

Kelly Bessa

Professora Doutora da Universidade Federal do Tocantins (UFT)
kellybessa@uft.edu.br

Vaneça Ribeiro Corado

Estudante do Curso de Geografia da Universidade Federal do Tocantins (UFT) e Bolsista do PIBIC/CNPq
sinha-02@hotmail.com

A dinâmica recente do segmento de rede urbana no Tocantins: as implicações da construção de Palmas para Porto Nacional¹

Resumo

No Estado do Tocantins, a dinâmica recente da rede urbana revela alterações significativas, reflexo das transformações políticas, econômicas e socioculturais por que vem passando essa região, sobretudo, depois da separação política do Estado de Goiás e da inserção na Amazônia Oriental em 1989. Nesse contexto, a pesquisa objetiva elucidar como ocorrem os processos de diferenciação entre Porto Nacional e Palmas, ou seja, compreender as implicações da construção de Palmas, a capital projetada, para Porto Nacional, um dos principais centros do antigo norte goiano, hoje Tocantins, considerando os papéis urbano-regionais e os processos de re-hierarquização.

Palavras-chave: Rede Urbana, Diferenciação Espacial, Palmas, Porto Nacional.

Abstract

THE RECENT DYNAMIC OF THE SEGMENT OF THE URBAN NETWORK IN TOCANTINS: THE IMPLICATION OF THE CONSTRUCTION OF PALMAS TO PORTO NACIONAL

In the Tocantins State, the recent dynamic of the urban network reveals significant changes, reflex of the political, economic, social and cultural transformation, for it has passing this area, especially after the political device of the Tocantins State and the Goiás State and the insertion of Eastern Amazon in 1989. In this context, of the research objective to show the occurrence of the processes between Porto Nacional

and Palmas towns, or, to understand the implications of the construction of Palmas, the projected capital, to Porto Nacional, one of the main centre of the antique of the north of the Goiás State, today Tocantins, considering the urban-regional role and the processes of re-hierarquization.

Key-words: Urban Network, Spatial Differentiation, Palmas, Porto Nacional.

1. Introdução

Uma das vias principais de abordagem geográfica acerca da temática da rede urbana diz respeito à diferenciação de seus centros², que, a despeito de funcionalmente articulados entre si³, apresentam-se cada vez mais diferenciados uns dos outros. Em realidade, há, entre os centros, maior ou menor distinção, até mesmo considerando-se o conjunto de centros de uma mesma rede urbana, isto é, aglomerações urbanas oriundas de um mesmo processo de geração, que não foram *a priori* diferenciadas por uma complexidade genética, podem apresentar-se profundamente distintas entre si, pois, na maioria das vezes, respondem por processos distintos de evolução urbana. Muitos centros permanecem fortemente ligados à sua herança histórica, outros mostram alguma variação, especialmente em decorrência do papel diferencial que passam a desempenhar na rede, enquanto outros variam por completo, expressando a descontinuidade das mudanças, que podem ser radicais.

Contudo, os processos de diferenciação dos centros na rede urbana apresentam especificidades. Dentre estas, destacam-se os processos de diferenciação entre centros que estão no comando e sustentam o fato urbano num dado escalão da rede, que, em suma, expressam a transferência de controle de um centro em declínio para outro emergente, implicando profunda distinção entre eles. Vejam-se os processos de distinção entre São Paulo e Rio de Janeiro, nos quais se percebe a decadência da metrópole carioca em favor da ascensão da metrópole paulista, especialmente considerando a função de comando do território. Como ensina Corrêa (2004, p.72-73), São Paulo torna-se a “[...] incontestemente metrópole nacional, o principal centro de gestão do território”.

À primeira vista, tal situação, que resulta em re-hierarquização e consequente re-atualização do padrão espacial da rede urbana, pode parecer atípica, pouco comum, tendo em vista os intensos processos de permanência que tendem a privilegiar os principais centros urbanos. Porém outros exemplos podem ser mencionados, visto que mesmo em escala internacional e em temporalidades distintas ocorreram essas diferenciações peculiares⁴. Percebe-se, ao longo da história mundial, que mudanças sucessivas alteraram os centros de comando mundial, uma vez que a importância de Veneza fora, progressivamente, superada pela de Amsterdã, tal como ocorreu, posteriormente, com Londres, que viria a superar a importância de Amsterdã, e também com Nova York que, em seguida, superaria a de Londres (BRAUDEL, citado por ARRIGHI, 1996). Tais rearranjos expressam o próprio movimento do mundo. Em escala regional, também se observam tais processos de alteração na hierarquia urbana, vejam-se os exemplos de Palmeira dos Índios e de Arapiraca, situados no Agreste e Sertão de Alagoas (FERRARI, 1988); e, do mesmo modo, os processos de re-diferenciação e re-hierarquização entre Uberaba e Uberlândia, no Triângulo Mineiro (BESSA, 2007).

Trata-se, em realidade, da ascensão de um novo centro, sob bases novas e mais amplas, em função do declínio de um antigo, expressando mudanças com descontinuidade, que resultam em reorganização e reestruturação da rede urbana, como no caso em destaque: Palmas e Porto Nacional, no segmento da rede urbana do Tocantins. Nesse contexto, o presente artigo objetiva elucidar como ocorrem os processos de diferenciação entre Porto Nacional e Palmas, ou seja, compreender as implicações da construção de Palmas, a capital projetada⁵, para Porto Nacional, um dos principais centros do antigo norte goiano, considerando os papéis urbano-regionais e os processos de re-hierarquização. Trata-se, contudo, de um estudo introdutório, eminentemente descritivo, que pretende contribuir para a complexa temática da diferenciação entre os centros e as suas respectivas redes urbanas. O presente trabalho encontra-se dividido em duas partes: a primeira procura refletir sobre a dinâmica recente da rede urbana do Tocantins; enquanto que a segunda parte procura contextualizar as implicações da construção de Palmas para Porto Nacional.

2. A dinâmica recente da rede urbana do Tocantins

No Estado do Tocantins, a dinâmica recente da rede urbana revela alterações significativas, reflexo das transformações políticas, econômicas e socioculturais por que vem passando essa região, sobretudo, depois da separação política do Estado de Goiás e da inserção na Amazônia Oriental em 1989⁶, que resultou em novos padrões geográficos.

No Brasil, segundo Corrêa (1988), a rede urbana é expressão de uma extensa e desigual espaço-temporalidade dos processos sociais, observáveis desde a gênese das aglomerações urbanas. A este respeito, Prado Júnior (1986) ressalta que o processo de interiorização do povoamento brasileiro foi orientado, principalmente, pelas atividades da mineração, localizadas em alguns pontos do território (Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso e Bahia), onde surgiram vários núcleos urbanos; e pela dispersão das fazendas de gado, mormente nos sertões nordestinos, nos cerrados mineiros e nos campos sulistas, conduzindo também à fundação de povoados. Esses foram os motores de criação de “[...] verdadeiras famílias e gerações de cidades”, como sugerem Santos e Silveira (2001, p.31), resultando em cidades mineiras, cidades nas estradas, cidades bocas de sertão, cidades patrimônios religiosos, dentre outros tipos apontados por Deffontaines (1944).

Recentemente, a rede urbana brasileira vem passando por transformações determinadas, primordialmente, pela desconcentração e diversificação das atividades industriais; por conta da modernização, da industrialização e da capitalização do campo; por inovações organizacionais nos setores industriais, comerciais e de serviços; pela ampliação de uma base técnica associada aos transportes, às comunicações e à produção/distribuição de energia; pela incorporação de novas áreas ao processo produtivo e refuncionalização de outras áreas; bem como pelo aumento quantitativo e qualitativo da urbanização, marcado pelos novos padrões de mobilidade da população e por uma estratificação social mais ampla e complexa.

A origem dos embriões urbanos no Tocantins está diretamente associada aos processos de povoamento e ocupação desse território, de tal modo que há uma importante imbricação entre fatores histórico-geográficos.

Dentre estes, destacam-se os processos vinculados à mineração, à abertura de caminhos e picadas, à navegação fluvial nos rios Tocantins e Araguaia, à atividade agropastoril, à doação de patrimônios religiosos, às missões religiosas, aos pousos de tropas, aos aldeamentos indígenas e à presença de postos militares (os Presídios) e postos fiscais (os Registros), ainda no século XVIII e XIX; bem como à garimpagem de pedras preciosas e à expansão dos eixos rodoviários, em especial, da Belém-Brasília (BR-153), e das hidrovias, já no século XX. No final desse século, destacam-se a própria criação do Estado e a construção da capital estadual, Palmas⁷.

Segundo as informações da publicação Regiões de Influência das Cidades-1993⁸ (IBGE, 2000), no início da década de 1990, a rede urbana do Tocantins encontrava-se bastante desarticulada, especialmente pela desigual espaço-temporalidade dos processos em curso. Ao norte, Araguaína, desempenhando papel como *Centro Sub-Regional*, registrava nível de centralidade *forte*; ao sul, Gurupi, exercendo papel como *Centro de Zona*, apresentava nível de centralidade *forte para médio*, na porção central do Estado, Porto Nacional, também cumprindo papel como *Centro de Zona*, Paraíso do Tocantins e Guaraí desempenhavam níveis de centralidade *médio*, Palmas, a recém edificada capital estadual, Colinas do Tocantins e Miracema do Tocantins, exerciam níveis de centralidade *médio para fraco*, juntamente com Tocantinópolis e Pedro Afonso. Ademais, Dianópolis e Araguatins apresentavam níveis de centralidade *fraco*, enquanto os demais centros níveis de centralidade *muito fraco* (IBGE, 2000).

De acordo com a pesquisa realizada pelo IPEA/IBGE/UNICAMP (2002)⁹, na configuração da rede urbana do Tocantins, no início da década de 2000, destacava-se Palmas, que já se encontrava no comando desse segmento de rede, apesar de apresentar nível de centralidade *médio para fraco*, pois contava com relativas funções urbanas, sobressaindo-se a prestação de serviços e a político-administrativa; bem como alguns centros regionais e locais, dentre os quais: Araguaína, com nível de centralidade *forte*, Gurupi, com nível de centralidade *forte para médio*, Porto Nacional, Paraíso do Tocantins e Guaraí, com níveis de centralidade *médio*, Miracema do Tocantins, Colinas do Tocantins, Tocantinópolis e Pedro Afonso, com níveis de centralidade *médio para fraco*, e Dianópolis e Araguatins, com

níveis de centralidade *fraco*, pois se encontravam estruturados em torno de um fornecimento de bens e serviços básicos, para o atendimento de sua população local e microrregional; e, por fim, na base dessa rede, existia um importante número de pequenas aglomerações urbanas, sendo 12 com população entre 10.001 e 20.000 habitantes e outras 117 com tamanho populacional de até 10.000 habitantes, com níveis de centralidade *muito fraco*. Notou-se, na base desse segmento de rede, a multiplicação de cidades-sedes de municípios, com a conseqüente formação de poderes locais, pelo processo de emancipação político-administrativa, como observado na Tabela 1. Trata-se de um dado a ser investigado e cujas explicações, certamente, estão muito mais na esfera política do que na histórico-geográfica.

Na recente configuração, segundo informações da pesquisa Regiões de Influência das Cidades-2007¹⁰ (IBGE, 2008), Palmas, desempenhando papel como *Capital Regional B*, vem, por meio das ações de seus agentes sociais, políticos e econômicos, articulando um segmento de rede próprio, no qual já desempenha nível de centralidade *muito forte*, pois conta com relativas funções urbanas, salientando-se a gestão política, a comercial e a de prestação de serviços. Ademais, sobressaem dois centros regionais: Araguaína, exercendo papel como *Capital Regional C*, com nível de centralidade *forte*, vem alargando sua área de influência, apesar da competição direta com outros dois centros, Imperatriz (MA) e Marabá (PA), e Gurupi, cumprindo papel como *Centro Sub-Regional B*, com nível de centralidade *médio*, ambos estruturados em torno de um fornecimento de bens e serviços, para o atendimento a uma população local e regional, respectivamente, na porção norte e sul do Estado; bem como alguns centros de zona, dentre os quais: Porto Nacional, Paraíso do Tocantins, Guaraí, Colinas do Tocantins, Tocantinópolis e Dianópolis, desempenhando papéis como *Centro de Zona A*, com níveis de centralidade *médio para fraco*, e Miracema do Tocantins, Pedro Afonso, Natividade, Fátima, Taguatinga, Araguaçu, Palmeirópolis e Araguatins, exercendo papéis como *Centro de Zona B*, com níveis de centralidade *fraco*, estruturados em torno de um fornecimento de bens e serviços básicos, para o atendimento a sua população local e microrregional. Mantém-se, obviamente, na base dessa rede, um importante

número de pequenas aglomerações urbanas subordinadas, com níveis de centralidade *muito fraco* (IBGE, 2008).

Tabela 1

TOCANTINS: DISTRIBUIÇÃO DOS MUNICÍPIOS POR FAIXAS DE TAMANHO POPULACIONAL, 1991-2007

Faixas	1991	% no total	2000	% no total	2007	% no total	% de evolução 1991-2007
Até 10.000 hab.	49	62,0	117	84,2	116	83,5	136,7
Entre 10.001 e 20.000 hab.	20	25,3	12	8,6	14	10,1	-30,0
Entre 20.001 e 50.000 hab.	8	10,1	7	5,0	6	4,3	-25,0
Entre 50.001 e 100.000 hab.	1	1,3	1	0,7	1	0,7	0,0
Acima de 100.001 hab.	1	1,3	2	1,4	2	1,4	100,0
Total	79	100,0	139	100,0	139	100,0	75,9

Fonte: IBGE, 1991-2000. IBGE, 2000. IBGE, 2007.

Em realidade, com a criação do próprio Estado, e conseqüente construção e expansão de Palmas, apenas Araguaína e Colinas do Tocantins, ao norte, Dianópolis, a sudeste, e Tocantinópolis, a nordeste, conseguiram manter ou elevar seus níveis de centralidade. Os demais centros perderam posição na hierarquia urbana, o que demonstra o processo de reestruturação da rede. Gurupi deixou de exercer uma centralidade de nível *forte para médio* para cumprir uma de nível *médio* (IBGE, 2000; IBGE, 2008); enquanto que Porto Nacional deixou de exercer uma centralidade de nível *médio* para desempenhar uma de nível *médio para fraco*, juntamente com Paraíso do Tocantins e Guaraí (IBGE, 2000; IBGE, 2008).

Cumpra ressaltar, contudo, que esse segmento da rede urbana brasileira encontra-se na área de influência das metrópoles regionais Goiânia e Brasília, que polarizam vasta região do Brasil Central. Assim, imediatamente à criação do Estado do Tocantins, nota-se uma alteração significativa na rede urbana de Goiânia, uma vez que Palmas, a recém construída capital estadual, assume função como centro de gestão política desse novo território, com a possibilidade de exercer forte centralidade e de articular sua própria rede, como de fato vem ocorrendo, particularmente pela densificação e articulação interna e externa desse segmento de rede urbana, que, até então, se encontrava muito fragmentado e, desde o final da década

de 1970, sob o comando de Araguaína, que desempenhava papel como *Centro Sub-Regional*, Porto Nacional, Gurupi, Tocantinópolis, Dianópolis, Miracema do Norte (hoje Miracema do Tocantins), Pedro Afonso e Arraias que cumpriam papéis como *Centro de Zona*, segundo a pesquisa Regiões de Influência das Cidades-1978¹¹ (IBGE, 1987). Na década de 1960, de acordo com a pesquisa Divisão do Brasil em Regiões Funcionais Urbanas¹² (IBGE, 1972), esse segmento estava sob o comando de Porto Nacional, que desempenhava papel como *Centro Sub-Regional*, enquanto que Miracema do Norte, Pedro Afonso, Araguaína, Tocantinópolis, Natividade, Dianópolis, Arraias e Gurupi desempenhavam papéis como *Centro Local* e os demais centros eram subordinados.

3. As implicações da construção de Palmas para Porto Nacional

A história de Porto Nacional está associada aos processos gerais de ocupação do Brasil Central, porém apresenta peculiaridades, primordialmente em função do povoamento rarefeito, da falta de infraestrutura e do isolamento da região.

A exploração do ouro, iniciada na Província de Goiás em meados de 1720, aí incluindo-se o descobrimento das minas do norte goiano, chamadas de minas do Tocantins ou minas do Norte, referindo-se à Comarca do Norte, direcionou o fluxo de muitos mineradores, tropeiros, viajantes e aventureiros. Ademais, foi responsável pela geração da maioria dos pequenos núcleos de povoamento, sobretudo, os presídios (postos militares) e os registros (postos fiscais), que se estabeleceram na região no século XVIII¹³, bem como pelo surgimento de caminhos e picadas, cujo aparecimento também se associa à passagem das tropas, oriundas, particularmente, da Bahia (GOMES; TEIXEIRA NETO; BARBOSA, 2005).

Com o estabelecimento de uma rota de comércio Norte-Sul no rio Tocantins, que era a principal via de comunicação da região com Belém¹⁴, no litoral paraense, instalou-se um destacamento militar junto à margem direita do alto Tocantins, em 1791, a partir do qual surgiu Porto Real, cuja origem, segundo Oliveira (2004, p. 240), está “[...] intimamente ligada à

existência de dois núcleos mineratórios - Bom Jesus do Pontal (1738), à esquerda, e Nossa Senhora do Carmo (1746), à direita do rio Tocantins". Desse modo, o seu desenvolvimento foi marcado pela posição privilegiada na região mineradora do antigo norte goiano, pelas interações comerciais, sobretudo, com o Pará, por via fluvial, e com a Bahia, por via terrestre, assim como pela própria navegação, uma vez que era o ponto inicial da rota no rio Tocantins, cujo maior impulso deu-se a partir de 1880.

Após o declínio da mineração, em fins do século XVIII e início do século XIX, ocorreu a expansão gradual da atividade agropastoril¹⁵, o incremento da navegação no Tocantins¹⁶, proibida durante a fase de alta rentabilidade do ouro (1733 a 1782) para evitar o contrabando, ambos igualmente responsáveis pelo surgimento de novos núcleos urbanos, e a ampliação das relações comerciais, especialmente, com o Pará, a Bahia e, posteriormente, com o Maranhão e o Piauí. Cumpre ressaltar que, por meio da navegação, Porto Nacional e uma ampla região, pois as áreas circunvizinhas dependiam desse porto para transportar suas mercadorias, mantinham relações que iam muito além da troca de mercadorias com Belém e com o resto do mundo¹⁷. Em decorrência de sua posição estratégica junto ao rio Tocantins, Porto Nacional alcançou certa relevância regional no antigo norte do Estado de Goiás, juntamente com Pedro Afonso e Tocantinópolis, portos hidroviários essenciais para a navegação, que transportavam matérias-primas (gado, couros, peles, borracha de mangabeira, dentre outras) e produtos como sal, querosene, ferramentas, tecidos e até manufaturados europeus.

O julgado de Porto Real foi elevado à categoria de vila em 1831, tendo seu nome alterado para Porto Imperial. Quando da elevação à condição de cidade, em 1861, Porto Imperial, com 4.313 habitantes, já se constituía como um importante centro comercial para a região norte goiana. Oliveira (2004, p.246) aponta que, em 1910, "[...] já havia 38 casas comerciais, sendo 15 de negociantes de fazenda e 23 de gêneros alimentícios". Contudo, a partir da Proclamação da República, passou a denominar-se Porto Nacional, quando já era um dos principais centros urbanos da região. Tal notoriedade incluía, também, um importante papel político, observado, inclusive, nas manifestações em favor da divisão do Estado: o Manifesto Tocantinense de

1956, por exemplo, consolidou o referido centro como foco dos movimentos em prol da emancipação, que, em 1988, culminou com a divisão do Estado de Goiás e consequente criação do Estado do Tocantins.

Porto Nacional, com a criação do Estado do Tocantins e da capital estadual, a partir de 1989, primeiramente, serviu de apoio para a instalação da nova capital, para, em seguida, perder grande parte de sua importância regional, já bastante abalada pela construção da rodovia BR-153 (também conhecida como BR-14 ou Transbrasiliana)¹⁸, que impulsionou o surgimento e a expansão de núcleos urbanos na rota entre Belém e Brasília, dentre outros: Gurupi, Paraíso do Tocantins, Guaraí, Colinas do Tocantins e Araguaína. Este último, já em fins da década de 1960, exercia papel como *Centro Local A*, segundo a pesquisa Divisão do Brasil em Regiões Funcionais Urbanas¹⁹ (IBGE, 1972). Ademais, a rodovia Belém-Brasília, como aponta Souza (2004, p.382), “[...] provocou a estagnação econômico-política dos municípios ribeirinhos”, em consequência do declínio do comércio fluvial²⁰, a exemplo de Porto Nacional, que, nesse período, ainda desempenhava papel como *Centro Sub-Regional A* (IBGE, 1972). Nesse centro, os processos de estancamento e regressão só não foram maiores porque se criou o acesso à BR-153 em fins da década de 1970 (criação de vias transversais). Apesar do declínio, Porto Nacional segue, juntamente com Natividade e Arraias, como referência histórica, mormente, pela valorização de seu patrimônio (inclusive arquitetônico, com igrejas, casarões e antigos prédios públicos) e da cultura tocantinense.

Palmas²¹, por sua vez, com pouco mais de 20 anos de fundação, foi projetada para ser a capital, estando localizada no centro geográfico do novo Estado²², com o propósito de deslocar a circulação para fora do eixo da Belém-Brasília, em direção às áreas de menor densidade econômica do antigo norte goiano, e de sinalizar, de um lado, para um movimento de superação da configuração espacial desigual induzida pela BR-153, revalorizando as antigas articulações ocorridas no interior de seu território, e, de outro lado, para um movimento de afirmação das forças políticas internas em oposição às forças externas, buscando autonomia na gestão dos processos de consolidação de sua estrutura territorial. A capital foi projetada para cumprir importância “[...] geopolítica por excelência”, como

afirmam Gomes, Teixeira Neto e Barbosa (2005, p.104), que seguem assegurando que...

[...] a construção de Palmas preenche o papel que se requer dela: ser não apenas a nova capital de um Estado novo, mas, prioritariamente, o **locus** de decisões que visam descentralizar o poder dos outros centros urbanos e de regiões geoeconômicas mais ricas, já com dinâmicas próprias [...] e de todo o eixo norte-sul ao longo da rodovia Belém-Brasília [...] e direcioná-lo para regiões desassistidas encantoadas entre o rio Tocantins e a Serra Geral [...], ou seja, toda a banda oriental do Estado do Tocantins.

A capital tocantinense, com projetos urbanístico e arquitetônico que incorporam traços do modernismo, a exemplo de Brasília, e também do pós-modernismo, encontra-se estruturada a partir do cruzamento das avenidas Juscelino Kubstichek, no sentido Leste-Oeste, e Teotônio Segurado, no sentido Norte-Sul, onde está situada a sede do governo estadual – o Palácio Araguaia. Como aponta Gomes (2002, p.11), a geografia, ou a ordem espacial, é utilizada, frequentemente, para “[...] classificar as coisas, não apenas por seus atributos ou valores singulares, mas, sobretudo, por sua localização”. A escolha da localização de Palmas tem muito mais a dizer, pois não se trata apenas de um ponto central, há uma indissociável relação entre a disposição locacional e a estrutura de poder local. Trata-se da afirmação deste poder, já que a ação de um agente político no sentido de determinar e qualificar uma lógica à distribuição de um objeto, aí se incluindo uma cidade, é uma expressão de poder, é uma estratégia de controle sobre os próprios objetos, as práticas sociais e os conflitos. Ainda nas palavras de Gomes, Teixeira Neto e Barbosa (2005, p.110), “a construção de Palmas obedeceu, portanto, a três imperativos maiores: político, urbanístico e geopolítico”. Dessa relação dialética entre organização política, dinâmica locacional e forma urbanística, tem-se um pertinente tema de investigação, porquanto cabe reconhecer os fatores que, historicamente, geraram tal situação geográfica, permitindo reflexão aprofundada.

Por ser a capital do Estado, sua funcionalidade urbana voltou-se, inicialmente, para a prestação de serviços, em particular os públicos. Entretanto, vem-se ampliando, em Palmas, por intermédio das estratégias de seus agentes sociais, políticos e econômicos, a oferta de outros serviços, especialmente comércio, serviços financeiros, educação, saúde e lazer,

que se destacam sobremaneira na funcionalidade urbana. A capital conta, ainda, com uma estrutura industrial em expansão (a cidade possui dois distritos industriais), que, atualmente, comporta fábricas de pequeno e médio portes, incluindo um polo de confecções e vestuários.

Com a construção de Palmas, desenhou-se uma nova geografia dos comandos e das decisões no Tocantins, assim como ocorrera em décadas anteriores, quando da construção da rodovia Belém-Brasília. Antes, quando o Tocantins era o então norte de Goiás, primeiramente, Porto Nacional, e, posteriormente, Araguaína e Gurupi, cujos impulsos político-econômicos ocorreram a partir da construção da BR-153, apresentavam relevância regional notória, pois eram referências para a região, oferecendo funções comerciais e de prestação de serviços, com decisivos papéis político-culturais. A partir da construção da capital, Porto Nacional e, em menor escala, Gurupi vêm perdendo suas posições na hierarquia urbana regional em favor de Palmas, que passou a atrair a maioria das funções urbanas e também a maior parte da população, inclusive, a população urbana e a mão de obra migrante. Na região do antigo norte goiano, hoje Tocantins, percebe-se, de modo geral, um aumento nas taxas de urbanização, como retratado na Tabela 2. Em Palmas, há um crescente incremento das atividades urbanas capaz, inclusive, de absorver essa mão de obra migrante, diferentemente de Porto Nacional e de outros centros, onde parte significativa dos trabalhadores permanece vinculada ao rural e/ou ao setor informal urbano (Tabelas 3 e 4).

No Tocantins, o território está sendo preparado para atender às exigências do grande capital, tanto na construção de modais de transporte (rodovias, ferrovias, hidrovias e aeroportos) como na construção de usinas hidrelétricas. Do ponto de vista das infraestruturas econômicas²³, cumpre registrar que Palmas vem-se tornando o ponto modal do Estado e, por esta razão, oferta melhor qualidade nesses serviços, pois faz parte das redes estaduais e nacionais de circulação, pelo estabelecimento de fluxos nos sentidos norte-sul e leste-oeste, de comunicação e de geração e transmissão de energia elétrica, particularmente pela construção de usinas hidrelétricas em sua área de polarização, a exemplo de Lajeado.

Tabela 2

TOCANTINS: PERCENTUAIS DE POPULAÇÃO URBANA E RURAL, 1970-2000

População	1970	%	1980	%	1991	%	2000	%
Rural	391.552	75,1	445.874	60,3	389.227	42,3	297.137	25,7
Urbana	129.587	24,9	293.175	39,7	530.636	57,7	859.961	74,3
Total	521.139	100,0	739.049	100,0	919.863	100,0	1.157.098	100,0

Fonte: IBGE, 1970-2000.

Tabela 3

TOCANTINS: PERCENTUAIS DE EVOLUÇÃO POPULACIONAL DE PALMAS E PORTO NACIONAL, 1991-2007

Municípios	1991 Pop. Total	2000 Pop. Total	% da evolução 1991-2000	2007 Pop. Total	% da evolução 2000- 2007	% da evolução 1991-2007
Palmas	24.334	137.355	464,5	178.386	29,9	633,1
Porto Nacional	43.224	44.991	4,1	45.289	0,7	4,8
Tocantins	919.863	1.157.098	25,8	1.243.627	7,5	35,2

Fonte: IBGE, 1991-2000. IBGE, 2007.

Tabela 4

TOCANTINS: PERCENTUAIS DE URBANIZAÇÃO DE PALMAS E PORTO NACIONAL, 1991-2000

Municípios	1991			2000		
	Pop. Total	Pop. Urbana	%	Pop. Total	Pop. Urbana	%
Palmas	24.334	19.246	79,1	137.355	134.179	97,7
Porto Nacional	43.224	34.654	80,2	44.991	38.766	86,2

FONTE: IBGE, 1991-2000.

Nota-se que tais infraestruturas são suportes para o desenvolvimento das atividades econômicas, para a ampliação da circulação e do consumo, e para o incremento e a diversificação de inúmeros fluxos de pessoal, matéria, capital e informação, próprios da modernidade técnico-científica atual. A título de exemplo, os dados da Infraero (2009) expressam o considerável aumento dos fluxos de passageiros no aeroporto de Palmas - Lysias Rodrigues, que oferta voos regulares para Brasília, Goiânia, Uberlândia e São Paulo, realizados pelas empresas Gol, Tam e Passaredo, pois, em 2002, o movimento de passageiros atingiu 130.729 embarques e desembarques, enquanto que, em 2009, foram 298.484 embarques e desembarques (ANAC, 2010). Atualmente, o aeroporto de Porto Nacional, que foi o primeiro centro da região a receber tal aparelhamento, pelas ações do então brigadeiro

Lysias Rodrigues, não recebe voos regulares. Cumpre ressaltar que o poder público estadual tem projeto, junto à Infraero, para a implantação de um recinto alfandegado no aeroporto de Palmas, no intuito de fomentar as exportações.

Não menos oportuna é a construção da Ferrovia Norte-Sul (FNS), cujo projeto contempla, aproximadamente, 2.100km, dos quais 853km em solo tocaninense, através das regiões Norte e Centro-Oeste, num sentido longitudinal, paralelamente à rodovia Belém-Brasília, no intuito de conectar a Estrada de Ferro Carajás (PA), no entroncamento com o Porto de Itaqui (MA), e a Ferrovia Centro-Atlântica, em Anápolis (GO). Tanto Palmas como Porto Nacional, assim como outros centros, serão beneficiados pelo projeto, inclusive em decorrência da implantação e da consolidação de polos industriais e de plataformas multimodais (Aguianópolis, Araguaína, Colinas do Tocantins, Guaraí, Porto Nacional/Palmas, Gurupi), bem como de portos secos, para viabilizarem as exportações e as importações no Tocantins. Conforme dados do Portal de Informações e Serviços do Estado do Tocantins (2010), as empresas BR Distribuidora, Premium, Global, Petrolíder, Petróleo Federal, Nacional Asfalto, Bunge, Cargil, Granule, Louis Dreyfus Commodities, South American Soy, Argentina Negocios de Granos, Ceagro, Fertilizantes Tocantins, Fertipar, Login, Mac Logística e Cabotagem e Combitans, dentre outras, já declararam intenção de se estabelecer na plataforma de Porto Nacional/Palmas.

A ampliação e a diversificação da produção agropecuária e industrial, do comércio e da prestação de serviços são notórias em Palmas, em detrimento de Porto Nacional, podendo ser expressas em decorrência da evolução do número de estabelecimentos industriais, comerciais e de serviços, do aumento da população ocupada, bem como da participação de cada setor na arrecadação de ICMS e na geração de riquezas (Tabelas 5 e 6). A despeito das lógicas locais, cumpre ressaltar que a expansão da produção agropecuária e industrial moderna, assim como do comércio e da prestação de serviços, cria uma nova geografia, capaz de reestruturar a rede urbana em ampla escala.

Em Porto Nacional, a agropecuária ocupa papel de destaque, superando a produção de Palmas. Nota-se que, com relação aos rebanhos bovinos,

Porto Nacional, em 2009, segundo a Produção da Pecuária Municipal (IBGE, 2010), contava com 113.420 cabeças de gado, contra 280.360 cabeças de gado em Palmas. Ademais, na atividade de criação, encontram-se outros rebanhos, como os de suínos, e a atividade granjeira (IBGE, 2010). Em 2007, de acordo com a Produção Agrícola Municipal (IBGE, 2010), destacavam-se, em Palmas, os cultivos de arroz, feijão, mandioca, milho, soja, cana-de-açúcar, abacaxi, banana e coco; enquanto que, em Porto Nacional, os cultivos de arroz, feijão, mandioca, milho, soja, cana-de-açúcar, mamona, e, em função dos projetos de fruticultura irrigada, abacaxi, banana, coco, castanha de caju, limão, mamão, manga, maracujá, tangerina, uva (IBGE, 2010). Pela importância do segmento primário, o PIB na agropecuária (valor adicionado), em Porto Nacional, é mais expressivo que o de Palmas, como observado na Tabela 6. De fato, o território tocantinense começa a refletir os processos gerais da modernização do campo, especialmente, pela transformação dos antigos sistemas de produção, tanto no que diz respeito ao rebanho bovino quanto ao cultivo de grãos, o que inclui as relações conflitantes entre estruturas fundiárias e produtivas tradicionais, com especificidades regionais, e estruturas em franca modernização, associadas ao grande capital, cuja procedência, via de regra, está vinculada a outras regiões.

Ambos os centros contam com distritos industriais, com estrutura adequada para receber diversos tipos de indústrias, notadamente, as agroindústrias, em função da crescente produção de matérias-primas agropecuárias, além de indústrias de pequeno porte de caráter diversificado. A instalação de unidades industriais promove rearranjos nas áreas, até então consideradas periféricas, ou seja, distantes da região concentrada. Porto Nacional sedia uma unidade da Brasil Ecodiesel, localizada às margens da TO-070, que possui capacidade de produção de 118.800 m³ de biodiesel. Tal centro conta também com uma unidade de passagem rápida da Bunge Alimentos²⁴, quer dizer, de recepção, limpeza e classificação de grãos, com capacidade para receber até três mil toneladas da soja. Há, portanto, profunda articulação entre a base produtiva agrária e a base produtiva urbana, por meio de um segmento agroindustrial em expansão. Nota-se, contudo, que se trata de segmentos industriais que agregam baixo valor.

Tabela 5

EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE ESTABELECIMENTOS E DE PESSOAL OCUPADO NA AGROPECUÁRIA, NA INDÚSTRIA, NO COMÉRCIO E NOS SERVIÇOS EM PALMAS E PORTO NACIONAL, 2000-2006

Municípios	Setor	N. de estabelecimentos			N. de pessoal ocupado		
		2000	2006	% de evolução	2000	2006	% de evolução
Palmas	Agropecuária	--	970	--	--	2.773	--
Porto Nacional		--	1.278	--	--	3.325	--
Palmas	Indústria	429	470	9,6	2.492	3.977	59,6
Porto Nacional		65	137	110,8	360	891	147,5
Palmas	Comércio	1.382	2.980	115,6	5.596	11.238	100,8
Porto Nacional		383	769	100,8	1.286	1.637	27,3
Palmas	Serviços	2.193	2.734	24,7	9.113	79.160	768,6
Porto Nacional		462	425	-8,0	1.403	2.218	58,1

Fonte: SEPLAN, 2009. IBGE, 2010.

Tabela 6

PRODUTO INTERNO BRUTO (PIB) A PREÇOS CORRENTES (1.000,00R\$) DE PALMAS E PORTO NACIONAL, 2008

Municípios	Agropecuária ¹	Indústria ¹	Serviço ¹	Total ²
Palmas	20.437	613.514	1.589.851	2.223.802
Porto Nacional	60.681	103.841	228.752	393.274

Fonte: IBGE, 2010. SEPLAN, 2009.

¹ Valor Adicionado Bruto.

² Menos valor dos Impostos sobre produtos líquidos de subsídios.

Em Palmas, ampliam-se as atividades de comércio e de prestação de serviços. Nesse contexto, a cidade encarna interesses de agentes diversos, com forças e escalas de atuação bastante desiguais, resultando na criação de nexos extrovertidos e num dinamismo complexo. Como exemplo, tem-se a expansão do setor atacadista, com a recente inauguração de uma unidade do Atacadão, do grupo Carrefour, e do Makro Atacadista, do grupo holandês SHV Holdings, bem como do setor varejista, com a chegada da rede Extra de Hipermercados, do Grupo Pão de Açúcar, que também atua no segmento atacadista com a bandeira Assaí, e das Lojas Americanas, e ainda com construção de um novo *shopping center* – o Capim Dourado Shopping, que ocupa área total de 98.340,95m², dos quais 47.350,01m² de área construída. Na prestação de serviços, destaca-se a inauguração de um centro privado de atendimento médico-hospitalar, que ampliará os estabelecimentos de saúde na cidade. Tais atividades, tipicamente urbanas, juntamente com as instalações do Ceasa Palmas, contribuem no sentido de

ampliar a funcionalidade urbana desse centro, principalmente porque são atividades que abrangem ampla escala de atuação, quer dizer, são capazes de estabelecer fluxos em escalas horizontais e verticais.

De fato, essas modalidades terciárias são responsáveis por um aumento quantitativo e qualitativo das interações espaciais, que passaram a ocorrer por meio da combinação de relações que se articulam em escalas local, regional e nacional. Tais atividades, de acordo com Santos (1985), assinalam os conteúdos da modernidade urbana. Não menos importante é o fato de essas atividades promoverem o surgimento de ocupações e empregos de considerável grau de especialização e, conseqüentemente, uma remuneração mais elevada. Desse modo, surgem, no urbano, novos profissionais, novas rendas, que modificam as características sociais e culturais da cidade. Com relação ao pessoal ocupado, os dados evidenciam a complexidade da funcionalidade urbana em Palmas, uma vez que esta vem apresentando crescente oferta de trabalho e capacidade de absorção de mão de obra. Nesse aspecto, cabe questionar até que ponto Porto Nacional, pela proximidade com a capital, não se tornará uma cidade-dormitório, no sentido de inserir-se na rede como fornecedora de mão de obra para Palmas.

Tais atividades, juntamente com a agropecuária, promovem uma relativa difusão dos agentes financeiros, pois necessitam de um sistema financeiro inovador e moderno. Palmas, em 2009, contava com 24 agências bancárias, enquanto Porto Nacional com apenas 4 agências, o que demonstra que este último centro sofre um processo de perda das funções bancárias (IBGE, 2010). Tal perda pode ser expressa em função dos valores das operações de crédito que, em Palmas, são da ordem de 984.762.000,00 Reais e, em Porto Nacional, da ordem de 83.079.000,0048 Reais (IBGE, 2010). A rede financeira de Palmas é complementada por outros intermediários do sistema financeiro, dentre eles, os estabelecimentos de crédito, as corretoras, as seguradoras e as operadoras de cartão de crédito. Dessa forma, a composição do sistema financeiro em Palmas possibilita a realização de fluxos diversos, atuando como instrumento na integração do mercado nacional, assim como colabora no processo de financeirização da sociedade e do território.

Paralelamente, há também a expansão dos serviços, públicos e privados, de educação e saúde. Ambos os centros sediam campi da Universidade Federal do Tocantins (UFT) e de universidades e faculdades particulares, a exemplo da Universidade Católica do Tocantins, da Universidade Luterana do Brasil (ULBRA) e do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia (IFTO), tanto em Palmas como em Porto, e do Instituto Tocantinense Presidente Antônio Carlos (ITPAC), em Porto Nacional, dentre outros. Com relação às funções de saúde, nota-se que Palmas sedia o principal hospital do Estado – o Hospital Geral de Palmas (HGP), que atende não só a população tocaninense como também a população de Estados vizinhos, a exemplo do Maranhão e Pará. Em 2009, segundo o IBGE (2010), Palmas contava com 61 estabelecimentos públicos de saúde e 83 privados, totalizando 111 estabelecimentos de saúde, com 364 leitos para internação. Em Porto Nacional, são apenas 19 estabelecimentos públicos de saúde, dentre os quais está o Hospital Regional, estabelecimento público estadual, que atende, além da população local, a população de municípios vizinhos, e 13 estabelecimentos privados, totalizando 29 estabelecimentos de saúde, com 115 leitos para internação. Existe, portanto, distinção relevante entre o número de estabelecimentos de saúde em Palmas e em Porto Nacional.

A despeito das diferenças funcionais entre os dois centros, cumpre comentar que Porto Nacional vem ampliando seu papel como centro histórico-cultural, e também como centro turístico do Estado, tendo como atrativos as praias do reservatório da Usina Hidrelétrica Luiz Eduardo Magalhães (Lajeado), no rio Tocantins, e as festas religiosas e culturais. Palmas, de modo semelhante, investe significativamente no turismo. Há alguns pontos turísticos, dentre eles: a Praça dos Girassóis, o Parque Cesamar, as praias da Graciosa e do Prata e as cachoeiras do distrito de Taquaruçu, conhecido como a região serrana de Palmas. Ademais, há intensa movimentação no sentido de promover eventos culturais.

Com relação às rentabilidades, a diferenciação entre Palmas e Porto Nacional é, igualmente, expressa em termos dos valores de arrecadação de ICMS e no conjunto do PIB, como retratado nas Tabelas 6 e 7. No ICMS, Palmas mais que dobrou (118,1% de crescimento) sua arrecadação entre os anos de 1997 e 2005; enquanto que Porto Nacional apresentou redução

da ordem de -6,7% (Tabela 7). O PIB em Palmas é bastante superior ao de Porto Nacional, tanto no secundário como no terciário. Já na agropecuária, o PIB de Porto Nacional é três vezes maior que o de Palmas (Tabela 6).

Tabela 7

ARRECADAÇÃO DE ICMS E OUTRAS RECEITAS EM PALMAS E PORTO NACIONAL, 1997-2005 (EM REAIS)

Município	1997		2005	
	ICMS	Outras receitas	ICMS	Outras receitas
Palmas	23.769.178,75	2.028.930,04	51.845.922,58	10.745.633,61
Porto Nacional	5.754.910,84	396.459,28	5.366.480,57	1.119.890,90

Fonte: SEPLAN, 2009.

A diferenciação funcional entre Palmas e Porto Nacional na rede encontra-se nas atividades econômicas, revelando que o primeiro centro possui uma economia alicerçada em atividade de prestação de serviços e comércio, inclusive com a instalação de empresas hegemônicas, enquanto que o segundo centro em atividades primárias, cujas rentabilidades, em termos de arrecadação, são menores, o que afeta a capacidade de investimento do poder público, bem como em atividades industriais elementares, a exemplo do processamento de biocombustível e de grãos, também associadas ao grande capital. Não obstante, o comprometimento do poder público com a instalação de grandes empresas e capitais hegemônicos resulta, em função das insenções e exigências de investimentos, em diminuição de recursos para setores sociais tanto em Palmas como em Porto Nacional. A presença do grande capital altera o papel dos antigos agentes locais e ainda o papel do próprio Estado. De acordo com Santos (1997), o orçamento público de um dado lugar é, notoriamente, alterado com a presença da grande corporação, que exige prioridade na distribuição das rubricas orçamentárias. Trata-se de um processo que, no Tocantins, atinge dimensão ainda não estudada e, portanto, merece profunda investigação.

Por outro lado, tais atividades urbanas são geradoras de interações espaciais, seja de pessoas, mercadorias e capitais, seja de informações, valores e ideias, que passam a ocorrer de forma regular, em espaços horizontais e verticais, e com intensidade crescente. Trata-se de uma rede que, pouco a pouco, torna-se mais articulada, tanto interna como externamente, já

que as interações, materiais e imateriais, operam-se em espaços contínuos, marcando os contornos regionais, e em espaços descontínuos, originando uma espacialidade caracterizada por pontos que se interligam independentemente da proximidade, resultantes da multiplicidade de agentes e de suas escalas desiguais de atuação. Tais interações espaciais, próprias da constituição de lógicas reticulares, merecem investigação criteriosa, no intuito de diferenciar as lógicas pertinentes aos agentes hegemônicos e as lógicas locais.

4. Considerações finais

Considerando que se trata de uma rede urbana em reestruturação, vale destacar a polarização de alguns centros, a exemplo de Palmas, Araguaína e Gurupi. O mapeamento e a análise da disposição espacial da rede, em diferentes períodos, mostram que a capital estadual vem acumulando funções, o que evidencia uma tendência de esvaziamento das funções centrais de outros centros da rede tradicional, a exemplo de Porto Nacional, Paraíso do Tocantins, Guaraí e Miracema do Tocantins, na região central do Estado, e, até mesmo, de Gurupi, ao sul, em favor da concentração em Palmas, que tende a mudar de *status*, balizando uma nova configuração para esse segmento de rede, especialmente, porque tal centro vem-se constituindo como suporte político-ideológico para um projeto de desenvolvimento econômico e cultural de caráter estadual, revelando um contexto de cooperação e de conflito. Nesse mesmo sentido, Ajara *et al.* (1991, p.45) afirmaram que “[...] a construção da capital do Tocantins foi por si só um elemento fundamental na definição de uma identidade político-administrativa de seu território, com repercussões diretas nas relações intra e inter-regionais aí desenvolvidas”. Cumpre ressaltar que, dos principais centros, apenas Araguaína vem conseguindo manter sua importância regional, posto que segue acumulando funções urbanas, o que reforça seu papel de controle da vida de relações no norte do Estado.

Assim, a projeção de Palmas, decorrente da própria importância adquirida pelas funções administrativas de governo, é fator de mudança

nas funções tradicionais dos centros urbanos do antigo norte goiano, incluindo o esgotamento do padrão de rede urbana anterior. A repartição desigual das estruturas e funções urbanas, sobretudo dos equipamentos públicos, aliada à expansão dos transportes, das telecomunicações, das redes de energia e de outras infraestruturas, contribui para romper com o padrão anterior, baseado em centros regionais, que hierarquizavam algumas áreas específicas, a exemplo de Porto Nacional. Em paralelo, ocorreu a ampliação e a diversificação da produção material, tanto na agropecuária como na indústria, bem como na produção não-material, seja no comércio, seja na prestação de serviços. Essas atividades, tipicamente urbanas, ampliam a centralidade de Palmas, bem como são responsáveis pelo aumento da diferenciação funcional entre os centros tocantinenses. Ademais, são responsáveis pela ampliação das interações espaciais, que merecem, ainda, novas investigações, especialmente para qualificar o sentido e a intensidade dos fluxos, assim como a dimensão da área de influência dos centros, no propósito de qualificar a rede de relações.

De fato, há fortes implicações para Porto Nacional, pois, na recente configuração da rede urbana do Tocantins, as forças políticas, econômicas e sociais vêm garantindo as condições para que Palmas articule um segmento de rede próprio, com o fortalecimento de sua hierarquia e centralidade, já que conta com relativas funções urbanas, sobressaindo a gestão política, a comercial e de prestação de serviços, particularmente no segmento financeiro, no ensino superior, na saúde, bem como no oferecimento de serviços de comunicações e conexões aéreas. Cumpre ressaltar, contudo, que esse segmento da rede urbana encontra-se na área de influência de Goiânia e, na porção sudeste, de Brasília, que polarizam vasta região do Brasil Central.

Entretanto tal processo de diferenciação, com o estabelecimento de uma nova hierarquia urbana, é fato recorrente na rede urbana brasileira, pois ocorreram em outras regiões do país e em outros tempos históricos, posto que outras capitais de unidades da federação mudaram, igualmente, de *status*, a exemplo de Campo Grande (MS), Cuiabá (MT), Goiânia (GO) e Porto Velho (RO); cumpre registrar, também, o exemplo de Brasília (DF), a capital federal. Trata-se de um papel peculiar e contingente que os centros

de gestão político-administrativa assumem no processo de fragmentação do território nacional, pois transformam-se em importantes nós de extensa rede de relações, o que lhes garante o papel como centros de gestão do território.

No Tocantins, por se tratar de um segmento de rede urbana em reestruturação, outros estudos devem ser realizados, a fim de tornar compreensível não apenas a mudança em si, mas, essencialmente, o papel dos agentes responsáveis pelas alterações de hierarquia/centralidade e pela diferenciação crescente entre os centros, posto que a nova configuração é estruturada a partir da espacialidade das relações sociais.

Notas

¹ Esta pesquisa foi realizada com o apoio do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq), da Universidade Federal do Tocantins (UFT) e do Laboratório de Geografia Humana do Curso de Geografia da UFT.

² Como aponta a produção acadêmica, a diferenciação entre os centros de uma dada rede, bem como entre as próprias redes urbanas, foi, primordialmente, analisada “[...] em termos de suas funções, dimensões básicas de variação dos sistemas urbanos, relações entre tamanho demográfico e desenvolvimento, hierarquia urbana e relações entre cidade e região”, cujos detalhamentos encontram-se em Corrêa (1988, p.108).

³ Corrêa (2001, p.93) ensina que “[...] a rede urbana constitui-se no conjunto de centros urbanos funcionalmente articulados entre si”.

⁴ O entendimento dos processos de diferenciação espacial sugere a possibilidade de realização de estudos sincrônicos e diacrônicos, simultaneamente. As análises diacrônicas, além de revelarem a dimensão dos processos gerais que engendram a situação geográfica no todo e na diversidade de suas expressões particulares, mostram os momentos de ruptura com a estabilidade e, conseqüentemente, os movimentos de mudança da rede urbana, revelando o seu caráter variante. Os estudos sincrônicos, por sua vez, são também bastante úteis, pois possibilitam o exame de situações socioespaciais concretas, num determinado momento, expressando suas singularidades.

⁵ De acordo com Silva (2009, p.154), “Palmas caracteriza-se como uma cidade mais propriamente projetada do que planejada, que vertiginosamente ‘apareceu’ no interior sertanejo do cerrado tocantinense.”

⁶ Trata-se da mais nova unidade administrativa do Brasil. O Estado do Tocantins foi criado pela Assembleia Nacional Constituinte de 1988 e instalado, na região Norte, em 1 de janeiro de 1989, com área de 277.620.914km².

⁷ Souza (2004), apoiada em Palacín (1979), sugere apenas três momentos fundamentais para a urbanização do antigo norte goiano: primeiramente, o da mineração (1726-1800), seguido pelo da agropecuária (1800-1940) e, por fim, o das vias de comunicação mecanizadas e da urbanização explosiva (após 1960).

⁸ Tal pesquisa estabeleceu, como critério de classificação dos níveis hierárquicos dos centros urbanos, oito níveis de centralidade: máximo, muito forte, forte, forte para médio, médio, médio para fraco, fraco e muito fraco (IBGE, 2000).

⁹ Essa pesquisa definiu, como critério de classificação dos níveis hierárquicos dos centros urbanos, cinco tipologias: metrópole, capital regional, centro sub-regional, centro zona, centro subordinado (IPEA/IBGE/UNICAMP, 2002).

¹⁰ Tal pesquisa fixou, como critério de classificação dos níveis hierárquicos dos centros urbanos, cinco tipologias, subdivididas em níveis hierárquicos: metrópole, com 3 níveis (grande metrópole nacional, metrópole nacional, metrópole); capital regional, com 3 níveis (A, B e C); centro sub-regional, com 2 níveis (A e B); centro zona, com 2 níveis (A e B); e centro local, evidenciando a complexidade do padrão espacial da rede urbana brasileira (IBGE, 2008).

¹¹ Essa pesquisa instituiu, como critério de classificação dos níveis hierárquicos dos centros, seis tipologias: metrópole, centro submetropolitano, capital regional, centro sub-regional, centro zona, centro subordinado (IBGE, 1987).

¹² Essa pesquisa estabeleceu, como critério de classificação dos níveis hierárquicos dos centros, sete tipologias: grande metrópole nacional, metrópole nacional, centro metropolitano regional, centro macrorregional, centro regional, centro sub-regional, centro local, centro subordinado (IBGE, 1972).

¹³ Cabe comentar que muitos desses deixaram de existir, quando do fim da exploração do ouro.

¹⁴ Muitos dos antigos centros portuários possuíam grande raio de atuação, a exemplo de Belém, cuja influência estendia-se por toda a Amazônia e por trechos do Centro-Oeste, graças à sua posição em relação às linhas de transporte fluviais. Belém era ponto de convergência de produtos do antigo norte goiano (gado, toucinho, couro, carne salgada, queijo, cereais, rapadura, dentre outros) e ponto de redistribuição de “secos e molhados” e de artigos importados. Como aponta Geiger (1963, p.423), “[...] são antigas as relações de Belém, através do rio Tocantins, com Goiás e Maranhão. No passado, antes do desenvolvimento das estradas, a influência de Belém era bem mais profunda no Centro-Oeste, com a utilização dos cursos de água.”

¹⁵ De acordo com Jameson Jr. (2004, p.225), fez-se em Goiás, durante o século XIX, “[...] a transição de uma economia baseada na mineração para outra de raízes em atividades pastoris e, secundariamente, agrícolas”. Contudo tais atividades já se faziam presentes, de forma incipiente, com o intuito de abastecer os núcleos da mineração desde o século XVIII.

¹⁶ O sistema de acesso (transporte e comunicação) da cidade estava associado ao rio Tocantins, por onde navegavam embarcações para o transporte de carga e de passageiros (canoas, botes e batelões), e, posteriormente, embarcações a vapor (1923) e a motor (década de 1940). Nesse período, a importância regional de Porto Nacional foi ampliada, pois os barcos a motor agilizaram as trocas comerciais com Belém. Ao longo do século XIX e do século XX, a principal via de acesso era pelo rio Tocantins. Mas, com a construção da BR-153, em fins da década de 1950 e na década de 1960, o fluxo de pessoas e mercadorias passou a ser feito por via terrestre.

¹⁷ Gomes, Teixeira Neto e Barbosa (2005, p.62) apontam que Porto Nacional tornou-se, “[...] por muito tempo, o principal porto fluvial do rio Tocantins [...]”. Registra-se que, entre os anos de 1891 e 1907, a cidade contava com 28 botes, responsáveis pelo transporte de mercadorias e de passageiros (OLIVEIRA, 2004). Fato que demonstra a importância da navegação através do rio Tocantins, nesse período.

¹⁸ Souza (2004, p.370) informa que “[...] a abertura da rodovia Belém-Brasília modificou quase que completamente a estrutura socioeconômica predominante no norte goiano (atual Tocantins)”. A respeito dos efeitos da BR-153 no processo de urbanização e de criação de novos núcleos urbanos no antigo norte goiano, hoje, Tocantins, ver Souza (2004) e Aquino (2004).

¹⁹ Tal pesquisa estabeleceu, como critério de classificação dos níveis hierárquicos dos centros urbanos, quatro tipologias, subdivididas em categorias: metrópole, com 4 categorias (A, B, C e D); centro regional, com 2 categorias (A e B); centro sub-regional, com 2 categorias (A e B); e centro local, com 2 categorias (A e B) (IBGE, 1972).

²⁰ Valverde (1967) ressalta que os núcleos que não estavam localizados às margens da Belém-Brasília ou que não tiveram acesso à referida rodovia perderam sua importância na configuração urbana local. No mesmo sentido, Oliveira (2004, p.239) aponta que “Porto Nacional teve papel

fundamental para o desenvolvimento da região norte do Estado, desde o século XIX até meados do século XX, quando foi 'atropelada' pela Belém-Brasília."

²¹ Nome escolhido no intuito de homenagear a comarca de São João da Palma, sede do primeiro movimento separatista do norte goiano.

²² A capital foi construída em território desmembrado dos municípios de Taquaruçu, hoje, distrito de Palmas, e de Porto Nacional, que está a 64km da capital, entre o rio Tocantins (hoje, reservatório da usina hidrelétrica Luiz Eduardo Magalhães) e a Serra do Carmo.

²³ O termo infraestruturas econômicas, utilizado por Dowbor (1998), tem o mesmo sentido de estruturas produtivas propriamente ditas, termo usado por Santos (1994), pois ambos dizem respeito ao conjunto de infraestruturas de transporte, comunicação, energia e outras, indispensáveis à reprodução econômica e social.

²⁴ A Bunge Alimentos, no Tocantins, é a maior empresa exportadora, sendo a soja responsável por 89,9% das exportações, seguida pela carne bovina, que atinge 7,6% do total das exportações tocantinenses (ANÁLISE EDITORIAL, 2009). Cumpre comentar a presença de unidades da referida empresa também em Pedro Afonso e Campos Lindos.

Referências

AJARA, César *et al.* O Estado do Tocantins: reinterpretação de um espaço de fronteira. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, ano 53, n.4, p.5-48, out./dez.1991.

ANAC. **Anuário Estatístico do transporte aéreo**. Disponível em: <<http://www.anac.gov.br/>>. Acesso em: 20 out. 2010.

ANÁLISE EDITORIAL. Disponível em: <http://www.analisecomercioexterior.com.br/>. Acesso em: 20 jun. 2009.

AQUINO, Napoleão A. A construção da Belém-Brasília e suas implicações no processo de urbanização do Estado do Tocantins. In: GIRALDIN, Odair (Org.). **A (trans)formação histórica do Tocantins**. Goiânia: Ed. da UFG, 2004. p.315-350.

ARRIGHI, Giovanni. **O longo século XX**. Rio de Janeiro: Contraponto, 1996. 371p.

BESSA, Kelly. **A dinâmica da rede urbana no Triângulo Mineiro**: convergências e divergências entre Uberaba e Uberlândia. Uberlândia: Composer/[sn], 2007. 347p.

CORRÊA, Roberto L. A rede urbana: reflexões, hipóteses e questionamentos sobre uma temática à margem. **Cidades**, Presidente Prudente, v.1, n.1, p.65-78, jan./jun.2004.

_____. A rede urbana brasileira e a sua dinâmica: algumas reflexões e questões. In: SPÓSITO, M. E. B. **Urbanização e cidades**: perspectivas geográficas. Presidente Prudente: [s.n.], 2001. p.359- 367.

_____. O estudo da rede urbana: uma proposição metodológica. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, ano 50, n.2, p.107-124, abr./jun.1988.

DEFFONTAINES, Pierre. Como se constituiu no Brasil e rede de cidades. **Boletim Geográfico**, Rio de Janeiro, ano II, n.14, p.141-148, abr.1944.

DOWBOR, L. **A reprodução social**: proposta para uma gestão descentralizada. Petrópolis: Vozes, 1998. 446p.

FERRARI, Onorina F. **A organização espacial do Agreste e do Sertão de Alagoas**: a redefinição dos centros urbanos. Rio de Janeiro: IBGE, 1988. 51p. (Cadernos de Geociências, n.1).

GEIGER, Pedro P. **Evolução da rede urbana brasileira**. Rio de Janeiro: Instituto Nacional de Estudos Pedagógicos, 1963. 460p.

GOMES, Horieste; TEIXEIRA NETO, Antônio; BARBOSA, Altair S. **Geografia: Goiás-Tocantins**. 2 ed. Goiânia: Editora da UFG, 2005. 270p.

GOMES, Paulo César da C. **A condição urbana**: ensaios de geopolítica da cidade. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002. 304p.

INFRAERO. EMPRESA BRASILEIRA DE INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA. Disponível em: <<http://www.infraero.gov.br/>>. Acesso em: 20 mar. 2009.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Cidades@**. Disponível em: < <http://www.ibge.gov.br/cidadesat/topwindow.htm?1> >. Acesso em: 20 out. 2010.

_____. **Censo demográfico**, 1970-1980-1991-2000. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 12 set. 2008.

_____. **Contagem populacional**, 2007. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 12 set. 2008.

_____. **Regiões de influência das cidades-2007**. Rio de Janeiro: IBGE, 2008. 230p.

_____. **Regiões de influência das cidades-1993**. Rio de Janeiro: IBGE, 2000. 230p.

_____. **Regiões de influência das cidades-1978**. Rio de Janeiro: IBGE, 1987. 230p.

_____. **Divisão do Brasil em regiões funcionais urbanas**. Rio de Janeiro: IBGE, 1972. 110p.

IPEA/IBGE/UNICAMP. **Caracterização e tendências da rede urbana do Brasil: redes urbanas regionais: norte, nordeste e centro-oeste**. Brasília/Campinas: IPEA/IBGE/UNICAMP, 2002. 263p.

JAMESON JR., David McCreery. A economia de Goiás no século XIX. In: GIRALDIN, Odair (Org.). **A (trans)formação histórica do Tocantins**. Goiânia: Ed. da UFG, 2004. p.203-233.

OLIVEIRA, Maria de Fátima. Um porto no sertão: cultura e cotidiano em Porto Nacional - 1880 a 1910. In: GIRALDIN, Odair (Org.). **A (trans)formação histórica do Tocantins**. Goiânia: Ed. da UFG, 2004. p.237-286.

PALACÍN, Luis. Os três povoamentos de Goiás. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Goiás**, Goiânia, ano 7, n.8, 1979.

PORTAL DE INFORMAÇÕES E SERVIÇOS DO ESTADO DO TOCANTINS. **Trilhos da Ferrovia Norte-Sul chegam em outubro na capital**. Disponível em: <<http://to.gov.br/>>. Acesso em: 18 fev.2010.

PRADO JÚNIOR, Caio. **Formação do Brasil contemporâneo: colônia**. São Paulo: Brasiliense, 1986. 408p.

SANTOS, Milton. Globalização e política. Da política dos estados à política das empresas. **Cadernos da Escola do Legislativo**, Belo Horizonte, n.6, s/p, jul./dez.1997.

_____. **Por uma economia política da cidade: o caso de São Paulo**. São Paulo: Hucitec, 1994. 145p.

_____. **Espaço e método**. 3 ed. São Paulo: Nobel, 1985. 88p.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria L. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2001. 471p.

SECRETARIA DO PLANEJAMENTO E MEIO AMBIENTE (SEPLAN). **Anuário Estatístico do Estado do Tocantins**. Disponível em: <<http://www.seplan.to.gov.br/>>. Acesso em: 15 mar. 2009.

SILVA, Valéria C. P. da. A cidade no labirinto: descortinando metáforas da pós-modernidade. **Sociedade & Natureza**, Uberlândia, ano 21, n. 1, p.147-158, abr.2009.

SOUZA, Sônia M. de. Belém-Brasília: abrindo fronteiras no norte goiano (atual Tocantins) - 1958-1975. In: GIRALDIN, Odair (Org.). **A (trans)formação histórica do Tocantins**. Goiânia: Ed. UFG, 2004. p.351-394.

VALVERDE, Orlando; DIAS, Catharina V. **A rodovia Belém-Brasília**: um estudo de geografia regional. Rio de Janeiro: IBGE, 1967. 350p.

Recebido em: 10/02/2011

Aceito em: 25/03/2011

