialética, purgou-a das mistificações idealistas e, sob este novo aspecto, dela fez um dos conceitos centrais da dialética materialista. (KOSIK, 2002, p. 41–42).

Para tanto alguns cuidados importantes devem ser priorizados ao adotarmos a categoria totalidade social. Santos (2006, p. 208) alerta para o fato de que “por mais que uma variável seja considerada importante na compreensão de um fenômeno esta não deve ser tomada isoladamente”. Um procedimento dessa natureza incorre-se em meras abstrações. Recorrendo novamente aos ensinamentos de Santos, que afirma:

[...] Na verdade, as variáveis isoladas perdem sua especificidade, quando passam por um processo de interação localizada. A elaboração e a reelaboração dos espaços (formação e evolução) são processos químicos: a individualidade do espaço resultante provém de um certo tipo de combinação. E a continuidade do espaço é assegurada pelo fato de que cada combinação é também função da combinação precedente. (SANTOS, 2006, p. 208).

Esse método de investigação nos ajuda a compreender o espaço urbano de Porto Nacional. Ao transitarmos pela cidade de Porto Nacional, percebemos mudanças bruscas em suas formas. Cada uma delas guarda marcas de uma ordem socioeconômica, jurídica político culturais e históricas que mais nos lembram um mosaico, peças justapostas, como pode ser visualizado nas Figuras 18 e 19. Nesse sentido, Santos (1992, p. 1) considera o espaço como uma “instância da sociedade, ao mesmo título que a instância econômica e a instância cultural-ideológica. Isso significa que, como instância, ele contém e é contido pelas demais instâncias, assim como cada uma delas o contém e é por ele contida”.

Seguido então, o diálogo com o apoio dos autores já citados e incluindo outros de igual importância na interpretação do espaço como formação econômica social. Moreira (2007, p. 70) estrutura, da seguinte forma, os níveis de referência: “[...] a infra-estrutura (a instância econômica) e a superestruturas (a instância jurídico-político e a instância cultural-ideológica)”.

O avanço do modo de produção capitalista na atualidade caracteriza por uma forte presença de objetos técnicos e conseqüente alteração no meio físico, pela divisão social e territorial do trabalho e intensa divisão das relações capitalistas. Recorremos, portanto as palavras de Moreira (2007) nos diz que:

As relações de produção expressam-se a partir das relações de propriedade: a força de trabalho, e somente ela, pertence ao proletariado, o qual tem que levá-la ao mercado para vendê-la e em troca adquirir meios de subsistência; os meios de produção (objeto e meios de trabalho) pertencem à burguesia, que nada podendo fazer sem a força que os transforme em forças produtivas, compra a força de trabalho do proletário, para, fundindo a totalidade das forças produtivas em suas mãos, levá-las a produzir mais-valia. Assim, “o chão é capital” e a formação espacial tem sua estrutura e movimentos coordenados pelo entrechoque da relação de propriedade, capitalista no caso. (MOREIRA, 2007, p. 72).

Considerando a dinâmica do capitalismo, tal relação sofre sempre novas modificações em sua ordem organizacional, a cada inovação dos meios técnicos. “[...] se multiplicando em outras formas como relação de trabalho (divisão social e técnica), a relação de trocas, a relação de repartição da riqueza socialmente produzida, a relação de consumo, todas elas complexificando o universo das relações de produção” (MOREIRA, 2007, p. 72).

No próximo capítulo, será discutida a organização interna do espaço urbano de Porto Nacional, tendo como um dos elementos estimuladores desse processo as relações econômicas (comércio e serviços principalmente) e proximidade geográfica com a capital Palmas.

CAPÍTULO II - REFUNCIONALIZAÇÃO DO ESPAÇO URBANO DE PORTO NACIONAL, APÓS A TRANSFERÊNCIA DA CAPITAL PROVISÓRIA DE MIRACEMA PARA PALMAS

A cidade de Porto Nacional vem passando por um processo de “refuncionalização” espacial por conta dos impactos sofridos pela transferência da Capital provisória da cidade de Miracema para o local definitivo. Acontecimento este que pela da proximidade geográfica da cidade com a Capital, tem trazido benefícios, mas também prejuízos para sua população. Somado aos problemas relacionados com a Capital, outros impactos de igual ou maior magnitude aconteceram com o represamento do Rio Tocantins para a instalação da Usina Luiz Eduardo Magalhães, ou como é mais conhecida, Usina de Lajeado pelo fato de localizar-se na cidade de Lajeado, ao Norte de Palmas.

2.2 Faces e Disfarces nas Interações Espaciais na Cidade de Porto Nacional

Analizamos no capítulo anterior que a história da cidade Porto Nacional teve períodos de crescimento econômico e períodos de retração, e que tais acontecimentos foram desencadeados basicamente por ganho de contingentes populacionais, o que não deixa de ser um fator preocupante para uma cidade que sempre teve como função principal a atividade comercial.

Dentro dessa mesma perspectiva, reafirmamos que o Município de Porto Nacional têm perdido população para Palmas, conseqüentemente suporta uma retração em muitas de suas funções. Atualmente a Cidade têm dado sinais de retomada de crescimento principalmente através de atividades ligadas ao setor de educação. Contudo, em função da demanda crescente por profissões, a Cidade tem assumido uma liderança com relação ao processo interativo com as cidades do seu entorno. Segundo Moreira (2007, p. 73) “as porções que atuarem como locus da acumulação, em particular a metrópole central, são aquelas nas quais a riqueza irá se concentrar; as porções que atuarem como locus de produção e perda de excedente são as que mais irão se empobrecer”. O visual da paisagem figura como um detector das relações e classes que nela habitam, embora esse conceito não busque a essência do fenômeno.

Concordando com Moreira (2007), o mesmo raciocínio pode ser aplicado para se compreender o arranjo jurídico/político. O espaço urbano está carregado de ideologias, qualquer que seja ele, situado em qualquer época. Na cidade de Porto Nacional, um exemplo

que nos chama atenção diz respeito à construção às margens do lago⁴¹ da Avenida Beira Rio, como mostra a Figura 13. Nota-se, contudo, a insistente tentativa, dos representantes do poder político em fazer com que a população abrace aquele espaço como valor importante de uso, sinônimo de bem estar, qualidade de vida⁴² e “progresso”. Na verdade vai demorar um bom tempo para a população esquecer que aquela avenida soterrou parte da história da cidade. Onde hoje está construída a Avenida Beira Rio e boa parte do Lago havia centenas de residências. “Sabemos que explorando paisagens por elas mesmas elaboradas, as grandes empresas imobiliárias promovem a fusão do espaço com a produção de ideologias, seja sob a forma da estética arquitetônica [...] ou sob a forma ecológica [...]” (MOREIRA, p. 75).



Figura 13: Imagens da Avenida Beira Rio (Orla) e Lago da UHE de Lajeado, construído de 1988 a 2002.
Fonte: PDPN (2004).

Primeiro, em nome do “desenvolvimento”, imprime-se uma racionalidade em que se entende que, quando a população conseguir visualizar em que situação se envolveu, vai sentir ao mesmo tempo que entrou num caminho sem retorno; pois, ela sabe que parte considerável de seu espaço e edificações foi soterrada e coberta submersa pelas águas do rio Tocantins, ou “pelo grande mar,” parafraseando a maneira irônica de como a população denominam o lago.

⁴¹ Construído para produção de energia de 1998 a 2002, no governo do ex-presidente F. H. Cardoso e Prefeito Otoniel Andrade. A UHE - Usina Luiz Eduardo Magalhães, localiza-se na pequena cidade de Lajeado próximo a capital do Estado.

⁴² Depois da construção da UHE de Lajeado, aumentou o calor na cidade ocasionado pelo espelho de água refletindo da luz solar. Apesar de não dispormos de dados concretos para essa afirmação, mas já é do conhecimento científico, esse fenômeno, ocorrem em outras localidades. E ainda um agravante, não querendo fugir do assunto, a população não consome essa energia, aliás, paga uma taxa de consumo mais cara do país: 0,38567, o valor em real, por KW/h (para o consumo entre 100 a 180KW/h) e superior a 180, o valor se eleva para 0.42854, acrescido o imposto federal 25% (enquanto que nos outros estados está entre 10 a 15%) mais tributos estadual e municipal. A energia aqui produzida é toda exportada para regiões do país. Ficando com a população local apenas os prejuízos ambientais, econômicos etc. Tal situação reforça o que falamos em linhas anteriores sobre a interdependência espaciais das instâncias: econômica, político-jurídico e ideológico-cultural. Dados colhidos da Fonte: www.celtins.com.br.

Ideologias é o que não faltam para por em prática a tentativa de novamente suavizar, ou diminuir, os impactos provocados. De fato, o espaço é dinâmico e, por isso, está sempre sendo refeito. Corrêa (2005) nos ajuda a compreender essa dialética:

Por derivar da dinâmica de acumulação de capital, das necessidades mutáveis de reprodução das relações sociais de produção e dos conflitos de classe, a ação dos agentes modeladores gera mudanças de conteúdo e/ou das formas das diversas áreas, de modo que novos padrões de fragmentação do espaço urbano emergem, desfazendo total ou parcialmente os antigos e criando novos padrões no que diz respeito à forma e ao conteúdo. (CORRÊA, 2005, p. 146)

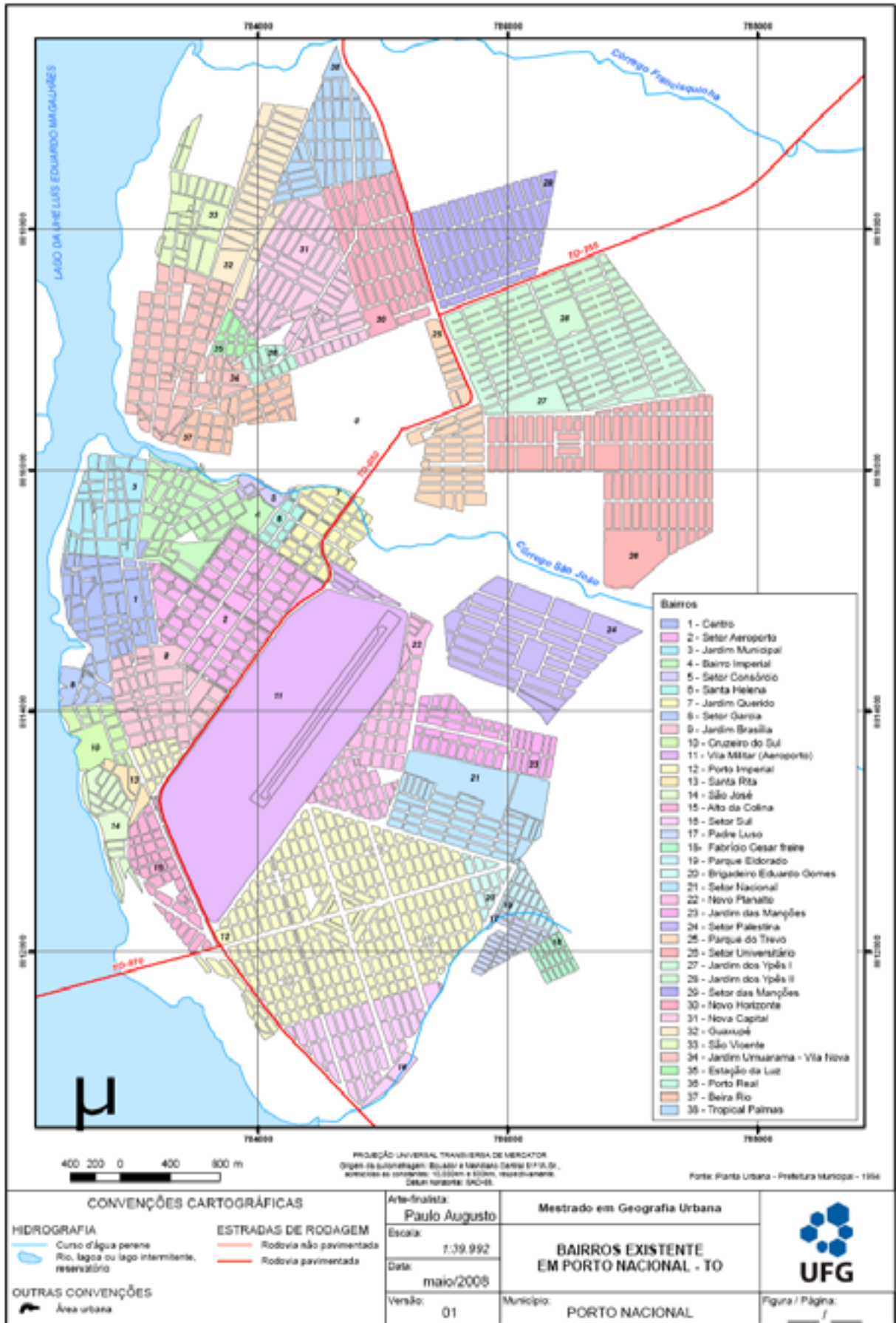
Do ponto de vista que viemos enfatizando, podemos considerar, portanto que tanto Moreira (2007) quanto Corrêa (2005) compartilham da idéia de que o espaço urbano não pode se desarticular das partes que lhe deu origem. Ele é fragmentado e articulado ao mesmo tempo. De modo que o par dialético articulação/desarticulação se complementa. Nesse sentido, Corrêa (2005) caracteriza várias **facetras do espaço** urbano, e é assim que está retratado no parágrafo seguinte. Reportando a exemplos do cotidiano do espaço urbano de Porto Nacional, tem-se em vista que essa metodologia contribui tanto para compreensão da dinâmica espacial das metrópoles como para cidades menores, objeto de nossa pesquisa; pois salvas as atividades por elas desempenhadas, queremos dizer que as disparidades espaciais irão sempre existir, dado a essência do espírito capitalista.

Em um **primeiro ponto** argumentamos que a dialética do articulado/desarticulado espacial, forma-se numa unidade seja ela mais ou menos intensa. Avançando um pouco mais nessa questão, vemos que o centro comercial de qualquer cidade moderna exerce atração importante. Em Porto Nacional, esse fenômeno não destoa do das demais cidades e exerce forte atração populacional sobre os demais subespaços. Nele se agregam atividades comerciais, habitacionais, culturais e outros tipos de serviços, até mesmo, do chamado quarto setor (serviços de informática). Sendo assim, para o setor central se deslocam diariamente, em sua maioria domésticas, padeiros, mecânicos, garçons, camelôs, estudantes, entre outros profissionais vindo dos bairros afastados, principalmente para o trabalho nos diversos seguimentos econômicos. Além desses, há ainda aqueles provenientes de outras localidades (cidades, distritos e zona rural), fornecedores de gêneros para o comércio de hortifrutigranjeiros, manufaturados e semi-elaborados. Tendo em vista que a esse cotidiano agrega-se fortemente o campo, mais pelo poder de atração na escala ampliada (cidades do entorno, campo/cidade) que procuram a cidade de Porto Nacional, é nesse momento que surge uma aparente desarticulação espacial, configurando um **segundo ponto**, conforme retratado

por Correia (2005). A toda essa articulação acrescenta-se ainda a que se manifesta segundo Corrêa (2005, p. 147), através das “decisões e investimentos de capital, mais-valia, salários, juros, rendas, envolvendo ainda a prática do poder e da ideologia em sua dimensão espacial”. Concordando com o Autor, temos a concretização espacial de mais uma de suas demissões.

Seguindo um **terceiro ponto**, segundo o mesmo Autor, entende-se que do pressuposto de um espaço desarticulado/articulado é que esse par dialético se torna reflexo da própria sociedade. E nessa relação, o capital separa local de trabalho e local de moradia. Separam-se também pelo fato de guardar, em suas formas, processos de um tempo-espaço. Nesse sentido, Santos (1986, p. 138) fala que “o espaço é uma forma durável, que não se desfaz paralelamente à mudança de processos; ao contrário, alguns processos se adaptam às formas preexistentes enquanto que outros criam novas formas para se inserir dentro delas”. Sabemos, portanto, que a desigualdade serve de nutrição para o acúmulo de riqueza e é da essência capitalista. Dito de outra maneira, mesmo com as inovações, avanços do modo de produção capitalista este vai continuar proporcionando a desigualdade levando a maioria da população a não ter acesso aos recursos básicos para viver.

O **quarto ponto** diz respeito ao espaço urbano “como condição social”, ou seja, as formas espaciais criadas pelos habitantes de um bairro segregado fornecem condições necessárias para a reprodução da sociedade dividida em classe. “Assim, de um bairro habitado pela elite dirigente espera-se que esteja sendo forjada a próxima geração de dirigentes. O mesmo se espera dos bairros populares das periferias. Os bairros, lugares de residência, são os locais de reprodução dos vários grupos sociais” (CORRÊA, 2005, p. 149). Apesar do Autor se referir a uma grande cidade, esse raciocínio se aplica perfeitamente a uma cidade como Porto Nacional, que já possui mais de 38 bairros, com alguns deles separados por longos “vazios urbanos” (Mapa 13).



Mapa 13: Bairros existente em Porto Nacional.

Fonte: Prefeitura Municipal de Porto Nacional 1994. Adaptado pelo Autor.

Em consonância com o que nos diz Corrêa (2005), o **quinto ponto** de apreensão do espaço urbano, diz respeito ao “fragmentado/desarticulado” como reflexo da sociedade. Nele, as pessoas imprimem suas marcas, através de objetos simbólicos, reveladores de comportamentos sociais, nos diferentes grupos ou classes sociais. Nesse sentido, é importante observar os ensinamentos de Lefebvre (2001) onde afirma:

O humilde habitante tem seu sistema de significações (ou antes seu subsistema) ao nível ecológico. O fato de habitar aqui ou ali comporta a recepção, a adoção, a transmissão de um determinado sistema, por exemplo, o do habitat pavilionista. O sistema de significações do habitante diz das suas passividades e das suas atividades; é recebido, porém modificado pela prática. É percebido. (LEFEBVRE, 2001, p. 109).

De acordo com a argumentação dos autores, primeiramente o “conhecimento e recorte do espaço” contribuem para a compreensão da realidade urbana, cuja eficácia dessa metodologia do ponto de vista da visualização do articulado/desarticulado no subespaço referido linhas acima, fica bem evidenciada. Desse modo a sedimentação das ações em grupo, desenvolve afinidades que vão sedimentando práticas diárias e estreitando laços; contudo o espírito de luta em defesa individual e coletivo pode ser mais aflorante. O mesmo raciocínio pode ser estendido a outros grupos sociais, cada qual com seus símbolos, signos a cujas ações se apegam mais, segundo esses ou àqueles objetivos.

Assim, estamos entrando no **sexto ponto**, o espaço urbano se transforma em lugar de ação, de lutas por melhores condições de vida. Corrêa (2005, p. 151). “O espaço da cidade é [...] também, o cenário e o objeto das lutas sociais, pois estas visam, afinal de contas, o direito à cidade, à cidadania plena e igual para todos”.

2.3 As Transformações da Dinâmica Espacial do Centro Histórico de Porto Nacional

No subtítulo anterior foi analisada a importância de se entender o espaço urbano a partir de várias facetas estabelecidas nas interações de seus elementos espaciais materializados nos diferentes estratos de ocupação da cidade.

A organização espacial orquestrada pelo Modo de Produção Capitalista tem como estampa visível a estratificação da paisagem urbana, em cada cidade. Esse arranjo espacial se desenha segundo características próprias, cada lugar é uno. Reafirmamos que esses atributos espaciais se manifestam bem cedo nos chamados embriões de cidades. À medida que a cidade vai se expandindo horizontalmente essas nuances espaciais vão se tornando nítidas.

Essa hierarquia espacial é facilmente percebida na cidade de Porto Nacional. Olhando para o Centro Histórico da cidade deparamos com as marcas do Período Colonial deixadas em seus casarões, ruas irregulares (estreitas), casas justapostas em fileiras compactas obedecendo mais ou menos um padrão de tamanho e sem os chamados vazios urbanos. Algumas edificações se assenhoram da paisagem, dito de outra forma, se destacam ao mais simples olhar do visitante, ou mesmo daquele que a vê cotidianamente. É o caso da imponente Igreja de Nossa Senhora das Mercês, que se destaca na paisagem do Centro Histórico da cidade de Porto Nacional, enquanto forma e função da práxis social. Não querendo encaminhar a análise para outra esfera do saber científico no espaço-tempo, vale observar que seu papel não se restringe tão somente ao campo prático da espacialidade referida, mas transcende a margem prática, conduzindo para o campo simbólico. Em outras palavras a Igreja faz parte da identidade portuense. Ela aparece, não só enquanto forma física, mas também como objeto de admiração, decantada e pintada por artistas - é cartão postal da cidade.

Contudo, não basta somente a contemplação da paisagem urbana, ou, até mesmo, uma descrição detalhada da disposição dos elementos em si, para perceber sua essência. Santos (1997, p. 68) diz que “a paisagem não é dada para todo o sempre, é objeto de mudança. É um resultado de adições e subtrações sucessivas. É uma espécie de marca da história do trabalho, das técnicas”. O centro histórico da cidade de Porto Nacional nos dá a clareza dessas ponderações apontadas por Santos (1997). Exemplo dessas formas recentes é a Avenida Beira Rio, como mostra a Figura 14.

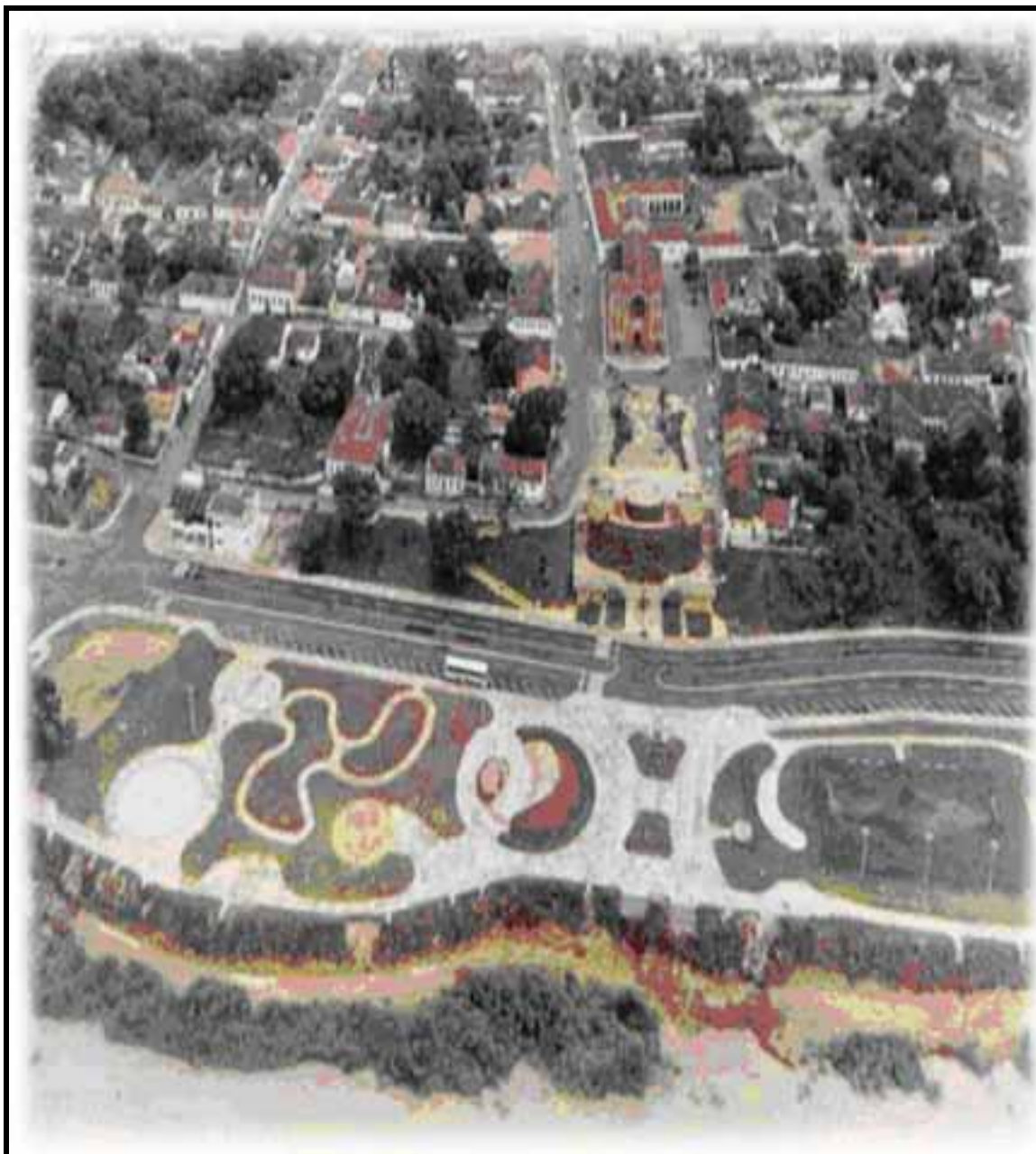


Figura 14: Vista aérea do Centro Histórico e Avenida Beira Rio da cidade de Porto Nacional.

Fonte: Plano Diretor de Porto Nacional (TO) - 2004

No primeiro plano, da Figura, próximo à borda inferior, ou margem do recém construído Lago da UHE de Lajeado⁴³ e a mancha justaposta das edificações do Centro Histórico, e respectivas formas do período Colonial, está a Avenida Beira Rio. As formas espaciais “atritam-se”, contrastam o velho/novo na história da cidade. A Avenida Beira Rio, construída recentemente dispõe de pista dupla, valoriza a rapidez do fluxo de autos, contrasta abruptamente com as ruas estreitas da parte histórica contígua. Essas contradições não se restringem apenas aos inconvenientes ou emperramento do trânsito, mas também a uma

⁴³ Usa-se a denominação, Usina Hidrelétrica de Lajeado, por está localizada na cidade de Lajeado ao Norte da Capital do Estado. Justifica dizer que o nome verdadeiro da UHE é Usina Hidrelétrica Luiz Eduardo Magalhães.

desvalorização do valor de troca desses imóveis, que quando comparados com o valor venal de outros setores habitacionais em locais considerados de classe média, classe media alta e classe alta na cidade, observa-se grande diferença. Como morador da Cidade temos acompanhado as transformações recentes da Cidade.

Há, ainda, nessa compartimentação urbana do Centro Histórico da cidade de Porto Nacional, outras subdivisões. É importante analisar tais contrastes como inerentes à organização espacial de um tempo-espaço sem, contudo, deixar de respeitar suas peculiaridades, pois, cada cidade se compõe espacialmente segundo a uma ordem estabelecida ou arranjo territorial de seus elementos. Cada lugar compõe seu próprio espaço-tempo, ou ainda, cada lugar com sua configuração espacial, suas características, segundo a trama de seus atores. Serve de exemplo, a estreita e antiga Rua Padre Antônio Luiz Pereira, mais conhecida como “Rua da Cadeia” (Figura 5A), onde há um misto entre aqueles que possuem “capacidade” de usufruir dos melhores pedaços daquela Rua e, por extensão, da cidade como um todo. Percebe-se, contudo uma reocupação (aluguéis) por pessoas de baixa renda, e outras poucas utilizadas por aqueles que conseguem recondicioná-las para abrigar também automóveis.

Seu aspecto histórico mereceu recentemente, ou seja, no dia 13 de julho de 2008, ao completar 147 anos de emancipação e 270 de história da cidade de Porto Nacional, recebeu o título de tombamento, aumentando-se as chances de reparação e preservação como patrimônio cultural do Brasil com o tombamento do seu Centro Histórico ⁴⁴.

Deslocando ligeiramente para o “centro topográfico ou o coração da cidade” como diz Godinho (1988, p. 271) deparamos com a Praça do Centenário, cuja toponímia teve variação constante ao longo da história da cidade. Nasceu com o nome de “Praça do Repouso e, em 1939, pelo Decreto nº 24 de 19/11, foi rebatizada por Praça da Bandeira e, por último, em 1961, no momento das festividades comemorativas do título de seus cem anos de cidade, passou a ser chamada Praça do Centenário” Godinho (1988, p. 271).

No que refere-se a função prestada à cidade, a Praça do Centenário destaca-se por ainda ser circundada por importantes unidades empresariais e instituições. Dentre elas: o Banco do Brasil, Banco Bradesco, Banco da Amazônia, Caixa Econômica Federal, Correios, sede do SEBRAE (um pouco mais afastado), escritórios, sede da Prefeitura Municipal, consultórios odontológicos, gráfica e fotocopiadora, revendedora de carros e motos usados,

⁴⁴ De acordo com a decisão do Conselho Curativo do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional IPHAN, Porto Nacional é Patrimônio Cultural do Brasil. Após reunião do dia 27 de Novembro de 2008, no Rio de Janeiro, o Conselho aprovou o registro do tombamento.

escritório de advocacia, três postos de gasolina, um deles recém construído no antigo espaço de uma loja de materiais para construção, Igreja Universal do Reino de Deus, edificada recentemente em um antigo espaço vazio.

Outro objeto técnico recém instalado nas dependências do Centro Histórico ou “Cidade Velha”, como alguns preferem chamá-la, ligado ao setor de ensino superior, estão as instalações da recém credenciada empresa ITPAC – Instituto Tocantinense Presidente Antônio Carlos Ltda. Esta empresa, originária da cidade de Araguaína, comprou em 2008 a empresa de capital misto, o Instituto de Ensino Superior de Porto Nacional (IESPEN) e UNIPORTO⁴⁵ (União Educacional de Porto Nacional). Tal duplicação de nome diz respeito à própria sociedade que lhe deu origem – Grupo Empresarial e Prefeitura Municipal de Porto Nacional. Essa empresa atuava em várias áreas do Ensino Superior: Administração, Arquitetura, Urbanismo, Enfermagem, Engenharia Civil, Medicina e Odontologia, perfazendo um total de 530 alunos⁴⁶. Esse investimento aqueceu o mercado de aluguel na cidade de Porto Nacional. Prédios antigos foram reformados e alugados para a instalação de biblioteca, salas de aula, instalação de laboratório de anatomia e para moradia de estudantes e profissionais provenientes de outras localidades. Vivenciamos, enquanto morador e posteriormente visitante da cidade e novamente integrante na comunidade desse centro urbano, a dinâmica espacial no entorno da Praça do Centenário.

Em um tempo não muito distante, após o ano 1980, migraram das dependências da referida praça, Banco do Estado de Goiás - BEG, hoje Banco ITAÚ, Banco Bamerindus que após ser comercializado passou a se chamar HSBC, Lojas Pernambucanas, lojas de eletrodomésticos, supermercado, hotéis e uma série de comércios de pequeno porte, muito deles ligado ao setor de bebidas. Algumas lojas de tecidos, hotel, bares, na Rua Bartolomeu Bueno, contíguo à Praça do Centenário, ainda funcionam com baixa demanda. Outras atividades comerciais de pequeno porte têm aparecido, como casa de fotografias, farmácias, lojinhas de “1,99”, pamonharia, sorveteria, mas nada que igualasse o referido período, notadamente antes da construção da capital do Estado - Palmas. Como podemos observar não houve uma ruptura, com relação às funções que a cidade de Porto Nacional vinha desempenhando junto a sua população antes da chegada da capital. Ao contrário, hoje, as

⁴⁵ UNIPORTO outrora IESPEN (Instituto de Ensino Superior de Porto Nacional), nasceu da iniciativa de um grupo de professores de Educação superior, tendo sido fundado em 03 de dezembro de 2003. Encontra-se registrado na Junta Comercial do Estado do Tocantins, sob o nº. 06.021.779.0001 – 08, sendo sua forma de constituição a S/A com fins lucrativos. Como sociedade civil de caráter educacional, científico e cultural, a UNIPORTO inclui em seus objetivos a prestação de serviços educacionais associados www.iespen.com.br.

⁴⁶ Dados disponível em <<http://conexãotocantins.com.br>> acessado em 10/09/2007.

transformações que vem acontecendo nos últimos anos têm sido influenciadas tanto pela criação do Estado como pela proximidade com sua Capital.

Uma das conseqüências relativas às essas transformações tem sido o aumento significativo dos preços dos aluguéis e imóveis. Em 2002, um lote na área do Bairro Aeroporto (parte “nobre” da cidade), custava cerca de R\$ 12.000,00 (doze mil Reais). Hoje o valor desse mesmo lote residencial varia entre R\$ 30.000,00 e 40.000,00 e até 60.000,00, em sua avenida comercial. Uma casa simples custa em torno de R\$100.000,00 (cem mil Reais) - (dados de entrevista ao Senhor Gabriel Augusto de Oliveira, dono da Imobiliária Bela Vista, fev/2009), no mercado imobiliário desde 1991. A influência da Capital, como já abordado anteriormente, trouxe prejuízo quanto à perda de população, e registrando, segundo os dados do IBGE (2007) crescimento populacional menos de 1% ao ano; mas outros fatores de desenvolvimento fizeram com que a cidade invertesse os dados negativos, conseguindo positivamente retomar um pouco seu posto, através da ampliação de alguns serviços como educação superior, o próprio comércio, como o setor de eletrodoméstico, por exemplo, com a instalação de uma filial da empresa de eletrodoméstico Franco Eletro, em 2008. Em 2008 instalou no setor da agroindústria em Porto Nacional, na periferia sul, na Avenida 13 de julho, Setor Porto Imperial, o Laticínio Nutrileite⁴⁷. Ressaltamos, contudo, que devemos ter certa cautela ao afirmar que o progresso chegou. Chegou para quem?

Nesse sentido Santos (2008, p. 63), ao buscar compreender as mudanças espaciais na atualidade em seu “sistema de objetos e sistema de ações”, argumenta que os sistemas de objetos e sistemas de ações estão inter-relacionados. “De um lado, os sistemas de objetos condicionam a forma como se dão as ações e, de outro lado, o sistema de ações leva à criação de objetos novos ou se realiza sobre objetos preexistentes. É assim que o espaço encontra a sua dinâmica e se transforma”. Com essas palavras o Autor nos permite continuar com a descrição do quadro de mudanças do Centro Histórico da cidade de Porto Nacional. Ao contrário de outras praças no interior do espaço urbano, a Praça do Centenário se destaca não puramente pela sua função estética, mas guarda em seu interior atividade dos quiosques, termo um tanto em desuso, mais conhecido como “lanche”. Territorializam-se, também nesse espaço, “gambireiros” (corretores de imóveis urbanos e rurais, compradores/vendedores de gado), entre outras atividades comerciais. Nada mais característico de um centro urbano, cuja aparelhagem técnica ainda mantém relações econômicas fortemente ligadas ao campo.

⁴⁷ Depois da instalação do Laticínio na cidade, a vigilância sanitária proibiu a comercialização informal de queijo e leite diretamente ao consumidor, fato que tem aumentado o preço destes produtos. Vender leite da forma tradicional passou a ser crime passível de multa pela prefeitura local.

Dependendo do horário, a Praça é também territorializada por ambulantes vendedores de churrasquinhos, apresentações culturais, arena política e outras modalidades fluídas no espaço-território. Tais contrastes, portanto, são vividos, também, pela população no traslado diário pelas ruas estreitas muitas delas mal dá passagem para dois veículos de pequeno porte.

As atuais compartimentações dos territórios ganham esse novo ingrediente. Criam-se, paralelamente, incompatibilidades entre velocidades diversas; e os portadores das velocidades extremas buscam induzir os demais atores a acompanhá-los, procurando disseminar as infra-estruturas necessárias à desejada fluidez nos lugares que consideram necessários para a sua atividade. Há, todavia, sempre, uma seletividade nessa difusão, separando os espaços da pressa daqueles outros propícios à lentidão, e dessa forma acrescentando ao processo de compartimentação nexos verticais que se superpõem à compartimentação horizontal, característica da história humana até data recente (SANTOS, 2006, p. 84).

Nesses termos, as categorias paisagem-espaço, nos servem de testemunho, ou é marca de uma ordem de um tempo passado-presente, na organização da divisão social do trabalho. Dada a inércia das formas espaciais, algumas delas obrigam-se a reajustes para continuar servindo em termos de função, outras se adaptam sem grandes necessidades de transformações. De acordo com Santos (1997, p. 72) a “[...] materialidade construída vai ser fonte de relações sociais, que também se dão por intermédio dos objetos. Estes podem ser sujeitos de diferentes relações sociais – uma mesma rua pode servir a funções diferentes em distintos momentos”.

Trazendo essa compreensão teórica para os sucessivos desenhos e conseqüentes funções do Centro Histórico da cidade de Porto Nacional, em convivência com as formas sucessivas no tempo, temos nesse espaço: formas que se ajusta a modernidade espacial à custa de reajustes de seu espaço físico (adequação a modismo arquitetônico) e, por outro lado, perdas de construções centenárias (desmoronamento pelo abandono e/ou demolição total) das edificações. Neste caso os vazios surgem a partir do que já foi construído e não da forma convencional, através da especulação da terra urbana (Figura 14).

Conforme a apresentação das Figuras, as causas do problema do desmoronamento (ruínas) e demolições podem ter várias explicações: segundo informações de pessoas que trabalham no recém instalado Museu Histórico Municipal, próximo ao local, afirmam que: “a maioria dos problemas de demolição espontânea são de caráter litigiosos entre familiares (herdeiros), que diante do impasse deixam o problema se estender, anos após anos para ser resolvido, acarretando nesses incidentes” (Rodrigues, agosto/2008), (Figura 15 A). Outro problema diz respeito à falta de condições financeira dos donos que, na maioria dos casos, acabam vendendo o imóvel. “Tal seja a intenção ou a consciência daqueles que compram

esses imóveis, optam (antes do Tombamento) por demoli-los ou preservá-los” (Aires, agosto/2008), (Figura 15 B). Comprova-se também nesse processo, o desprezo pelo material usado para construir essas casas, como o barro (adobe⁴⁸), madeiramento rústico, telhas disformes, longe das inovações da arquitetura moderna.



Figura 15: Centro Histórico de Porto Nacional: demolições na Rua Dr.Francisco Aires da Silva (15A), ruínas e lote vago com marcas da antiga edificação na Rua Padre Antônio, conhecida “Rua da Cadeia” (15B).

Fonte: OLIVEIRA, S.de S. 2008.

Conforme foi analisado anteriormente, essa situação deve mudar em função do processo de Tombamento. Por outro lado, o padrão das formas mencionadas obedecia a uma ordem urbana menos complexa. A cidade no período colonial organizava-se em limites espacial bem definido, onde terminava o urbano começava o rural, quase que não existia os vazios urbanos. Dessa maneira, a organização espacial obedecia às atividades desenvolvidas de forma mais simples. Não seria exautivo repetir, primeiro pela influência do ouro em que este despertou, após a chegada da Família Real no Brasil em 1808, o interesse em impor a presença do Estado nessas terras, o que gradativamente se acentua a divisão territorial e social do trabalho nessas paragens do Norte Goiano.

⁴⁸ Adobe – Tijolo cru feito com barro argiloso e secado ao sol, utilizado para construção de casa.



Figura 16: Barcos do Tocantins em Porto Nacional (1930) utilizado para navegação comercial com Belém do Pará no rio Tocantins.

Fonte: Godinho (1988, p.191).

Denunciado pelas formas espacializadas, o comércio, sinônimo de movimento espaço/territorial, emerge das barrancas do grande Rio e lentamente (Figura 16) adotam outras vias de comunicações em conexão estreita com localidades distantes. Em sua marcha lenta, porém, constante, o comércio portuense alcança, já na década de 1930, pujança considerável, sobretudo subindo à Rua Getúlio Vargas (Mapa 15) em direção a Praça do Centenário, e desta para a direção do antigo Terminal Rodoviário. É importante chamar atenção para essa relação: Terminal Rodoviário/Comércio. Observando que enquanto o Terminal Rodoviário permaneceu na referida rua, as atividades comerciais ali se concentraram, fato que muda gradativamente após a transferência do Terminal Rodoviário, em 1985, para a Avenida Luiz Leite Ribeiro, no Setor Aeroporto.

Em dezembro de 2008 foi inaugurada, na periferia Sul da cidade (área federal do Aeroclube, antigo Aeroporto, margem direita do anel viário), nova sede do Terminal Rodoviário Brito Miranda, cujo nome homenageia o pai do então governador Marcelo Miranda, na Avenida do Anel Viário ou Avenida Engenheiro Luiz Cruz no Setor Porto Imperial (Mapa 15). De acordo com a administração da Imobiliária Bela Vista (fev/2009) tão logo foi anunciada a edificação do Terminal, um lote que custava de 500 a 800 Reais, passou a custar R\$ 2.000,00 (dois mil Reais). Valorização pequena, quando comparada a outros setores da cidade. Outro fator de valorização imobiliário encontra-se em fase inicial de construção a sede do Instituto Tocantinense Presidente Antônio Carlos Ltda. - ITPAC na porção Norte da Cidade nas adjacências da já mencionada Escola Técnica Federal (ETF) (Figura 17).



Figura 17: A - Novo Terminal Rodoviário de Porto Nacional, inaugurado em 2008 e em B canteiro de obra da edificação do prédio da Faculdade ITPAC.

Fonte: OLIVEIRA, S. de S.

Localiza-se também na parte Sul da cidade, outro elemento dinamizador do espaço, tanto na cidade de Porto Nacional como de outras cidades da margem direita do rio Tocantins, o advento da ponte sobre o rio Tocantins, construída em 1978 no final do Governo de Goiás - Irapuan Costa Junior, transcorrido durante os anos de 1975 a 1979. Essa obra aproxima a Cidade de outras povoações do Estado, na consolidada BR-153, e saindo de Porto Nacional através da TO-440 alcança a divisa com Goiás, passando por cidades em território Tocantinense: Silvanópolis, Santa Rosa, Chapada de Natividade, Natividade, Bonfim, Príncipe, Conceição, Arraias e Campos Belos, em Goiás.

Dinâmicas novas incorporam às antigas formas de produção, é o que acontece às margens do rio Tocantins. Nessas imediações, a terra era harmoniosamente disputada por diversas formas de ocupação. Vale ressaltar a presença da população ribeirinha que tirava das terras de vazantes o sustento para a família e o excedente para um mercado garantido na cidade de Porto Nacional. Nas áreas de Cerrado predominava a criação extensiva do gado miúdo; aos poucos essa situação foi recebendo novos incrementos produtivos.

Em data recente (2001), após a construção do lago da UHE de Lajeado, outro ciclo de mudança redesenha espacialmente a cidade de Porto Nacional. A população ribeirinha da área urbana foi indenizada e a rural foi assentada em algumas vilas nas proximidades de Porto Nacional. São elas: a agrovila de Pinheirópolis, reassentada à margem direita da TO- 230 denominada Nova Pinheirópolis, a Vila Luzimangues, na margem esquerda do lago, próximo a Palmas, (Figura 21) sem falar em muitos que foram assentados em lotes rurais.

Na verdade, o grande rio transcendia a praticidade das funções de sobrevivência. Em sua calha corria não somente água limpa, era fonte de vida em abundância; alguns iam para realização da pesca artesanal, outros para contemplação e ainda aqueles que, mesmo de longe,

usufruí as benesses de sua brisa diária. Assim, quanto mais a organização social vai se tornando complexa, mais se discrimina onde esse ou aquele deve morar, fixar-se ou reterritorializar-se.

Direcionando um pouco mais para a compreensão teórica do espaço urbano, Santos (2004, p.140), fazendo referência ao “Capital Geral” que nada mais é que a cidade enquanto obra coletiva, afirma que “O Capital Geral é produzido em nome do coletivo, mas é socialmente possuído e está a serviço de alguns”. Logo, em nome da coletividade, constrói-se uma racionalidade a título de evitar confronto com as previsíveis expropriações e vislumbre o sucesso de obra planejada. O capital tem pressa, as decisões são sempre tomadas de cima para baixo. “Os atores mais poderosos se reservam os melhores pedaços do território e deixam o resto para os outros” (SANTOS, 2006, p. 79).

Podemos dizer, nesse sentido que até recentemente, no Estado do Tocantins, operava duas dinâmicas de ocupação territorial configuradoras em duas grandes regiões: uma na margem esquerda do rio Tocantins e a outra na margem direita. No que se refere à primeira, parafraçando Barbosa; Neto; Gomes (2004), que a chama “mesopotâmia tocantinense,” localiza-se entre os rios Araguaia e Tocantins. Desde o começo de seu povoamento teve como atrativo principal os recursos naturais, principalmente o solo, acrescido, por último, da construção da rodovia Belém-Brasília. Na segunda, margem direita do rio Tocantins operava numa lógica mais lenta, com carências extremas de vias de comunicação com outras localidades e uma população mais rarefeita. Contudo, esse quadro tem mudado consideravelmente com aberturas de estradas que interligam vários municípios à Capital do Estado.

Há um fenômeno imbricado nesses recursos utilizados pelo Estado e municípios. Observamos que em escala ampliada do território Tocantinense, e em escala menor nas cidades, atores hegemônicos se apropriaram e se apropriam da melhor parte. É o que acontece de certo modo na organização espacial da cidade de Porto Nacional. O ideal seria que houvesse uma socialização democrática no sentido de repartir melhor a riqueza. Significa dizer que tais transformações, configuradoras do espaço, mexem com o sistema de vida, principalmente dos menos preparados profissionalmente. Ressaltando que o grau de imbricação do campo-cidade está diretamente relacionado ao tamanho da cidade. No caso da cidade de Porto Nacional, que possui segundo dados do IBGE (2007), pouco mais de 45 mil habitantes, isso é bastante visível. Estamos falando nada mais nada menos, do poder dos Governos Federal, Estadual e Municipal. Segundo Santos (1996) há um conflito crescente entre essas escalas espaciais:

Há um conflito que se agrava entre um espaço local, espaço vivido por todos os vizinhos, e um espaço global, habitado por um processo racionalizador e um conteúdo ideológico de origem distante e que chegam a cada lugar com os objetos e as normas estabelecidos para servi-los. (SANTOS, 1996, p. 18).

As formas deixam de existir enquanto feição próxima do natural, passando por um redimensionamento e inserção numa nova lógica de produção que arrasta consigo antigas relações do espaço-territorial, a exemplo de cidades como Porto Nacional, dentre outras.

Mas, como sabemos, o espaço não para, e em cada lugar ele é desenhado segundo dinâmicas próprias, ou em função de forças externas que lhe chegam e mudam no tempo-espaço. O que é obra coletiva passa de um momento a outro ao domínio individualizado ou de um grupo. Santos (2004) chama atenção para o entendimento desse processo, ou melhor, denuncia-os energicamente:

O produto acumulado do trabalho de todos, representado por esse Capital Social que é a cidade, é cada vez menos possível de ser utilizado pelos membros da sociedade local, e cada vez mais por atores forâneos, que não contribuíram para a formação desse Capital Geral que é o espaço urbano. (SANTOS, 2004, p.134).

A transcrição desse pequeno fragmento da obra de Santos nos ajuda esclarecer as recentes transformações no espaço urbano da cidade de Porto Nacional, no tocante a fragmentação do subespaço. Por fim, procuramos delinear os principais agentes modeladores do espaço do centro histórico da cidade de Porto Nacional, no entanto, a busca por compreender a dimensão histórica do espaço nos ajuda a compreender a ordem do presente.

2.4 A Construção da Usina Hidrelétrica de Lajeado e os Impactos em Porto Nacional

Temos falado da dinâmica espacial do centro histórico de Porto Nacional, com ênfase para alguns elementos de destaque na paisagem, enquanto variáveis prestadoras de funções importantes, como é o caso do comércio e serviços consubstanciadas com outras também de igual valor para o subespaço em tela que é: agricultura, pecuária e, em menor proporção, a agroindústria, considerando a importância e proximidade que essas categorias, território e espaço nos auxiliam na compreensão da dinâmica organizacional da sociedade contemporânea no campo da Geografia, tendo o amadurecimento do debate teórico e pesquisa empírica em torno dessa categoria. A história do pensamento geográfico nos mostra que o debate em torno do pensamento crítico em volta de sua base científica, só veio acontecer na Geografia brasileira no final dos anos de 1970. Até então predominava à lógica positivista, daí a impossibilidade de se fazer transparecer o debate analítico. De acordo com Saquet (2005

apud Ratzel, p.37), ao discorrer sobre o pensamento de Friederich Ratzel, diz que este Autor “tratava tempo espaço de maneira unilateral. Isto é, o tempo separado do espaço (causa-efeito)”. E ainda, “a permanência de um povo com o solo seria uma base importante para se compreender a influência do meio físico sobre um dado grupo social”. No mesmo sentido porém um pouco mais brando nas críticas, o geógrafo João de Castro (2004), nos lembra:

A apropriação do espaço como um processo geopolítico é uma herança do geógrafo alemão Ratzel, [...] os geógrafos negligenciaram as idéias desse pensador, alegando que a relação que ele estabelecia entre o Estado e o solo era determinista. Assim, desperdiçaram uma oportunidade de entender e aprofundar-se no estudo da estratégia estatal visando a objetivos econômicos e de controle social. (CASTRO, 2004, p. 63).

De acordo com o Autor acima citado, as idéias de Ratzel poderia ter sido melhor analisadas no que pesem as rotulações ou rechaço determinista, a título de apreender o que estas idéias trazem de avanço no entendimento conceitual político e geopolítica do Estado. Fato esse que acarretaria em ganhos para a Geografia, pois apesar das críticas, boa parte dos geógrafos, os quais o Autor não especifica nomes, reconhece a contribuição das idéias ratzelianas.

O enfoque atual do conceito de território, constata-se um número não muito pequeno de posicionamentos científicos. De acordo com Santos (1997) o território constitui-se de um conjunto de elementos naturais e artificiais que se organizam ou que estão arranjadas em sistemas. Daí sua complexidade e interdependência manifestar entre elementos naturais e culturais, nos dando dimensão do todo. Ainda segundo o referido Autor, território e espaço são tomados como sendo a mesma coisa. Castro (2004), em consonância com Santos afirma que:

Ao empregar o conceito de território produzido, ele diz que evita a fragmentação do conceito de espaço, que é utilizado ora como político, ora como econômico ou turístico. Para Santos, ainda, o conceito de território está fundamentado no diálogo permanente que a sociedade exerce como território, nos quais estão incluídos os elementos naturais e artificiais, a herança social e a sociedade em seu movimento (CASTRO, 2004, p.63).

Já o geógrafo Raffestin (1993, p.143) mostra que o espaço é anterior ao território. “O território se forma a partir do espaço, é o resultado de uma ação conduzida por um ator sintagmático (ator que realiza um programa) em qualquer nível. Ao se apropriar de um espaço, concreta ou abstratamente (por exemplo, pela representação), o ator “territorializa” o espaço”.

Ao tentar sistematizar o conceito de desterritorialização, Haesbaert (2006), aponta que, para alguns autores, a “desterritorialização” seria um fator ligado ao crescimento econômico justificada pela fragmentação e fragilização do mundo do trabalho. Para outros o fenômeno diz respeito a questões políticas. E por sinal muito debatido pelos cientistas políticos e aceita pela Geografia política, onde um dos pontos importantes é a permeabilidade crescente das fronteiras dos países.

Uma outra corrente interpretativa da “desterritorialização” abrange as questões culturais. Segundo Haesbaert (2006, p. 214), apoiando-se em Bayart, (1996), “[...] não há qualquer atividade, inclusive as atividades materiais, que não sejam, ao mesmo tempo, produtora de sentido e de símbolos, pois “compreender um fenômeno social, econômico e político leva a decifrar sua “razão cultural” [...]”. De forma que o debate em torno do território vem acontecendo por parte de muitos geógrafos numa perspectiva integradora, cuja concepção não acontece dicotomizada pelo enfoque econômico, político ou cultural. Nesse sentido Haesbaert (2006) diz que:

Fica evidente neste ponto a necessidade de uma visão de território a partir da concepção de espaço como um híbrido – híbrido entre sociedade e natureza, entre política, economia e cultura, e entre materialidade e “idealidade”, numa complexa interação tempo-espaço, como nos induzem a pensar de geógrafos como Jean Gottman e Milton Santos, na indissociação entre movimento e (relativa) estabilidade - recebam estes os nomes de fixos e fluxos, circulação e “iconografias”, ou o que melhor nos a aprouver. (HAESBAERT, 2006, p. 79).

Neste contexto delineamos o presente tópico, sob tutela dos ensinamentos dos autores acima citados, cuja intenção é de trazer subsídios para análise das transformações recentes da cidade de Porto Nacional pelo capital modernizador, onde temos acompanhado, enquanto antigo morador da Cidade, tais transformações territoriais. Porto Nacional viveu dias melhores, comparados a sua situação atual. A vida era mediada de mais alegrias e a população sabia administrar as adversidades alicerçadas num aparelho cultural mais sólido construído de maneira lenta.

Não é preciso recuar muito no tempo para se constatar esse “gênero de vida,” se é que podemos assim expressar diante da modernidade, onde não há mais lugares que estejam isentos das marcas da globalização. Há na verdade, lugares menos atrativos à introdução de elementos externos e, seguramente esse é o motivo da cidade de Porto Nacional permanecer resguardada até pouco tempo das chamadas “verticalidades” analisadas em Santos (2006/2008). É fato, que se processa uma movimentação vertical nos últimos tempos, de

maneira incisiva no território Portuense, uma vez consolidado pela criação do Estado do Tocantins.

Sem saudosismos, grande parte da população portuense perdeu um importante meio de sobrevivência – a atividade economia do turismo de praia do rio Tocantins – e conjuntamente com ela, outras atividades em cadeia que serão aclaradas na fala dos entrevistados, apresentadas nas páginas seguintes. Trata-se de um fenômeno que fere toda uma sensibilidade na relação de pertencimento e identidade gradativamente construída na cidade. Era através do lazer no grande Rio que a cidade exportava alegria e se tornava conhecida. Muitos ganhavam dinheiro em atividades diversas durante a temporada de praia – uma dádiva da natureza. A população apenas aprendeu a usá-la em seu benefício de diversas maneiras e contava na certeza de que o montante pecuniário, na temporada de praia, era suficiente para esperar a próxima.

O fato é que a instalação da Usina Hidrelétrica Luiz Eduardo Magalhães, localizada na cidade de Lajeado próximo à Palmas, ocasionou severos impactos no turismo sazonal da praia Porto Real. Anterior ao represamento da Hidrelétrica, o número de freqüentadores local, regional e de outros Estados movimentavam boa cifra na economia da cidade. Esta afirmativa se torna evidente ao compararmos o momento anterior com o presente. Na fala dos entrevistados (moradores, comerciantes e representante político) há unanimidade em dizer que a economia da cidade sofreu uma redução significativa.

Hoje os freqüentadores da praia artificial giram em torno de um número bem menor comparado aos que freqüentava antes. A verdade é que a população não se adaptou à nova praia, ou praia do lago, em função da qualidade da água e da própria natureza dos aspectos físicos ambientais. Muitos que dispõem de meio de capacidade de locomoção (automóvel) para ir a outras praias como as do rio Araguaia, rio do Sono etc. dentro do próprio Estado não passaram a não mais freqüentar a Praia Porto Real. Em trabalho de campo realizado nesta localidade, notamos que a maioria dos banhistas, apesar de usar a praia, não a reconhece enquanto um bom lugar para o lazer, em função do que já dissemos: o ambiente não oferece segurança à saúde dos usuários (Figura 18).

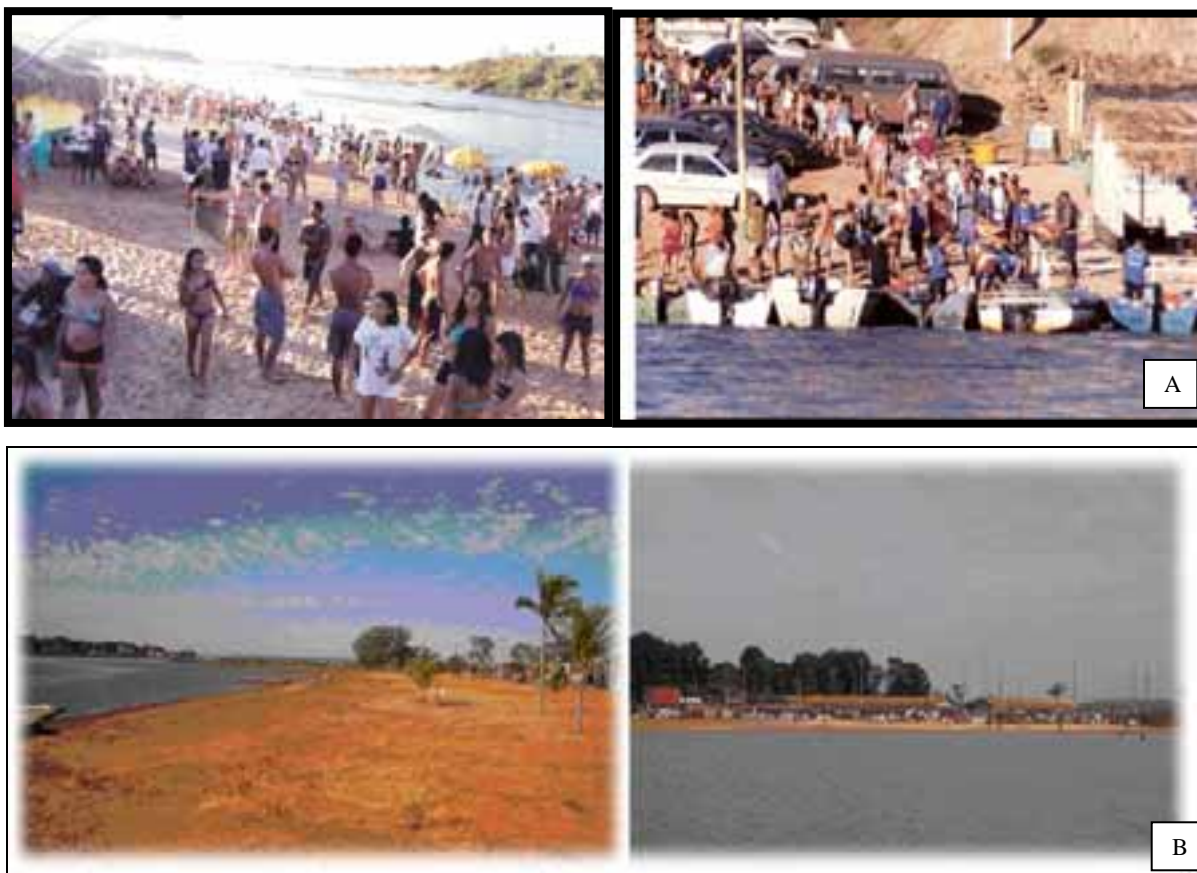


Figura 18: (A) – Antiga Praia Porto Real A e em (B) - Praia do Lago.
Fonte (A) - Real Color, 1999 e (B) - PDPN 2004.

Aprofundando um pouco mais na análise das transformações recentes porque passa a cidade de Porto Nacional no tocante aos impactos provocados pelo lago, buscamos compreensão a partir de entrevistas a um grupo de trabalhadores - os Barqueiros. Aquele que trabalha para o dono do barco na condição de empregado, cuja remuneração, no caso específico desse grupo, é feita em função da produtividade diária em dinheiro, que varia de 25% a 30%. O trabalho constitui em manobrar essa pequena embarcação no transporte de pessoas, banhistas da cidade para a ilha/praias e vice-versa. Tais trabalhadores, apesar da menor frequência, ainda atuam sazonalmente na temporada de praia - praia artificial ou praia de lago como eles preferem chamar. É importante notar que na antiga praia do rio, a temporada de praia durava mais ou menos três meses, tempo caracterizado pela própria natureza – estiagem entre os meses de maio a setembro⁴⁹. Enquanto que na praia artificial, após o represamento do rio, não necessariamente deve ocorrer essa sazonalidade, porque o volume de água armazenada altera pouco entre a estação chuvosa e seca, dessa forma, a areia está sempre emersa e o nível de profundidade da lâmina de água é favorável a movimentação

⁴⁹ Notando que a temporada de praia concentrava/concentra nos meses de junho e julho.

dos banhistas, não exige maiores cuidados com relação à segurança. O fato de ser permanente poderia ser um fator positivo, ter praia o ano todo; mas a população tradicionalmente prefere freqüentar timidamente durante os mesmos meses, Junho e Julho.

O fato é que não foi possível reassentar o turismo na nova praia após a criação do lago da UHE de Lajeado. Como já foi dito, grande parte da população perdeu o entusiasmo por essa prática de lazer em função das mudanças no ambiente, principalmente pela qualidade da água. Existe uma proliferação de plantas aquáticas denominadas macrófitas que cobre superficialmente a lâmina d'água, semelhante a um tapete amarronzado. Pequenos fragmentos dessa planta vão tomando a praia com a movimentação das ondas (marolas). Boa parte das casas edificadas na orla do Rio Tocantins, onde abrigavam também as fossas sépticas nos quintais residenciais estão hoje submersas nas águas do lago. Isso, com certeza, figura como mais um dos fatores que tem provocado rejeição da população banhista.

É certo que o efeito em cadeia da diminuição da atividade econômica do turismo impactou a economia da cidade. Sem o turista não há barqueiros, ambulantes, barraqueiros, coletores de latinhas de alumínio, o lojista vendedor de roupas de banho, de bebidas, de barraquinhas de camping, de hospedagem e tanto outros constituintes da rede econômica do turismo local, que tiveram que adotar outros meios de sobrevivência.

Abrindo um parêntese para além do propósito deste texto, vale dizer que na senilidade das águas mansas do grande rio, era também local do exercício da sensibilidade poética de cantores locais. Boa parte da população, que com certeza foi a mais prejudicada, e que fazia desse trabalho também um lazer, e o que era de melhor, angariava, ao mesmo tempo, recursos para o sustento da família. Mutilada pela decadência da economia turística, e ferida em suas razões subjetivas, ficou difícil abraçar o rio-lago com a mesma intensidade de antes. Podemos enumerar suas cores nos dias de por do Sol, os sabores de pescados, os ritos, os cantos sacros, o badalar do sino da Catedral de Nossa Senhora das Mercês, que ecoavam às margens do grande Rio, nas tardes de pescaria, etc. Tudo isso alterado pela construção da UHE, marcando decisivamente e divisor dos dois momentos acima citados.

Em tempo de globalização, o que parecia distante chega rapidamente na captura do local, possibilitado pelos meios de comunicações, pelos transportes ágeis e rápidos e o encontro de elementos que, até bem pouco tempo, não se cogitava. Hoje, como poderíamos dizer? É uma mistura de muitos gestos, jeitos de andar, vestir, alimentar, divertir é, portanto, uma heterogeneidade de espíritos – velho/novo - que se conflitam; o considerado moderno impera, apontando na direção da homogeneização avassaladora dos referidos hábitos sociais,

e pouco a pouco se materializa no espaço recriando novos conflitos. Processo esse patrocinado pelo Estado e capital particular.

Tal acontecimento social na cidade de Porto Nacional tem origem na combinação entre Estado e capital particular. O primeiro que na verdade deveria ser o principal promotor da justiça social; governa para a iniciativa privada, preparando o território com infraestrutura para dar mais suporte ao seguimento econômico do que para a população que clama por urgência assistencial.

Ao longo dos tempos, o antigo Norte de Goiás - hoje Estado do Tocantins, foi marcado por uma política de exclusão. Ele carecia de obras que dessa sustentação econômica e, principalmente, social. Vejamos o discurso do ex-presidente da República Fernando H. Cardoso, por ocasião da cerimônia de assinaturas de contratos de concessões para construção e exploração de novas usinas hidrelétricas, dentre elas a Luis Eduardo Magalhães, no Estado do Tocantins em 1998.

[...] Com todo respeito ao meio ambiente, é necessário que não haja também, obstáculos excessivos, muitas vezes, por uma quase birra para evitar que as obras possam prosseguir. Sou ambientalista. Sou totalmente favorável ao respeito ao meio ambiente. Mas é preciso que haja, também, o respeito às necessidades do povo brasileiro. E vejo que, muitas vezes a demora não tem razão de ser. É simplesmente uma questão de “empurra para cá, empurra para lá”. Vai um procurador aqui, um juiz ali, uma ONG acolá. Está bem. Temos liberdade. É para isso mesmo. Mas é um problema de consciência. Chega um momento em que a gente diz: “Meu deus, como é que querem que este país alimente seus filhos, dê trabalho aos seus filhos?” Os mesmos que gritam, pedindo mais emprego e reclamam que o Governo tem que fazer mais para dar emprego não deixam que haja obras que permitem o crescimento do emprego. Alguma contradição está aí presente não podemos aceita-la sem discutir. Discutir com um pouco mais de profundidade, para ver de que maneira, racionalmente, respeitando, naturalmente, o meio ambiente, se possa dar vazão às obras <http://suporte.Radiobras.gov.br>.

Diante do exposto pelo ex-presidente F. H. Cardoso (1998), pergunta-se: existe na política brasileira um planejamento que contemple as reais necessidades das cidades pequenas? Veja o que diz F. H. Cardoso: “sou totalmente favorável ao respeito ao meio ambiente; respeito às necessidades do povo brasileiro; como é que querem que este país alimente seus filhos?”. Vejamos agora, os impactos relatados em entrevistas concedidas a esse trabalho, com barqueiros e ex-barqueiro, piloto de barco:

- a qualidade da água piorou para os banhistas. A população prefere ir para outras praias de rios em Ipueiras a 60 km de Porto Nacional, Croá, Caseara a 380 km de Porto Nacional, Chambioá, Araguanã e Palmas, mas a praia da Graciosa lá em Palmas também foi impactada, é lago (Raimundo Jazias: piloto de barco, jul./2007);

- a cidade toda reclamou. A indenização. Não fomos indenizados no governo Otoniel. Não consegui ser indenizado. Acabou o turismo em Porto Nacional. A população de 15 mil pessoas dias de show. Não existe divulgação, incentivo sobre o município. O prefeito coloca balsa de graça para derrubar os barqueiros. O prefeito foi contra os barqueiros. Antigamente dava para esperar a outra temporada. Hoje não dá para esperar nem... uma semana. Quase um mes ganhei 120 reais como piloto com comissão de 25%. O impacto atingiu comércios, bancos, ambulantes, moto táxis, garçons, cozinheiras, músicos locais, garis etc. Dono de barco podia comprar e pagar um barco em poucos dias (Raimundo Jazias: pilotos de barco, jul./2007);

- e ainda a balsa de graça... Falam até de construir uma passarela ligando à cidade a ilha. Aí é o nosso fim como barqueiros (Wanderley S. Carvalho: piloto de barco, jul./2007);

- falta incentivo, lago por lago vou para Lagoa da Confusão. Quem chega para andar de barco, estamos sem saber para onde você vai. Não temos para onde levar o turista. Antigamente existia 4 a 5 barcos aqui, desses grandes. A praia deveria ser de barranco na parte superior da cidade, do lado da ponte. (Entrevista com Sr. João Nonato A. Oliveira) Ex-barqueiro e piloto de barco, jul./2007);

- não houve indenização. Colocaram a praia como indenização mas não frutificou. Em Palmas, não era nada nesse sentido e os barqueiros foram indenizados. Eu trabalhei a vida toda. Esse problema atingiu muita gente na cidade. As pessoas me perguntam a INVESTICO te deu alguma coisa? – barco, por exemplo? não... o barco eu já tinha. A INVESTICO jogava com a esperteza e não com a lei: minha casa próxima a orla, em frente com a Avenida Beira Rio foi indenizada por 27 mil em quanto que a outra próxima com lote menor conseguiram 100 mil reais. (Sr. João Nonato A. Oliveira: dono de barco, jul./2007);

- com o dinheiro dos barcos solucionava despesas do banco, comprava roupa para os meninos todos e sobrava (Sr. João Nonato A. Oliveira: dono de barco);

- a violência aumentou mas isso também está vinculada a proximidade de Palmas (Sr. João Nonato A. Oliveira: dono de barco);

- Veja que todas essas mudanças na cidade para construir essa usina e aqui em Porto, a energia consumida vem da Usina do rio Balsas. Porto foi muito prejudicado com isso. E é uma energia muito cara (Sr. João Nonato A. Oliveira: dono de barco, jul./2007);

Perguntamos ao Sr. Adelson B. da Natividade (lojista e dono de barco na atual praia) quanto à viabilidade econômica dessa nova praia construída pela Empresa INVESTICO - mesma empresa construtora da UHE.

Essa é a terceira praia do Brasil que tem rede de energia, água potável colocada pela INVESTICO para superar a antiga praia que era a melhor praia do Tocantins. Nessa época um piloto ganhava cerca de 700 a 800 reais em dias de show com banda nacional. Falta hoje, organização também. A prefeitura comemora a feira da cultura ao mesmo tempo do período da praia. Coloca o show na feira e a praia fica em segundo plano (Adelson B. da Natividade, em jul./2007).

Confrontando o discurso do ex-Presidente F. E. Cardoso (1998) com a dos barqueiros, pilotos de barco e lojista da cidade, quase que dispensa uma acareação que elucide a idéias de justiça social defendida pelo ex-Presidente. No mundo da “política,” tudo pode ser

justificado em nome do desenvolvimentismo, o chamado progresso. O ex-Presidente F.H. Cardoso se intitula “sou ambientalista, sou a favor da liberdade democrática.” Parafraseando mais uma vez, a fala do ex-presidente: “O problema é de falta de consciência do povo brasileiro, daqueles que são contra simplesmente por ser contra”. Percebe-se também que as cidades pequenas não são inclusas no planejamento do Governo Federal.

Na verdade, essas cidades não são pensadas no projeto de desenvolvimento brasileiro. Apesar das cidades pequenas serem muito debatidas pelo povo do lugar, principalmente em período de eleição para os cargos de prefeito e vereadores, isso é sinal que a população tem uma relação afetiva com sua cidade. Mas, na esfera federal deveria ser mais contempladas nos projetos sociais. É comum, através dos meios de comunicação de massa, esses grandes projetos econômicos, em consonância com o poder público, imprimir uma racionalidade do progresso e bem estar social, para depois lançar obras de grande porte impactante do meio físico, social e cultural.

Notando que, por ocasião da chegada da UHE de Lajeado, para essa região, o poder público pregava que seria construída uma grande avenida (orla) na margem do lago, fato que tornaria a cidade mais moderna e confortável para a população. De fato existe essa avenida, mas no que concerne as melhorias da qualidade de vida da população é pouco expressiva. O que fica claro na fala dos entrevistados, como exposto acima, o rio era fonte de vida, enquanto as edificações recentes não trouxeram qualidade de vida à cidade, muito menos à população.

Nem mesmo o valor do imóvel no bairro contíguo à Avenida Beira Rio teve significativa mudança, assim como não aconteceu, segundo as expectativas esperadas, quanto ao surgimento de nova funcionalidade, lazer na referida avenida. Não querendo legitimar uma especulação imobiliária, como alternativa de vida, mas apenas usar esse argumento como demonstrativo de mudanças de qualidade de vida da população, mostrar também as falsas expectativas que se criam e jogado com a vida da cidade em nome do progresso. Progresso para quem? De acordo o relato dos entrevistados esta pergunta está bem colocada. Nesse sentido buscamos em Silva (1991), que argumenta:

[...] o espaço é ativo e dinâmico. Em determinado período histórico foi fruto de uma relação harmônica entre homem e natureza, onde esta era um bem comum a todos e os homens não estavam divididos em classes sociais, porém esta sintonia foi rompida a partir do momento em que aconteceu a apropriação do espaço por alguns, em detrimento dos demais. Cria-se, então, uma nova configuração espacial, onde se percebe as novas relações sociais. A apropriação desigual provoca uma legitimidade de domínio nas relações de poder. A relação com a natureza passa a ser de depredação e o relacionamento entre os homens de exploração. (SILVA, 1991, p. 135-136).

Concordando com a Autora, cada tempo-espaço, com seu desenho próprio e suas relações de poder. É importante notar que se existe uma constante mudança nas formas de relações de poder no território; a maneira de interpretação dessa materialidade também se obriga a responder em termos de método de investigação de seu objeto, tanto do ponto de vista objetivo como subjetivo.

Temos falado, portanto, que a cidade de Porto Nacional vem passando por refuncionalização econômica (serviços e comércios). Nesse sentido, ela tem sediado diversos cursos universitários, fator que tem atraído população para suas dependências e, com isso, outros ramos da economia também se beneficiam.

A fim de conhecer outras peculiaridades da dinâmica espacial da cidade, o item seguinte prima por uma análise detalhada das interações espaciais do intra-urbano.

2.5 A Dinâmica Espacial da Cidade de Porto Nacional Após a Implantação da Capital do Estado

No item anterior analisamos as transformações sócio-espaciais a partir da construção da Usina Hidrelétrica de Lajeado com ênfase nos efeitos negativos provocados em cadeia na economia da cidade de Porto Nacional. E ainda aqueles que não tiveram força, ou pelo menos não lhe atribuíram à devida importância, para continuar coexistindo até o presente.

Nesta etapa, a análise das interações espaciais tem como ponto importante a descentralização do comércio em função da expansão urbana. Fato esse que tem dado origem a centralidades urbanas em Porto Nacional. Nesse processo tem a participação, a relação econômica do comércio e serviços de Porto Nacional com Palmas, assim como outras ações do poder público municipal da cidade.

A proximidade da cidade de Porto Nacional com a capital do Estado, a princípio trouxe vantagens, tendo em vista que esta serviu de apoio funcional à capital. Construída a partir do Cerrado quase intacto. É importante lembrar que a Capital figurava quase como um grande canteiro de obras. Logo, possuía pouca capacidade para fornecer à população crescente as devidas funções. Diante dessa situação a cidade de Porto Nacional passa a fazer as funções que até então a Capital não podia fazer. Como se pode ver são vários os fatores que explicam, a princípio, a prestação de serviços e apoio de Porto Nacional à capital. Primeiro em função da distância, 64 Km da capital, apesar de na época a estrada (TO- 255) embora ainda não fosse pavimentada, esse trajeto era feito relativamente rápido. Nesse período a cidade de Porto Nacional era a única que possuía essa capacidade de ligação com a capital.

Podemos dizer que ainda está bem presente na memória de grande parte da população portuense, o que a Cidade viveu nesse período. Principalmente no período de dois anos (1991 a 1993), ou seja, o grande fluxo dos setores de compras de produtos de primeira necessidade, serviço médico hospitalar entre outros principalmente por ser local de passagem de fluxo provenientes das cidades localizada na BR-153. Basta dizer que o acesso a Porto Nacional foi facilitado pela TO-255, que liga a cidade de Fátima a Porto Nacional, e desta a Palmas, pela TO-050, uma vez que o primeiro trecho rodoviário já possuía pavimentação, e somente depois é que o segundo (Porto Nacional-Palmas) foi asfaltado. É importante observar que na época, ainda não se tinha construído a TO-080 e tampouco a ponte sobre o rio Tocantins, que ligam a Capital à dinâmica cidade de Paraíso do Tocantins, na margem esquerda da BR-153 (Mapa 8). Existia apenas uma travessia à balsa, na altura do povoado de Canela, hoje descaracterizado e integrado ao Plano Diretor de Palmas, quadra 109 Sul, mais conhecida como Quadra do Canela.

Grande parte do fluxo de pessoas que procuravam a Capital passava pela cidade de Porto Nacional, advindo de outras localidades, trouxe benefício direto e indireto a vários seguimentos de sua economia. Passado essa fase de apoio funcional da cidade de Porto Nacional à população da capital, uma nova fase se abate sobre a cidade, ou seja, boa parte da população migra para a capital, Palmas.

Algumas instituições públicas existiam na cidade também migraram para Palmas, como o Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA), Receita Federal, Junta Comercial do Estado do Tocantins (JUCETINS) e Aeroporto (onde hoje funciona uma Escola de Formação de Piloto - Aeroclube). O fato de a área do aeroporto continuar sendo de posse da União, tem gerado impasse na organização espacial da cidade. Muitos loteamentos não apresentam registro no Cadastro Imobiliário na Prefeitura, fato que traz transtorno e insegurança quanto à posse desses lotes tendo em vista que não possuem documento definitivo.

Somado a isso, registra-se outros agravantes de acordo com dados do PDPN (2004) coletados junto ao IBGE, o município de Porto Nacional tem apresentado pouco dinamismo desde 1970, ao contrário do Estado e sua Microrregião. Entre os anos de 1991 a 2000, a população do Município teve taxa de crescimento de 0,44% enquanto a região foi de 9,28% e a do Estado, de 2,58%. Observa-se, portanto, que parte deste pouco dinamismo gira em função dos desmembramentos de municípios que se emanciparam entre os anos de 1980 e 1995, são eles: Palmas, Silvanópolis, Fátima, Nova Rosalândia e Ipueiras. Dado que, no intervalo de 1980 a 2000, o Município perdeu 10.472 habitantes rurais.

Com relação à população empregada, boa parte dela trabalha no comércio e recebe salário mínimo e outros muito abaixo do mínimo. O maior poder de compra fica por conta de uma parcela significativa da população que trabalha como funcionário público estadual: na educação, saúde e Secretarias do Governo em Palmas, nesta última, os trabalhadores realizam migração pendular⁵⁰ (a qual estou inserido), Polícia Militar e Civil, Corpo de Bombeiro (instalado em 2007), Guarda Municipal, entre outras categorias profissionais. Em entrevista com o senhor Rogério Araújo (Gerente do maior Supermercado da cidade, da rede Caçulinha) esclarece:

No dia do pagamento do funcionalismo público de Porto Nacional nossas vendas atingem o ponto mais alto. Passada essa fase as vendas do Supermercado giram em torno daqueles itens mais perecíveis (verduras e frutas). Outro grupo de poder aquisitivo menor é que frequenta o Supermercado mais vezes, fazem compras em pequenas quantidades (Rogério Araújo, fev./2009).

Essa mesma dinâmica se repete no Supermercado Mega (segundo maior da cidade), assim como em outras atividades econômicas nas quais foram unânimes na resposta acima transcrita. O fluxo de vendas intensifica nos dias de pagamento que variam entre os dias 5 a 10 de cada mês.

Esse perfil do consumidor vem se diversificando desde 2003 em função da chegada de efetivo populacional em sua maioria estudantes, atraídos pelas já referidas faculdades, cujos cursos mais procurados são Medicina, Enfermagem, Odontologia e Fisioterapia ITPAC (2008). Esse efetivo populacional estudantil tem estimulado também o mercado imobiliário da cidade. Conforme entrevista com Senhor Gabriel Augusto, dono da Imobiliária Bela Vista informa que nas localidades mais servidas de serviços públicos, a cidade apresenta certo incremento na procura por aluguéis e venda de imóvel.

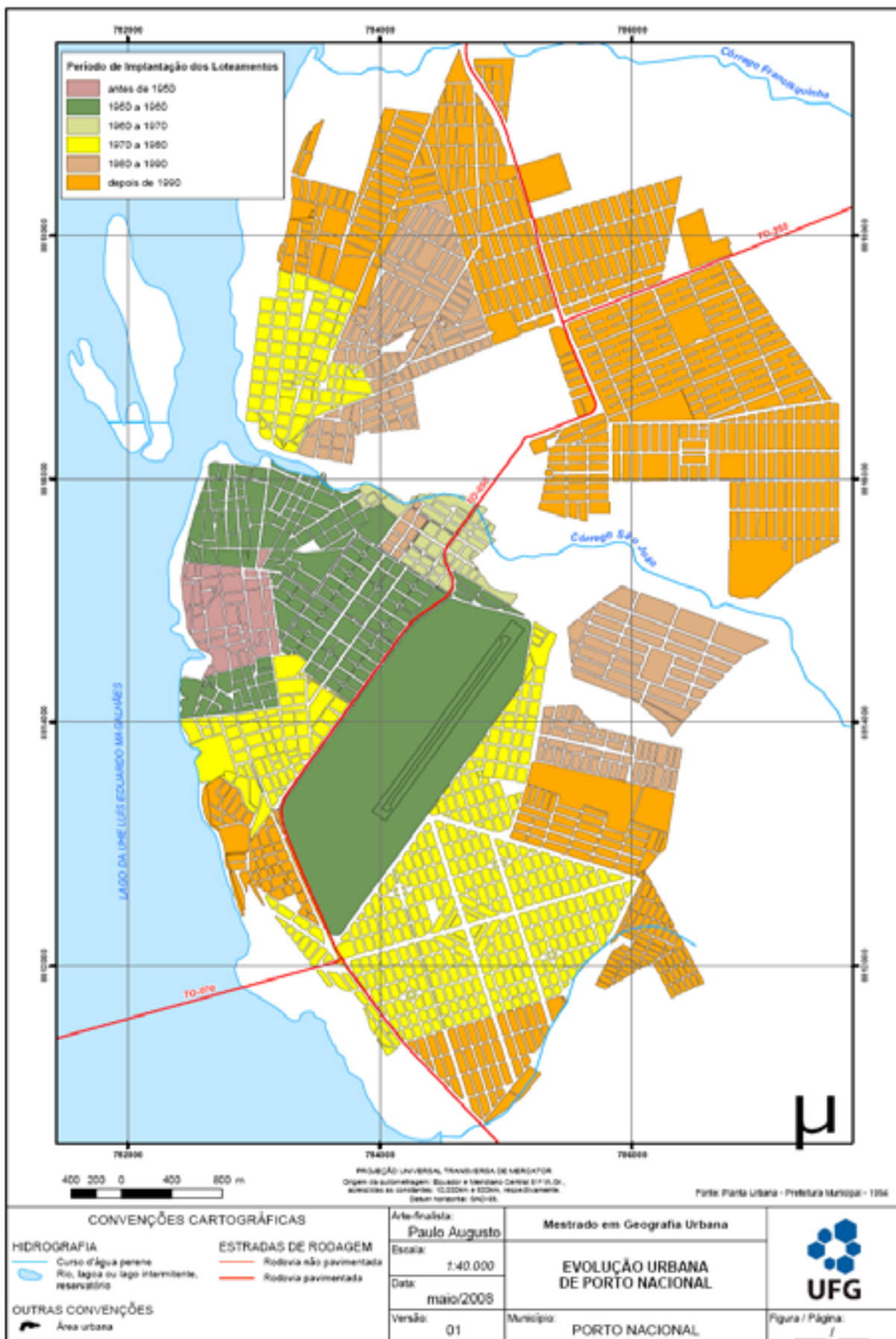
Na parte periférica, após a construção da capital do Estado, a mancha urbana da cidade se espalhou para além do anel viário (TO-050) e do Parque Ecológico (área federal do Aeroclube, antigo Aeroporto), apresentado no Mapa 14. Comparando a evolução dos bairros (Mapa 14) com o que vem acontecendo historicamente no contexto mais amplo da organização territorial do Estado do Tocantins, veremos que essas transformações se correlacionam. Nesses termos, recorrendo aos dados do IBGE de 1950, nota-se que os 11.118 habitantes limitavam-se à margem do Rio, em função do referido comércio fluvial.

⁵⁰ Movimentação diária, que geralmente acontece com trabalhadores que se desloca diariamente do local de moradia para o trabalho e o caminho de volta também é verdadeiro.

Nesse sentido a população sobe para 23.005 pessoas até 1960, período em que a cidade ainda desfrutava de forte liderança regional através do comércio. De 1960 a 1964 já registra uma diminuição no efetivo demográfico, 20.030 habitantes. Nesse período intensifica no Município a procura pelos crescentes núcleos urbanos da margem da rodovia Belém-Brasília, registrando-se pouco incremento na urbanização de Porto Nacional.

Nos anos de 1980, como já comentado anteriormente, as políticas públicas para o Estado de Goiás, através do POLOCENTRO e POLAMAZÔNIA, período em que o Município recebe população proveniente de outras Unidades da Federação influenciada também pelas terras baratas. É importante lembrar que, no bojo das inovações tecnológicas, no campo acompanha forçadamente a migração campo-cidade. De acordo os dados do IBGE de (1970), podemos constatar que a Microrregião de Porto Nacional vem perdendo população rural, e chega em 1991 com taxa negativa de - 3,33%, e em 2000 com -2,24%, notadamente a maior parte desta população contribui para o crescimento desordenado na cidade.

De acordo com o Cadastro Imobiliário citado no PDPN (2004), existem na cidade 49 loteamentos, dos quais 16 são da Prefeitura Municipal. Destes estão registrados 22 loteamentos totalizando 22.588 lotes, e ainda, 16 loteamentos indicados no Cadastro Imobiliário do Município não constam informações sobre eles (Quadro 4 em anexo).



Mapa 14: Evolução urbana de Porto Nacional (2002).

Fonte: Antônio Aires. Escala aproximada 1:35000

Quadro 4 - Loteamentos em Porto Nacional (TO) – 2004

Identificação em Planta	Identificação no Cadastro Imobiliário	Nome	Proprietário	Registro Imobiliário	Lotes		
					Construídos	Vagos	Total
1.	025	Jardim Municipal	Prefeitura		416	38	454
2.	060	Porto Nacional	Prefeitura		226	39	265
3.	009	Cruzeiro do Sul	Part.				
4.		Garcia	Prefeitura				
5.	049	São José	Part.		57	322	379
6.	004	Alto da Colina	Part.		363	63	426
7.	019	Jardim Brasília	Part.		595	124	719
8.	006	Setor Aeroporto	Prefeitura		814	215	1.029
9.	007	Imperial	Part.				
10.	041	Santa Helena	Prefeitura	Sim	87	17	104
11.	027	Jardim Querido 1ª E 2ª Etapas	Prefeitura	Sim	450	48	498
12.		Vila Militar	Part.				
13.	031	Novo Planalto – 1ª Etapa	Prefeitura	Sim			
13.	031	Novo Planalto – 2ª Etapa	Prefeitura		56	824	880
14.	026	Jardim Palestina	Part.				
15.		Jardim das Mansões	Part.				
16.	064	São Francisco	Prefeitura		2	4	6
17.	017	Conj. Habitacional Fama	Prefeitura	Sim	146		146
18.	033	Setor Naiconal	Part.	Sim	67	698	765
19.	048	Conj. Hab. Santa Rita de Cássia	Part.		4		4
20.	036	Porto Imperial	Prefeitura	Sim	928	2892	3.820
21.	054	Brigadeiro Eduardo Gomes	Part.				
22.	035	Parque Eldorado	Part.		351		351
23.	011	Conjunto Padre Luso	Prefeitura		137	365	502

Continuação

24.	016	Fabício Cezar Freire	Part.		1	296	297
25.	053	Vila Nova	Part.		1.010	302	1.312
26.		Jardim Humuarama	Prefeitura	Sim			
27.	008	Beira Rio	Part.	Sim	108	200	308
28.	029	Nova Capital	Part.	Sim	363	1.174	1.537
29.	052	São Vicente	Prefeitura		373	282	655
30.		Evanira A. de Moraes	Part.				
31.	051	Tropical Palmas	Part.	Sim	68	938	1.006
32.		Conjunto Habitacional Siqueira Campos	Part.				
33.	030	Novo Horizonte	Part.	Sim	56	824	880
34.	043	Setor das Mansões	Part.	Sim	12	1.347	1.359
35.	020	Jardim dos Ipês I/II	Part.	Sim	106	2.199	2.305
36.	034	Parque do Trevo	Part.	Sim	29	502	531
	015	Estação da Luz	Part.	Sim	38	46	84
	024	Jardim Guaxupé	Part.	Sim	3	496	499
	038	Parque Residencial Porto Real	Part.	Sim	62	243	305
		São Judas Tadeu	Part.		87	17	104
	028	Setor Jordy	Part.	Sim	9	50	59
	046	Setor Universitário	Part.	Sim	7	611	618
	045	Setor Sol Nascente	Part.	Sim			
		Sagrado Coração de Jesus	Part.	Sim			
		Distrito Agro Industrial	Prefeitura	Sim			
		Jardim Brasil	Prefeitura				
	012	Centro/Cidade Velha	Part.		837	94	1.035
49	37		16	22	7.868 (34,9%)	14.720 (65,1%)	22.588

Fonte/Org: Plano Diretor de Porto Nacional (2004)

Após os anos de 1990, a cidade de Porto Nacional teve um incremento significativo de abertura de novos loteamentos alimentado pelas boas expectativas da chegada da capital. De acordo com os dados publicados no PDPN (2004):

se 80% dos lotes fossem ocupados com habitações unifamiliares, considerando 4,0 habitantes por domicílio, a população da sede municipal poderia chegar a 72.280 habitantes, aproximadamente o dobro da atual. Fica claro não haver necessidade de novos parcelamentos urbanos na cidade por um bom tempo, cabendo, ao contrário, a adoção de medidas para a regularização dos parcelamentos já existentes e a ocupação dos imóveis vazios (PDPN, 2004, p. 69).

É importante acrescentar que os dados do Quadro 7 em anexo, são de 2004 e desse período até o presente, outros loteamentos já foram abertos, obviamente ultrapassando esse total de 48 loteamentos para pouco mais de 50 loteamentos. A exemplo do Bairro Lair, na região Norte, de propriedade particular, Jardim Planalto e Vila Operária, Setor Fama, Setor São Francisco, Setor Padre Luso, de propriedade da Prefeitura, Jardim Querido - 3ª etapa, construído em área pública federal (terreno do Aeroclube).

Em função do crescimento da mancha urbana as pessoas, logicamente, terão que gastar um tempo maior no deslocamento até o centro da cidade para realizar suas compras diárias. Esse fato obriga essas pessoas a comprar nos pequenos comércios que vão surgindo no próprio bairro, criando assim, novas centralidades urbanas. Tal dinâmica espacial estimula também outras modalidades comerciais como farmácias, lojinhas de roupas, sorveterias, bares entre outros. Essa demanda crescente aumenta a procura no mercado imobiliário por aluguéis e muitas outras atividades interdependentes se sedimentam.

Com relação à descentralização da atividade comercial, esta possui papel importante no sentido de criação de espaços valorizados na cidade de Porto Nacional. A primeira situa-se na porção Norte, no eixo que atravessa os Setores Vila Nova, Umuarama e Nova Capital. Começa na Avenida Joaquim Aires, logo após a ponte sobre o Córrego São João, e chega até a Praça Umuarama onde o comércio se diversifica em torno da Praça. São farmácias, bares, atacadista, peixaria, mercearias, escola pública, salão cabeleireiro, igrejas, casa de materiais de construção e outros. Deslocando pela Rua Paraguassu, localizam-se dois postos de gasolina. O primeiro na posição intermediária entre a Praça Umuarama e a saída para Palmas. O segundo mais conhecido como Posto e Churrascaria do Trevo, na extremidade do percurso, ou na bifurcação do trevo, saída para Palmas e a cidade de Monte do Carmo e o anel viário no lado oposto, na direção Sul, borda Leste da cidade (Mapa 15).

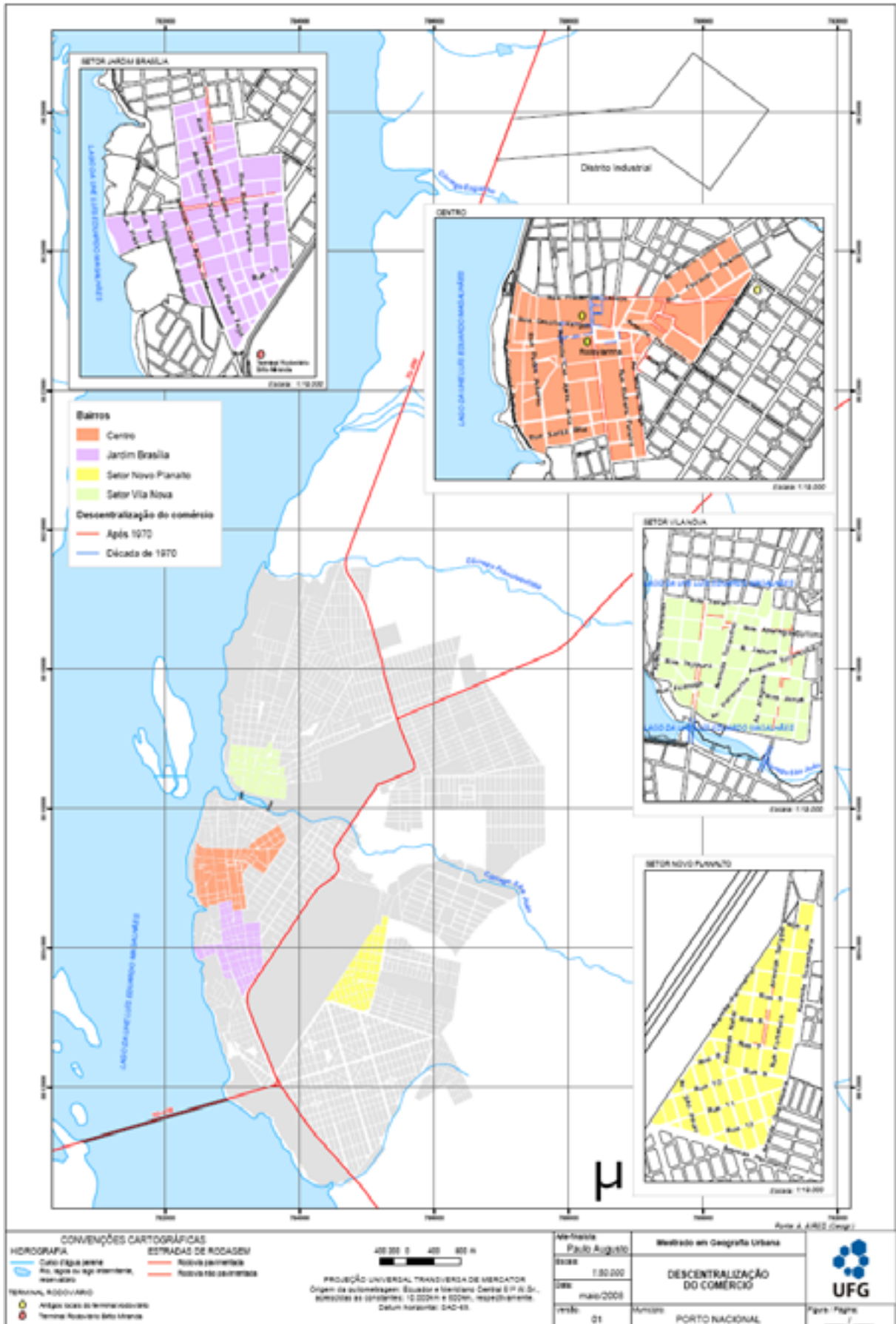
Ressaltando que no entorno do primeiro, na Rua Paraguassu, está se firmando uma pequena mancha comercial semelhante à descrita na Praça Umuarama. É notável também o

número de outros tipos de empresas que vêm se estabelecendo ao longo desta via: são oficinas mecânicas, garagem de empresa de transporte interurbano, casa de gás de cozinha, equipamento para construção piscina, marmoraria, casa de produtos agropecuários e materiais de construção e a edificação da Escola Técnica Federal – ETF, iniciada em 2008. Bastou o lançamento dos alicerces da construção da ETF⁵¹, para que os preços dos imóveis aumentassem consideravelmente. Nesse sentido Santos (2005) diz:

[...] a especulação imobiliária deriva, em última análise, da conjugação de dois movimentos convergentes: a superposição de um *sítio social* ao *sítio natural*; e a disputa entre atividades ou pessoas por dada localização (grifo do autor). A especulação se alimenta dessa dinâmica, que inclui expectativas. Criam-se sítios sociais, uma vez que o funcionamento da sociedade urbana transforma seletivamente os lugares, afeiçoando-os às suas exigências funcionais. É assim que certos pontos se tornam mais acessíveis, certas artérias mais atrativas e, também, uns e outras, mais valorizados. (SANTOS, 2005, p. 106).

A transcrição do Autor, feita acima, nos ajuda a compreender as transformações espaciais recentes no Bairro Vila Nova em Ponto Nacional. Em entrevista com o Sr. Gabriel Augusto de Oliveira e/ou Sr. Augusto, proprietário da Imobiliária Bela Vista, em Porto Nacional, há quase 20 (vinte) anos, “em 2000/2001 o preço de um lote que custava entre 500,00 (quinhentos Reais) a 2.000,00 (dois mil Reais), atualmente custa 15.000,00 (quinze mil Reais) na área residencial e 30.000,00 a 40.000 mil Reais na Avenida comercial próximo a ETF” (Gabriel Augusto de Oliveira, Fev./2008).

⁵¹ Construída em um grande terreno particular que já esperava sem muita pressa por esse momento. Localiza em frente ao Bairro Nova Capital, cuja dinâmica e a influência de sua instalação aponta para a abertura de mais um loteamento.



Mapa 15: Descentralização do comércio
Fonte: Antônio Aires (2008).

À medida que nos distanciamos da referida localidade em direção a periferia, saída para Palmas, mais rarefeitas vão ficando as edificações e, conseqüentemente, o valor venal dos imóveis vai diminuindo. Durante muito tempo essa região da cidade não despertava muito interesse por parte dos moradores e investidores. Dado que essa porção do espaço urbano carecia de certos equipamentos que dão vazão do fluxo de acesso ao centro principal da cidade. Nesses termos, existia apenas uma ponte de acesso sobre ribeirão São João⁵². Com a construção de mais duas pontes sobre o ribeirão (Mapa 15) essa parte da Cidade ganha maior dinamismo. Somado a isso, as facilidades em adquirir meios de transporte, como motos e carros, através de financiamentos “facilitados” tem aumentado da busca por moradia em outros bairros da Cidade. A prova disso é que o aumento significativo de veículos automotores levou a Prefeitura Municipal, em 2008, a instalar três semáforos na Cidade: um na Avenida Joaquim Aires, próxima a ponte que dá acesso ao Setor Vila Nova e região e os outros dois nas áreas centrais da cidade (Quadro 3). Afirmaos que a Cidade vem dando mostra de sua retomada de crescimento, apesar de que ainda vai precisar de um grande esforço para fazer chegar a renda (qualidade de vida) à maioria da população.

Quadro 5 – Evolução do número de carros e motos licenciados em Porto Nacional

2005	2006	2007	2008	2009
7.422	8.014	8.862	10.851	12.505*

Fonte: DETRAN – Porto Nacional/Tocantins. Elaboração: S. S. Oliveira (2008).

* posição em 17/03/2009

Um segundo subcentro, que vem se despontando na cidade, localiza-se na parte Sul. Recorrendo ao que nos ensina Vilaça (2001) temos:

o subcentro consiste, portanto, numa réplica em tamanho menor do centro principal, com o qual concorre em parte sem, entretanto, a ele se igualar. Atende aos mesmos requisitos de otimização de acesso apresentados anteriormente para o centro principal. A diferença é que o sub-centro apresenta tais requisitos apenas para uma parte da cidade, e centro principal cumpre-os para toda a cidade. (VILAÇA, 2001, p. 293).

Com essas explicações do autor entendemos como as novas centralidades urbanas ou sub-centro se materializam no espaço intra-urbano na cidade de Porto Nacional. Surge no

⁵² Em função do intenso processo de urbanização esse manancial está bastante degradado. Na parte onde a topografia é mais plana as construções das casas chegam muito próximo das margens. Após a construção do lago, as águas represaram e com isso aproximou mais ainda das casas. Algumas delas na Avenida Padre luso (margem esquerda, entre a ponte da Avenida Joaquim Aires, e a jusante, a ponte na Rua Amazonas) estão ameaçadas pelo desmoronamento.

bairro Jardim Brasília que começa próximo ao centro da cidade, ao Sul da Praça do Centenário, subindo a Avenida Anízio Costa; nessas imediações concentram-se basicamente lojas do ramo de autopeças, algumas clínicas médicas e colégios particular e público do ensino Fundamental e Médio. Esse eixo comercial continua na mesma direção, embora mais rarefeito na Rua Rafael Beles até atingir perpendicularmente a Avenida Engenheiro Luiz Cruz, onde o comércio se volta para a direção Leste-Oeste (Mapa 15).

Seguindo na direção Oeste, mais adiante, retoma para o Sul, na Avenida Aires Joca, fazendo um desenho em forma de “L”, através da Avenida Aires Joca, na direção Sudeste, aí o comércio vai ficando monótono até atingir o anel viário (TO-050) e o novo Terminal Rodoviário Brito Miranda, já nas proximidades da saída da cidade (Figura 29). Um pouco mais adiante, essa via (anel viário) bifurca para esquerda e para a direita. Seguindo pela primeira, chega-se a cidade de Silvanópolis, a 50 Km de Porto Nacional e dessa, pela TO-440, que dá acesso à cidade de Campos Belos em Goiás. A segunda segue pela direita, atravessa a ponte sobre o rio Tocantins (lago) e, depois de percorre 08 Km, na altura do Distrito de Nova Pinheirópolis, outra pavimentação busca, através da TO-165, a cidade de Brejinho, a 45 Km e, desta⁵³ chega-se a cidade de Aliança na BR-153, próximo à cidade de Gurupí. Finalizando a descrição anterior, percorrendo 65 Km pela TO- 255, também temos acesso a cidade de Fátima e Oliveira de Fátima na BR- 153, como mostrado na Figura 1. Assim como na região Norte, o Sudeste da cidade também já transpôs o anel viário e a área pública federal do Aeroclube, alguns bairros apresentam-se bastante rarefeito de edificações como o Bairro Porto Imperial, Setor Sul, Setor Nacional e Setor Padre Luso. Essa monotonia ocupacional é quebrada apenas pelo Bairro Brigadeiro Eduardo Gomes e parte do Porto Imperial (Mapa 13).

Retomando a descrição anterior a respeito dos estabelecimentos na Avenida Luiz Cruz e Aires Joca, há um maior número casas comerciais comparadas ao que já descrevemos na região Norte. São lojas de material de construção, supermercados, ferragistas, casa de produto agropecuário, farmácias, peixarias, dois postos de gasolina (um na Avenida Aires Joca e outro no anel viário próximo a ponte sobre o rio Tocantins), casa de gás, quitinetes para aluguel, padaria, posto do Banco do Brasil, sorveterias, autopeças, oficinas, salão cabeleireiro. O comércio se espraia nas referidas Avenidas (Mapa 15). Chama atenção o entorno da “Rodoviarinha” na Avenida Aires Joca, espécie de ponto de embarque e desembarque da

⁵³ É importante esclarecer que este trecho rodoviário da cidade de Brejinho à cidade de Aliança, foi pavimentado em (2008), fato esse que tem provocado aumento do fluxo de veículos principalmente em direção a Palmas, em função da diminuição da distância que se fazia pelo antigo trajeto (TO- 255) além de sair do trânsito intenso de caminhões na BR-153. Esse dinamismo na Rodovia tem melhorado o acesso a transporte intermunicipal (ônibus e microônibus) na cidade de Brejinho. Já em Porto Nacional, não se pode dizer o mesmo, os benefícios são poucos. Como falamos, o fluxo demanda basicamente para a Capital, em Porto Nacional ele apenas tangencia.

população dos assentamentos rurais localizados às margens da (TO- 255) de Porto Nacional, da cidade de Fátima, distrito de Pinheirópolis, fazendas e outras cidades do entorno.

De acordo com a administração da Imobiliária Tropical, os preços são bastante variados em função da padronização das casas. A cidade de Porto Nacional, por ser muito antiga, mescla edificações construídas com adobe (tijolo cru) e construções modernas. Em relação ao tamanho dos lotes, também não obedece a um padrão de tamanho. Tudo isso influencia no valor comercial do imóvel. Contudo, se constata um aumento no valor de troca de casas e lotes nessa região. O valor comercial de um lote pode variar de 10, 15 a 20 mil reais, em área residencial e de 30 a 40 mil reais, onde concentra o comércio. Seguindo essa lógica de que nos falou em entrevista a administração da referida Imobiliária, o preço das casas pode chegar até a 200 mil reais.

Na porção Sudeste, contíguo ao sub-centro descrito acima e nas proximidades do recém construído Terminal Rodoviário Brito Miranda, a valorização dos imóveis alcançou índices inferiores comparado às localidades já mencionadas. De acordo com avaliação da administração da Imobiliária Tropical, boa parte do terreno do loteamento do Bairro Alto da Colina, em frente ao Terminal Rodoviário Brito Miranda, pertence à União, assim como o entorno do referido Terminal. Fator que impossibilita o “crescimento” e valorização da cidade na direção Sudeste.

Outros loteamentos ilhados aparecem ao Leste, oposto à referida área. Nos últimos cinco anos, vem se estabelecendo na região Leste, Rua Sergipe, Setor Planalto, um terceiro sub-centro. É importante frisar, a cidade transpôs o anel viário (TO- 050) e, nesse processo de espraiamento, o comércio chega como alternativa de vida para pequenos investidores, que faz logo uma leitura da situação do sítio social, para ali se estabelecer no circuito econômico (Mapa 15). Encontra-se na Rua Sergipe: supermercado, casa de carne, bares, mercearia, posto de saúde, sorveteria, oficina de bicicleta, salão cabeleireiro, escola pública da pré-escola ao Ensino Fundamental, unidade escolar do Serviço Social do Comércio – SESC.

No sentido em que estamos falando até agora sobre o arranjo espacial de Porto Nacional, o Centro figura como atrativo principal por sediar a maioria dos equipamentos (comércios e serviços) e funções necessários à população. E, por conseguinte, localiza também os imóveis mais caros e as classes mais abastadas, o que confere um tradicionalismo, quando comparado aos grandes centros, onde o setor central encontra-se deteriorado e, em função disso, a população vem gradativamente procurando amenidades na periferia urbana. Faz exceções em Porto Nacional algumas firmas como BUNG, Terra Fértil, Biodiesel, já

citadas, se instalaram na periferia Norte em função do acesso rodoviário, tamanho de terreno e outros motivos.

Também em processo descontínuo, na porção Norte da cidade, chama atenção o caso da Universidade Federal do Tocantins – UFT, antes localizada no Centro da cidade, se deslocou após 1990 para a periferia Norte. Em seu entorno, alimentado por esperanças de crescimento, com a chegada da Capital do Estado, surge casas sofisticadas, porém esparsas, em meio a uma quase totalidade de lotes vazios e construções abandonadas, fato que demonstra o oportunismo do capital imobiliário e, ao mesmo tempo, incapacidade de atrair as classes altas para a periferia.

O crescimento da malha urbana da cidade de Porto Nacional não obedeceu a uma regularidade planejada, com vistas para fazer fluir melhor o fluxo viário. Teve um “crescimento” espontâneo, a maioria deles orientados pela classe menos favorecida. São poucos os bairros que dispõem de um padrão arquitetônico melhor e discriminado com avenidas largas e praças. Cita-se como exemplo, contíguo ao Setor Central o Setor Aeroporto dotado de Avenidas largas e lotes com 600 a 700 m², apesar de existir em sua arquitetura, o inconveniente do traçado das vielas paralelas às bem estruturadas avenidas. Um pouco para o Norte, os Setores Santa Helena, parte do Jardim Brasília e Setor Consórcio também na região pericentral, dispõem de boa capacidade de fluxo de acesso ao centro da cidade.

Tais amenidades (confortos) descritas acarretam em maior valor do Imposto Predial Territorial Urbano – IPTU, água, Luz, taxa de iluminação, esgoto⁵⁴, preço do imóvel, aluguel. Fatores estes que nos remetem ao conceito de segregação espacial. Destacamos, nesse sentido, as ponderações de Vilaça (2001, p. 148), ao afirmar que “[...] a segregação é um processo dialético, em que a segregação de uns provoca, ao mesmo tempo e pelo mesmo processo, a segregação de outros [...]”. Na disputa pelos melhores espaços, mais servidos de equipamentos que traduz em melhor qualidade de vida na cidade vence aquele que melhor dispõe de recursos para pagar por ele.

Seguindo na direção de que fala o Autor, supra citado, Santos (1994) também nos auxilia quando aborda a cidade enquanto “Capital Geral”, ou seja, a cidade como um bem de consumo coletivo diz:

[...] chamados de Bens de Consumo Coletivo são, sobretudo, esse Capital Geral apropriado legalmente, estatutária ou especulativamente, pelos capitais particulares. Esses bens de consumo coletivo que são o Capital Geral são cada vez mais

⁵⁴ É importante lembrar que a cidade de Porto Nacional, possui 270 anos de história e completou em 2008, 147 de emancipação e só em 2007 começa a ser implantado o sistema de esgoto sanitário.

planejados, para que seu uso seja discriminatório: a água, os esgotos, a eletricidade, que existem abundantemente nas cidades, mais que não estão ao alcance de todos; os telefones, as estradas, os transportes, mas também - e isso é cruel - a saúde e a educação". (SANTOS, 1994, p. 141).

Nesses termos, isso não acontece aleatoriamente, existe aí a ideologia do desenvolvimento. Diante do exposto perguntamos: para quem o espaço é planejado? A resposta transparece na hierarquia do espaço urbano. No bojo do planejamento para o capital está a segregação forçada. Materializada nos bairros sem infra-estrutura necessária. É importante notar que além dos bairros de segregação forçada, existe aquele de auto-segregação que são os condomínios fechados dos grandes centros. Esse último não interessa diretamente aos objetivos propostos de nossa pesquisa.

Contudo, o espaço urbano é produzido em nome do coletivo, mas está a serviço de poucos, isto porque o espaço também faz parte das forças produtivas, daí a "necessidade" de planejá-lo, para atender a produção em movimento.

Uma compreensão mais acurada no sentido de que estamos tratando a dinâmica espacial do espaço urbano da cidade de Porto Nacional requer um estudo mais detalhado na escala de relações de seus municípios vizinhos. Seguiremos no próximo capítulo nessa abordagem.

2.1 A Refuncionalização do Espaço Urbano de Porto Nacional

Santos (1992, p. 49), em sua abordagem sobre as categorias de análise do método geográfico, nos diz que "[...] sempre que a sociedade (a totalidade social) sofre uma mudança; as formas ou objetos geográficos (tanto os novos como os velhos) assumem novas funções; a totalidade da mutação cria uma nova organização espacial". Isso se comprova na cidade de Porto Nacional, no tocante às transformações no arranjo espacial, nas mudanças de funções comerciais e especialmente de serviços. Após a criação da capital do Estado, seguramente sob os auspícios da esfera de poder econômico e político, tal interferência tem repercutido na qualidade de vida de sua população.

Na mesma direção em que fala Santos (1992), Lefebvre (1991) afirma que é indispensável na pesquisa, a amarração dos conceitos, estrutura, função e forma, sem os perder de vista, ou priorizar qualquer um deles. Ao proceder assim, menor será a probabilidade de incorrerem no vazio ideológico. Contudo, são muitos os exemplos de

mudanças dos processos, funções, formas jurídico-políticas e econômicas, que perduram, fazendo parte de um todo hierarquizado em quaisquer que sejam os espaços e subespaços,

Além de ilustrar um pouco mais no que diz respeito ao poder público nessa temática, Castro (2004, p. 75) nos lembra que “[...] entre 1822 e 1850, o Brasil ficou sem uma legislação sobre as terras, o que facilitou a posse. [...] Para resolver esse caos do sistema fundiário, foi instituída a Lei de terras de 1850, onde o governo pretendia regular o acesso às terras e evitar a posse”. É importante notar que o instrumento jurídico, enquanto força disciplinadora de ações sobre a população, sobre a economia, etc. não se faz isenta de intenções. Em certas situações delegam-se, através de uma lei, plenos poderes a uma única pessoa, constituindo, com certeza, atitude autoritária.

Como já foi dito no capítulo anterior, a recente disputa geopolítica da localização da Capital do Estado do Tocantins, entre as cidades de Araguaína, Gurupí e Porto Nacional, provoca um desfecho geopolítico-político, tendo como protagonista principal o Sr. J. W. Siqueira Campos, então Governador do Estado do Tocantins. Não resta dúvida que tal decisão política teve seus efeitos diretamente na cidade de Porto Nacional, localizada a apenas a 64 Km da Capital.

De acordo com Moreira (2007), são reveladoras as ações político-jurídicas em benefício do capital, em detrimento da população, sua contribuição nos ajuda a uma melhor compreensão de um “arranjo espacial ideológico-cultural. “O arranjo espacial ideológico contém as instituições pelas quais os valores circulam, se reproduzem e são assimilados dentro da sociedade, como a família, a escola, os centros culturais, a Igreja, os asilos, os cárceres.” (MOREIRA, 2007, p. 74).

São em espaços como esses que se travam as relações, que se materializam ou se concretizam numa certa racionalidade. Uma hierarquia dominante vai se sedimentando na visão de mundo das camadas sociais. É desta maneira que os espaços vão sendo produzidos e reproduzidos, configurando as paisagens em diferentes desenhos, de acordo com a divisão social-técnica. O espaço urbano de Porto Nacional entra aqui como um exemplo claro desse processo. Podemos visualizá-lo a partir de sua disparidade espacial: o Centro Histórico, que guarda formas do período colonial e, na contiguidade está o centro comercial (Figura 19 A - B), a zona pericentral ou semi-periferia e a periferia (Figura 20 C e D).

A paisagem se difere bruscamente da área central para a área pericentral e da periferia. Nesta última, as edificações, em sua maioria, são construídas pelos próprios moradores em espaço físico reduzido, entre outras características como difícil acesso aos serviços prestados pela cidade.



Figura 19: Centro Histórico (A) e Centro Comercial (B) de Porto Nacional (TO).
Fonte: OLIVEIRA S. de S. 2008.



Figuras 20: Zona pericentral (C) e periferia da cidade de Porto Nacional (D).
Fonte: OLIVEIRA S. de S. 2008.

Uma observação mais acurada e analítica dessas formas é reveladora das funções que a cidade desempenha no espaço-tempo. Dentre as atividades econômicas da cidade, enumeram-se o comércio, indústrias, serviços, pecuária, agricultura, educação e saúde.

De acordo com o Plano Direto de Porto Nacional – PDPN (2004), em 2002, existiam em Porto Nacional 840 estabelecimentos comerciais, 240 indústrias e 331 empresas prestadoras de serviços. O número de pessoas, por elas empregadas, era de 3.376, sendo que 883 estavam na indústria, 1.771 no comércio e 722 na prestação de serviços.

Hoje, existe no Parque Agroindustrial do Município 12 empresas de porte e atividades variadas, a exemplo de um curtume e outras matérias-primas derivadas do gado bovino. Um pouco mais afastado do Parque, na periferia da cidade, na margem direita da TO-050, que liga Porto Nacional à Palmas localiza-se a empresa multinacional Bung. Em suas imediações localizam-se, outras indústrias do gênero de fertilizantes, como a Bunes e a Terra Fértil. Na outra extremidade da cidade, à margem esquerda da TO- 255, que liga Porto Nacional à cidade de Fátima, na BR-153, funciona um matadouro. Nele são abatidos diariamente 40 a 60 cabeças de gado bovino e vendidos diretamente ao mercado de Palmas. Mais recentemente, em 2007, instala-se no Parque Industrial do município de Porto Nacional a produtora Biodiesel, cujo mercado é voltado para dentro e fora do País.

De acordo com PDPN (2004), a maioria do pessoal empregado no comércio não era registrada em carteira, ou seja, mais da metade ou exatamente 987 funcionários, trabalhavam na informalidade. Registra-se ainda, nesse período o menor salário médio já visto. O maior salário médio registrado encontra-se no grupo de empresas de intermediação financeira, cujos valores eram de R\$ 2.017,68 (dois mil, dezessete reais e sessenta e oito centavos). Numa análise comparativa, observa-se que o número de empresas nos setores comercial, serviços e industrial cresceu 20,2% entre 2000 a 2002. Na ordem decrescente em primeiro lugar vem a indústria com 31,1%, serviços com 28,3% e comércio com 22,4%. Já a quantidade de pessoal ocupado reduziu-se em 10,6%, mas o contingente de pessoas assalariadas chegou a 11,8% como pode ser visualizado na Tabela 1.

Tabela 1 - Número de empresas, pessoal ocupado e salário médio em Porto Nacional – 2000 a 2002

	Número de Unidades		Pessoal Ocupado		Pessoal Assalariado		Salário Médio (R\$ Mil)	
	2000	2002	2000	2002	2000	2002	2000	2002
Agricultura, pecuária e extrativismo	14	12	64	52	45	33	218,52	376,26
Indústria	183	240	975	883	702	883	401,47	656,85
Indústrias Extrativas	5	6	9	8	-	1	-	333,33
Indústrias de transformação	79	114	393	504	285	347	279,82	285,78
Indústria da Construção	99	120	573	738	417	535	484,61	898,13
Comércio	662	810	1.501	1.771	766	784	230,85	289,43
Serviços	258	331	872	722	653	722	492,09	573,41
Alojamento e Alimentação	33	36	100	100	63	60	202,38	259,72
Transporte, Armazenagem e Comunicação	23	32	200	260	187	230	348,48	450,00
Intermediação Financeira	7	8	57	72	54	66	2.282,41	2.017,68
Atividades Imobiliárias, Aluguéis e Outros	63	82	93	141	20	37	300,00	409,91
Serviços de Educação, de Saúde e Sociais	41	61	263	292	204	233	346,81	400,93
Outros	91	112	159	149	125	96	347,33	553,82
Total	1.117	1.393	3.412	2.422	2.166	2.422	231,49	509,22

Fonte/Org.: IBGE – Central de Empresas (www.ibge.gov.br/SIDRA) citado em PDPN (2004).

De acordo com os dados colhidos junto à Agência de Defesa Agropecuária – ADAPEC/TO, o Município tem como atividade mais importante a criação de gado bovino, com um rebanho de 109.400 cabeças, em 2007. Efetivo inferior ao registrado em 2003, que foi de 120.300 cabeças. O fator explicativo para o decréscimo diz respeito às perdas de

território da produção para Palmas; a retirada dos ribeirinhos para assentamentos urbanos e rurais, na então gestão do Prefeito Ontoniel Andrade de 2000 a 2004 (Figura 21). Muitas atividades anteriores⁵⁵ à construção do lago para produção de energia (Usina de Lajeado) desapareceram. As pessoas passaram a se dedicar a outras atividades. O (Quadro 6) e a (Figura 21) apresentado na página seguinte, nos ajudam a compreender melhor esse assunto. Observando que a relação total dos Assentamentos no Município de Porto Nacional, segundo dados da Secretaria Municipal da Agricultura, são vinte e cinco assentamentos, com um total de duas mil famílias.

Quadro 6 – Assentamentos rurais e Vilas em Porto Nacional

Comunidade	Tipo	Ano de criação	Nº de família
São Salvador	Assentamento	1981	45
Santo Antônio	Assentamento	1982	69
Capivara	Assentamento	1988	65
Jacotinga	Assentamento	1991	29
Flor da Serra	Assentamento	2001	nd
Pau d'Arco	Assentamento	2001	44
Brejo Alegre	Reassentamento	2001	nd
Córrego da Prata	Reassentamento	2001	nd
Luzimangue (Vila)	Reassentamento	2001	nd
Pinheirópolis (Vila)	Reassentamento	2001	nd
São Francisco de Assis	Reassentamento	2001	nd

Fonte/Org: Relatório final. Porto Nacional: Comissão de Transição, novembro de 2004 citado em PDPN (2004). Adaptação: OLIVEIRA, S. S. /2008

⁵⁵ Está sendo construído no Município de Porto Nacional pela Prefeitura Municipal um Frigorífico de Peixe. O empreendimento cooperativo envolve os antigos ribeirinhos (pescadores). A prefeitura presta assistência técnica e os referidos trabalhadores com a mão-de-obra. Dados acessados em 31/03/2009 disponível em <<http://conexaotocantins.com.br>>.



Figura 21: A e B - Distrito de Nova Pinheirópolis, (C) - Luzimangues: ambos os núcleos de expropriados ribeirinhos após a construção da UHE de Lajeado e (D) - Escola Brasil⁵⁶, antigo núcleo rural.

Fonte: PDPN (2004).

De acordo com os dados da Produção Agropecuária Municipal, a avicultura também possui um bom potencial no setor. Registra-se em 2003 cerca de 83.300 cabeças de galináceos. Já o rebanho de suínos desponta em terceiro lugar com um efetivo de 7.200 cabeças em 2003.

De acordo com o PDPN (2004), “a taxa média de crescimento do efetivo da **pecuária** do Município, entre 2000 a 2003, foi de 7,7% ao ano, com destaque para o rebanho de ovinos, que cresceu cerca de 28%, seguido de outros animais”. Os dados da Tabela 2 resume quantitativamente o crescimento da produção em Porto Nacional de 2000 a 2003.

⁵⁶ Este núcleo urbano já existia por ocasião da construção do Lago da UHE de Lajeado sobre o rio Tocantins.

Tabela 2 - Indicadores da Pecuária no Município de Porto Nacional

Discriminação	Rebanho do município				Tx de Crescimento (2003/2000)	Rebanho do Estado em 2003	Particip. % no Rebanho do Estado em 2003
	2000	2001	2002	2003			
Bovino	100.617	104.867	114.485	120.300	6,1	7.659.743	1,6
Suíno	5.800	6.350	6.860	7.200	7,5	234.184	3,1
Eqüino	1.990	2.000	2.010	2.020	0,5	158.993	1,3
Muar	505	510	515	520	1,0	15.787	3,3
Ovino	925	930	935	1.940	28,0	57.632	3,4
Galináceos	62720	72.130	79.340	83.300	9,9	3.282.261	2,5
Outros	375	387	392	555	14,0	56.723	1,0
Total	172.932	187.174	204.537	215.835	7,7	11.465.323	1,9

Fonte/Org: Produção da Pecuária Municipal – 2000 a 2003, citado em PDNP (2004).

Segundo dados do PDPN (2004), o Município possui forte produção de soja, milho e arroz, respondendo por 92% da área colhida em 2003. Há também uma diversificação na produção de frutas em áreas menores, embora na atualidade há uma baixa na produção municipal e estadual como um todo, nos setores de frutas e verduras fato que se comprova na origem dos produtos disponíveis no comércio local e/ou regional. Em entrevista, Sr. Rogério (Gerente) do maior supermercado da Cidade da rede Caçulinha, nos informou que “duas vezes por semana a empresa busca, com transporte próprio na Central de Abastecimento de Goiás (CEASA), duas carretas de frutas e verduras”, prática essa também realizada, com volume um pouco menor, pelo supermercado Mega, ambos de Porto Nacional. Acrescentamos ainda que o volume de frutas e legumes produzido na região e comercializados em feira livre, fica muito abaixo da quantidade ideal para o abastecimento da população.

Justifica dizer que o volume mais significativo produzido, na região e disponível no comércio da Cidade, reduz-se a uns poucos itens como o abacaxi, melão e coco-da-baía. O restante vem de outros Estados principalmente Goiás, transportados por caminhão fator principal de aumento de preço do produto. Por outro lado, de acordo com PDPN (2004) a área plantada de grão tem aumentado em média 11,4% ao ano. A participação do Município na área colhida do Estado em 2002/2003 foi de 2,0%. A cultura da soja apresentou um extraordinário crescimento no período de 2000/2003, 131,2% ao ano. Também o milho teve sua área colhida aumentada no mesmo período em 53,3% ao ano. O aumento da produção da soja, milho e feijão, no decorrer de cada ano, são indicadores que a fronteira

agrícola no Município continua se expandindo. Ao contrário da cultura do Arroz, que vem decaindo, revelando taxas negativas de até 30,7% ao ano, em 2000/2003. Não seria redundante destacar que essa quebra traz algum problema para o custo da alimentação, pois ao contrário da soja, o arroz figura como um dos principais alimentos na dieta da população. Constata-se na Cidade, os grandes galpões como mostra a Figura 22, antigamente usados para secagem e armazenagem de arroz principalmente na região de Porto Nacional, na década de 1980. Há dois anos foi reaberto por uma empresa do Sul do País (Armazéns KAAM) que atua basicamente na secagem de sorgo, milho, feijão e soja, esta última é enviada para o Porto Franco no Maranhão e de lá é exportada (Figura 22).



Figura 22: Antigos galpões onde funcionava o secador da Cooperativa dos Produtores de Arroz na década de 1980. Há dois anos reaberto pela empresa Armazéns KAAM.

Fonte: OLIVEIRA, S. de S. 2008.

De acordo com Santos (2006), desde tempos remotos, a agricultura sempre teve um papel promotor nas relações, a princípio local, até se tornar global com o avanço das técnicas, pois:

Os últimos séculos marcam, para a atividade agrícola, como a humanização e mecanização do espaço geográfico, uma considerável mudança de qualidade, chegando-se, recentemente, à constituição de um meio geográfico a que podemos chamar de meio técnico-científico-informacional, característico não apenas da vida urbana, mas também do mundo rural, tanto nos países avançados como nas regiões mais desenvolvidas dos pobres. É desse modo que se instala uma agricultura propriamente científica, responsável por mudanças profundas quanto à produção agrícola e quanto à vida de relações. (SANTOS, 2006, p. 88).

A agricultura brasileira vem atingindo dimensões consideráveis, do ponto de vista da substituição de antigas técnicas de produção e incorporação de outras novas, com poder de mobilidade espacial. As terras do Cerrado ligeiramente vêm se incorporando na produção de alimentos ao mercado consumidor de grãos e carne bovina. Nesse sentido, as terras recobertas por Cerrado, antes usadas para criação de gado extensiva, vêm dando lugar a uma

uniformização da paisagem através da agricultura moderna. É dessa forma que o Estado do Tocantins, com suas subunidades microrregionais e Estados vizinhos, se inserem no circuito nacional e internacional da produção agrícola. Santos (2001, p. 128) nos ajuda lembrar que “a divisão do trabalho agropecuário reinante na região Centro-Oeste até os anos 60 se circunscrevia a lavoura às terras da mata nos vales dos rios, e criação de gado dominava o cerrado”.

A política agrícola, contudo, é orquestrada por atores mundiais. São os países ricos que comandam, de longe, o que se deve ou não plantar em cada localidade sob as exigências de usos de sementes geneticamente modificada, adubos, defensivos agrícolas e outros insumos. Nesse sentido, os dados de áreas colhidas no município de Porto Nacional nos auxiliam compreender o poder de expansão de cultivos exigido no mercado mundial, em detrimento de outros produtos de primeira necessidade para alimentação da população.

De acordo com os dados do IBGE (2008), no período entre 2000 e 2003, a área plantada de arroz foi de 12.220 hectares. No prazo de cinco anos, em 2008, esse número se eleva para 27.090 hectares. No mesmo período, 2000 a 2003, a área plantada de soja era de 5.900 hectares, subindo para 90.179 hectares, em 2008, ocupando o primeiro lugar na produção de grãos no Município e, participação na produção total do Estado, de 49,6% na produção (irrigada), e de 15,7%, na de sequeiro.

A cultura do milho e feijão vem ganhando espaço, mas nada comparável ao crescimento da soja no Município. De 2000 a 2003, a área plantada de milho atinge um patamar de 5.260 hectares e chega a 19.935 em 2008. Já a produção de feijão no mesmo período, 2000/2003, atinge a casa dos 305 hectares e 750 hectares, em 2008.

Na escala hierárquica mais abaixo está a produção de frutas e outros gêneros agrícolas. O destaque, em área plantada, em hectares, gira em torno da produção de abacaxi com 372, coco-da-baía 250, banana 901, melancia 250, cana-de-açúcar 678 e mandioca 3.965. O Quadro 7 traz o resumo quantitativo geral das principais culturas representativas da produção do Município de Porto Nacional comparativamente a escala da produção regional, Estadual e do país.

Quadro 7 – Indicadores da Produção Agrícola de Porto Nacional (TO) – 2000/2003/2008

Produtos	Fases da Cultura	Área Plantada ou a Ser Plantada	Área a Ser Colhida	Produção	Rendimento Médio	Preço em Reais	Participação na Produção Total do Estado
Arroz	CC	27.090	27.090	51.330	1.895	715,45	27,5%
Feijão 1ª Safra	CC	250	250	144	577	3.330,00	5,5%
Feijão 2ª Safra	TC	500	500	300	600	3.500,00	9,2%
Milho Sequeiro	CC	18.355	18.355	59.795	3.258	488,18	27,9%
Milho Irrigado	CC	1.580	1.580	8076	5111	435,00	51,1%
Soja de Sequeiro	CC	78230	78230	211437	2703	750,00	25,5%
Soja Irrigada	CC	11949	11949	32262	2700	750,00	49,6%
Abacaxi	CC	372	372	7560	20323	1000,00	15,7%
Banana	CC	901	901	6531	7249	615,91	20,4%
Coco-da-baia	CC	250	240	46,8	19242	500,00	42,01%
Goiaba	-	-	-	-	-	-	-
Limão	CC	3	3	75	25000	300,00	100%
Mamão	CM	8	8	160	20.000	700,00	34,8%
Melancia	CC	1450	1450	36250	25000	290,00	55,4%
Maracujá	CC	15	15	180	12000	900,00	21,8%
Tangerina	CM	15	15	140	9333	500,00	100%
Uva	CM	4	4	7.2	18000	22,00	100%
Borracha	-	-	-	-	-	-	-
Cana-de-açúcar	CC	678	678	2.3262	34.310	45,34	6,1%
Mandioca	CC	3965	3965	71.750	18.096	52,27	21,8%

Fonte: IBGE – Indicadores da Produção Agrícola Municipal – 2008. Adaptação: S. S. Oliveira, 2008. * CC – Colheita Concluída. TC – Tratos culturais. CM – Em comercialização. **Org:** OLIVEIRA, S. de S.

Quanto à **questão educacional** registra-se, de acordo com os dados do Sistema Nacional de Informações Municipais do Ministério das cidades, citados em o PDPN (2004),

uma diminuição nas taxas de analfabetismo entre a população de 15 anos no Município, 45,1% em 1970, e 14,46% em 2000. Um decréscimo ainda maior acontece nos anos entre 1980 a 1991, correspondendo a 35,2% e 18,6%, respectivamente. O fator conclusivo de tal recrudescimento nas taxas de analfabetismo é atribuído ao melhoramento do atendimento na zona urbana e rural.

Em comparação com a capital Palmas, nos anos entre 1991 a 2001, a taxa caiu de 16,3% para 6,33% e, em Porto Nacional, a redução foi de apenas de 18,6% para 14,46%. Do ponto de vista geral, houve um decréscimo dos índices de analfabetismo na faixa etária entre 07 a 24 anos, no período entre 2000 e 2001. De acordo com informação da Secretaria Municipal de Educação citada, contida no PDPN (2004), o número de escolas Municipais tem diminuído nos últimos anos. Na zona urbana, funcionam a Educação Infantil, Ensino Fundamental (1ª a 4ª série) e Educação de Jovens e Adultos – EJA, no Ensino Fundamental. Esta mesma estruturação de ensino também é aplicada na zona rural.

Com relação ao nível de escolaridade dos docentes, o índice dos que possui curso superior é bastante satisfatório. Quanto ao acesso as escolas rurais, é disponibilizado meio de transporte, Municipal, embora o estado de conservação e manutenção desses veículos não inspire confiança. Vivi em 2003 essa experiência trabalhando como professor na comunidade Jacotinga (assentamento rural), localizada na margem direita da TO-255 que liga Porto Nacional à cidade de Fátima, a 34 Km da primeira.

Quanto ao acesso dos alunos à escola, recentemente a Prefeitura regularizou o transporte. Substituiu as caminhonetes, em péssimos estado de conservação com capotas improvisadas por veículos fechados (kombis). Os transtornos eram constantes no período chuvoso. Improvisava nas caminhonetes capotas e o próprio combustível, algumas usavam botijões de gás de cozinha, são as famosas “gaiseras”, como eles mesmos denominam. Grande parte das escolas municipais apresenta problemas na estrutura física, funcionam precariamente em prédios com instalações sanitárias insuficientes e/ou precárias. Não existe biblioteca, quadra esportiva, laboratório de informática, refrigerador para conservação da merenda escolar, uma vez que em grande parte das escolas do Município existe eletrificação rural. No caso a ausência de eletricidade é um problema sério, quando se sabe que cada vez mais aumenta o número de alunos.

De acordo com informação da Secretaria Municipal de Educação de Porto Nacional – SEME (2007), outros problemas podem ser somados a estes, como, por exemplo, a distorção idade-série, a falta de valorização profissional dos docentes, cumprimento dos propósitos contidos nos Plano de Carreira recém aprovado (agosto 2008), defasagem salarial e

ausência do plano de saúde. Considerando que quase todos possuem curso de licenciatura, e trabalham na área de formação. Tal situação tem contribuído para uma rotatividade de professores, e conseqüentemente baixa qualidade no ensino.

A Secretaria da Educação Cultura do Estado – SEDUC e a rede particular possuem participação importante na educação municipal de Porto Nacional. Ambas oferecem pré-escola, Ensino Fundamental, Ensino Médio, Educação Especial e EJA. Juntas oferecem 18 escolas estaduais, duas na zona rural, perfazendo um total de 7.268 matrículas no Ensino Fundamental e 2.996 no Ensino Médio, em 2005.

A análise dos dados do Censo Escolar nos ajuda compreender a situação atual da educação em Porto Nacional. De acordo com o Censo Escolar 2008, divulgado pelo Ministério de Educação - MEC, não houve mudanças substanciais, no Estado do Tocantins, dos números de alunos matriculados na Educação Básica. Os números mostram estabilidade em comparação aos dados de 2007, com queda de 1,3%, representando uma tendência nacional em função de vários fatores, dentre os quais, a redução no número de filhos da família brasileira, como informam dados do IBGE (2008).

Assim, as variações mais significativas aconteceram, no Estado do Tocantins, nos segmentos do Ensino profissional, EJA e Educação Especial. Com relação às matrículas na Educação Profissional, podemos afirmar que houve aumento devido a instalação de Escolas Técnicas Federais no Estado e a oferta de cursos técnico em enfermagem e técnico em informática, modalidade educacional em escolas estaduais. Comprova-se também na cidade de Porto Nacional, o deslocamento diário de estudantes que procuram a Escola Técnica Federal em Palmas, desde 2003; esses índices deverão aumentar com a inauguração de uma escola Técnica Federal na cidade.

De acordo com os dados da SEDUC (2008), na Educação Especial, o dado mais expressivo foi o salto das matrículas nas classes comuns, que subiram 16,8% em relação a 2007, e a queda de 10,9% em classe especiais. Já a EJA sofreu uma queda nas matrículas de 19,9%, provável resultado de uma política de alfabetização. Quanto ao quantitativo de evasão escolar situa-se em torno de 10,4%, e a repetência em torno de 12,0%. Registra-se também uma distorção idade-série.

A Rede Estadual de Ensino de Porto Nacional conta com um total de 407 docentes. Dentre eles, 243 possuem licenciatura; 26 formados em curso superior, sem licenciatura, mas com curso técnico em magistério; 09 docentes com curso superior, sem licenciatura e sem magistério; 130 Técnicos em Magistério, e 05 com Ensino Médio (ou outra modalidade de formação).

De acordo dados coletados, em trabalho de campo, junto às Faculdades e Universidade em Porto Nacional, constata-se que no Ensino de Terceiro Grau, os cursos estão distribuídos em instituições públicas e particulares. Na primeira, Universidade Federal do Tocantins (UFT), no Campus de Porto Nacional, oferece cursos de: Ciências Biológicas (com Mestrado), Geografia (com previsão para implantação do Mestrado), Letras e História. De acordo dados de 2005, o número de matrículas varia entre 1.100 e 1.160. Na segunda, Faculdade São Marcos – FASAMAR, oferece cursos de Administração – Habilitação Rural, Secretariado Executivo Bilíngue e Normal Superior, com pouco mais de 200 alunos, O Instituto Tocantinense Presidente Antônio Carlos Ltda – ITPAC⁵⁷ oferece cursos de Medicina, Enfermagem, Odontologia, Fisioterapia, Arquitetura e Urbanismo, Engenharia Civil, Administração e Comunicação. Há ainda instituições que oferecem cursos à distância (telepresencial): Universidade Norte do Paraná – UNOPAR; Universidade do Estado do Tocantins – UNITINS; Universidade Luterana do Brasil – ULBRA. No ano de 2008 aconteceu o primeiro vestibular dos cursos de Artes Cênicas, Música e Educação Física, oferecidos pela Universidade de Brasília - UNB em parceria com a UFT.

Outro fator de relevância nas funções da cidade de Porto Nacional diz respeito à prestação de serviço público na área da saúde. Existem atualmente, na Cidade, dois hospitais regionais Estadual: Hospital de Referência e Hospital Materno Infantil. Há também 10 Postos de Saúde Municipais na área urbana e 07 na zona rural.

De acordo com informação da Secretaria Estadual de Saúde (2008), o Hospital de Referência da cidade de Porto Nacional classifica-se como de média complexidade, o que o habilita para atendimento nas especialidades de clínica médica, clínica cirúrgica, ortopedia, ginecologia e obstetrícia, pediatria, anestesiologia, oftalmologia, fisioterapia, psicologia e psiquiatria entre outras especialidades de ordem emergencial e urgência. Dado que sua área de atuação atende municípios vizinhos como Monte do Carmo, Oliveira de Fátima, Natividade, Pindorama do Tocantins, Ipueiras, Ponte Alta do Tocantins, Brejinho de Nazaré, Silvanópolis, Santa Rosa do Tocantins, torna-o referencia regional.

Na ordem de importância dos serviços prestados à população da Microrregião, situa em primeiro lugar o Hospital Geral de Palmas – HGP e, em segundo, o Hospital de Referência de Porto Nacional, conjuntamente com o Hospital Materno Infantil. De acordo

⁵⁷ Foi fundado ITPAC Porto Nacional em 04 de Setembro de 2008 pelo Decreto 3.486 após resolução do polêmico caso IESPEN, isto é, o Instituto de Ensino Superior de Porto Nacional – IESPEN empresa de capital de público municipal e privado, fundada em 2003 após longo desajuste entre os referidos sócios arrumam solução para tal impasse, passando para a nova mantenedora ITPAC Ltda com composição societária, sendo que 51% das ações pertencem ao ITPAC Porto Nacional e 49% aos médicos: Nicolau Carvalho Esteves e Fábio Afonso Borges de Andrada (conexãotocantins.com.br acessado em 13/02/2009).

com informação do PDPN (2004), a estruturação física do Hospital de Referência em Porto Nacional, possui uma área construída de 3.876 m², tendo uma ocupação média de 75%.

De acordo informação, colhida em entrevista com o Senhor Marcos Contizo Vidal, Administrador do Hospital de Referência da cidade de Porto Nacional, alguns problemas são inibidores do sistema de integração das unidades de saúde espacialmente distribuídas na cidade. “Não se nota uma atuação integrada dos diferentes programas de saúde na intenção de cobrir os atendimentos necessários à população. Há uma dispersão dos postos de saúde do ponto de vista de fazer cumprir suas respectivas funções” (Marcos, Fev./2008). Significa dizer que determinados tratamentos de saúde que deveriam ser diagnosticados e resolvidos nas unidades de saúde menores (postos de saúde rurais e urbanos local, e hospitais dos Municípios do entorno) chegam para aos hospitais de Porto Nacional, acarretando superlotação e conseqüente diminui a qualidade de atendimento.

Os Quadros 8 e 9 demonstram o crescimento dos atendimentos nos últimos anos no Hospital Dr. Francisco Aires da Silva e/ou Hospital de Referência de Porto Nacional e Hospital de Referência Materno Infantil Tia Dedé.

Quadro 8 - Evolução dos atendimentos no Hospital de Referência Dr. Francisco Aires da Silva em Porto Nacional (TO) - 2006 a 2008

Atendimentos	2006	2007	2008
Urgência e Ambulatorial	54.431	56.482	43.926
Cirurgias	2.349	2.320	3.106
Internações	3.934	4.007	4.994
Exames	47.305	42.398	55.279

Fonte: Administração do Hospital de Referência Dr. Francisco Aires de Porto Nacional, (2008). Org: OLIVEIRA, S. de S. 2008.

Quadro 9 – Números de atendimentos no Hospital de Referência Materno Infantil Tia Dedé⁵⁸ em Porto Nacional (TO), em 2008

Atendimentos	2008
Partos	1.629
Cirurgias	259
Internações	7.141
Exames	6.040

Fonte: Secretaria de Estado da Saúde Hospital Materno Infantil Tia Dedé Plano estatístico (2008). Org: OLIVEIRA, S. de S. /2008.

É importante lembrar que os atendimentos no campo da pediatria/maternidade funcionavam no Hospital Dr. Francisco Aires da Silva e/ou Hospital de Referência. Situação esta que muda, após a transferência dessas funções, em 2005, para o Hospital de Referência Materno Infantil no antigo prédio do hospital particular Maternidade São Lucas. Nesse sentido os problemas de atendimento têm melhorado significativamente.

⁵⁸ De acordo com informações da administração, os dados anteriores a 2008 do Hospital Materno Infantil - HMI estão informados conjuntamente com os dados do Hospital de Referência da cidade, que anteriormente à fundação do HMI, atendia todas as especialidades médicas disponíveis.

CAPÍTULO III – INTERAÇÕES ESPACIAIS NO ENTORNO DO MUNICÍPIO DE PORTO NACIONAL (TO)

Podemos afirmar que é unânime entre os mais variados ramos do saber científico que o ato de conhecer um dado aspecto da realidade do mundo requer o conhecimento das variáveis envolvidas em um dado fenômeno no tempo-espço, por mais que isso não seja tarefa fácil. Assim, faz-se necessário, em primeira mão, com apoio de categorias mais gerais e outras que possam nos ajudar a aproximar mais do objeto, tendo em vista que cada coisa possui sua localização e, por seu turno, interagem efetuando características próprias dos subespaços. Eleger as variáveis mais importantes, a fim de nos permitir ver o fenômeno, figura como ponto de partida.

3.2 O Município de Porto Nacional e a Modernização da Agricultura

Para melhor compreensão do processo de modernização da agricultura nas unidades municipais do Estado do Tocantins, antigo Norte de Goiás, é importante que busquemos aprofundar um pouco mais a respeito das orientações dadas através das políticas de desenvolvimento para agricultura em áreas de Cerrado, impetradas por sucessivos planos dos Governos Federais, como a construção de rodovias e a própria vinda da Capital Federal para o centro do território nacional.

As orientações desenvolvimentistas que aconteceram, em um primeiro momento, através do processo de interiorização do país, na direção do Norte e do Centro-Oeste, pouco repercutiram no Norte Goiano, no sentido de uma mudança significativa nas forças produtivas: atividades da agricultura e pecuária. Somente após os anos de 1960, com a orientação de uma política desenvolvimentista de cunho mais liberal e menos nacionalista, é que a região Centro-Oeste é vista com certa importância no cenário moderno produtivo. De acordo com Braga (1998, p. 95–96) “houve uma rearticulação, no sentido, agora, da continuidade da dependência mediante um modelo de desenvolvimento baseado na internacionalização da economia brasileira”.

Sucedem, a partir desse período, os planos nacionais de desenvolvimento para o país. No ano de 1970, no Governo do então Presidente General Médici, foi lançado o Programa de Integração Nacional (PIN), através do “Decreto Lei nº 1.106, de 16/6/1970” (OLIVEIRA, 1991, p. 63). De acordo com esse Autor, havia neste Programa, três decisões a serem tomadas são elas:

[...] a primeira referia-se à abertura de duas rodovias na Amazônia – a Transamazônica (ligando o Nordeste e a Belém-Brasília à Amazônia ocidental – Rondônia – Acre) e a Cuiabá-Santarém, no rio Amazonas; a segunda medida foi a implantação, em faixa de terra de 10 km de cada lado das novas rodovias, de um programa de “colonização e reforma agrária” e o início da primeira fase do plano de irrigação do Nordeste. E a terceira medida referia-se à transferência de 30% dos recursos financeiros dos incentivos fiscais oriundos de abatimento do imposto de renda para aplicação no programa (OLIVEIRA, 1991, p. 63).

Nos anos de 1972 a 1974, também foi posto em prática o I Plano Nacional de Desenvolvimento – PND, em seguida, o II PND, entre 1975 a 1979, e o III PND, de 1980 a 1985. Segundo Braga (1998), existia nos respectivos Planos, objetivos específicos para cada região do país, objetivando melhorar as condições da distribuição de renda, crescimento da renda e do emprego, redução das disparidades regionais, controle da inflação, equilíbrio da balança de pagamento e controle da dívida externa, desenvolvimento do setor energético e aperfeiçoamentos das instituições políticas.

Para coordenar cada região do país foram criadas as chamadas superintendências regionais. No caso específico do Centro-Oeste, foi criada, em 1967, a Superintendência de Desenvolvimento do Centro-Oeste (SUDECO), cujas funções principais foram, em primeira mão, “conhecer o potencial econômico da região, definir as áreas apropriadas para o desenvolvimento planejado com a fixação de pólos de crescimento capazes de desenvolver também as áreas vizinhas [...]” (BRAGA, 1998, p. 96). Foram criados então vários programas específicos por regiões: o Polocentro, Regiões Geoeconômica de Brasília, Polamazônia, Prosul e Promat. Interessa, mais de perto, para entendimento do processo modernizador da produção agropecuária do Norte de Goiás, hoje Estado do Tocantins, o Polocentro e Poloamazônia, por localizar em sua área de abrangência, já abordado anteriormente.

A construção de Brasília, além da preocupação de integrar as regiões brasileiras, situa-se também nesse processo de interesse de ocupação produtiva do Cerrado. De acordo com Miranda (1982) as construções de “estradas de penetração” tiveram papel determinante, a partir do final de 1950, para as primeiras medidas de vinculação espacial dessas áreas com o Centro-Sul é uma forma de afirmação do Estado sobre o conjunto do país. “A Rodovia Belém-Brasília, sendo a primeira estrada construída para integrar a Amazônia ao centro, criou condições para a expansão capitalista, permitindo a expansão agro-pastoril de forma extensiva e dilatando a fronteira agrícola a partir do sul de Goiás” (MIRANDA, 1982, p. 78).

De acordo com Matos (1998) ao recorrer ao pensamento de vários estudiosos sobre o balanço geral da importância, da “implementação” do Polocentro resultou numa transferência

de recursos ao capital particular com taxas de juros baixos. Os que mais se beneficiaram foram os grandes e médios produtores. De acordo com Miranda (1982),

[...] a estimativa é que aproximadamente 3,6 milhões de hectares dos cerrados foram incorporados, logo nos primeiros anos do programa, e entre os produtos priorizados foram a soja. [...] apesar do custo social elevado [...] o Polocentro acabou bem sucedido no sentido de desenvolver a agricultura comercial do cerrado (MIRANDA, 1982, p. 101).

Nesse sentido, em consonância com Miranda (1982), Oliveira (1991) e Braga (1998) confirmam também uma unanimidade com relação aos prejuízos causados pela degradação ambiental. Prejuízos estes que demandaram muito tempo para serem levados em consideração.

Outro programa criado no final dos anos 1970 foi o Prodecer (Programa de Cooperação Nipo-Brasileiro para o Desenvolvimento dos Cerrados) com participação da agência japonesa JICA e o Governo Brasileiro, envolvendo áreas de Goiás, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Minas Gerais e Bahia e participação de investidores do Sul e Sudeste do país.

Segundo Braga (1998), com relação a região de Cerrado foi definido,

O Programa de Ampliação dos Efeitos Sócio-econômicos da Agricultura do Cerrado, que procurou implantar uma nova forma de ação governamental na região, cuja meta, também ambiciosa, era incorporação de 4,6 milhões de hectares à agricultura. Além de incentivar os mini e pequenos produtores, preocupou-se com a conservação dos recursos naturais e o aproveitamento racional dos recursos hídricos. [...] No início do governo Collor, a Sudeco, totalmente esvaziada, foi extinta e as políticas de desenvolvimento direcionadas para a região Centro-Oeste ficaram à cargo do Ministério da Integração Regional, originário do extinto Ministério da Interior, transformado, no âmbito da reforma ministerial seguinte, na Secretaria de Desenvolvimento Regional. [...] merece também destaque a criação do Fundo Constitucional de Financiamento do Centro-Oeste (FCO) pela constituição de 1988 (BRAGA, 1998, p. 103–104).

A criação desses programas de investimentos objetivou e objetiva o financiamento da produção com finalidade de desenvolvimento econômico e social da região. O Desenvolvimento social foi bem elaborado teoricamente, mas bem distante da realidade de vida dos pequenos produtores. Do ponto de vista da população regional, tais projetos não foram positivos suficiente para diminuir as disparidades regionais; diríamos que até se agravaram os problemas rurais através das disputas pela propriedade da terra. É fato que isso tem trazido também sérios problemas urbanos em função do êxodo rural, por sinal muito debatido no meio científico, pois muitos são obrigados a deixar, de um momento para outro,

seus locais de moradia, onde já estavam adaptados ao ambiente. Nesse sentido, Almeida (2005) diz que

a crescente intervenção pública foi realizada viesadamente a favor do grande capital, sem dar a devida atenção às necessidades básicas da população regional. Com os militares no poder, a partir de 1970 a expansão da fronteira agrícola assumiu novas características com planos e programas visando a ocupação do Cerrado, com a promoção de produtos destinados ao mercado de exportação [...] (ALMEIDA, 2005, p. 328).

As novas formas de produção pautadas na agroindústria e dotada de capacidades de transformação da natureza jamais vista, está à frente da última tecnologia capaz de prevalecer sobre o tempo lento, uma insaciável rapidez. Numerosas vias de comunicação ligam região antes quase que incomunicáveis nas pequenas cidades dos chapadões brasileiros. Haesbaest (2005, p. 372) nos ajuda a esclarecer que:

ao destruir uma paisagem de árvores de troncos retorcidos, folhas e arbustos ásperos sobre solos ácidos, não raro laterizados ou tomados pelas formas bizarras dos cupinzeiros, essa modernização lineariza e aparentemente não permite que se questione a pretensão modernista de que a forma deve seguir a função. A única criatividade ou contravenção permitida parece retratada hoje na multiplicidade de formas da natureza, essa biodiversidade cada vez mais enclausurada nos locais menos acessíveis, nas raras veredas ainda remanescentes (com seus vales unidos facilmente identificáveis pelas palmeiras buritis) [...]. (HAESBAEST, 2005, p.372).

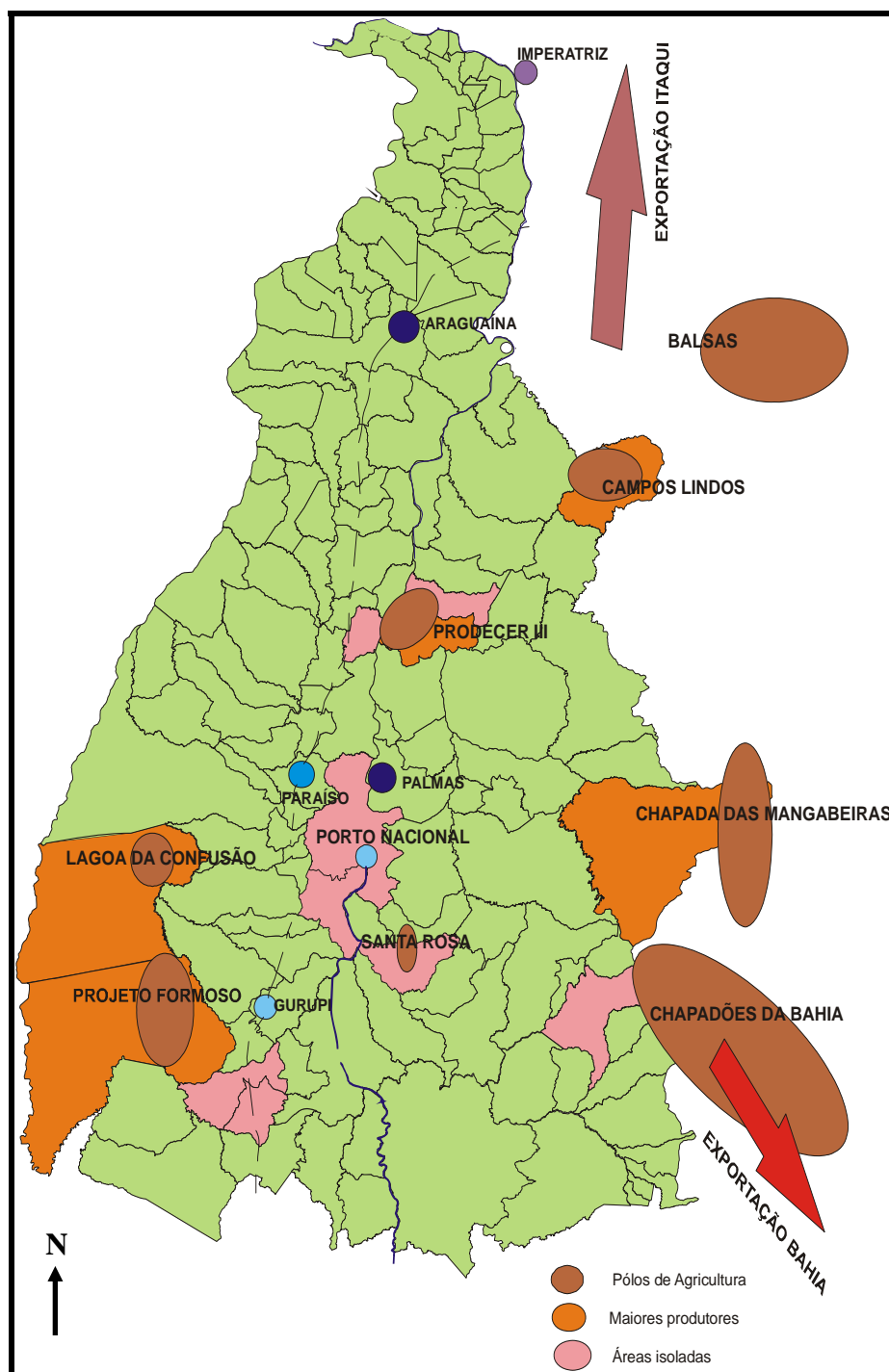
A descrição do Autor retrata bem a paisagem, em grande parte, o uso e ocupação das terras do Centro-Oeste, consideradas, até pouco tempo, afastadas do centro produtivo do país. Ao consolidar-se no Centro-Oeste, a monocultura da soja ultrapassa fronteiras em direção às regiões Norte e Nordeste do país, atingindo o Oeste Baiano, o Sul dos Estados do Piauí e Maranhão.

Nesse processo, o Estado do Tocantins, não ficou de fora, passando também a ser alvo de investidores da cultura da soja. Muitos são atraídos pelo valor comercial das terras do Estado, substituindo grande parte das ocupadas com pastagens artificiais ou naturais e com boa declividade para uso de máquinas agrícolas. Neste contexto, a abertura de estradas e portos figura, aparentemente, como uma inovação, mas na verdade resulta em uma verdadeira destruição das formas antigas de produção e implantação de uma nova, orientada para uma rede mundial. Justifica-se dizer que as áreas de melhor infraestrutura são as que geram maior interesse dos investidores. Grande parte do plantio de soja no Estado do Tocantins localiza-se nas proximidades da BR- 153.

Quando comparado a outros Estados, a produção da cultura da soja no que concerne a área plantada no Estado do Tocantins, é bastante baixa. Em consonância com o PDPN (2004), o cultivo de soja, no Estado se concentra em proporções significativas nos Municípios de Pedro Afonso (Prodecer III) e o de Campos Lindo, juntos perfazem um total de 19,5% da produção do Estado. A soja entra pelas chapadas da Bahia, atingindo o Sul do Piauí e Leste do Tocantins, nos municípios de Mateiros e Dianópolis, respondendo por 8,2% da produção. Outras microrregiões, como Gurupí e Paraíso do Tocantins (na Belém-Brasília), responsabilizam-se por 22,2% da soja produzida no Estado. Notando que nessas microrregiões a soja irrigada possui peso maior para elevar a produtividade, no caso os Municípios de Lagoa da Confusão e Formoso (Mapa 16).

A produção de grãos no Município de Porto Nacional, comparada aos municípios Goianos, por exemplo, situa-se em patamares bem inferiores. De acordo com o que foi analisado no capítulo anterior, os destaques ficam por conta de uns poucos tipos de frutas: abacaxi, melancia, coco-da-baia, e menor proporção a produção de cereais, milho e o arroz.

LOCALIZAÇÃO DA PRODUÇÃO DE SOJA NO ESTADO DO TOCANTINS



Mapa 16: Localização da produção de soja no Município de Porto Nacional e Estado do Tocantins. Fonte: PDPN (2004). Escala aproximada 1: 50000.

De acordo com os dados de Imposto e Circulação de Mercadorias - ICMS apresentados na (Quadro 10), nota-se que o montante da produção em Porto Nacional encontra-se em posição inferior a muitos municípios tocantinenses, embora a cidade de Porto Nacional esteja entre as quatro maiores em número de população do Estado. Cabe lembrar de

acordo com Batista de Deus, (2003) que o número de população de uma cidade não revela sua importância na rede de relações e sim a função que desempenha.

Quadro 10: Os 10 primeiros municípios em arrecadação de ICMS total, agricultura e pecuária do Estado do Tocantins – ano 2007

ICMS								
Municípios	Total	%	Agricultura		%	Pecuária		%
Total Estado	537.649.764		6.080.864		1,13	14.160.228		2,6
1- Palmas	34.223.958	6,37						
2- Gurupí	29.671.859	5,52				634.810	(4°)	4,48
3-Araguaína	27.377.184	5,09				302.963	(7°)	2,14
4-Paraíso	11.508.23	2,14				955.337	(2°)	6,75
5-Miracema	7.759.832	1,44						
6-Formoso	5.813.240	1,08	1.612.747	(1°)	26,52	1.699.835	(1°)	12,00
7-Colinas	5.729.577	1,07						
8-Porto Nacional	4.452.696	0,83						
9-Dianópolis	3.280.459	0,61	818.509	(3°)	13,46			
10-Talismã	2.686.654							
Lagoa da Confusão			1.359.895	(2°)	22,36	280.470	(10°)	1,98
Mateiros			582.455	(4°)	9,58			
Pedro Afonso			237.148	(5°)	3,90			
Santa Rosa			221.904	(6°)	3,65			
Cristalândia			209.275	(7°)	3,44			
Campos Lindos			137.792	(8°)	2,27			
Dueré			108.089	(9°)	1,78	511.877	(5°)	3,61
Pium			80.967	(10°)	1,33			
Araguaçu						731.200	(3°)	5,16
Figueirópolis						312.368	(6°)	2,21
Sandolândia						294.469	(8°)	2,08
Taguatinga						281.442	(9°)	1,99

Fonte: Adaptado do Plano Diretor de Porto Nacional (2004).

Nesse sentido Santos (1997, p. 54) diz que “quanto mais modernizada a atividade agrícola, mais amplas são as suas relações, mais longínquo o seu alcance. Por isso se pode falar em curto-circuito da cidade próxima, já que o esquema tradicional era rompido”. De uma produção determinada pelas atividades do campo, as cidades Tocantinenses se inserem na escala ampliada do território Nacional graças ao aprimoramento técnico da produção agropecuária advindas do desdobramento do Centro-Sul.

Nesse contexto, o fluxo de relações entre cidades tende a se acentuar. A cidade tende a se ajustar em termos da disposição de seus objetos técnicos para exercer funções de comando sobre o campo, acontecimento esse que a antiga relação campo-cidade não serve mais para explicar a relação cidade-campo no presente. A cidade passa a ser também local de moradia de investidores rurais e massa de trabalhadores rurais a espera do trabalho. É nesse contexto que surge a figura do bóia-fria.

Nesse processo de modernização, os lugares são alvos de inovações externas que passam a ditar regras de comportamento e consumo, com reflexos diretos no espaço interno das cidades, hierarquizando as funções entre elas. A cidade de Porto Nacional, por ser mais aparelhada em termos de prestação de serviços, em relação às cidades mais próximas, com exceção da Capital, exerce uma força de atração maior. De acordo com Santos (1997, p. 53). “A cidade reúne um considerável número das chamadas profissões cultas, possibilitando o intercâmbio ente elas, sendo que a criação e a transmissão do conhecimento e aperfeiçoamento das técnicas. Diga-se, então, que é a cidade lugar de ebulição permanente”.

A cidade de Porto Nacional é estrategicamente bem localizada e, se bem conduzida administrativamente, pode ser palco de instalação de investimentos econômicos advindos da desconcentração de outras localidades, e assim agir de forma complementar na relação com a Capital e cidades circunvizinhas. Seu poder de articulação pode ser aumentado com a chegada da Ferrovia Norte-Sul e a Hidrovia Araguaia-Tocantins, com uma ressalva. Esta última infelizmente não trouxe progresso, pelo menos até agora, para a população local. A base econômica da cidade é sustentada na atividade comercial, onde gera o maior número de empregos e renda, em seguida situa a agricultura e a pecuária, podendo contar também com o extrativismo vegetal e mineral, como por exemplo, carvão vegetal, madeira de lei e areia, brita, seixo, esmeralda, gipsita e ouro respectivamente.

A história da cidade tem dado mostra de seu poder de articulação no território. Quando ainda pertencente ao antigo Norte de Goiás, a cidade de Porto Nacional polarizava vasta área em seu entorno. Núcleos geograficamente distantes pertenciam ao Município de Porto Nacional. Segundo o IBGE (2007) a cidade de Cristalândia, por exemplo, localizada a

pouco mais de 100 Km ao Oeste do território Portuense, até o ano de 1953, era distrito de Porto Nacional, data em que conquistou a categoria de cidade pela Lei Estadual 742, de 23/06/1953. “Podem as formas, durante muito tempo, permanecer as mesmas, mas, como a sociedade está sempre em movimento, a mesma paisagem, a mesma configuração territorial, nos oferecem, no transcurso histórico, espaços diferentes” (SANTOS, 1997, p. 77).

De acordo com o que temos analisado, ao longo da história de formação territorial do município Portuense, este passa por sucessivas transformações do ponto de vista da dinâmica espacial e extensão territorial. Atualmente possui uma área de 4.753,7 Km², uma população de 45.289 habitantes e densidade demográfica 10,17 habitantes por km². A cidade de Porto Nacional possui uma série de funções e sua área de influência se restringe há umas poucas cidades do entorno (IBGE, 2007).

3.3 Transformações territoriais recentes no entorno de Porto Nacional

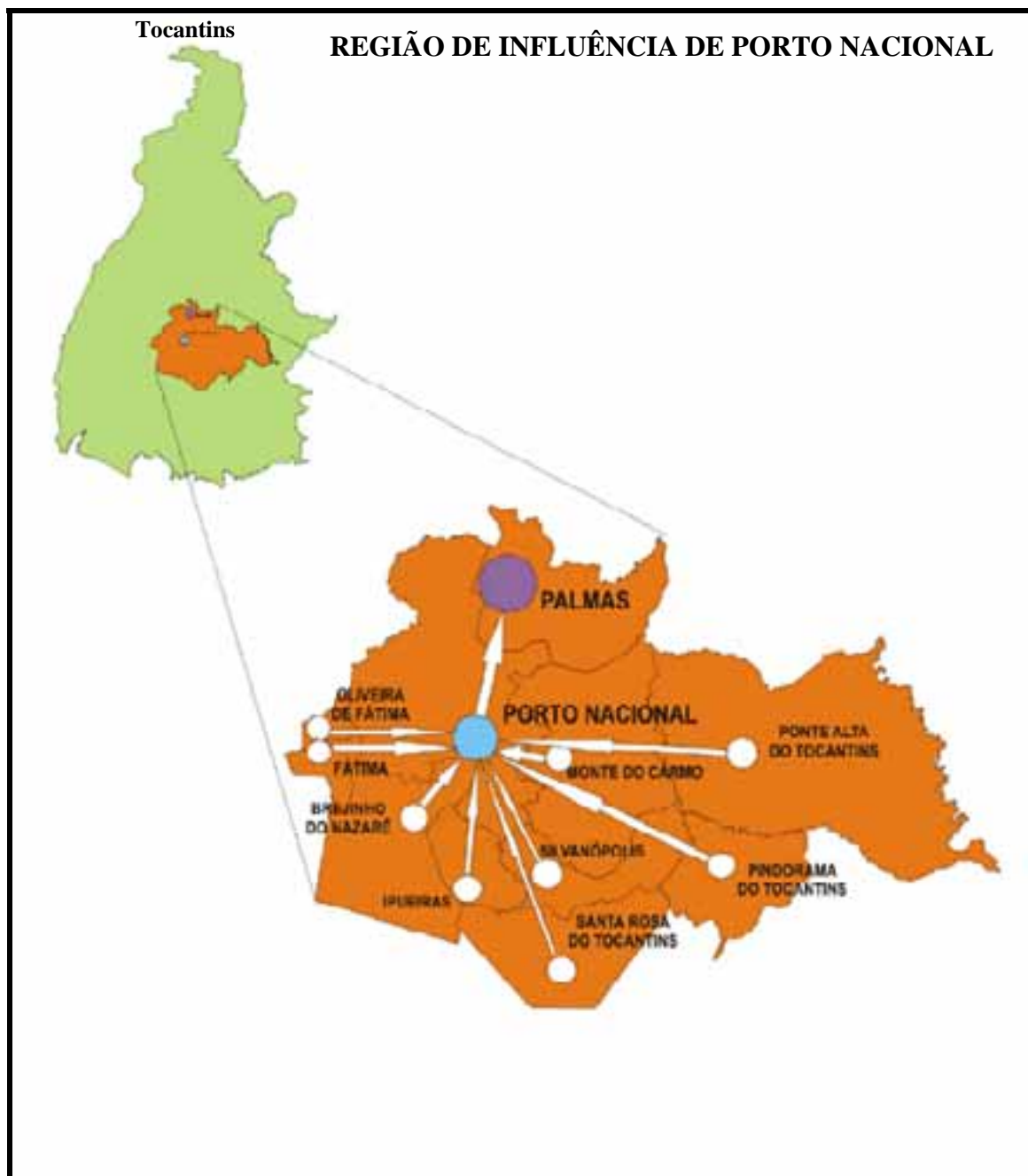
De acordo com a Secretaria de Planejamento e Meio Ambiente do Estado do Tocantins – SEPLAN (2002), a Microrregião de Palmas, terminologia dada pela Instituição, compõe a nona unidade administrativa do Estado e é composta por nove municípios: Aparecida do Rio Negro, Brejinho de Nazaré, Fátima, Lajeado, Miracema do Tocantins, Monte do Carmo, Palmas, Porto Nacional e Tocantínia.

Do ponto de vista geográfico, essa divisão não coincide com a realidade prática das relações desencadeadas entre as cidades pólos de Porto Nacional e a Capital. Podemos, Subdividindo esse grupo de cidade pela área de influência, termos, na verdade, um grupo de pequenas cidades que gravitam em torno de Porto Nacional, conforme mostram o Mapa 17 e o Quadro 11, e um outro grupo polarizado por Palmas, como Aparecida do Rio Negro, Lajeado, Miracema do Tocantins, Tocantínia, Distrito de Buritirana e Taquarussu.

Lembrando que os núcleos urbanos do entorno de Porto Nacional possuem número de população e objetos técnicos com pouco poder de articulação na rede. Nesse sentido Porto Nacional sobressai do ponto de vista de seu maior poder de atração, e conseqüente desempenho de funções importantes na rede próxima. Esse assunto nos remete à conceituação de cidade média e pequena. Tema esse que vem despertando interesse de muitos pesquisadores brasileiros. Esse assunto será melhor discutido nas páginas posteriores.

Assim, não resta dúvida de que a influência da Capital se estende por todo o entorno de Porto Nacional, bem como a todo o Estado do Tocantins. Mas, a título de melhor analisá-la

sob o crivo da formação territorial desse grupo de cidades, exige-se considerar a gama de relações travadas entre Porto Nacional e as cidades vizinhas.



Mapa 17: Região de influência de Porto Nacional. Escala aproximada 1: 130 Km.

Fonte: Plano Diretor de Porto Nacional (2004)

Quadro11: Região de influência de Porto Nacional – População total, área territorial e densidade demográfica, por município, região e Estado – 2007.

Municípios	População		Área Km ²	Densidade demográfica (hab/Km ²)	
	2000	2007		2000	2007
Brejinho de Nazaré	4.877	5.295	1.724.441	2,83	3,07
Fátima	3.848	3.984	382,908	10,05	10,42
Ipueiras	1.166	1.698	815,250	1,43	2,08
Monte do Carmo	5.193	6.387	3.616,655	1,43	1,76
Oliveira de Fátima	958	1.081	205,849	4,65	5,27
Palmas	137.355	178.387	2.218,934	61,90	80,42
Pindorama do Tocantins	4.685	4.397	1.559,080	3,00	2,82
Ponte Alta do Tocantins	6.172	4.529	6.491,089	0,95	0,69
Porto Nacional	44.991	45.289	4.449,892	10,11	10,17
Santa Rosa do Tocantins	4.316	4.417	1.796,248	2,40	2,45
Silvanópolis	4.725	5.098	1.258,824	3,75	4,05
Total da Região	218.286	260.562	24.519,155	8,90	10,62
Tocantins	1.157.098	1.243.627	277.620,914	4,17	4,48

Fonte/Org.: IBGE Censo demográfico de 2000/2007

Com a modernização dos meios de transportes, telecomunicações, agricultura e pecuária, muitos lugares “edificados”, e considerados um tanto quanto preservados em seus meandros físicos, socioculturais e econômicos têm sido capturados e drasticamente modificados. Vivia-se quase uma produção de auto-suficiência, os núcleos urbanos eram abastecidos com a produção direta do campo próximo, o tempo do homem circunscrevia ritmo quase compatível com o ritmo da natureza. De acordo com Santos (1997, p. 50) “com a difusão dos transportes e das comunicações cria-se a possibilidade da especialização produtiva. Regiões se especializam, não mais precisando produzir tudo [...], com os meios rápidos e eficientes de transporte, podem buscar em qualquer ponto do país ou do planeta”.

Nesse sentido, o município de Porto Nacional é recortado por várias rodovias pavimentadas e não pavimentadas. Retomando um pouco do que foi dito no início desse trabalho vale retomar a descrição das estradas pavimentadas e acrescentar as não pavimentadas, vias aéreas e fluviais que, juntas, promovem comunicação entre grupos sociais distantes em tempo recorde. No conjunto das estradas pavimentadas, cita-se a TO-050, que liga Porto Nacional a Palmas ao Norte e ao Sul Silvanópolis, prolongando-se até Arraias, ao

Leste, próximo a divisa com Goiás; a TO-255 liga Porto Nacional a Oliveira de Fátima, ao Oeste, e Monte do Carmo ao Leste, prolongando até Ponte Alta do Tocantins, na direção do Jalapão; a TO-070 liga Porto Nacional a Brejinho de Nazaré, ao Sul e prossegue até a Belém-Brasília, na altura da cidade de Aliança do Tocantins, observando que este segundo trecho foi recentemente pavimentado; a TO-080 liga Palmas à Paraíso do Tocantins, através do município de Porto Nacional.

Registra-se ainda a TO-454, não pavimentada, que liga Porto Nacional à Paraíso do Tocantins, ao Noroeste e, ainda, a TO-458 - que liga Porto Nacional à Ipueiras e Santa Rosa do Tocantins (Mapa 18).

De acordo com a Secretaria Municipal de Transporte da cidade, citado no PDPN (2004), as distâncias de Porto Nacional aos maiores centros urbanos organizam-se na seguinte ordem: Palmas - 64 km, Goiânia - 800 km, Brasília - 870 km, Gurupí - 174 km e Araguaína - 485 km.

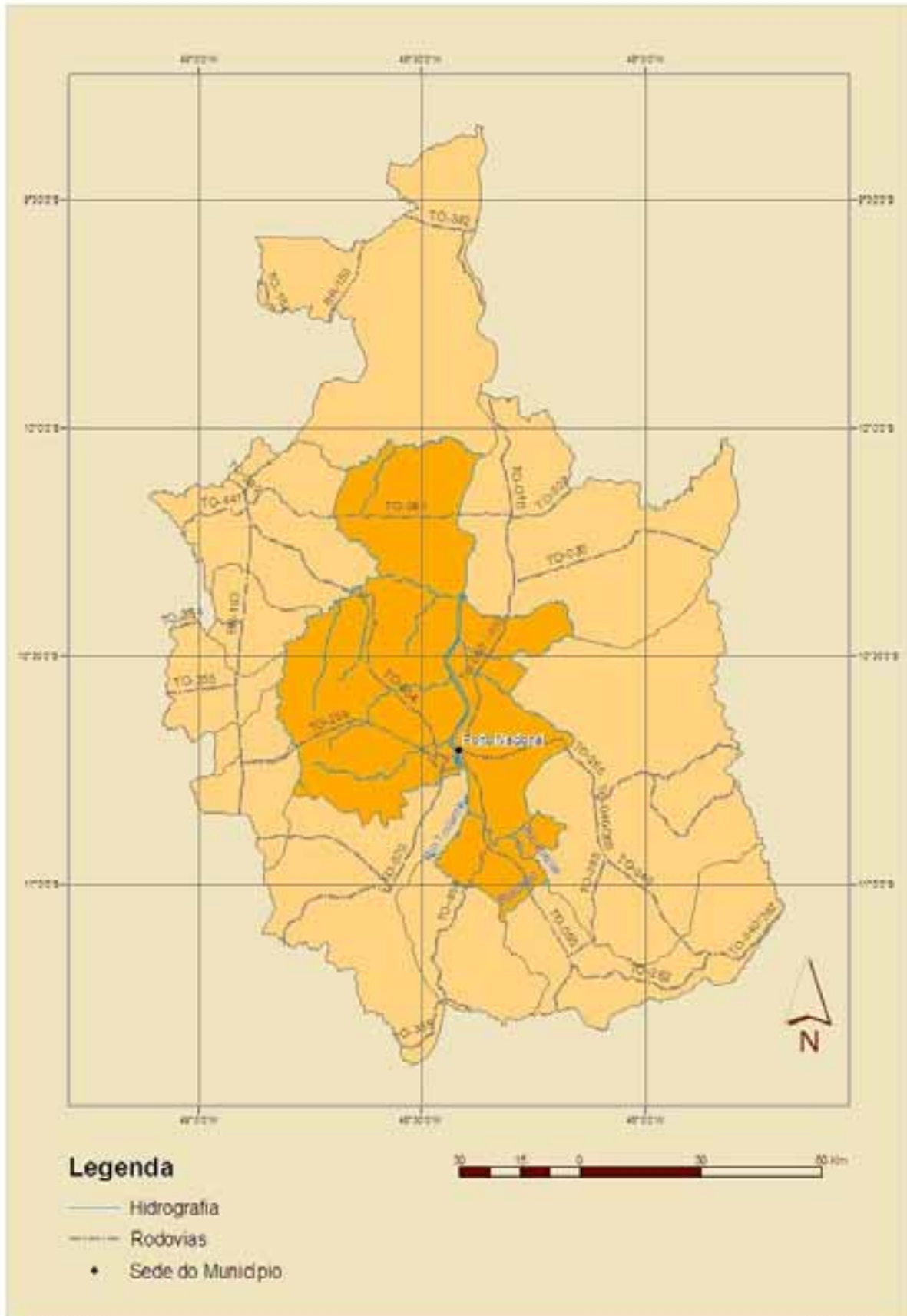
De acordo com o PDPN (2004), as rodovias existentes no município de Porto Nacional giram em torno de 4.700 Km de estradas vicinais que ligam a sede municipal aos povoados, agrovilas e às propriedades rurais. As condições e tráfego dessas estradas é bastante precária.

Com grau de importância menor, outras vias de acesso à cidade: o acesso via fluvial pelo rio Tocantins, ainda limitado a pequenas distâncias. Quanto ao acesso ferroviário, o traçado previsto para a Ferrovia Norte-Sul⁵⁹ - FNS passará pelo Município, cruzando a TO-255, num futuro próximo vai melhorar o acesso a Porto Nacional, contudo está previsto um pátio de carregamento próximo ao povoado Escola Brasil.

Conforme já comentado anteriormente, na primeira parte deste trabalho, a cidade de Porto Nacional conta também com um aeroporto, cuja extensão da pista atinge pouco mais de 1800m e alguns equipamentos de controlar vôos, sob responsabilidade administrativa da Infraero/Empresa Brasileira de Infra-estrutura Aeroportuária. Os vôos são infrequêntes, figurando como alternativa ou apoio ao aeroporto da Capital. De acordo com o PDPN (2004), o aeroporto funciona também como balizador das rotas internacionais, e conta com um dos portos de controle do Sistema de Vigilância da Amazônia - SIVAM.

⁵⁹ No dia 04 de maio de 2009 foi lançado mais canteiro de obra da FNS no Tocantins, na cidade de Alvorada, a 343 Km da Palmas. Está previsto para realização de 110 Km de extensão, entre as cidades de Alvorada e Gurupí, no Sul do Estado. Os investimentos são provenientes do Programa de Aceleração do Crescimento - PAC. (Acessado em 02/06/2009, disponível em <<http://secom.to.gov.br>>).

REDE VIÁRIA DE PORTO NACIONAL



Mapa 18: Rede viária de Porto Nacional.

Fonte: Plano Diretor de Porto Nacional – PDPN.

Com a divisão do Estado de Goiás e criação da Capital do Estado do Tocantins – Palmas, as funções do aeroporto de Porto Nacional foram desviadas quase que totalmente para o Aeroporto da Capital. Funciona no local um aeroclube com duas aeronaves pequenas, um posto de abastecimento de combustível inativo, três instrutores e alguns funcionários cedidos pela Prefeitura de Porto Nacional.

Faz-se necessário, um aprofundamento em torno da temática hierarquia urbana, no sentido de esclarecer quais são os critérios definidores de sua conceituação, tomando como exemplo as funções desempenhadas por Porto Nacional e as cidades vizinhas.

3.3.1 O Papel das Cidades no Entorno do Município de Porto Nacional

A ocupação territorial brasileira obedeceu etapas de desenvolvimentos diversos no tempo e no espaço. No atual momento da globalização redes de comunicação interligam lugares até pouco tempo incomunicáveis. De acordo com Damiane (2006, p. 137) “o processo modernizador não se realiza da mesma forma em todos os lugares. Tem-se que, nas pequenas cidades, ele se poderia apresentar mais residualmente. [...] formas pré-capitalistas de produção ou não capitalistas o tempo todo são reproduzidas”. Também sobre esse assunto Santos (2001, p. 21), “a divisão territorial do trabalho cria uma hierarquia entre lugares e redefine, a cada momento, a capacidade de agir das pessoas, das firmas e das instituições. Nos dias atuais, um novo conjunto de técnicas torna-se hegemônico e constitui a base material da vida da sociedade”.

Nesse sentido, a organização interna de uma cidade, na atualidade, acontece principalmente na iteração com uma lógica que vem de fora. Nesse processo, alguns centros urbanos, em função de seu raio de influência, podem perder ou ganhar importância na rede. A propósito da concepção de cidades regionais, segundo Santos (2004) hoje uma cidade regional ou cidade média pode ser rebaixada a cidade intermediária ou ainda cidade local. Seu poder de comando passa a ser cada vez menor, devido a poucas relações na hinterlândia.

O isolamento, devido à não-integração dos transportes, as reforçava em seu papel de verdadeiros núcleos distribuidores de bens e serviços e polarizadores da produção. Mas agora, enquanto a produção industrial tende a se concentrar em um pequeno número de cidade e sobretudo na metrópole, a revolução dos transportes facilita encaminhamento direto dos produtos aos centros de transformação e/ou de exportação, e assegura uma melhor difusão dos produtos fabricados. A cidade regional se vê privada de seu antigo monopólio e seus privilégios e torna-se a cidade *intermediária*. (SANTOS, 2004 p. 311).

Esse processo nos ajuda a entender as mudanças de função por que tem passado a cidade de Porto Nacional. Um exemplo rápido pode ser dado quando do surgimento da rodovia Belém-Brasília. A cidade teve seu primeiro impacto com a migração de boa parte de sua população, ocasionando o surgimento e reforço dos embriões de cidades no corredor da Rodovia. Temos falado da posição estratégica de Porto Nacional frente às atividades do comércio e serviços, fator importante que a mantém até hoje, embora os impactos da capital tenham diminuído seu raio de ação com algumas cidades do entorno.

Mas antes de entrarmos na compreensão empírica das transformações territoriais de Porto Nacional, é importante conceituar algumas categorias de cidades. Segundo Batista de Deus (2003), a análise quantitativa tem conduzido a distorções do conceito de cidade média apesar da comodidade de se trabalhar com esse viés (número de população). Para corrigir essa distorção, se faz necessário valorizar as funções que a cidade ocupa na região e não somente a quantidade de população. Dado a extensão territorial brasileira e a desigualdade no tempo-espaço dos processos de ocupação, o Autor chama a atenção para o fato de que a valorização da quantidade em detrimento de outra variável, a função, fica difícil de se encontrar cidades média no Estado de Goiás, em função do próprio processo histórico de ocupação. Essa explicação se aplica ao Estado do Tocantins. Segundo o parâmetro adotado pelo IBGE, é considerada cidade média as que possuem número de população entre cem mil a quinhentos mil.

Desse modo, segundo Batista de Deus (2003), fica difícil encontrar cidades com essa característica em Goiás; diríamos, muito menos, no recém emancipado Estado do Tocantins. Focando um pouco, no que nos interessa para efetivação de nossa pesquisa, no Estado do Tocantins apenas a cidade de Araguaína e a capital do Estado possui população acima de cem mil habitantes. A primeira, com 115.759 e a segunda com 178.386 habitantes, segundo o IBGE (2007). E ainda cidades Tocantinenses com número de população relativamente, grande como Gurupí, com 71.413 habitantes, Porto Nacional, com 45.289 e Paraíso do Tocantins, com 40.290, não podem ser consideradas como cidades médias.

Assim, qual a melhor definição que devemos usar para classificar uma cidade média? Batista de Deus (2003. p. 197), diz:

[...] a cidade média nada mais é do que uma cidade com uma população acima da média regional, que exerce uma influencia em uma determinada sub-região, com funções que fazem assumir o papel de pólo regional na hierarquia urbana, provendo o consumo produtivo e coletivo na sub-região onde esta inserida (BATISTA DE DEUS, 2003. p. 197).

Tomando por base o conceito de cidade média de que fala o Autor, acima citado, a cidade de Palmas, com uma população de 178.386 habitantes, exerce funções de abrangência por toda a Microrregião, preenche os requisitos de cidade média. Já Porto Nacional, com área de abrangência bastante inferior a Palmas, possui os requisitos de um centro local, ou seja, está um pouco mais abaixo na hierarquia urbana apresentada no Mapa 17 e Quadro 11.

3.4 A Função Comercial e de Serviços de Porto Nacional a partir da Construção de Palmas (TO)

Em tempos pretéritos, na história, quando pertencente a Goiás, a cidade de Porto Nacional desfrutava de autonomia de centro de referência cultural e educacional do Estado. Exercia influência sobre sul do Piauí e oeste da Bahia. O nordeste Goiano, sudeste do Maranhão, foi rota do Correio Nacional. Isto lhe facultava a manutenção de contatos e ligação com as áreas mais desenvolvidas do país, apesar do seu isolamento geográfico. Durante décadas, Porto Nacional manteve-se hegemônica no âmbito cultural e área da política goiana. Na atualidade, sua liderança enquanto pólo aglutinador se reduz a circunscrição de sua Microrregião, passando assim a ser fortemente polarizada por Palmas, fato esse que praticamente põe fim ao seu poder regional.

A história de Porto Nacional mostra um intenso crescimento na década de 1970 e até a década de 1980, notando que a partir de 1991, com a criação de Palmas, este crescimento foi verificado com perda significativa da população rural.

Com a criação do Estado do Tocantins e a construção de Palmas, o espaço urbano de Porto Nacional, entre os anos de 1988 e 1998 cresceu consideravelmente com o surgimento de inúmeros loteamentos, como mostra o Mapa 14. Ao transitarmos pela periferia de Porto Nacional fica fácil entender como surgiram esses loteamentos, muitos, segundo a Prefeitura Municipal, ainda não legalizados. A verdade é que o capital imobiliário, principalmente, criou expectativas na tentativa de usufruir da venda de lotes (Figura 23). Assim, a idéia era que a cidade fosse se transformar em centro econômico importante, em decorrência de sua proximidade com a capital do Estado.



Figura 23: (A) Mansão abandonada no Bairro Jardim dos Ipês e (B) Mansão solitária e grande quantidade de “lotes vazios” no entorno, muito comum nesse loteamento.

Fonte: OLIVEIRA, S. de S. (2008).

Na verdade “esqueceram” de avaliar o poder atrativo da Capital, ou não se avaliou corretamente. Assim, Palmas acabou atraindo para seu espaço atividades econômicas importantes de comércio e serviços anteriormente sediados em Porto Nacional que perde, então, a importância econômica e cultural de outrora. A cidade com uma extensa área urbana loteada e vazia, cujas dimensões, podemos afirmar, é até superior a área ocupada.

Referindo-se ao setor de Educação Superior, em Porto Nacional, o Campus da Universidade Federal do Tocantins, por maior que seja seu poder polarizador, não conseguiu avançar no fortalecimento de sua antiga condição de pólo cultural, que hoje poderia fazer jus à tradição de centro cultural. Palmas, enquanto capital, além de absorver grandes investimentos públicos, passou a atrair o capital privado, interessado no aproveitamento dos incentivos, e infra-estrutura econômica oferecida, bem como, no importante mercado em formação no Estado. Assim, o poder da Capital, desencadeou o esvaziamento de Porto Nacional e outros centros economicamente importantes do Estado.

Contudo, com o aprofundamento das transformações recentes no território regional de Porto Nacional, temos buscado entendimento de sua inserção no contexto regional e desta para o território ampliado.

De acordo com Batista de Deus (2003), a modernização da agricultura trouxe novas funcionalidades às cidades em Goiás. Assim, é quase geral em todas as unidades da Federação, a atuação das cidades como fonte de apoio às atividades desenvolvidas no campo. Elas passam a ser locais de moradias de trabalhadores rurais que moravam no campo. Desse modo antigas formas de produção foram gradativamente destruídas desencadeando severos impactos sociais.

Em Porto Nacional a modernização da agricultura trouxe severos impactos sociais. Desse modo, um número crescente de trabalhadores habita os bairros periféricos a espera de oportunidades de emprego. Como morador de Porto Nacional tenho observado deslocamentos de trabalhadores para a zona rural no período de colheita do abacaxi e/ou melancia no município Lagoa da Confusão. Outras categorias de trabalhadores fazem migração pendular de Porto Nacional ao Parque Industrial onde está localizada a recém instalada empresa de biocombustível (Brasil Ecodiesel) a mais ou menos vinte quilômetros. (Figura 24).



Figura 24: (A) Empresa de Biocombustível (Brasil Ecodiesel) na área do Parque Industrial de Porto Nacional na margem da TO 255 e em (B) Depósito da Multinacional Bung na periferia da Cidade.

Fonte: OLIVEIRA, S.de S/2008.

Com o recente avanço da fronteira agrícola que vem acontecendo no país em direção ao Estado do Tocantins, motivado principalmente pelos preços internacionais da soja nos últimos anos, e pelo baixo preço da terra, tem contribuído para a região de Porto Nacional se fortalecer, e possivelmente tornar um forte pólo da agricultura de grãos para a exportação. Evidência disto é que os municípios da região começaram a receber importantes inovações agroindustriais, o que poderá representar uma refuncionalização de suas atividades econômicas, diríamos no mínimo questionáveis no sentido de melhor distribuir a renda para a população. Porto Nacional busca, na atualidade, um esforço conjunto com o Estado para, nesse período de modernidade econômica marcharem juntos rumo a sua inserção na região. Encontrar o caminho certo, em tempo de globalização, é uma tarefa no mínimo desafiadora para os futuros gestores da cidade, cuja desigualdade social requer compromisso social. E ainda é importante que se busque reverter a atual condição de “cidade periférica” de Palmas, materializada (dependência) na migração pendular de várias modalidades de trabalhadores Portuense (domésticas, pedreiros, pintores, policiais, professores, profissionais de saúde, entre outros), sem falar naqueles que não conseguem se inserir em nenhum tipo de trabalho.

Recentemente, a cidade tem sido alvo de pequenos investidores no setor de serviços e comércio. O primeiro instala na cidade uma clínica pediátrica com profissionais provenientes de São Paulo, aumentando o número de laboratórios e clínicas, com mais de uma modalidade médica (Figura 25).



Figura 25: Clínica Camed Pediátrica localizada na Av. Luiz Leite Ribeiro e Clínica Med Clin, Otorrino, na Av. Anízio Alves Costa em Porto Nacional.

Fonte: OLIVEIRA, S. de S. de /2008.

No segundo, conforme já falamos, com a chegada de cursos universitários, outras atividades vão sendo atraídas para a cidade. Em 2008 instala em Porto Nacional uma unidade da rede regional de lojas de eletrodoméstico da Franco Eletro. De acordo com entrevista realizada com a administração da referida Empresa, um dos elementos que motivou a vinda da Loja para cidade, foi além da retomada recente desse ramo comercial, o sistema de venda/cobrança via cartão de crédito, fato esse que reduz bastante a inadimplência. Um segundo motivo foi a chegada de cursos universitários muito procurados, como medicina, enfermagem, odontologia e consequentes aumento do número de pessoas de outras regiões do Estado e do País. Tal empreendimento mexeu com a auto-estima da cidade, já há tanto tempo sem um “norte” econômico. Entre um transtorno e outro, esse capital particular (Universidade), via-se ameaçado por razões de desentendimento entre sócios. Nos dias atuais, apesar de estarem funcionando os referidos cursos universitários, a população ainda vive o medo dessas faculdades não se fixarem em Porto Nacional.

Assim, tais atividades terciárias desempenham atualmente papel importante na reestruturação urbana, tornando a rede mais complexa e acentuando as desigualdades entre lugares. Segundo Santos; Silveira (2001, p. 264)

Chamamos de espaços luminosos aqueles que mais acumulam densidade técnicas e informacionais, ficando assim mais aptos a atrair atividades com maior conteúdo em capital, tecnologia e organização. Por oposição, os subespaços onde tais características estão ausentes seriam os espaços opacos (SANTOS; SILVEIRA, 2001, p. 264).

A cidade de Porto Nacional sendo a mais aparelhada em atividades comerciais e serviços comparativamente com as cidades vizinhas, com exceção de Palmas; a ela se atribui a função mediadora de atender à distribuição de produtos industrializados e outras atividades já comentadas. Nesse sentido Porto Nacional caracteriza-se como espaço “luminoso”. Mas, se comparada à Palmas, deixa de ser espaço luminoso, e sim, “opaco”, pois a Capital é um pólo superior onde está concentrado o poder público estadual, atividades industriais, comerciais, serviços principalmente.

Outras funções também importantes no conjunto desses municípios além do comércio e serviços são as atividades recreativas de bares, passeio na área central, cultos religiosos, missas durante os fins de semana. Nesse acontecer ela torna-se local de encontro de população rural principalmente quando é época de festejo. Quase todas as cidades Tocantinenses têm um motivo para festejar um Santo Padroeiro, além de Porto Nacional com os festejos da Padroeira Nossa Senhora das Mercês, outras cidades, como é o caso de Monte do Carmo, festeja Nossa Senhora do Carmo, que na época da escravidão era chamada Festa de Nossa Senhora do Rosário dos Pretos, ainda hoje, conserva o mesmo ritmo com as danças das congadas; Brejinho de Nazaré tem várias festas: a Festa de Nossa Senhora de Nazaré, onde acontece novena, leilões e missa e a famosa festa do Vaqueiro e outras, acompanhadas de danças típicas oriunda da África, como a Sussa acompanhada com ritmo de tambores.

Nos momentos festivos misturam personalidades do meio político, entre um aperto de mão e outra força a popularidade numa espécie de campanha política precoce, atitude que pode render votos. Pois “timbre” do povo de pequenos núcleos urbanos a convivência calorosa. Temos, no entanto, que nos reportar a uma série de variáveis, e não somente ao elemento quantidade de habitantes, pois segundo Santos (2008), a análise do fenômeno exige a compreensão das partes.

As cidades pequenas devem ser percebidas enquanto parte do todo. Esses pequenos núcleos desempenham papel importante na dinâmica populacional do país, por acomodarem contingente populacional que poderiam vir a arruinar ainda mais problemas graves como de moradia, saúde, educação e segurança nos grandes centros urbanos das cidades brasileiras, ou melhor, se aglomerar em uma ou mais cidade da região. Neles encontramos formas e elementos culturais com idades diferentes mesclando-se o novo com o velho, no chamado

desenvolvimento desigual e combinado. Quase que inevitável, pela força do capital, impõe-se deslealmente uma racionalidade do progresso, ávida por espaço de uma maximização de mais valia.

A cidade como diz Santos (1994), é também “força produtiva” que é apropriada pelo capital sem considerar a racionalidade democrática, ou o respeito por aqueles que a criaram, e que de uma hora para outra se veem forçadamente a deslocar-se para as periferias urbanas desprovidas de elementos estruturais que lhes possibilitem qualidade de vida. De acordo com Santos (1994, p. 123), [...] “o valor de uso, da cidade reside no fato de que é uma força produtiva, pois concentra condições gerais da produção capitalista”. Entender tais mudanças, no arranjo e rearranjo espacial da cidade, pela via da economia política do espaço, seja ela pequena ou não, demanda certa contextualização na divisão regional, territorial e social do trabalho.

Porto Nacional, por ser a cidade maior no grupo das cidades vizinhas, seu comércio varejista atende à demanda local e regional, fator esse de grande importância para a cidade, tendo em vista que, após os anos de 1990, seu território perde poder de domínio na região para a Capital. Mesmo assim, a cidade pode contar com uma série de lojas de eletrodomésticos, autopeças, concessionária de moto, lojas de veículos usados, serviços bancários, serviços de informática, oficinas mecânicas de máquinas pesadas, cursos universitários, dentre outros. Neste último, há uma complementaridade de funções entre Porto Nacional e Palmas. Existe um número considerável de alunos que moram em Palmas e estudam em Porto Nacional na Universidade Federal do Tocantins – UFT, e nas Universidades particulares, se bem que o inverso também é verdadeiro.

A título de melhor entendermos como funciona a divisão social do trabalho, entre as cidades da Microrregião, realizamos entrevistas com comerciantes. Ficou evidenciado, na fala dos entrevistados, que há certa insatisfação entre a classe trabalhadora: Porto Nacional, dispondo de um comércio razoável para atendimento de seus moradores, tem uma parcela razoável de consumidores pertencentes à classe alta da cidade que preferem fazer compras de gêneros de primeira necessidade e outros, como materiais para construção, eletrodomésticos e bens de consumo, em Palmas. Essa prática ganha maior impulso com o melhoramento da pavimentação das estradas e desenvolvimento dos meios de comunicações que a todo momento lançam anúncios de preços promocionais para abarcar o maior número de clientes possível. Santos (2008) “diz que se vive hoje uma ditadura dos objetos”.

Na Microrregião de Porto Nacional, os pequenos núcleos urbanos, por não possuírem capacidade de atrair um público consumidor maior, são obrigados a se contentar em atrair

apenas a população local, incluindo a da zona rural. No entanto, para suprirem suas necessidades de outros tipos de produtos ditos sofisticados (eletrodomésticos, vestuário, material para construção, serviços mecânico em automóveis, insumos agrícola, dentre outros) recorrem a Porto Nacional (Figura 26: A, B, C e D).



Figura 26: (A) aspecto do centro comercial das cidades de Fátima; (B) Praça comercial de Monte do Carmo; (C) Brejinho de Nazaré e (D) Oliveira de Fátima.

Fonte: OLIVEIRA, S. de S. de /2008.

No caso de produtos de alta tecnologia, a maioria procura o mercado de Palmas que fornece com mais vantagem compras como: automóvel, maquinário agrícola, dentre muitos outros produtos. Tal processo pode acentuar mais ainda as desigualdades regionais. Essa hierarquia funciona também para os serviços de saúde e educação: Porto Nacional recebe diariamente pacientes para realização de exames e internações e alguns tipos de cirurgias. No setor de ensino universitário, a cidade pode oferecer cursos diversos, podendo ser ministrado pela rede pública e privado (maioria), possui também um Curso de Mestrado em Ecologia e vários Cursos de Especialização Lato Sensu.

3.5 A Relação Cidade-Campo em Porto Nacional

Chamamos atenção para as palavras de Souza (2002, p. 106) que dizem que: “Uma sociedade autônoma é aquela que logra defender e gerir livremente seu território, catalisadora de uma identidade cultural e ao mesmo tempo continente de recursos, recursos cuja acessibilidade se dá, potencialmente, de maneira igual para todos”.

A cidade de Porto Nacional sempre foi lembrada como berço cultural do antigo Norte Goiano. Nomes de vultos da história Portuense estão nas placas de ruas e/ou avenidas da cidade. Algumas ruas serviram de inspiração para composição local de músicas como a conhecida pela população como a Rua “Caba-Saco”. A origem da palavra remonta a própria história da cidade, época em que os barcos chegavam carregados, e as pessoas tinham que subir a encosta do rio Tocantins com os sacos arrastando-os, por ser tão pesado, daí a denominação Caba-Saco.

A cidade tem orgulho de ter sido sede de lideranças do movimento separatista do Estado do Tocantins, ter sido sede de vários jornais, local de moradia de escritores, ter sido parte do cenário da gravação do filme “Deus é Brasileiro” de Cacá Diegues (2003), realizado com nomes famosos da arte brasileira.

A imprensa tocantinense, marcadamente desde o século XIX, tem noticiado aspecto tanto do cotidiano como da vida pública: como os principais fatos reivindicatórios da divisão do Norte do Estado, como da cidade mais importante do antigo Norte Goiano, ou seja, Porto Nacional sempre se destacou no mundo da política e da defesa dos interesses da região. De acordo com Cavalcante (2003, p. 64), “[...] em 13 de maio de 1956, foi lançado, em Porto Nacional, o Movimento Pró-Criação do Estado do Tocantins, como uma expressão do brado de alerta emancipacionista do Norte de Goiás. Esse movimento foi registrado oficialmente pela Câmara Municipal de Porto Nacional”.

Os políticos da região fazem questão de exaltar esse imaginário junto à população do Município, como forma ideológica, especialmente em data comemorativa do aniversário da cidade. Na verdade, não passa de ideologias para manter-se no poder, inculcar na população a idéia de progresso, e que a cidade sempre carregou a bandeira do desenvolvimento de um capitalismo pujante.

O modelo de organização do espaço em Porto Nacional é, por si mesmo, denunciante da forma, ou do modelo de desenvolvimento sob o qual a cidade vem se inserindo. São na verdade, crescente os espaços segregados com significativa parcela da população vivendo aparentemente em outra cidade. Porto Nacional, gradativamente, vai-se cindindo em várias

faces. Não se fala mais naquele Porto Nacional onde se podia andar tranquilamente à noite, ou poder viajar e deixar a casa sozinha, isso ficou no passado ou continua apenas no discurso de político.

O que chama atenção de fato, e requer uma análise atual sobre a cidade, são os impactos sobre os antigos e pequenos agricultores ribeirinhos, causado pelo advento da Usina Hidrelétrica de Lajeado e, que de certo modo, torna-se um problema da maioria que estavam inseridos na cadeia produtiva enquanto consumidores. São importantes, nesse momento, as palavras de Santos (2006) quando fala das verticalidades.

De acordo com Santo (2006, p. 105-106) as “verticalidades, podem ser definidas num território, como um conjunto de pontos formando um espaço de fluxos. [...] O sistema de produção, que se serve desse espaço de fluxos, é constituído por redes – um sistema reticular -, exigente de fluidez e sequioso de velocidade”. De modo que essa racionalidade, que vem de fora, acaba por reorientar todo o trabalho a ser realizado, adaptando comportamentos ao interesses globais, que primam por mudanças constantes, conjuntamente com o poder do Estado.

Com a construção da Usina Hidrelétrica Luiz Eduardo Magalhães e/ou UHE de Lajeado, próximo à Palmas, os impactos no arranjo espacial da cidade, atingiu escala significativa, provocando deslocamento de grupos sociais que levaram anos a fio para apreender conviver numa quase harmonia com aquele ambiente.

É exemplo disso, a prática dos ribeirinhos de plantarem gêneros diversos nas terras de vazantes do rio Tocantins. Essa população vivia bem adaptada ao ambiente, quase “confundindo-se” com as águas tocaninenses, como extensão de seu próprio corpo. Para entender melhor os impactos por elas sofridos recentemente, requer uma análise mais detida sobre as políticas públicas adotadas no País, nos últimos tempos. Figura como protagonista importante desse processo a criação do Estado do Tocantins, e conseqüente construção da capital do Estado e introdução de investidores ancorados em políticas públicas.

De acordo com Haesbaert (2006), a “desterritorialização” é sempre seguida de uma (re) territorialização. Desse modo a população ribeirinha é reassentada em diversas áreas no entorno de Porto Nacional, conforme já foi dito. Após a construção do Lago, novas atividades são estabelecidas, agora mais dependentes de insumos; antes, porém, se plantava nas vazantes do rio, e a cada cheia a terra se renovava para o próximo plantio. Nesse aspecto existia uma ordem dada pelos próprios elementos geográficos, em que homem e natureza se entrelaçam criando as possibilidades, é o espaço banal ou as horizontalidades de que fala Santos (2006, p. 109)

Esse espaço banal, essa extensão continuada, em que os atores são considerados na sua contigüidade, são espaços que sustentam e explicam um conjunto de produções localizadas, interdependentes, dentro de uma área cujas características constituem, também, um fator de produção. Todos os agentes são, de uma forma ou de outra, implicados, e os respectivos tempos, mais rápidos ou mais vagarosos, são imbricados. Em tais circunstâncias pode se dizer que a partir do espaço geográfico cria-se uma solidariedade orgânica, o conjunto sendo formado pela existência comum dos agentes exercendo-se sobre um território comum [...] (SANTOS, 2006, p. 109).

A expressão do Autor, “o espaço banal”, nos auxilia na compreensão das transformações recentes do espaço agrário dos pequenos produtores ribeirinhos de Porto Nacional. Contudo, os impactados provocados pelo lago, até hoje, lutam para se rearticular, ou desfrutar de certa autonomia sobre o espaço. Dantes, de certo modo, lês faziam eles mesmos seu próprio caminho enquanto pequenos produtores, mas hoje, “a socialização capitalista é, pois, e, sobretudo, um processo de transferência de recursos da população como um todo para algumas pessoas e firmas” (SANTOS, 1994, p. 122).

Depois da construção do Lago, partes dos ribeirinhos foram remanejados para assentamentos urbanos e rurais. Já nos referimos a esses diversos assentamentos urbanos, neste item, porém priorizaremos a análise dos assentados rurais. De acordo com informações colhidas junto ao Instituto de Desenvolvimento Rural do Estado do Tocantins – RURALTINS (2008), antes da construção do Lago, existiam, no Município de Porto Nacional, alguns assentamentos organizados pelo Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária – INCRA, são eles: São Salvador, Almécegas, Santo Antônio e Pau D’arco. Um outro grupo de assentados vem se organizando, ligados ao Crédito Fundiário do Governo Federal, em parceria com o Estado e Município. Recebem assistência do RURALTINS, e compõe um total de quatro assentamentos: Renascer, Família Feliz, Santa Fé e Água Branca. Por último, os assentados impactados pelo Lago da UHE de Lajeado: Brejo Alegre, Flor da Serra, Pinheirópolis Rural (olericultores), São Francisco e Mangues.

De acordo com informação do RURALTINS (2008), as produções de gêneros agrícolas diversos dos assentamentos são geralmente vendidas na feira livre de Porto Nacional, salvo alguns produtores que também vendem na feira em Palmas. O próprio Governo compra parte dos produtos que o produtor por ventura não conseguir vender, através do Programa de Aquisição de Alimentos – PAA, conhecido no Tocantins, como Compra Direta Local da Agricultura Familiar, executado pelo Governo do Estado por meio do RURALTINS, desde 2005. O primeiro convênio foi assinado em 2004, com execução até 2007, o qual beneficiou 3.050 agricultores familiares, 404 entidades sociais, 65.644 pessoas em risco nutricional e alimentar e 67 municípios tocantinenses. Já o convênio firmado em

2007, que se estenderá até 2009, está planejando para atender mais 4.580 agricultores familiares, 588 entidades sociais, cerca de 72.500 pessoas em risco nutricional e alimentar em 113 municípios do Estado. Dentre os principais gêneros alimentícios produzidos estão: ovos, peixe, mel, rapadura, grãos (arroz, fava, milho, feijão), caprinos, doces, geléias, mandioca e derivados, polpa de frutas, hortaliças, frangos, suínos, leite pasteurizado, entre outros.

Para inclusão dos municípios no programa, foram selecionados àqueles com menor IDH – Índice de Desenvolvimento Humano, abaixo do desejado pela Organização das Nações Unidas para a Agricultura e Alimentação – FAO, municípios com maior número de projeto de assentamentos da reforma Agrária e/ou agricultores familiares com renda anual de até R\$ 3.500,00 (três mil e quinhentos reais) – Porto Nacional se insere neste contexto.

De acordo a informação dos técnicos do RURALTINS de Porto Nacional, há também muitos assentados que vivem em condições financeira precária. Apenas mora no assentamento e vive de trabalho eventual na cidade, principalmente os assentados da empresa responsável pela construção da UHE de Lajeado. Esse pessoal teve assistência pela referida empresa (INVESTICO) até uma boa temporada, porém, após o término do contrato, a situação tendeu a se agravar.

Recorrendo novamente aos bons ensinamentos de Santos (1994), quando diz que a sociedade capitalista transfere recurso da população para algumas firmas e pessoas, não é exagero repetir, vejamos este exemplo: em 2008, se instala, no Bairro Imperial, na Avenida Três de Julho, porção Sul de Porto Nacional, a Indústria de Laticínio Nutrileite. O sistema de fornecimento da produção de leite para a indústria é feito pelos proprietários rurais, compreendendo um total de 35 produtores do Município de Porto Nacional, e apenas dois desse total pertence ao Município de Silvanópolis.

O valor pago por litro de leite é variável em função do transporte. Se o transporte do produto for feito pela Indústria, o valor pago por litros de leite sai por R\$ 0,50 (cinquenta centavos). Mas, se essas despesas forem realizadas pelo produtor, o preço sobe para R\$ 0,60 (sessenta centavos).

Com relação à produção, esta gira em torno de 1200 a 1300 litros de leite e 50 kg de queijo por dia. A distribuição é feita principalmente na Rede de Supermercados Caçulinha em Porto Nacional e Palmas e ainda em pequenos comércios da Cidade.

Antes da instalação da referida indústria, o leite proveniente da zona rural próximo, era vendido em galões transportado em motocicletas, carroças e bicicletas na Cidade. O fato que nos chama atenção é que, antes da chegada do Laticínio na Cidade, o poder público não agia no sentido de proibir essa prática comercial, tendo em vista o dispositivo no Decreto

Estadual 343/1996, do Serviço de Inspeção Estadual, que dispõe sobre melhoria das condições de consumo dos produtos lácteos. Essa exigência, hoje, é cumprida com rigor.

Do mesmo modo, a Normativa 51 do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento que serve de ferramenta para regulamentar a qualidade sanitária do leite produzido no Estado, publicada em 2002 e no Tocantins passou a vigorar a partir de 2007. A Prefeitura de Porto Nacional resolve, de uma hora para outra, proibir as vendas do leite e queijo sem rótulo nos pequenos comércios, pelos vendedores ambulantes na Cidade. O que nos leva a acreditar que o resultado desse processo é simplesmente fazer valer o monopólio da referida produção e o aumento do desemprego na Cidade.

Diante desse impasse, perguntamos: É possível vender leite *in natura* de qualidade em galões nas motocicletas? Até onde é possível fiscalizar esses profissionais? A resposta mais plausível para tais perguntas é que esse modelo de desenvolvimento é, no mínimo, conservador. Assim, também como tem sido os incentivos à produção de soja e pasto, em detrimento de outros gêneros, que estão longe de gerar um quantitativo para abastecimento da cidade de Porto Nacional e cidades vizinhas.

Enfim, as interações espaciais entre Porto Nacional e cidades vizinhas, especialmente com a Capital, vêm passando por mudança relativamente rápida. Responsabiliza-se por esse processo a criação do Estado do Tocantins, a construção de Palmas e investimentos em infraestrutura com reflexo direto na divisão social e territorial do trabalho. Integra também, nesses acontecimentos, como peça fundamental a modernização da agricultura que conduz estas cidades a intensificação de suas relações e ajustar-se enquanto suporte (funções) ao campo através de atividades comerciais, serviços. O ano de 1988, (da criação do Estado do Tocantins), representou/representa para o povo tocantinense mudança na qualidade de vida, mas já transcorreram 21 anos e os municípios tocantinense, entre eles o de Porto Nacional, esperaram/esperam por melhores condições de vida. Entendemos que esta se alicerça em infraestrutura e dá vazão aos fatores econômicos (produção circulação e consumo), mas para trazer melhorias coletivas é preciso muito mais, distribuir melhor a renda com políticas públicas sociais que insiram a população no processo produtivo do contrário temos a materialização nos subespaços segregados urbanos e rurais impactados pelo desenvolvimento.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

As transformações recentes na estrutura espacial do Estado do Tocantins têm repercutido diretamente numa reorganização geral das antigas forças produtivas alterando formas cristalizadas entre cidades e cidade-campo do antigo Norte Goiano.

A cidade de Porto Nacional, objeto do presente estudo, por está localizada próximo à Capital tem recebido com maior intensidade os impactos negativos, e em menor proporção os positivos decorrentes da escolha da localização para instalação da Capital.

Para melhor entendimento dessa temática, fez se necessário uma longa retomada da dinâmica ocupacional do território goiano-tocantinense. O desenvolvimento do Sul Goiano teve como pontapé inicial as políticas públicas da Marcha para o Oeste, com objetivos de conquistar também a Amazônia. Ao longo de várias décadas ou em sua forma mais acabada, após os anos de 1930, foram criados os germes para em tempo recente (1988) surgir a divisão do Estado de Goiás e criação do Estado do Tocantins. Fora isso, acrescenta o desenvolvimento dos meios de transportes, da energia e das telecomunicações, possibilitou unificar o mercado consumidor brasileiro, surgindo as condições para melhoramento genético de animais e plantas em região que não possuía nenhuma tradição com tais inovações.

É importante, também nesse processo de modernização, os incentivos governamentais em promover através das obras de abertura de estradas como rodovia Belém-Brasília e incentivos fiscais através dos Planos Nacionais de Desenvolvimento dos governos militares. Tais fatores conjugados com os elementos da urbanização e terras baratas no Estado, conduziram para a incorporação rápida das áreas de Cerrado. Paralelo a dinâmica produtiva que acompanha a ocupação rápida do Cerrado, temos o apoio da urbanização como fornecedora de produtos industriais e suporte diverso de convivência. Assim a dinâmica produtiva no campo pôde contar com suporte de objetos técnicos (maquinários, insumos, força de trabalho qualificada, educação, saúde etc.) já que a maioria da população que trabalha no campo hoje vive na cidade.

A história de Porto Nacional foi sempre marcada por um momento de crescimento seguindo de outro estagnação. Em tempos recuados a Cidade alcançou certa importância na Região Norte do Estado de Goiás, principalmente por sua posição estratégica à beira do rio Tocantins, via de acesso com Belém do Pará, numa época em que não havia estradas.

A participação intensa da Cidade na dinâmica regional durou do século XIX até meados do século XX. Com o surgimento da capital federal – Brasília, e a Rodovia Belém-

Brasília os pólos de desenvolvimento das margens do rio Tocantins foram transferidos para o traçado da estrada e conseqüente aparecimento de novos centros urbanos.

De acordo com a Revista Brasileira de Geografia do IBGE (1991), em meados da década de 1960, o avanço da fronteira econômica mediantizado pela abertura da Belém-Brasília, alterou em profundidade a frágil estrutura socioeconômica vigente no Estado do Tocantins, impondo novas relações com o Sudeste, afora as já estabelecidas com o Nordeste e Norte do País.

A abertura de vias transversais, a partir da Belém-Brasília, redimensionou e incentivou a movimentação do excedente de mão-de-obra nordestina, notadamente maranhense, no sentido da fronteira amazônica, impondo novo ritmo aos movimentos populacionais, até então não verificados no Norte de Goiás.

Desse modo, o caráter dinamizador da rodovia Belém-Brasília contribuiu para o crescimento de vários núcleos urbanos e reestruturação da rede urbana do antigo território do Norte de Goiás.

Dentre outros fatores dinamizadores da reestruturação do território do antigo Norte de Goiás, cita-se a criação do Estado do Tocantins e a localização da capital –Palmas, localizada do lado direito do rio Tocantins. A idéia da edificação da Capital na margem direita do grande rio não deveria ter sido seguida tão a risca. Isto é, com tanto espaço a Leste, as autoridades poderiam ter escolhido um local mais distante da margem do rio Tocantins, já que a idéia central seria corrigir as disparidades regionais, levar o desenvolvimento às regiões mais desassistidas do Estado e gerar menos impactos às cidades vizinhas.

Nos três primeiros anos de construção de Palmas, Porto Nacional serviu de apoio. Nesta fase a Cidade não tinha condições de fornecer à população crescente as funções necessárias de serviços e de comércio principalmente. Esse período marcou positivamente para a economia da cidade de Porto Nacional. Passado essa fase, abateu-se sobre a Cidade uma estagnação econômica geral com significativa desvalorização dos preços dos imóveis, sem falar na baixa estima dos moradores. Muitos migraram para a Capital, assim a Cidade perde uma boa parte de sua população.

Na área da saúde pública e privada, algumas modalidades médicas migram para a Capital, assim como alguns equipamentos como Aeroporto, INCRA, JUCENTINS estabeleceram-se na Capital.

Somado aos referidos impactos à cidade de Porto Nacional, sem dúvida, existem outros como, por exemplo, as sucessivas gestões administrativas que não deram a devida importância ou não trouxeram para dentro do projeto de desenvolvimento econômico

sociocultural da Cidade, o que era de prioridade para minimizar os problemas já comentados, que por sinal muito debatido, na Câmara de Vereadores e pela própria população. Passado vinte anos de existência de Palmas, somente nos últimos cinco anos, Porto Nacional tem retomado positivamente sua economia no setor de comércios e serviços, através de novos investidores e reestruturação dos já existentes.

No que tange a saúde pública e privada, apresenta sinais de melhora com a instalação do Hospital Materno Infantil (Estadual), chegada de clínicas, laboratórios particular e a criação de convênios de saúde (UNIMED/PLANSAUDE) junto ao funcionalismo público estadual. Deve ser também considerado positivamente, nesse processo, a instalação das faculdades de Medicina, Enfermagem e Fisioterapia instaladas na Cidade em (2003) apresentam boas perspectiva para o setor de saúde.

Chama atenção o fato de Porto Nacional ter perdido a hegemonia econômica regional, mas por outro lado, ela tem dado mostra de que é capaz de superar a fase crítica que lhe foi imposta. Hoje a cidade de Porto Nacional, na última gestão administrativa (2004 - 2008), tem avançado no sentido de investimentos em infraestrutura com obras de esgoto, restauração e construção de asfalto, sinalização do trânsito, o que tem contribuído para gerar empregos.

Outro grande evento que mexeu significativamente com a lógica estabelecida no espaço interno da Cidade pode-se acrescentar a construção da UHE Luiz Eduardo Magalhães. Este se confirma como sendo o maior de todos. Mexeu com aquele mais distante, com a identidade econômica e cultural da Cidade. A população guarda na memória a enchente de 1980 do rio Tocantins, mas a enchente da UHE, essa é definitiva como bem registrou Lira (2005) em “Enchente Dois”:

Canoeiro, canoeiro, pega o jacumã...
 O rio Tocantins vai enchendo,
 Vai enchendo, vai enchendo assim
 Da beira do rio vai embora seu Joaquim
 Vai embora Mestre André, Tia Júlia e Sinhazinha
 Vai embora Mestre João, Zé de Benta e Bastião...
 Vai embora Mane Pedro, vai levando no surrão
 Sete filhos sete sinas,
 mão vazias e pé no chão: querubins
 Vai embora Mane João,
 vai levando no matulão
 Sete estradas sete dores
 nos calos das suas mãos: pecadoras
 Vai embora quem quiser
 e quem não quiser também
 Essa enchente não respeita
 latifúndio de ninguém, Coronel:

Coronel de engenho...
Vai embora pro sertão
vai com o coração na mão
Os “terem” ficou pra traz
pois a água já deu no oitão
Água boa, já deu no oitão
água clara já deu no oitão
Água suja...
Canoeiro, canoeiro, canoeiro, pega o jacumã
Canoeiro, canoeiro, canoeiro, pega o jacumã
Adeus, adeus gameleira e angelim
Adeus, adeus xerente com os curumins
Andorinha voou: eu vou cum’ela
Andorinha voou: eu vou cum’ela
Quem é que pode mais: é Deus do céu
Quem é que pode mais que as água:
É Deus do céu (LIRA, 2005, p. 25 – 26).

Finalmente, o conteúdo da “Cantiga”, da obra, “Cantigas da Claridade”, acima transcrita, é revelador das ações desencadeadas pelo Poder Público e Privado, no sentido de remodelar a estrutura territorial para dar sustentação a demanda crescente do Capital, embora isso venha acompanhado de sérios impactos sociais e ambientais.

5 REFERÊNCIAS

ADORNO, L. F. M; FIGHERA, D. da R. **A trajetória da política ambiental de Palmas enquanto capital ecológica**. In: ALMEIDA, M. G. de (Org.). **Tantos Cerrados**. Goiânia: Vieira, 2005. p. 205 a 220.

AIRES, Antônio. Antônio Aires: **Depoimento** [ago. 2008]. Entrevistador: OLIVEIRA. Sebastião de Souza: UFGO, 2008. Diálogo transcrito em caderneta. Entrevista concedida ao Projeto de Pesquisa. Porto Nacional: de Porto Real a espaço periférico de Palmas – TO.

AJARA, C. et al. **O Estado do Tocantins: reinterpretação de um espaço de fronteira**. In: Revista Brasileira de Geografia, Rio de Janeiro, 53, (4): 5 – 48, out./dez. 1991

ALMEIDA, M. G. de. **A captura do cerrado e a precarização de territórios; um olhar sobre sujeitos excluídos**. In: _____. **Tantos Cerrados**. 1ª edição. Goiânia: Ed. Vieira, 2005.p.321-347.

AQUINO, A. A. **A construção de Belém-Brasília e a modernidade do Tocantins**. 1996. 216 f. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Goiás, Goiânia. 1996.

ARAUJO, Rogério. Rogério Araújo: **depoimento** [Fev./2008]. Entrevistador: OLIVEIRA. Sebastião de Souza: UFGO, 2008. Diálogo transcrito em caderneta. Entrevista concedida ao Projeto de Pesquisa. Porto Nacional: de Porto Real a espaço periférico de Palmas – TO.

AUDRIN, J. M. **Entre Sertanejos e Índios do Norte**. Rio de Janeiro: AGIR Editora, 1946. 288 p.

BARBOSA, A. S.; NETO, A. T.; GOMES, H. **Geografia de Goiás/Tocantins**. 2. ed. Goiânia: UFG, 2004. 268 p.

BARREIRA, C. C. M. A. **Região da estrada do boi: usos e abusos da natureza**. Goiânia: UFG, 1997.

BENEVOLO, L. **História da cidade**. São Paulo: Perspectiva, 2005.

BORGES, G. B. **Goiás nos quadros da economia nacional: 1930 – 1960**. Goiânia: UFG, 2000. 172 p.

BRAGA, M. L. de S. **As políticas desenvolvimentistas e ambientais brasileiras e seus impactos na região dos cerrados**. In: _____. DUARTE, L. M. G. Tristes cerrados: sociedade e biodiversidade. 1ª edição. Brasília: Ed. Paralelo 15, 1998 p.95-123

CAMPOS, I. F. **O Coronelismo em Goiás**. Goiânia: UFG, 1987.127 p.

CARVALHO, Wanderley S. de. Wanderley S. de Carvalho: **depoimento** [jul. 2007]. Entrevistador: OLIVEIRA, Sebastião de Souza: UFG, 2007. Diálogo transcrito em caderneta. Entrevista concedida ao artigo. A territorialidade dos barqueiros na temporada de praia no rio Tocantins em Porto Nacional.

CARDOSO, F. H. **Discurso na cerimônia de assinatura de contratos de concessões para construção e exploração de novas usinas hidrelétricas**, 1998, Brasília. Disponível em: <<http://suporte.Radiobras.gov.br/integras/02/integra-2304-2.htm>>acesso em 10de jul.2007.

CARLOS, A. F. A. **Espaço e Indústria**. 4. ed. São Paulo: Contexto 1991. 70 p.

CAVALCANTI, L. de S. **Uma geografia da cidade – elementos da produção do espaço urbano**. In: _____. Geografia da cidade.Goiânia: Alternativa, 2001. p. 11 – 33.

CAVALCANTE, M. do E. S. R. **O movimento separatista do Norte de Goiás (1822-1988)**.Goiânia: Editora UCG, 1999. 129 p.

CAVALCANTE, M. E. S. R. **O discurso autonomista do Tocantins**. 1ª ed. Goiânia: Editora da UCG, 2003. 238 p.

_____. **Tocantins: Movimento separatista do Norte de Goiás 1821 – 1988**. Goiânia: Editora UCG, 2005.160 p.

CHAUL, N. F. **A construção de Goiânia e a transferência da capital**. 2. ed. Goiânia: UFG, 1999. 170 p.

CHAVEIRO, E. F. **A urbanização do sertão goiano e a criação de Goiânia**. In: GOMES, H. (Org.). **O Espaço Goiano: Abordagens Geográficas**. Goiânia: Associação dos Geógrafos Brasileiros, 2004. 181 p.

CORRÊA, R. L. **Trajetórias geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005. 302 p.

_____. **Espaço Urbano**. São Paulo: Ática, 1989. 94 p.

_____. **Explorações Geográficas: percursos no fim do século**. In: _____. **Interações Espaciais**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997. p. 279 – 319.

COSTA, W. M. **O Estado e as políticas territoriais no Brasil**. 4. ed. São Paulo: Contexto, 1995. 83 p.

CASTRO, J. A. de. **O espaço goiano**. IN GOMES, Horieste. (Org.). **Curso de Geografia de Goiás**. Goiânia: ABG, Goiânia: ABG, 2004. p. 59 - 91.

CORTIZO, Marcos Vidal. Marcos Vidal Cortizo: **depoimento** [Fev./2008]. Entrevistador: OLIVEIRA, Sebastião de Souza: UFGO, 2008. Diálogo transcrito em caderneta. Entrevista concedida ao Projeto de Pesquisa. Porto Nacional: de Porto Real a espaço periférico de Palmas – TO.

DAMIANE, A.L. **Cidades médias e pequenas no processo de globalização: apontamentos bibliográficos**. São Paulo. Disponível em: <[http:// www.clacso.org.ar/biblioteca](http://www.clacso.org.ar/biblioteca)>. Acesso em: 02 abr. 2009.

DEUS, J. B. de. **O Sudoeste goiano e a descentralização industrial**. 1ª edição Brasília: Ministério da integração nacional: Universidade Federal de Goiás, 2003. 243 p.

ESTEVAM, L. **O tempo da transformação: estrutura e dinâmica da formação econômica da Goiás**. 2. ed. Goiânia: UCG, 2004. 223 p.

FERREIRA, A.B.H. **Novo dicionário da língua portuguesa**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2001. p. 255.

- GODINHO, D. C. **História de Porto Nacional**. Goiânia: Gráfica Editora Líder, 1988. 322 p.
- GOTTDIENER, M. **A produção social do espaço urbano**. 2. ed. São Paulo: Edusp, 1997. 306 p.
- HAESBAERT, R. **O mito da desterritorialização**. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006. 400 p.
- _____. **“Gaúchos” e baianos no “novo” Nordeste: entre a globalização econômica e a reinvenção das identidades territoriais**. In: CASTRO, I. E.; GOMES, P. C. C.; CORRÊA, IBGE/SEPLAN - TO/DPI. **População dos dez maiores municípios do Tocantins**. Palmas, 2008.
- IBGE, Instituto, Brasileiro de Geografia e Estatística. **O Estado do Tocantins: reinterpretarão de um espaço de fronteira**. Rio de Janeiro, v. 4, n. 53, p. 5 – 48, Out./Dez. 1991. Disponível em <<http://www.ibge.gov.br>> Acesso em: 20 de mar. 2007.
- JOSIAS, Raimundo. Raimundo Josias: **depoimento** [jul. 2007]. Entrevistador: OLIVEIRA. Sebastião de Souza: UFGO, 2007. Diálogo transcrito em caderneta. Entrevista concedida ao Projeto de Pesquisa. Porto nacional: de Porto Real a espaço periférico de Palmas –TO
- KOSIK, K. **Dialética do Concreto**. Tradução de Cecília Neves e Aderico Toríbio. 7. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2002. 250 p.
- LIRA, Elizeu et al. **Cantigas da Claridade**. 1ª ed. Porto Nacional: Pote Editora, 2005. 71 p.
- _____. **A Gênese de Palmas – TO**. 1995. 296 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras. Presidente Prudente. 1995.
- LEFEBVRE, H. **O direito à cidade**. Tradução de Rubens Eduardo Farias. 4. ed. São Paulo: Ed. Centauro, 2001. 145 p.

LOJKINE, J. **O Estado capitalista e a questão urbana**. 2. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1997. 359 p.

MARX, K. **O Capital**. 3. ed. Rio de Janeiro: Bruno buccini, 1968. 342 p.

MATOS, R. J. da C. **História de Goiás**. Goiânia: Gráfica Editora Líder, 1979.

MIRANDA, M. **Padrões de uso da terra na área da Belém – Brasília**. In: COELHO, M. C. N.; BARBOSA, J. L. Boletim Carioca de Geografia: AMAZÔNIA: problemas e impasses. Rio de Janeiro: Ed. AGB-RJ, 1982 p.78-102

MOREIRA, R. **Pensar e ser em Geografia**. São Paulo: Contexto, 2007 188 p.

MUMFORD, L. **A cidade na história**. Tradução de Neil R. Da Silva. São Paulo: Martins Fontes, 1998. 741 p.

NETO, A. T. **Caminhos de ontem e de hoje**. Goiânia: IESA/UFG, 09-05-2007. Nota (Texto Didático aula Mestrado).

NETO, A. T. et al. **O espaço goiano**. Goiânia: AGB, 2004. 181 p.

NATIVIDADE, Adelson B. da. Adelson B. da Natividade: **depoimento** [jul. 2007]. Entrevistador: OLIVEIRA. Sebastião de Souza: UFGO, 2007. Diálogo transcrito em caderneta. Entrevista concedida ao Projeto de Pesquisa. Porto Nacional: de Porto Real a espaço periférico de Palmas – TO.

OLIVEIRA, Airton. Airton Oliveira: **depoimento** [ago.2008]. Entrevistador: OLIVEIRA. Sebastião de Souza: UFGO, 2008. Diálogo transcrito em caderneta. Entrevista concedida ao Projeto de Pesquisa. Porto Nacional: de Porto Real a espaço periférico de Palmas – TO.

OLIVEIRA, A.U. **A Geografia das lutas no campo**. 5. ed. São Paulo: Contexto, 1993. 101 p.

_____. **Integrar para não entregar: políticas públicas e Amazônia**. 2ª ed. Campinas-SP: Papyrus, 1991.

PALACÍN, L.; MORAIS, M. A. de Sant'anna. **História de Goiás** (1722 – 1972). 6. ed. Goiânia: UCG, 1994. 124 p.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO NACIONAL. **Plano Diretor de Porto Nacional. Porto Nacional**, 2004. 297 p. Também disponível em <http://www.portonacional.to.gov.br/potal1infra>. Prefeitura Municipal de Porto Nacional – TO. Acesso em: 15 de fev. 2007

POHL, J. E. **Viagem no interior do Brasil**. São Paulo: EdUSP, 1976. 417 p.

PÓVOA, O. R. **História do Tocantins**. Goiânia: Livraria Três Poderes, 1990. 141 p.

RODRIGUES, A.M. **Moradia nas cidades brasileiras**. 2.ed. São Paulo: Contexto, 1989. 71 p.

RAFFESSTIN, C. **Por Uma Geografia do Poder**. São Paulo: Ed, Ática, 1993.

RIBEIRO, D. **O povo brasileiro: a formação e o sentido do Brasil**. 2. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1995. 476 p.

RURALTINS. Instituto de Desenvolvimento Rural do Tocantins. **Agricultura Familiar**. Porto Nacional, 2009, 2 p.

R. L. Brasil: questões atuais da reorganização do território. 3ª edição. Rio de Janeiro: Ed. Bertrand Brasil, 2005. p. 367-415.

RODRIGUES, Orestina. Orestina Rodrigues: **depoimento** [ago.2008]. Entrevistador: OLIVEIRA. Sebastião de Souza: UFGO, 2008. Diálogo transcrito em caderneta. Entrevista concedida ao Projeto de Pesquisa. Porto Nacional: de Porto Real a espaço periférico de Palmas – TO.

SALES, G. V. S. de. **Economia e escravidão na capitania de Goiás**. Goiânia: UFG, 1992. 220 p.

SANTOS, M. **Por uma geografia nova**. São Paulo: Hucitec. 1986.

_____. **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal**. 13. ed. São Paulo: Record Rio de Janeiro. 2006. 174 p.

_____. **A urbanização brasileira**. 5. ed. São Paulo: Edusp, 2005. 174 p.

_____. **O Brasil: Território e sociedade no início do século XXI**. 3. ed. Rio de Janeiro: Record, 2001. 473 p.

_____. **Por uma economia política da cidade**. São Paulo: Hucitec 1994. 245 p.

_____. **Espaço e Método**. 3. ed. São Paulo: Nobel 1992. 88 p.

_____. **Metamorfose do espaço habitado**. São Paulo: Hucitec, 1988. 124 p.

_____. **Economia Espacial**. 2. ed..São Paulo: Edusp, 2007. 204 p.

_____. **A natureza do espaço, técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: Hucitec, 2008. 384 p.

SAQUET, M. A. **Por uma abordagem territorial das relações urbano-rurais no Sudoeste paranaense**. São Paulo: Expressão popular, 2006 p.157 a 186.

SEPLAN. **Atlas do Tocantins: Subsídios ao planejamento da gestão territorial**. Palmas, 2008, 49 p.

Secretaria do Planejamento. Superintendência e Gestão Central de Políticas Públicas. Diretoria de Zoneamento Ecológico-Econômico (DEZ). **Base de Dados Geográficos do Tocantins**. Palmas, Seplan/DEZ, 2000. 2 CD-ROM.

SILVA C. A. F. **O capital incorporador e a segregação social do espaço urbano**. In: Boletim Goiano de Geografia, Goiânia, v. 12, n.1, p.51 a 63, Jan./Dez. 1992.

SILVA, E. I. da. **O espaço: une/separa/une**. Geografia, território e tecnologia. In.: Terra Livre – AGB, n.9, p. 135 – 142. São Paulo. Julho/ Dezembro 1992.

SOUZA, M. J. L. de. **O território: sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento.** In: CASTRO, Iná E. de. Geografia: Conceitos e Temas. 4ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002. p. 77 a 116.

SPOSITO, M. E. B. **A questão cidade-campo: perspectiva a partir da cidade.** In: _____. cidade e **Campo**: relações e contradições entre urbano e rural. São Paulo: Expressão Popular. p.111-130.

TERRÔ, João. João Terrô: **depoimento** [jul.2007] Entrevistador: OLIVEIRA. Sebastião de Souza: UFGO, 2007. Diálogo transcrito em caderneta. Entrevista concedida ao Projeto de Pesquisa. Porto Nacional: de Porto Real a espaço periférico de Palmas – TO

TOCANTINS, (Estado). Secretaria de Planejamento do Estado do Tocantins. Disponível em <<http://www.seplan.to.gov.br/seplan/br>> Acesso em: 20 de mar. 2007.

VALVERDE, O.; DIAS, C. V. **A Rodovia Belém-Brasília.** 22. ed. Rio de Janeiro: IBGE, 1967. 344 p.

VILAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil.** 2. ed. São Paulo: Studio Nobel –FAPESP, 2001. 373 p.

WAIBEL, L. **Capítulos de Geografia tropical e do Brasil.** 2. ed. Rio de Janeiro: IBGE, 1979. 311 p.