

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO TOCANTINS
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
PROGRAMA DE MESTRADO EM GEOGRAFIA**

DIÓGENES ALENCAR BOLWERK

A (RE)PRODUÇÃO DO ESPAÇO/TOCANTINS NO CONTEXTO REGIONAL

**PORTO NACIONAL-TO
2014**

DIÓGENES ALENCAR BOLWERK

A (RE)PRODUÇÃO DO ESPAÇO/TOCANTINS NO CONTEXTO REGIONAL

Dissertação de Mestrado apresentada no Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Tocantins. Como requisito parcial das exigências para a obtenção do título de Mestrado em Geografia

Orientador: Prof. Dr. Roberto de Souza Santos

Porto Nacional-TO, setembro de 2014

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
Biblioteca da Universidade Federal do Tocantins
Campus Universitário de Palmas

B694r Bolwerk, Diógenes Alencar
A (re)produção do espaço/Tocantins no contexto regional / Diógenes Alencar Bolwerk. – Palmas, 2014.
206f.

Dissertação de Mestrado – Universidade Federal do Tocantins,
Programa de Pós-Graduação em Geografia, 2014.

Linha de pesquisa: Estudos Geo-territoriais

Orientador: Prof. Dr. Roberto de Souza Santos.

1. (Re)produção. 2 Capitalismo. 3. Tocantins 4. Desenvolvimento Econômico. 5. Transporte Multimodal. 6. Cidade-Fluxo. I. Santos, Roberto de Souza. (orientador) II. Universidade Federal do Tocantins. III. Título.

CDD 338.9

Bibliotecária: Emanuele Santos
CRB-2 / 1309

TODOS OS DIREITOS RESERVADOS – A reprodução total ou parcial, de qualquer forma ou por qualquer meio deste documento é autorizado desde que citada a fonte. A violação dos direitos do autor (Lei nº 9.610/98) é crime estabelecido pelo artigo 184 do Código Penal.

Diógenes Alencar Bolwerk

**A (RE)PRODUÇÃO DO ESPAÇO/TOCANTINS NO CONTEXTO
REGIONAL.**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação – Mestrado em Geografia, da Universidade Federal do Tocantins, Campus de Porto Nacional, como requisito para obtenção do título de Mestre em Geografia.

Aprovado em 30 de Setembro de 2014.

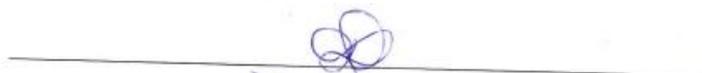
BANCA EXAMINADORA



Prof. Dr. Roberto de Souza Santos (Orientador)
Universidade Federal do Tocantins - UFT



Prof. Dr. Elizeu Ribeiro Lira (Examinador)
Universidade Federal do Tocantins - UFT



Prof. Dr. Manoel Calaça (Examinador)
Universidade Federal de Goiás - UFG

Porto Nacional – TO
2014

Para as minhas meninas: Mariley e Giovana

Agradecimentos

Ao Programa de Pós-graduação em Geografia da Fundação Universidade Federal do Tocantins, pela acolhida e oportunidade de realização do mestrado.

A Mariley, pelo companheirismo de todos os momentos, e por acreditar, até mesmo quando duvidei que pudesse continuar.

A Giovana minha linda e amada filha, mesmo não entendendo bem o que se passava procurou sempre fraternalmente afagar minhas angústias.

Ao Prof. Dr. Roberto de Souza Santos, pela orientação e acompanhamento em todas as fases do trabalho. Sua simplicidade e bom-humor são marcas indeléveis.

Ao Coordenador do Programa de Mestrado Prof. Dr. Elizeu Ribeiro Lira, sempre pronto e solícito para nos ajudar tanto nos trâmites burocráticos quanto nas inquietações da pesquisa.

A força divina que conhecemos por Deus, pois na dúvida quando pensei que não iria continuar, por problemas de saúde, me apeguei às forças sobrenaturais presentes na vida, na natureza e na alma do homem.

A Dr.^a Patrícia, pelas sessões de fisioterapia.

Aos professores do programa, pela aprendizagem, profissionalismo e descontração. Sinto-me confiante pela convivência com os mestres.

Ao meu pai Aloísio e minha mãe Francisca, ela sempre colocou meu nome em suas orações.

Aos meus colegas do mestrado, especialmente Cláudia, Júnio Batista e Maria de Jesus. Pelo bate-papo descontraído, socialização de sonhos, frustrações e alegrias.

Aos servidores das bibliotecas de Porto Nacional e Palmas, sempre pronto para ajudar.

Aos amigos das últimas-horas, especialmente, Josseane, pela correção gramatical.

A todos os funcionários do Programa de Mestrado, especialmente Ronaldo, Gilvânia e Raimunda sempre prestativos nas informações necessárias para bom andamento das atividades do programa.

A todos os meus sinceros agradecimentos!

A natureza da fé
Ora, a fé é a certeza de coisas
que se esperam, a convicção
de fatos que se não veem.
Hebreus 11:1

RESUMO

Este trabalho fez uma discussão sobre a produção e reprodução do espaço tocantinense no contexto regional. Sendo assim, o debate procurou empenhar-se na organização dos conceitos e teorias que alimentaram a temática regional, capitalismo, transporte, circulação e logística. A dissertação procurou dialogar com os autores regionais no que diz respeito às questões da Região Amazônica, do Tocantins, do transporte multimodal de cargas e de Palmas-TO dentro do contexto do desenvolvimento capitalista regional.

O método adotado foi o materialismo histórico dialético que procurou investigar a realidade, por meio da dialética dos contrários para atingir a totalidade do espaço de maneira ambivalente, complementar e complexa. A abordagem foi qualitativa na construção das entrevistas estruturadas que foram realizadas com os sujeitos sociais. O trabalho ficou estruturado em três capítulos assim, distribuídos.

O primeiro capítulo abordou a produção e reprodução do espaço do Tocantins no contexto da Amazônia, apresentando os conceitos de região, como também a discussão dos autores regionais sobre a Amazônia tocantinense e a capital Palmas.

O segundo capítulo discutiu a reforma do Estado brasileiro, a crítica feita da teoria dos polos de crescimento e quando o planejamento regional analisou somente o plano econômico.

O terceiro capítulo trabalhou a gestão dos transportes de cargas, a rodovia e a ferrovia, no contexto do Tocantins, os níveis de diferenciação e homogeneização da região, a tecnificação que propiciou a modernização da região, ou seja, o adensamento do capitalismo na região. A configuração da formação socioespacial de Palmas diante do contexto estadual e regional, culminado à cidade-fluxo.

As discussões teóricas permitiram considerar três postos-chaves: uma abordagem na formação socioespacial da região com o entendimento do ciclo de produção e reprodução do capitalismo; um entendimento nas estratégias da teoria regulatória da economia para gerir a gestão da região; e por fim os circuitos econômicos e o debate regional.

Palavras-chave: (Re)produção. Capitalismo. Tocantins. Desenvolvimento Econômico. Transporte Multimodal. Cidade-Fluxo.

ABSTRACT

This work had a discussion about the production and reproduction of space Tocantins in its regional context. Thus, the debate sought to engage in the organization of the concepts and theories that fueled the regional theme, capitalism, transportation, distribution and logistics. The dissertation attempted to dialogue with regional authors with regard to the issues of the Amazon region, Tocantins, multimodal freight transportation and Palmas-TO within the context of regional capitalist development.

The method adopted was dialectical historical materialism that sought to explore reality through the dialectic of opposites to achieve the full space of ambivalent and complex complementary way. The approach was qualitative in the construction of structured interviews that were conducted with social subjects. The work was structured in three chapters thus distributed.

The first chapter covered the production and reproduction of space in the context of the Tocantins Amazon, presenting the concepts of region, as well as the discussion of regional authors on Amazon and the Tocantins capital Palmas.

The second chapter discussed the reform of the Brazilian state, a critique of the theory of growth poles and when the regional planning only analyzed the economic plan.

The third chapter worked the management of freight transportation, the highway and the railroad, in the context of Tocantins, the levels of differentiation and homogenization of the region, technicization that promoted the modernization of the region, the density of capitalism in the region. The configuration of socio-spatial formation Palmas on the state and regional context, culminated the city-flow.

Theoretical discussions permitted to consider three key positions: an approach in socio-formation region with the understanding of the production and reproduction cycle of capitalism; an understanding of the strategies of regulatory economics theory to manage the management of the region; and finally the economic circuits and the regional debate.

Keywords: (Re)production. Capitalism. Tocantins. Economic Development. Multimodal transport. City-Flow.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1: Esquema da Teoria da Regulação Econômica do Estado	139
Figura 2: Circuitos e (Re)produção do Capital	157
Figura 3: Fases de Palmas	162
Figura 4: Modelo teórico-conceitual da (Re)produção do espaço no Tocantins	179

LISTA DE QUADROS

Quadro 1: Dualidade brasileira	50
Quadro 2: Fases da dualidade brasileira	53
Quadro 3: Ciclo de Produção e Reprodução do Capitalismo	61
Quadro 4: Regiões Administrativas	92
Quadro 5: Programas de Incentivos ao Desenvolvimento Econômico	95
Quadro 6: PAC/Investimentos (2007-2010)	111
Quadro 7: Matriz do transporte de cargas e custo-Brasil – 2012	113
Quadro 8: Pátios Multimodais no Tocantins	123

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Área dos Estados da Amazônia Legal	31
Tabela 2: População dos Estados da Amazônia Legal	36
Tabela 3: Os dez municípios mais populosos do Tocantins	74
Tabela 4: Taxa de frequência da Educação Básica do Tocantins	79
Tabela 5: Série-histórica do IDEB: Brasil, Tocantins e Palmas	80
Tabela 6: Taxa de Mortalidade Infantil	86
Tabela 7: Municípios da Região Metropolitana de Palmas	94
Tabela 8: Distribuição da matriz brasileira do transporte de cargas – 2014	113
Tabela 9: Custos dos modais: Brasil x EUA – Projeção 2014	114

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Série-histórica do IDH-TO	75
Gráfico 2: Taxa de crescimento do PIB no Tocantins	76
Gráfico 3: Percentual da renda apropriada pela população tocantinense	77
Gráfico 4: Razão entre os 20% mais ricos e os 20% mais pobres	78
Gráfico 5: Evolução do IDEB dos Anos Iniciais do Ensino Fundamental Meta: Brasil, Tocantins e Palmas	81
Gráfico 6: Esperança de vida ao nascer: Brasil e Tocantins	85
Gráfico 7: Emprego Formal em Palmas	149
Gráfico 8: Evolução do PIB de Palmas	150
Gráfico 9: Série-histórica do IDH-Palmas-TO (1991 a 2010)	152
Gráfico 10: Percentual de renda apropriada pela população – Palmas (1991 a 2010)	152
Gráfico 11: Série-histórica da população de Palmas (1991 a 2013)	153

LISTA DE MAPAS

Mapa 1: Localização da Amazônia Legal	34
Mapa 2: Distritos Industriais ao longo da Ferrovia e Rodovia	90
Mapa 3: Traçado da Ferrovia Norte-Sul (FNS) e Rodovia BR-153	122
Mapa 4: Distribuição dos Pátios Multimodais, destaque para o Pátio de Porto Nacional-TO	125
Mapa 5: Circulação de Mercadorias nos Pátios ao longo da Ferrovia Norte-Sul	165
Mapa 6: Localização do Município de Palmas-TO	167
Mapa 7: Vias de Acesso do Município de Palmas-TO	169

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AD	Análise do Discurso
ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres
ATI	Associação Tocantinense de Imprensa
BASA	Banco da Amazônia
BIRD	Banco Interamericano para Reconstrução e Desenvolvimento
BM	Banco Mundial
BR-153	Rodovia Federal Brasileira (Rodovia Belém-Brasília)
CEB	Câmara de Educação Básica
CEPAL	Comissão Econômica para América Latina e o Caribe
CF	Constituição Federal
CNE	Conselho Nacional de Educação
CNT	Confederação Nacional do Transporte
CONORTE	Comissão de Estudos dos Problemas do Norte Goiano
COPIS	Coordenação de População e Indicadores Sociais do IBGE
DATASUS	Departamento de Informática do SUS
DIRT	Divisão Inter-regional do Trabalho
DIT	Divisão Internacional do Trabalho
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
DPE	Diretoria de Pesquisas do IBGE
DRT	Divisão Regional do Trabalho
DTT	Divisão Territorial do Trabalho
EFC	Estrada de Ferro Carajás
FIDAM	Fundo para Investimentos Privados do Desenvolvimento da Amazônia
FMI	Fundo Monetário Internacional
FNO	Fundo Constitucional de Financiamento do Norte
FNS	Ferrovias Norte-Sul
HUB	Plataforma Tecnológica Concentradora dos Modais
IBAMA	Instituto Brasileiro de Meio Ambiente
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IDE	Índice de Desenvolvimento da Educação
IDEB	Índice de Desenvolvimento da Educação Básica

IDH	Índice de Desenvolvimento Humano
IDHM	Índice de Desenvolvimento Humano dos Municípios
ILOS	Instituto de Logística e Supply Chain
IMPUP	Instituto Municipal de Planejamento Urbano de Palmas
INEP	Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
JICA	Agencia Internacional de Cooperação Japonesa
LC	Lei Complementar
MEC	Ministério da Educação
MS	Ministério da Saúde
MTE	Ministério do Trabalho e Emprego
MT	Ministério dos Transportes
OCDE	Organização de Cooperação e de Desenvolvimento Econômico
OMC	Organização Mundial do Comércio
OTM	Operador de Transporte Multimodal
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
P&D	Pesquisa e Desenvolvimento
PIB	Produto Interno Bruto
PIN	Plano de Integração Nacional
PNUD	Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento
PND	Plano Nacional de Desenvolvimento
POLOAMAZÔNIA	Programa de Polos Agropecuários e Agrominerais da Amazônia
POLOCENTRO	Programa de Desenvolvimento dos Cerrados
POLONOROESTE	Programa Integrado de Desenvolvimento do Noroeste do Brasil
PPA	Plano Plurianual
PRODECER	Programa Nipo-brasileiro para Desenvolvimento do Cerrado
PT	Partido dos Trabalhadores
RAIS	Relação Anual de Informações Sociais
SAEB	Sistema de Avaliação da Educação Básica
SEDECTI-TO	Secretaria do Desenvolvimento Econômico, Ciência, Tecnologia e Inovação do Estado do Tocantins
SEFAZ-TO	Secretaria da Fazenda

SEPLAN-TO	Secretaria do Planejamento e da Modernização da Gestão Pública
SUDAM	Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia
TMI	Taxa de Mortalidade Infantil
TKU	Toneladas-quilômetro Úteis
UNESCO	Organização das Nações Unidas para a Educação, à Ciência e a Cultura
VALEC	Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.
VLI	Valor da Logística Integrada

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	17
CAPÍTULO I – (RE)PRODUÇÃO DO ESPAÇO REGIONAL NO CONTEXTO DA AMAZÔNIA	27
1.1 Conceitos de Região	27
1.2 Amazônia Legal	30
1.3 À gênese da produção do espaço em Palmas: geopolítica regional	40
1.4 O modelo explicativo da produção do espaço rangeliana	47
1.5 O modelo explicativo da reprodução do espaço em Rosa Luxemburg	56
CAPÍTULO II – POLÍTICAS, INDICADORES E PROGRAMAS DE DESENVOLVIMENTO: PLANEJAMENTO REGIONAL NO TOCANTINS	65
2.1 A reforma do Estado brasileiro a partir da década de 1990	65
2.2 Teoria dos Polos de Crescimento	69
2.3 Indicadores socioeconômicos no Tocantins: contradições e desenvolvimento regional	73
2.4 Planejamento regional: crescimento, desenvolvimento e os programas do estado do Tocantins	87
CAPÍTULO III – GESTÃO, TRANSPORTE DE CARGAS, NÍVEIS DE DIFERENCIAÇÃO E HOMOGENEIZAÇÃO DO CAPITALISMO NA REGIÃO	97
3.1 Transporte de Modais: discussões conceituais	97
3.2 Históricos, Leis, Planos e Programas sobre os transportes: PIN e PAC	106
3.3 Rodovia BR-153 e Ferrovia Norte-Sul: espinhas dorsais do Tocantins	114
3.4 Multimodalidade, Tocantins e Palmas: espaço regulado	127
3.5 Palmas: à cidade-fluxo	146

3.5.1 <i>Indicadores socioeconômicos de Palmas e o circuito integrado</i>	149
3.5.2 <i>Fases de Palmas</i>	158
CONSIDERAÇÕES FINAIS	170
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	183
APÊNDICE A – Fotos	192
APÊNDICE B – Questionários-estruturados	196

INTRODUÇÃO

O objeto de estudo desse trabalho pode parecer pretensioso ou mesmo provocativo, pois procurou analisar a produção e reprodução do espaço no Tocantins, porquanto quais são os critérios utilizados para discutir o espaço tocantinense e sua (re)produção. Desta forma, procurou apresentar três modelos de como o capital domina o cenário regional. Assim, foi fundamental relativizar e contextualizar a região estudada para poder inseri-la dentro de um contexto que a caracterize e faça jus ao título deste trabalho. Logo, o estado do Tocantins está circunscrito a dinâmica de sua região. Isso implica em afirmar que o espaço e região são parâmetros de análise; daí saiu discussões que a credencie ao título apresentado no trabalho.

Santos (1992) nos ajudou no entendimento da dialética do espaço quando afirma “na fase atual, todos os espaços são espaços de produção e de consumo e a economia industrial (ou pós-industrial?) ocupa praticamente todo o espaço produtivo urbano ou rural” (SANTOS, 1992, p. 40).

Quando se discute os processos de (re)produção do espaço no Tocantins, foi válido destacar o protagonismo de Palmas dentro deste contexto, também vale destacar que dentro da lógica do desenvolvimento capitalista na região, a teoria das localidades centrais defendida por Christaller¹ na década de 30 do século passado oferece modelo explicativo. Brito (2009), por exemplo, ao discutir o Tocantins e sua capital Palmas na rede de integração regional utilizou este teórico como base conceitual.

Christaller destaca a emergência de uma rede hierarquizada e integrada de centros de distribuição varejista e de serviços, ou seja, analisa o adensamento do modo-de-produção capitalista, com o domínio de um modelo de produção que gera todas as fases subseqüentes do sistema, isto é, distribuição, circulação e consumo.

¹ Walter Christaller (1893-1969) – geógrafo alemão, principal contribuição foi a Teoria das Localidades Centrais, publicada em 1933.

Teoricamente este trabalho poderia ser construído sobre as bases conceituais de Christaller, por considerar um modelo consolidado, entretanto, Corrêa (1997a) afirmou que a Nova Geografia, ao incorporar nas décadas de 60 e 70 a teoria christalleriana, avança muito pouco no modelo explicativo da teoria das localidades centrais.

Apesar de extensa bibliografia sobre o assunto, muito pouco foi adicionado ao conhecimento da organização espacial dos lugares de distribuição varejista e de serviços [...]. Em muitos casos “redescobriram-se”, em verdade, variações na organização espacial da rede de localidades centrais que o próprio Christaller já tinha descoberto e indicado (CORRÊA, 1997a, p. 15).

Assim, Corrêa (1997a) afirmou que dentro do referencial neopositivista que caracteriza a Nova Geografia, muito pouco avançou na teoria das localidades centrais, porque ao cooptar essa teoria a Nova Geografia procurou mensurar o modelo christalleriano necessitando uma abordagem mais complexa sobre a teoria.

Destarte, este trabalho procurou as contribuições dos autores que trabalham com o método dialético, como, por exemplo, a contribuição de Santos (1996, 2008) que ao trabalhar esse mesmo assunto, abordou as redes geográficas, não como apenas transmissão de dados e circulação, mas também, social e político. Apontando assim, para as características sociais da rede e não apenas de capitais, produção e circulação. Outra questão foi o entendimento dos circuitos superior e inferior da economia dentro do contexto regional, dando destaque à cidade de Palmas-TO.

Logo, o Tocantins e Palmas não serão entendidos como um ponto gravitacional devido sua localização e sua posição na rede christalleriana, pois, assim lhe seria imputada uma ordem de valor, mas, sim, discorrer sobre as instalações no espaço que essa região estaria envolvida, pois “a organização do espaço pode ser definida como resultado do equilíbrio entre fatores de dispersão e de concentração em um momento dado na história do espaço” (SANTOS, 1992, p. 29).

O trabalho se propôs analisar os condicionantes políticos e geoestratégicos do desenvolvimento regional do Tocantins e sua capital, bem como a ferrovia e rodovia no processo de reestruturação e gestão do setor de transporte multimodal

de cargas do Tocantins, identificando e compreendo o papel das políticas públicas de desenvolvimento regional e sujeitos sociais no processo.

Analisou o transporte multimodal de cargas na perspectiva da crítica à teoria de polos de crescimento de Perroux (1967) e o seu contraponto a teoria da regulação e gestão do território de Lipietz (1988). A discussão recaiu sobre as mudanças que ocorreram no Tocantins desde sua criação em 1988, quando antes pertencia ao norte goiano. Isto é, o estado foi fruto de um projeto político desenvolvimentista, movido por empreendimentos grandiosos como por exemplos: a própria capital Palmas, hidroelétricas e polos agroindústrias.

Assim, quais os fatores que credenciam o Tocantins e Palmas a tornar-se um entreposto logístico e multimodal de carga no contexto regional? Quais foram os interesses dos sujeitos sociais envolvidos nas questões regionais?

Desta forma, pretendeu-se analisar a dinâmica do próprio desenvolvimento e planejamento regional, bem como o contexto social e a dinâmica da sociedade atual, numa perspectiva de estudos regionais, em especificidade, Tocantins e sua capital Palmas.

Os objetivos do trabalho foram: analisar as condições socioeconômicas que credenciam o Tocantins/Palmas como entreposto logístico dentro da geopolítica na Amazônia Legal; elaborar uma revisão bibliográfica sobre a produção e reprodução do espaço no Tocantins; fazer uma discussão da teoria dos polos de crescimento e da teoria da regulação econômica; contextualizar as políticas públicas de desenvolvimento de transportes de cargas, bem como o processo de desenvolvimento regional e a questão geoestratégica do transporte multimodal de cargas; entrevistar sujeitos sociais ligados ao estado, município de Palmas, empresas, organização e movimento social na compreensão dos processos de reestruturação e gestão da região, destacando a importância da Rodovia BR-153 e da Ferrovia Norte-Sul no processo de desenvolvimento do capitalismo no Tocantins e Palmas.

Entende-se a Ciência Geográfica como um campo de investigação que procura fazer uma análise crítica e atual da realidade estabelecendo relações do

homem com a natureza. Assim, a Geografia possui instrumentos para realizar diagnóstico preciso da realidade, pois como afirma Santos (2000),

o espaço dos geógrafos é onde tudo está contemplado, não apenas os fluxos econômicos [...] A vida coletiva, onde os que mandam e os que não mandam, os ricos e os pobres, os poderosos e os não-poderosos estão presentes (SANTOS, 2000, p. 53).

É importante estabelecer um vínculo entre teoria e prática, dialeticamente entendida na práxis, ou seja, uma ação reflexiva do pesquisador, programada, sistematizada, pensada e estruturada. O estudo proposto colocou em cena o trabalho empírico e teórico. Então, o ponto de interesse foi o estudo do desenvolvimento do capitalismo no Tocantins/Palmas. Dentro desta análise recaíram as discussões conceituais própria da geografia regional. Analisamos a influência dos transportes modais e a gestão da região amazônica, bem como a inserção do Tocantins e sua capital nesse cenário de articulação do espaço e circulação, ou seja, um corredor multimodal formado pela BR-153 e Ferrovia Norte-Sul, que irá transportar cargas.

Tendo como parâmetro a relação intrínseca entre natureza e homem, as redefinições metodológicas do trabalho privilegiam as análises e os conceitos que foram abordados como: desenvolvimento do capitalismo, região, políticas desenvolvimentistas, transporte multimodal de cargas, gestão, planejamento regional. A metodologia teve a atenção redobrada para que se possa observar a existência contingencial do trabalho de campo, e assim, adotar novas abordagens quando necessária, ou seja, o pesquisador teve de abrir espaços para maior aceitação do uso de outras fontes e permitiu, desta forma, que o trabalho torne-se mais crítico e inovador, e tenha como possibilidade, a necessidade de comunicar-se com outras áreas do conhecimento.

O tema remeteu a um estudo que sobremaneira estabeleceu as relações de várias interfaces que se relacionam com a geografia, por meio de diálogo entre o humano e a natureza, dentro de uma perspectiva do método materialismo histórico dialético. O método – materialismo histórico dialético promoveu uma abordagem qualitativa do objeto estudado, realizando uma pesquisa analítica, reflexiva e crítica sobre o tema que foi investigado. Sobre o método Demo (2000, p. 107), assim

escreveu “a dialética histórico-estrutural tenta apanhar a dimensão intrinsecamente da realidade objetiva e subjetiva”. Desta forma, a dialética materialista não vê o plano da realidade como categorias dicotômicas, mas enquanto unidade de contrários que atinge a totalidade de maneira ambivalente, complementar e complexa.

Outro pressuposto importante da dialética é a politicidade ou qualidade política do seu método, estendendo este aspecto como a capacidade que a sociedade e os sujeitos históricos têm de auto organizar-se, aprender, criar e refazer-se. Entende-se que esta qualidade política também está diretamente ligada a relação de sociedade, contexto histórico e conhecimento, logo, o discurso e escrita científica são dotados de lógica, mas também de retórica, ou seja, não existe neutralidade científica, mas conhecimento que traz ideologia e retórica na produção do conhecimento científico.

Assim, a dialética nos permite a inter-relação de todas as partes em um todo organizado, promovendo ação contínua de mudança no espaço-tempo, resultando uma análise analítica do espaço-temporal e do uso das técnicas no passado e presente.

Santos (1992, p. 49) assim, conceituou o materialismo no espaço,

estruturação espaço-temporal em uma análise do espaço geográfico ou espaço concreto. A sociedade só pode ser definida através do espaço, já que o espaço é resultado da produção, uma decorrência de sua história – mais precisamente, da história dos processos produtivos impostos ao espaço pela sociedade.

Definido o método, e sua abordagem, foi salutar desenvolver o instrumento de pesquisa que atendesse melhor ao método aplicado, por isso os instrumentos da pesquisa serão as entrevistas estruturadas. Severino (2007) assim escreve,

são aquelas em que as questões são direcionadas e previamente estabelecidas, com determinada articulação interna. Aproxima-se mais do questionário, embora sem à impessoalidade deste. Com questões bem diretivas, obtém, do universo de sujeitos, respostas também mais facilmente categorizáveis, sendo assim, muito útil para o desenvolvimento de levantamentos sociais (SEVERINO, 2007, p. 125).

No tratamento das informações obtidas com as entrevistas foi fundamental adotar uma técnica capaz de evidenciar o discurso, isto é, o dito, o subentendido, o não-dito. Foi importante apropriar-se de uma técnica que nos ajudou a construir uma análise analítica das entrevistas, sendo assim, trabalhamos com a análise do discurso (AD). “A AD permite conhecer o significado tanto do que está explícito na mensagem quanto do que está implícito – não só o que se fala, mas também como se fala” (MARTINS, 2008, p. 55).

a análise do discurso pode demonstrar que o que é lido não é a realidade, mas apenas um relato da realidade propositadamente construído de determinado modo, por determinado sujeito. Através do destrinchamento do funcionamento dos textos e da consequente observação de sua articulação com as formações ideológicas, ela permite desvendar, no contexto da sociedade, o confronto de forças, as relações de poder, os domínios do saber (MARTINS, 2008, p. 58).

Contudo, a análise do discurso não se limita, apenas, aos depoimentos falados, mas também o que foi escrito, produzido e articulado. “O foco de interesse é a construção de procedimentos capazes de transportar o olhar-leitor a compreensões menos óbvias, mais profundas através da desconstrução do literal, do imediato” (MARTINS, 2008, p. 55).

Depois da definição do método (dialético), instrumento (entrevista) e técnica metodológica (análise do discurso) para aferir o instrumento de pesquisa, foi necessário definir onde seriam coletados os dados e informações das atividades de pesquisa de campo. As entrevistas (fontes primárias) foram realizadas com sujeitos das instituições: Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. – VALEC; Secretaria do Desenvolvimento Econômico, Ciência, Tecnologia e Inovação – SEDECTI-TO; Secretaria de Planejamento do Estado do Tocantins – SEPLAN-TO; Instituto Municipal de Planejamento Urbano de Palmas – IMPUP; Universidade Federal do Tocantins – UFT; Empresa da Construção Civil do município de Palmas; Empresa Rural do município de Porto Nacional – Agronegócio; Empresa de Supermercado Atacadista/Varejista do município de Palmas; Movimento Social pela habitação de Palmas; e Organização Sindical do Tocantins.

As entrevistas procuraram obter informações relevantes dos entrevistados no intuito de contribuir na construção do trabalho. Para o entrevistado à frente da

empresa VALEC, a condução levará aspectos econômicos e desenvolvimento promovido pela Ferrovia Norte-Sul, bem como os principais tipos de cargas (produtos e mercadorias que a ferrovia transporta) as peculiaridades dos seis modais no Tocantins e conclusão final das obras.

O sujeito político ligado ao estado do Tocantins, o desenvolvimento da entrevista foi no sentido de destacar as políticas de desenvolvimento atuais e anteriores, quais importâncias e estratégias do estado com a Ferrovia Norte-Sul e a BR-153 na articulação logística e infraestrutura do Tocantins, ações do governo que contribuíram ou contribuirão para promover os investimentos no estado, o Tocantins no cenário regional, o capital político e social dos investimentos. O representante do IMPUP, ligado a Prefeitura Municipal de Palmas, o assunto versou sobre o protagonismo e oportunidades de Palmas, no que tange ao circuito do transporte multimodal de cargas.

O professor-pesquisador universitário a entrevista levou em consideração sua área de conhecimento, e versará sobre geopolítica do Tocantins, as condições que Palmas oferece para atender as demandas, os benefícios desses investimentos para a população e estado do Tocantins.

O movimento social e a organização sindical também foram entrevistados para avaliarem os aspectos sociais dos investimentos. Também foram entrevistados empresários do agronegócio e da construção civil, com o intuito de discutir sobre a relação do transporte multimodal e o agronegócio, bem como a especulação imobiliária na cidade de Palmas.

Foi realizada uma pesquisa documental nas seguintes instituições públicas e empresa, por meio de visitas, mídias impressas ou sítios oficiais na Internet (fontes secundárias): Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. – VALEC; Ministério dos Transportes – MT/Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT; Secretaria de Planejamento do Estado do Tocantins – SEPLAN-TO; Secretaria do Desenvolvimento Econômico, Ciência, Tecnologia e Inovação do Estado do Tocantins; Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE; Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA; Órgãos públicos como bibliotecas; Sites do Governo Federal; Revistas; e sites especializados que possam necessariamente

contribuir para o desenvolvimento do trabalho e o entendimento socioeconômico na análise geopolítica e econômica da região.

A pesquisa documental foi de fundamental relevância e os dados tabulados foram confrontados com as teorias e as informações coletadas nas entrevistas, assim as análises levaram em consideração a Geografia Crítica (Materialismo), bem como nas entrevistas e coletas de dados documentais foram aplicada a análise do discurso. Logo, no caso dos documentos a análise do discurso recaiu na interpretação destes materiais, ou seja, o que há por trás da análise dos documentos estudados. Com isso, se procuraram entender as relações de poder, as formações ideológicas e a formação socioespacial em questão estudada.

As etapas foram assim distribuídas. A primeira etapa, inicialmente, foi realizada uma revisão bibliográfica, no qual foram abordados os aspectos econômico, histórico, social da região. Também foi feito um levantamento das organizações públicas e privadas já mencionada, bem como os sujeitos a frente da gestão estadual e municipal. Com este levantamento foram classificados os perfis dos entrevistados e a quantidade da amostragem.

A segunda etapa foi destinada à preparação de instrumento de pesquisa (entrevistas) e coleta dos dados e desta maneira, trabalhadas as questões de gestão da região, sociedade, planejamento regional, globalização e transporte multimodal de cargas. Sobre a entrevista, estas contaram com as informações previamente existentes sobre as pessoas que foram entrevistadas, com o propósito de orientar a preparação, através de estudos e discussões dos assuntos abordados com cada pessoa. Essa postura propiciou a revisão e adequação do rol de perguntas que foram formuladas.

Na terceira etapa, a pesquisa destinou esforços para responder ao seu propósito particular que foi o questionamento da (re)produção do espaço Tocantins/Palmas no contexto regional. Diante de posse dos resultados (estudos bibliográficos e campo) a pesquisa foi apresentada em forma de Dissertação de Mestrado em Geografia na Universidade Federal do Tocantins na linha de pesquisa em Estudos geo-territoriais.

Para a execução desse trabalho, utilizou-se dos seguintes recursos: câmera digital, impressora, internet e computador e seus programas (Word, Excel etc.). O material mencionado ajudou nas entrevistas, tabulação dos dados documentais e confecção da dissertação que ficou estruturado em três capítulos a seguir:

Capítulo I: abordou a produção e reprodução do espaço no contexto regional, apresentando os conceitos de região, como também a discussão regional da Amazônia. A discussão envolveu a explicação de três modelos teóricos sobre a reprodução e reprodução do espaço no Tocantins e principalmente em Palmas. Principais autores: Roberto Lobato Corrêa (1987; 1997a; 1997b); Ariovaldo Umbelino de Oliveira (1991; 2007); Francisco de Oliveira (1972; 1981).

Os autores que discutiu a (re)produção do espaço são os autores regionais: Elizeu Lira (1995) que discutiu o espaço tocantinense dentro da perspectiva histórico-geográfica e assim, Tocantins/Palmas é um espaço geoestratégico e planejado do adensamento capitalista na região.

O outro autor regional que trabalhou o espaço tocantinense é Eliseu Brito (2009) que analisou os processos sucessórios e necessários dos modos-de-produção, e assim, a dinâmica do capitalismo suplantará as outras formas de relações que não sejam capitalistas, culminando num desenvolvimento capitalista para o Tocantins/Palmas dentro da perspectiva da teoria das localidades centrais.

A apresentação do terceiro modelo explicativo da (re)produção do espaço foi fruto da necessidade explicar certas lacunas apresentadas pelos autores regionais. Exemplo, Lira (1995) não discutiu o processo de modernização proveniente da instalação técnica de rodovia e ferrovia na região, como também a tecnificação da agricultura e como esse processo de modernização convive com relações pré-capitalistas.

Brito (2009) procurou responder essas lacunas afirmando a necessidade histórica é necessária da superação das formas tradicionais, ditas estagnadas, pelo avanço das relações capitalistas na região, ditas dinâmicas. Assim, o terceiro modelo defendido neste trabalho parte da discussão de Rosa Luxemburg (1984) que questiona o modelo sucessório e afirma a necessidade do capitalismo em criar ou

recriar relações pré-capitalistas na obtenção de mais-valia. Explicando desta maneira, a existência de relações exógenas no capitalismo.

Capítulo II: discutiu a reforma do Estado brasileiro a partir de 1989, analisando as políticas de desenvolvimento do capitalismo. O planejamento regional foi analisado na perspectiva da teoria dos polos de crescimento de François Perroux (1967) este separa o plano econômico do plano social, criando duas escalas de mensurações distintas. Perroux (1967) foi discutido neste trabalho para evidenciar as políticas de desenvolvimento do estado que são pensadas e estruturadas numa lógica dicotômica que vê a região sem o social, meramente um plano econômico distante do social. Milton Santos (2011) entrou nessa discussão como contraponto para explicar a dificuldade desta teoria em analisar a totalidade do espaço, fragmentando o planejamento regional e dividindo o estado em regiões administrativas desarticuladas da realidade social. Outro autor trabalhado é Georges Benko (2002).

Capítulo III: analisou a gestão dos transportes de cargas no Tocantins, os níveis de diferenciação e homogeneização do capitalismo, a tecnificação da região e o protagonismo dos sujeitos. A Rodovia BR-153 e a Ferrovia Norte-Sul, – o elemento modernizador e o processo de consolidação do capitalismo na região. Palmas e sua nova faceta: cidade-fluxo.

Os autores trabalhados sobre os transportes de cargas e modernização foram Márcio Rogério da Silveira (2003; 2011); Roberto de Souza Santos (2005) respectivamente. Já Alain Lipietz (1988) foi apresentado neste trabalho com o intuito de pensar numa outra perspectiva, crítico-reflexiva da atuação do estado que fuja da análise conservadora de Perroux (1967). Destarte, Lipietz (1988) faz contraponto importante ao afirmar das constantes instabilidades e crises do capitalismo, levando o sistema a criar um modelo regulatório da economia, a fim de garantir os seus investimentos na região. Quando discutido nesse capítulo a cidade de Palmas e suas idiossincrasias levou-se em consideração as obras de Milton Santos (1996; 2008) que diferentemente da teoria das localidades centrais, procura trabalhar os aspectos das redes geográficas considerando os aspectos da dinâmica humana, bem como a interligação dos circuitos superior e inferior dentro da lógica da economia formal e informal.

CAPÍTULO I: (RE)PRODUÇÃO DO ESPAÇO REGIONAL NO CONTEXTO DA AMAZÔNIA

As discussões regionais sobre o capitalismo no antigo norte goiano e atual Tocantins é extremamente extensa e a própria dinâmica dos estudos realizados pelos autores ressuscita modelos diversificados para explicar a tessitura social e rugosidade espacial. Trabalhos de Corrêa (1987); Oliveira (1991, 2007); Lira (1995); Brito (2009), e Luxemburg (1984) entre outros, nos ajudam a entender a temática atual e a lançar o olhar de pesquisador, adiante, num trabalho analítico sobre a geopolítica regional.

1.1 Conceitos de Região

Quando abordada as questões relacionadas à Amazônia Legal, é salutar estabelecer o conceito de região. Para a geografia a região compõe importante campo de análise, mas concomitantemente outras áreas do conhecimento utilizam o conceito de região para elaborar seus modelos explicativos, por exemplo, um administrador ou economista usa o termo região para delimitar regiões administrativas e econômicas de um território. Todavia, a cooptação do conceito de região por outras ciências acaba tornando a palavra polissêmica, pois como afirma Corrêa (1987), o espectro região é utilizado pelo homem comum até o cientista.

Contudo, mesmo na geografia não há consenso, vários são os entendimentos do conceito de região; de acordo com cada corrente do pensamento geográfico há uma vertente diferenciada. Corrêa (1987, p. 22) afirma que o conceito grandemente utilizado é que “região está ligado à noção fundamental de diferenciação de área, quer dizer, à aceitação da ideia de que a superfície da Terra é constituída por áreas diferentes entre si”.

É interessante observar que o pesquisador necessita de critérios na seleção dos conceitos científicos, pois precisam estar diretamente relacionadas com a corrente do pensamento geográfico que se pretende trabalhar, como por exemplo, a região natural vai de encontro com as ideias expansionistas da Alemanha de Ratzel² que qualificou o espaço como vital para as pretensões política e econômica daquele país. Logo, a região natural é,

entendida como uma parte da superfície da Terra, dimensionada segundo escalas territoriais diversificadas, e caracterizadas pela uniformidade resultante da combinação ou integração em área dos elementos da natureza: o clima, a vegetação, o relevo, a geologia e outros adicionais que diferenciariam ainda mais cada uma destas partes. Em outras palavras, uma região natural é um ecossistema onde seus elementos acham-se integrados e são integrantes (CORRÊA, 1987, p. 23-24).

O determinismo ambiental de Ratzel do século XIX, justificava-se dentro do contexto de expansão territorial no qual o progresso econômico estava atrelado a apropriação das riquezas naturais, assim o espaço vital integrando áreas uniformes para promover o capitalismo alemão e integrar a nação alemã, isto é, os povos de língua e tradição alemã. Ratzel afirmava a existência de povos dominantes e dominados, com isso admitia a expansão de fronteiras para dominar territórios e promover o bem-estar de sua nação.

Há também a corrente possibilista de Vidal de la Blache³ que com o seu conceito de região geográfica destacou os estudos de gêneros. “A região geográfica abrange uma paisagem e sua extensão territorial, onde se entrelaçam de modo, harmoniosos componentes humanos e natureza” (CORRÊA, 1987, p. 28). Ou seja, para Vidal de la Blache a França Imperialista do século XIX, estaria intensificando um processo de desenvolvimento civilizatório nos territórios africanos e asiáticos, daí a justificativa da conquista das regiões. Corrêa (1987) ao citar Lacoste, afirma que a região vidaliana se apresenta como,

‘conceito-obstáculo’, que nega outras possibilidades de se dividir a superfície da Terra; por outro lado, as classes de área da nova geografia podem acabar constituindo-se em exercício acadêmico sofisticado (LACOSTE, apud CORRÊA, 1987, p. 40).

² Friedrich Ratzel (1844-1904) geógrafo alemão.

³ Paul Vidal de la Blache (1845-1918) historiador e geógrafo francês.

Outra corrente que aborda o conceito de região é a Nova Geografia, que fundamenta suas bases no empirismo lógico, que irá definir a região “como um conjunto de lugares onde as diferenças internas entre esses lugares são menores que às existentes entre eles e qualquer elemento de outro conjunto de lugares” (CORRÊA, 1987, p. 32).

Assim, no empirismo lógico o que define a região são as técnicas e as fórmulas estatísticas que mensuram e quantificam a divisão regional, concebida como um produto meramente intelectualizado e abstrato, diferentemente da concretude da região ratzeliana e vidaliana.

Sendo assim, os conceitos ratzeliano, vidaliano e tampouco empirista não atendem as exigências de região que este trabalho pretende alcançar. Corrêa (1987) ao escrever sobre a geografia crítica afirma que teóricos que seguem esta corrente como Lacoste, Santos e Lipietz irão discutir a necessidade de repensar o conceito de região diferentemente das demais correntes geográficas, levando em considerações o modo-de-produção e as classes sociais, por exemplo, Corrêa (1987, p. 41) tendo como referência Lipietz, assim, considera “o conceito de região e o tema regional sob uma articulação dos modos de produção (...); através das conexões entre classes sociais e acumulação capitalista”. Isto é, o conceito de região perpassa pela discussão que envolve Estado, sociedade e capitalismo.

Desta maneira, análise da região recai sob o domínio da Geografia Crítica, no entendimento de que a região não é apenas integração, articulação e interligação, mas acima de tudo os movimentos humanos e naturais que se contradizem e se afirmam num processo dialético que irá configurar o seu espaço.

Oliveira (1981) quando discute a região afirma que esta tende a desaparecer, existindo zonas de localização e diferenciação das atividades econômicas. Abrindo espaço para a homogeneização da reprodução do capital e de suas formas, assim o conceito de região deve ser repensado. Desta forma, Oliveira (1981) destaca que a região deve ser analisada como espaço da luta de classes, no qual o econômico e o político articulam-se na formação socioespacial.

Desta forma, a região caracteriza-se pelo processo de diferenciação regional que não se dá apenas pela mudança de paisagem ou cultural como compreendem

alguns autores, mas principalmente pela lógica do capitalismo que ali se instala promovendo dinâmicas no território deste, a divisão territorial do trabalho, perpassando aos aspectos culturais e materiais. Corrêa (1987, p. 45-46) assim, escreve,

a região é considerada uma entidade concreta, resultado de múltiplas determinações, ou seja, da efetivação dos mecanismos de regionalização sobre um quadro territorial já previamente ocupado, caracterizado por uma natureza já transformada, heranças culturais e materiais e determinada estrutura social e seus conflitos.

A região não é única e suas interações não são harmoniosas como acreditava Vidal de la Blache, mas particular, conflituosa onde as especificidades sociais se materializam e adensam na totalidade espaço-temporal. Isto é,

do ponto de vista marxista, o espaço é considerado como uma complexidade e um todo estruturado. Nesta visão, não é possível pensar no mesmo tempo histórico o processo de desenvolvimento dos diferentes níveis do todo (LIPIETZ, 1988, p. 21).

Lipietz (1988) nos alerta que cada sociedade desenvolve no seu tempo um modo de produção específico que impõe à superestrutura: as relações sociais, institucionais e políticas, fazendo dos diferentes níveis do todo, – estrutura complexa e distinta do seu *modus operandi*.

1.2 Amazônia Legal

A Amazônia Legal é uma conjectura de (re)articulação, dominação e gestão da região Amazônica brasileira pelo Regime Militar num processo de interiorização e ocupação da região pelos militares (LIRA, 1995) uma conjectura geopolítica articulada pelos promotores do Regime Militar.

Atualmente, fazem parte da Amazônia Legal nove estados da federação: Acre, Amapá, Amazonas, Maranhão⁴, Mato Grosso, Pará, Rondônia, Roraima e

⁴ Neste estado a Amazônia Legal compreende até Oeste do meridiano de 44°.

Tocantins. Com área superior a cinco (5) milhões de km², (IBGE, 2010a). Com distribuição de acordo com a tabela a seguir.

Tabela 1: Área dos Estados da Amazônia Legal

Estado	Região	Área (km²)
Acre	Norte	164.123,040
Amapá	Norte	142.828,521
Amazonas	Norte	1.559.159,148
Maranhão	Nordeste	331.937,450
Mato Grosso	Centro-Oeste	903.366.192
Pará	Norte	1.247.954,666
Rondônia	Norte	237.590,547
Roraima	Norte	224.300,506
Tocantins	Norte	277.720,520
Total		5.088.980,590

Fonte: IBGE, 2010a. Bolwerk (2014). Adaptado pelo autor

A tabela apresenta a distribuição da área compõem Amazônia Legal, os estados e suas respectivas regiões. Vale ressaltar que o estado do Maranhão apresenta área total na tabela, entretanto, sua área na Amazônia Legal compreende até o meridiano de 44°. Interessante observar que três regiões brasileiras compreendem a cobertura da Amazônia Legal, o que vem corroborar com as ideias de Oliveira (1991) e Lira (1995) quando afirmam do ato governamental e burocrático do Estado brasileiro ao publicar a Lei nº 5.173 de 27/10/1966, criando a Amazônia Legal, ou seja, um território planejado pela burocracia administrativa do Regime Militar.

Vejamos o que diz a Lei nº 5.173,

Art. 2º A Amazônia para efeitos desta lei, abrange a região compreendida pelos Estados do Acre, Pará e Amazonas, pelos Territórios Federais do Amapá, Roraima e Rondônia, e ainda pelas áreas do Estado de Mato Grosso a norte do paralelo 16º, do Estado de Goiás a norte do paralelo 13º e do Estado do Maranhão a oeste do meridiano de 44º (BRASIL, Lei nº 5.173, 1966).

A Lei nº 5.173, afirma que no estado do Mato Grosso a Amazônia Legal seria definida a Norte do paralelo 16º, entretanto, a Lei Complementar (LC) nº 31 de 11/10/1977 no seu Art. 45 inclui totalmente o território mato-grossense, pois afirma “A Amazônia, a que se refere o art. 2º da lei nº 5.173, de 27 de outubro de 1966, compreenderá também toda a área do Estado de Mato Grosso”. (BRASIL, Lei Complementar, 1977), (SUDAM, 2007).

Em 1988 a Constituição Federal (CF) de 05/10/1988 (nas disposições transitórias), no seu Art. 13 cria o estado do Tocantins, Norte do paralelo 13º (antigo território de Goiás) e o Art. 14 “Os Territórios Federais de Roraima e do Amapá são transformados em Estados federados, mantidos seus atuais limites geográficos” (BRASIL, CF, 1988).

Assim, os estados da região da Amazônia Legal são compreendidos por: Acre, Amapá, Amazonas, Mato Grosso, Pará, Rondônia, Roraima, Tocantins e parte do Maranhão (Oeste do meridiano de 44º de acordo com Lei original 5.173 de 1966). O IBGE (2011) assim, descreve-a:

A Amazônia Legal corresponde cerca 59% do território brasileiro. Nela vivem em torno de 24 milhões de pessoas, segundo o Censo 2010, distribuídas nos estados do Acre, Amapá, Amazonas, Mato Grosso, Pará, Rondônia, Roraima, Tocantins e Maranhão. Além de conter 20% do bioma cerrado, a região abriga todo o bioma Amazônia, o mais extenso dos biomas brasileiros, que corresponde a 1/3 das florestas tropicais úmidas do planeta, detém a mais elevada biodiversidade, o maior banco genético e 1/5 da disponibilidade mundial de água potável (IBGE, 2011, s/p).

O IBGE (2011), instituto governamental, apresenta a Amazônia como manancial de biodiversidade natural (fauna e flora) do Brasil. Talvez, resida aí um dos últimos bastiões das riquezas brasileiras exaltada pelo governo brasileiro. No entanto, há necessidade de compreender as similitudes dos discursos ideológicos de ontem (período militar) e hoje (período republicano).

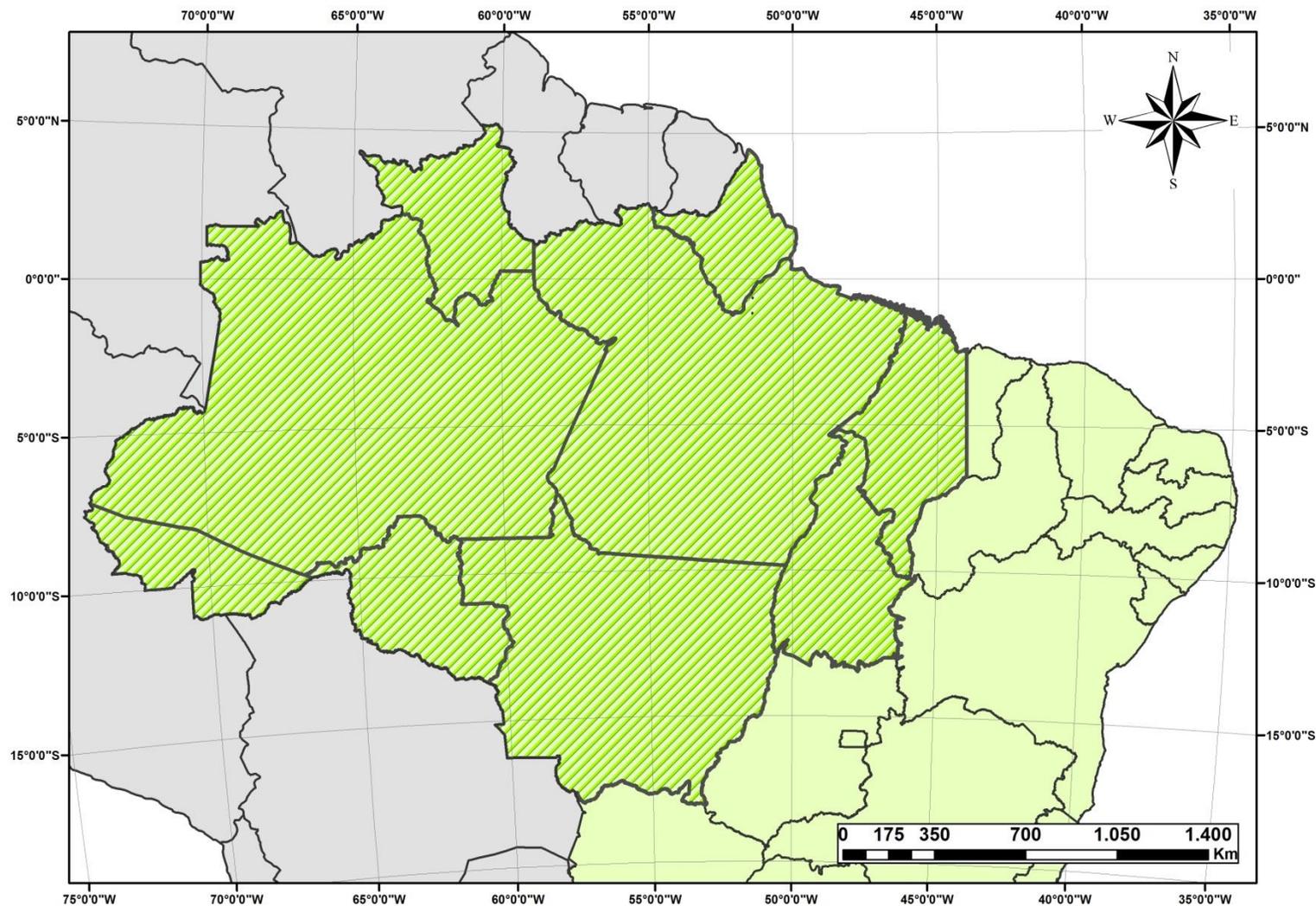
Os trabalhos de Oliveira (1991) e Lira (1995) descortinam o entendimento do processo histórico-geográfico da região amazônica. Isto é, como ocorreu o processo intenso de acomodação e infiltração de capitais na região amazônica, pois na atualidade observamos os reflexos dessas políticas públicas.

O Regime Militar instaurado no Brasil em 1964, articulado geopoliticamente com grupos nacionais e internacionais desencadearam na Região Amazônica ações de ocupação deste território pelo viés do capital nacional associado com o capital estrangeiro, em muitos casos o conluio entre os dois capitais para adentrar no que Oliveira (1991) chama de fronteiras ideológicas.

Estava deflagrada a “Operação Amazônica”, consubstanciada na ideologia que serviu de lema ao Projeto Rondon, “integrar para não entregar”. Na realidade, na lógica da ideologia da Escola Superior de Guerra estava inscrita a passagem dos tempos das “fronteiras geográficas” para os das “fronteiras ideológicas”, “era necessário entregar aos americanos para não entregar aos comunistas” (OLIVEIRA, 1991, p. 31).

A “Operação Amazônia” como destaca Oliveira (1991), se materializa enquanto políticas desenvolvimentistas do Regime Militar, com intenção de abrir caminho para exploração do território amazônico brasileiro pelos grandes grupos nacionais, internacionais ou de capital misto. A estratégia geopolítica ideológica da “Operação Amazônia” era o financiamento internacional e o governo militar brasileiro de projetos agrominerais e agropecuários na região amazônica.

Desta forma, a região amazônica, passou a ser articulada e integrada pelos governantes militares sob a lógica do capitalismo intensificando a internacionalização dos recursos naturais da região; assim, no ano de 1966, foram criadas a Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM), o Banco da Amazônia (BASA) e o Fundo para Investimentos Privados do Desenvolvimento da Amazônia (FIDAM) que tinham como proposituras as adequações e reformulações de políticas governamentais indutoras de incentivos fiscais e créditos que visassem atrair investimentos para Amazônia tanto de capital nacional quanto internacional. “Portanto, a política de incentivos fiscais do sistema SUDAM – FIDAM – BASA foi a contraparte do governo militar para que o empresariado nacional e estrangeiro aderisse a ‘Operação Amazônia’” (OLIVEIRA, 1991, p. 32). Nesta ótica dos militares a Amazônia brasileira deveria passar por mudanças na sua formação socioespacial que pudesse atender o capital na região. O mapa a seguir da Amazônia Legal ajuda a entender a divisão territorial da Amazônia brasileira realizada pelo Regime Militar, configurando o que chamamos de Amazônia Legal. Vejamos o mapa 1.

Mapa 1: Localização da Amazônia Legal

Fonte: Instituto Brasileiro de Meio Ambiente – IBAMA, 2012

O mapa apresenta a configuração territorial da Amazônia, entretanto para compreender a geopolítica para Amazônia, iremos teoricamente nos apoiar em Oliveira (1991) e Lira (1995) por acreditar que a conceituação destes pesquisadores traz o entendimento da ocupação governamental que este território vem passando num corte histórico de aproximadamente cinquenta anos.

Lira (1995) afirma que a criação da Amazônia Legal impôs-se de forma autoritária na região amazônica brasileira, levantando a bandeira do pseudo patriotismo para justificar a reorganização do território Amazônico. Oliveira (1991) e Lira (1995) destacam os conflitos que caracterizam a região, definida e afirmada agora pelos aspectos ideológicos e não somente geográfico. Para Lira (1995, p. 28) “Amazônia brasileira e Amazônia Legal dialeticamente, se contradizem, se confirmam e se negam, dentro de um contexto onde se define a natureza da geografia e as ideologias geográficas”.

Assim, Lira (1995) ao discutir as políticas desenvolvimentistas para a Amazônia, constata a presença de “varias Amazônias” dentro da mesma região, apesar de compor o mesmo território o autor afirma a necessidade de desassociá-las.

Amazônia Brasileira estou me referindo à região visível, um território palpável, uma região que por se já é uma região onde o homem do lugar sinta e conheça sua geografia, enfim, uma região que não necessite de instrumentos técnicos e/ou ideologias para definir seus contornos. [...]. Amazônia Legal é uma região criada pelos governos militares e/ou paramilitares, com o intuito de reafirmar a soberania nacional na região e desenvolvê-la de maneira “segura”. Tudo isso sobre o patrocínio do capital estrangeiro (LIRA, 1995, p. 29-30).

Do embate dialético da Amazônia brasileira (do ribeirinho e da comunidade indígena) com a Amazônia Legal (do capital e da tecnologia) surge a Amazônia llegal, num processo dialético de tese, antítese e síntese a Amazônia llegal para Lira (1995) é a representação do conflito que estabelece no território, “imposta pelo modo de produção capitalista inventor da ‘Amazônia Legal’” (LIRA, 1995, p. 31).

Partindo das discussões (LIRA, 1995) com as várias Amazônias imbricadas e reafirmando a importância da Amazônia da fronteira ideológica (OLIVEIRA, 1991) é importante pontuar os principais programas institucionalizados para região que iria

abraçar a interiorização e o desenvolvimento do Brasil como alardeava o Regime Militar.

As políticas de desenvolvimento para a região deram-se, por meio dos Planos Nacionais de Desenvolvimento que sedimentavam as diretrizes básicas para a instalação dos programas de integração e desenvolvimento da região amazônica brasileira arquitetada pelo Regime Militar.

A Amazônia e ao Planalto Central estava reservada a estratégia dos polos agropecuários e agrominerais, com dupla finalidade: abrir o acesso às riquezas naturais aos grandes grupos econômicos e reorientar os fluxos migratórios predominantes na direção Nordeste/Sudeste para Nordeste/Amazônia (OLIVEIRA, 1991, p. 89).

A ocupação demográfica da região amazônica brasileira pela reorganização dos fluxos migratórios era pano de fundo para o adensamento de mão-de-obra disponível para a entrada dos grandes capitais, por assim dizer, numa realocação e divisão territorial do trabalho que agora migrariam para a Amazônia e seria fomentada, por meio dos programas que pretendiam territorializar fluxos de grandes capitais na região. A tabela 2 a seguir apresenta a distribuição da população em 1960, antes da criação da Amazônia Legal e o Censo Demográfico de 2010 (IBGE, 2010b).

Tabela 2: População dos Estados da Amazônia Legal

Unidade da Federação	1960	1960	1960	2010	2010	2010
	Urbana	Rural	Total	Urbana	Rural	Total
BRASIL	32.004.817	38.987.526	70.992.343	160.925.792	29.830.007	190.755.799
Acre	33.998	126.210	160.208	532.279	201.280	733.559
Amapá	35.390	33.499	68.889	601.036	68.490	669.526
Amazonas	239.659	481.556	721.215	2.755.490	728.495	3.483.985
Maranhão	448.509	2.043.630	2.492.139	4.147.149	2.427.640	6.574.789
Mato Grosso	121.916	208.694	330.610	2.482.801	552.321	3.035.122
Pará	630.672	920.263	1.550.935	5.191.559	2.389.492	7.581.051
Rondônia	30.842	39.941	70.783	1.149.180	413.229	1.562.409
Roraima	12.717	16.772	29.489	344.859	105.620	450.479
Tocantins*	57.935	270.551	328.486	1.090.106	293.339	1.383.445
Amazônia Legal	1.611.638	4.141.116	5.752.754	18.294.459	7.179.906	25.474.365

*Tocantins em 1960, território que pertencia a Goiás, atual Tocantins

Fonte: IBGE, 2010b – Sinopse do Censo Demográfico 1960 e 2010. Bolwerk (2014). Adaptado pelo autor

A tabela demonstra que em cinquenta anos a população da Amazônia Legal quadruplicou, corroborando com as ideias de Oliveira (1991) e Lira (1995) que afirmam que o Regime Militar queria ocupar os “espaços vazios” ao afirmarem que a região de mais de cinco milhões de km², não tinha homens para ocupa-las. A pergunta que se faz – será que os ribeirinhos, indígenas e seringueiros da região passaram despercebidos pelos militares? O mais provável que esses não serviam aos interesses do desenvolvimento do capitalismo na região.

Contudo, o I Plano Nacional de Desenvolvimento – I PND (1972/74) tinha como constituição básica a “ocupação dos espaços vazios”, pois o Regime Militar queria preenche-los, entenda, garantir esforços estratégicos para ocupar os espaços, com empreendimentos capitalistas na região. É nesta ótica que o Programa de Polos Agropecuários e Agrominerais da Amazônia – POLAMAZÔNIA surge. Oliveira (1991, p. 91) afirma sobre POLAMAZÔNIA “finalidade ‘promover o aproveitamento integrado das potencialidades agropecuárias, agroindustriais, florestais, em áreas prioritárias da Amazônia’ (Decreto nº 74.607 de 25/09/74)”.

Já o II Plano Nacional de Desenvolvimento – II PND (1975/79) veio articular a exploração de minérios com o potencial hidroelétrico da Amazônia Oriental (Região Araguaia-Tocantins). O Projeto Grande Carajás irá viabilizar a estrada de ferro Carajás que possibilitará o escoamento dos minérios até o Porto de Itaqui no Maranhão. Tudo isso, planejado pelas alianças entre governo, setor nacional e capital estrangeiro (norte-americano e japonês), (OLIVEIRA, 1991).

Oliveira (1991) destaca que II Plano Nacional de Desenvolvimento planejava uma Política de Desenvolvimento de Recursos Florestais e Uso Racional dos Solos da Amazônia que tinha como objetivo principal “transformar a exploração madeireira numa atividade planejada, institucionalizada e permanente”. (OLIVEIRA, 1991, p. 93). Ainda no bojo do II PND, Oliveira (1991) afirma que o Decreto nº 75.320, 29/01/75 cria o Programa de Desenvolvimento dos Cerrados – POLOCENTRO que iria viabilizar o cultivo de soja no Centro-Oeste e Amazônia Legal. Para Oliveira (1991, p. 93) “este programa visava à instalação nessa região de obras de infraestrutura, sobretudo armazenagem, estradas etc., além da pesquisa de sementes para promover o plantio em massa da soja no cerrado”. Oliveira (1991),

assim destaca a política territorial do Regime Militar para a região Centro-oeste e Amazônia Legal com o POLOCENTRO.

Ele funcionava como uma espécie de alternativa geopolítica da necessidade de abrandamento das tensões na estrutura fundiária do Sul do Brasil, colocando para os colonos a alternativa da migração, que passou a dar-se em direção a Mato Grosso, Goiás, Triângulo Mineiro e oeste baiano (além-São Francisco) (OLIVEIRA, 1991, p. 93-94).

O POLOCENTRO funcionava como apoio do governo militar para alavancar as políticas de entrada de capital na região, bem como introduzir novas rotas de migrações numa área extensa geograficamente. Outro programa foi criado a partir do relatório da Japan International Cooperation Agency – JICA, e o Programa Nipo-Brasileiro de Cooperação para o Desenvolvimento Agrícola da Região do Cerrado – PRODECER. Ambos eram acordos bilaterais entre o governo brasileiro e japonês que visavam cooperação técnica e econômica para desenvolvimento da área do cerrado.

O POLOCENTRO, particularmente, atuou no estado de Minas Gerais e o PRODECER no cerrado do Centro-oeste brasileiro e Amazônia Legal – “visando à produção de arroz, e particularmente de soja, voltando para exportação, principalmente para o Japão” (OLIVEIRA, 1991, p. 94).

As negociações para o I PRODECER iniciaram em 1975, entretanto, a concretude do programa veio acontecer somente em 1980, é nessa primeira fase os aspectos colonizador do programa fica evidente (PIRES, 2000). Já a segunda fase, II PRODECER destaca-se pela ampliação do programa para o estado da Bahia a partir de 1985, e o III PRODECER, desde 1995 nos municípios de Pedro Afonso-TO, e Balsas-MA (PIRES, 2000). No caso do Tocantins o PRODECER ganhou destaque no município de Pedro Afonso, a partir de 1996 quando ocorreu à implantação do III PRODECER. Como ficou estabelecido na resolução nº 5 do Senado Federal.

Art. 1º É o Estado do Tocantins autorizado, nos termos da Resolução nº 69, de 1995, do Senado Federal, a prestar garantia em operação de crédito relativa ao Programa de Cooperação Nipo-Brasileiro para o Desenvolvimento dos Cerrados, PRODECER III - Piloto, a ser implantado no Município de Pedro Afonso, Estado do Tocantins, junto ao Banco do Brasil S.A. (BRASIL, SENADO FEDERAL, nº 5, 1996) (**Negrito do texto**).

O III PRODECER tem como característica a política governamental moldada em um modelo econômico agroexportador do cultivo de *commodities*, ou seja, a monocultura da soja para exportação. Este programa adentra no cerrado tocantinense, promovendo à lógica do capitalismo e globalização na região.

Atualmente, os governos brasileiros e japonês estão em negociação para uma nova continuidade do programa em áreas de cerrado do Pará, do Piauí, da Bahia, do Mato Grosso e de Rondônia, com possibilidade de expandir-se para o estado do Amapá (PIRES, 2000, p. 122).

Outro importante projeto político de territorialização do capital na Região Amazônica foi o Programa Integrado de Desenvolvimento do Noroeste do Brasil – POLONOROESTE. O programa tinha como zona de influência a área cortada pela rodovia BR-364, de Cuiabá (MT) a Porto Velho (RO).

O programa também desejava a implantação de projetos de colonização agrícola “procurou, além da abertura/pavimentação da rodovia, alimentar programas de colonização em Rondônia e de desenvolvimento e regularização fundiária em Mato Grosso” (OLIVEIRA, 1991, p. 94).

Ainda tem o III Plano Nacional de Desenvolvimento (1980/85) que era uma continuidade das orientações dos planos anteriores, dando agora destaque as questões ambientais. Os Planos Nacional de Desenvolvimento (I PND, II PND e III PND), juntamente com os seus programas irão promover a internacionalização dos recursos naturais na Amazônia, cada vez menos à Amazônia dos brasileiros e mais à Amazônia Legal dos estrangeiros.

No bojo dos programas também se discute a necessidade de criação e integração de rodovias e ferrovias, um exemplo é o POLOCENTRO, a necessidade das estradas para escoar a soja produzida no cerrado brasileiro é neste contexto que a Ferrovia Norte-Sul é gestada nos anos oitenta (80).

Outro programa importante para implantação de sistema de cargas é o Plano de Integração Nacional – PIN de 1970. Entretanto, a discussão sobre o PIN, abordaremos no Capítulo III.

1.3 À gênese da produção do espaço em Palmas: geopolítica regional

O debate sobre a produção do espaço em Palmas-TO, encontra no trabalho de Lira (1995) “A gênese de Palmas”, referencial fundamental para entendimento dessa discussão, pois o recém-criado estado do Tocantins (BRASIL, CF, 1988) e a implantação da Capital Palmas em 1990, será temática da discussão de Lira (1995). Assim, este autor é um dos primeiros a explicar as razões da formação espacial que está acontecendo no Tocantins. É por isso que a obra “A gênese de Palmas” tem sua importância acadêmica garantida, um trabalho extenso que está caminhando para maioria intelectual.

De acordo com Lira (1995) para compreensão da geopolítica de Palmas é necessário analisar a inclusão do Tocantins dentro do contexto regional amazônico, pois o Tocantins apresenta-se como a “nova fronteira para o avanço do capital estrangeiro/nacional, nessa ‘nova’ região brasileira em detrimento de uma nova regionalização e de uma nova hierarquização do espaço urbano nacional” (LIRA, 1995, p. 235).

Por trás desta “nova” região ou mesmo de uma nova regionalização discutida por Lira (1995), Oliveira (1981) chama atenção.

[...] para a completa homogeneização da reprodução do capital e de suas formas, sob a égide do processo de concentração e centralização do capital, que acabaria por fazer desaparecer as “regiões”, no sentido proposto por essa investigação. Tal tendência quase nunca chega a materializar-se de forma completa e acabada, pelo próprio fato de que o processo de reprodução do capital é por definição desigual e combinado (OLIVEIRA, 1981, p. 27).

Desta forma, as diferenciações regionais que perpassam pela discussão dos aspectos naturais, sociais e culturais seriam paulatinamente sucumbidas ao processo de homogeneização do capital na região pela leitura de Oliveira (1981).

Para Lira (1995) a criação do Tocantins e Palmas, são indissociáveis das questões regionais, bem como tangência a problemática da geopolítica da Amazônia. Ou seja, a criação do estado do Tocantins está diretamente associada há um grupo oligárquico que paulatinamente estava perdendo poder no cenário regional

do Centro-oeste, em particular goiano, rearranja-se e articula-se provocando nova oxigenação do grupo com a criação do estado, e assim, revitaliza seu poder na nova fronteira. Acreditamos que é essa a explicação de Lira (1995) em pauta, pois como o velho disfarçado do novo assume a batuta e o controle do estado. Vejamos o que Lira (1995) aponta sobre os caciques do norte goiano.

Um outro acontecimento que levantou os ânimos dos nortenses foi à construção de Goiânia (1942), uma nova capital do Estado, ainda mais no sul, deixando cada vez mais, a região do Tocantins, longe das decisões do governo estadual e diminuindo as possibilidades de representantes regionais se elegerem a cargos no Legislativo e/ou participarem do Executivo do Estado. Isso eliminava qualquer oportunidade de um nortista com cargo efetivo, defender os interesses do norte de Goiás (hoje Tocantins) (LIRA, 1995, p. 138).

Logo, o discurso ideológico dos líderes políticos nortista, afirma-se na falta de representatividade no parlamento e governo goiano, ocasionando uma discrepância das políticas públicas que acabariam favorecendo os sulistas em detrimento dos nortistas goianos. Como afirma Lira (1995) deve se fazer um esforço no entendimento dos movimentos separatistas, para não confundir os movimentos na sua aparente unicidade de fins, mas na diversidade de ideais. De acordo com Lira (1995), na última fase do movimento separatista (década de 50 até a criação do estado), três segmentos lutam pela bandeira separatista. Do sonho, à utopia e a concretude do estado os movimentos separatistas vivem a dialética da unicidade e diversidade que produz sua totalidade histórica.

De maneira heterogênea apresenta-se um segmento fruto dos anseios de intelectuais, imprensa local, alguns políticos progressistas e contando com a simpatia do apoio popular, isto é, homens que vivem o seu tempo e conscientizam-se dos problemas sociais e manifestam-se diante dos conflitos cotidianos procurando por mudanças. É inegável que este segmento heterogêneo irá busca nas raízes históricas no início do século XIX para construir o discurso ideológico. Portanto, na década de 50 do século XX, este discurso ideológico ganhou novo fôlego e tem a cidade de Porto Nacional como catalisadora do segmento com a criação da Associação Tocantinense de Imprensa – ATI que iria dar vazão ao discurso separatista deste segmento.

A presença da imprensa no movimento separatista do norte de Goiás se fortaleceu tanto que, no ano de 1958 foi criada a Associação Tocantinense de Imprensa – ATI, com sede em Porto Nacional, fundada com objetivo específico de dar cobertura aos jornalistas da região que congregasse com os ideais tocantinenses. A ATI lutou incansavelmente através de seus dirigentes para a materialização do ideal separatista no norte de Goiás (LIRA, 1995, p. 139).

Para Lira (1995) o movimento separatista de bases históricas de homens e mulheres que lutam pela criação do estado, é o que melhor aglutinou os anseios e desejos dos nortistas de Goiás. No entanto, há também um forte segmento ligado a partidos de tendências conservadoras, aos fazendeiros agropecuaristas que rivalizam na tentativa de protagonizar o cenário separatista e também utilizaram o discurso histórico para reivindicar a criação do estado do Tocantins.

Há outro segmento capitaneado por empresários e burocratas do poder que ficaram vinculados a CONORTE⁵, seriam assim, por dizer um grupo de lobistas que articulavam entre Goiânia e Brasília os interesses do grupo tendo como bandeira ideológica o discurso histórico separatista e de abandono social dos nortenses de Goiás. Lira (1995) define a CONORTE e seus integrantes.

A CONORTE tinha ainda uma visão economicista, neo-liberalista e contraditória a respeito de desenvolvimento do norte goiano. Os problemas sociais da região eram explicados e resolvidos pelo econômico. Seu plano dificilmente daria certo, pois não possuía proposta social. A questão da terra (reforma agrária) era assunto proibido para a instituição. Portanto, sua luta era distanciada do anseio do povo tocantinense, porém, simpatizada pela classe política (sulista) e pela burguesia agrária regional (LIRA, 1995, p. 155).

Os conorteanos também se utilizavam dos mesmos argumentos e ideias do movimento separatista, na pauta de reivindicações o discurso histórico, social e econômico. Entretanto, os interesses aparentemente iguais, na verdade apresentavam-se divergentes, pois o apelo era as alianças políticas, os interesses econômicos. Assim, Lira (1995) afirma sobre os segmentos que lutaram com propósitos aparentemente iguais, mas interesses diversos.

Dizer que o Estado do Tocantins é resultado de aliança entre as últimas lideranças do movimento, com facções ideológicas partidárias, como UDR, Centrão etc, é uma análise cheia de meias verdades e uma grande injustiça

⁵ Comissão de Estudos dos Problemas do Norte Goiano.

ao povo tocantinense, este, é sabedor da centenária luta, de seus verdadeiros heróis, e do pensamento libertário dos seus jovens. Enfim, o Estado do Tocantins é resultado da luta do povo que sempre habitava as terras banhadas pelas águas do rio Tocantins e Araguaia (LIRA, 1995, p. 164).

Lira (1995) é enfático em separar as diferenças dos movimentos entres os conorteanos e as lutas históricas, apesar de terem objetivos parecidos, os fins eram totalmente opostos.

Entendemos que, a luta da CONORTE era uma luta bem diferente das lutas históricas pela criação do Estado do Tocantins. Aquela era aberta e essa era fechada defendia os interesses de uma facção da sociedade tocantinense, privilegiada pelos políticos sulistas. Privilégios esses, adquiridos através de favores políticos-eleitoreiros, emprestados pelo “prestígio” que tais conorteanos possuíam entre seus familiares no norte de Goiás. Isso faz com que justifiquem-se os interesses individuais da CONORTE, em relação às aspirações dos tocantinenses (LIRA, 1995, p. 154-155).

O próprio autor afirma o caráter ambíguo das ações dos conorteanos, provocando a falta de representatividade nos ideias tocantinenses. Suas prerrogativas essencialmente econômicas tentando ao mesmo tempo desenvolver o norte goiano em comum acordo com os sulistas goianos e ao mesmo tempo tomar posse da máquina administrativa do futuro estado, provocou seu contraditório e, assim colocando em xeque os reais interesses conorteanos.

Talvez essa posição de respeito ao sul de Goiás, não radicalizando nas questões de ordem separatista e tentando tirar proveito político da idéia não separatista: de desenvolvimento do norte goiano, tenha levado a fracassar em seus dois principais objetivos: numa primeira fase, desenvolver o Norte Goiano e numa segunda e última fase formar em seu interior, o quadro burocrático que assumiria a máquina administrativa do novo estado do Tocantins (LIRA, 1995, p. 157).

Discutidos os grupos, organizações e sujeitos envolvidos com o movimento separatista, é importante analisar a reprodução do espaço, ou melhor, como se desenvolveu o capitalismo na região. Oliveira (1991) já anuncia que as políticas desenvolvimentistas de ocupação do território amazônico deram-se início, por meio da Lei nº 5.173 de 1966 com a criação da Amazônia Legal, pela força da lei e fuzil dos militares foram criados os Programas Nacionais de Desenvolvimento que visam à proliferação de inúmeros projetos desenvolvimentistas na região.

Lira (1995) também corrobora com a discussão iniciada por Oliveira (1991) e aprofunda-a no que tange ao território amazônico tocantinense, o então recém-criado estado do Tocantins. Tanto Oliveira (1991) e Lira (1995) assumem o discurso das fronteiras ideológicas superando as fronteiras geográficas, criando assim estes territórios para o avanço do capitalismo na região.

Tudo isso dentro de uma estratégia de políticas territoriais, através de intervenções, onde o ideológico superava o geográfico. Então tentaremos aqui entender o processo de ocupação e inserção do modo de produção capitalista na “Amazônia Tocantinense”, pela ótica do ideológico se antecipando o geográfico, se intervindo num território, que antes de tudo passaria necessariamente por uma análise geográfica (LIRA, 1995, p. 179).

A geopolítica territorial vai criando territórios, dentro dos já existentes, no entanto, agora para servir o capitalismo na região. Lira (1995) reforça esta mesma discussão quando aborda, especificamente, a cidade de Palmas, capital do estado do Tocantins. Ou seja, do capital privado, do financiamento e fomentando nasce uma cidade planejada – Palmas tornou-se na década de 90. Vejamos o autor.

Haveria de se comprometer o governador Estadual, com a iniciativa privada e com as instituições internacionais, no sentido de adquirir as verbas para iniciar a construção da capital, visto que seu mandato era apenas de dois anos. Esse comprometimento para o “desenvolvimento”, podemos encontrá-lo em dois níveis de ações administrativa-executiva: a primeira se relaciona com as condições de atração de capital para construir as obras públicas institucionais: Prefeitura Municipal, Palácio do Governo, Assembleia Legislativa, Tribunais e Secretarias de Estado. As estruturas básicas da cidade ficavam a cargo da receita do Estado; abertura de avenidas e pavimentação asfáltica. A segunda diz respeito ao capital privado que se encarregaria de participar da construção da cidade através da compra das terras urbanas. O próprio governo estadual foi o responsável pela exploração imobiliária em Palmas, quando este se tornou proprietário de todos os lotes urbanos e ele mesmo efetuava suas vendas, numa propaganda espalhada por todo o país. A cidade, ainda, sem a mínima estrutura, recebe empresários de todas as partes do Brasil, com o objetivo de comprar lotes bem localizados para a especulação (LIRA, 1995, p. 275-276).

É importante entender o termo cidade planejada que Lira (1995) discute em sua obra, pois Palmas em sua análise dentro de uma construção geopolítica arquitetada pelos promotores políticos iriam promover o processo de inserção do capital na região. Destacamos que a obra é sete anos após a criação do estado e apenas cinco anos da recém-planejada capital Palmas. Como toda obra é fruto do contexto e do seu tempo histórico, é um trabalho detalhado e organizado da

geopolítica tocantinense, não perdendo o fio condutor regional, e não se esquecendo das questões históricas do norte goiano, atual Tocantins.

Lira (1995) analisa os embates políticos para determinar qual cidade seria a capital do recém-criado estado; estavam na disputa: Araguaína ligada aos agropecuaristas; Gurupi contava a seu favor uma situação geoestratégica e Porto Nacional com o grupo político-popular que catalisou importante segmento do movimento separatista. Contudo, a escolha foi totalmente controversa, pois o governador Siqueira Campos optou por Miracema, uma cidade que até então não estava no páreo. Na tentativa de minimizar o desgaste político do governo Siqueira Campos com a elite agropecuária de Araguaína, mas também não admitir uma situação de recuo e fraqueza perante o grupo político de Porto Nacional, decidiu-se por Miracema que se tornou capital provisória do estado por um ano (LIRA, 1995).

Miracema, durante o ano de 1989, tornou-se o centro do poder político-administrativo do estado, entretanto, o governador Siqueira Campos tinha de resolver o imbróglio político com a elite agrária de Araguaína. Logo, fez questão de afirmar a transitoriedade da capital em Miracema e esforçou-se em planejar e escolher uma nova área para sediar a futura capital do estado. Lira (1995) detalha minuciosamente o processo embrionário da futura capital do Tocantins – Palmas.

Então, de acordo com Lira (1995) a nova capital Palmas é fruto de desavenças, acordos políticos não cumpridos e jogo de poder e interesse econômico. Veja o que escreve.

O governador Siqueira Campos não podendo cumprir seu compromisso com Araguaína, encontrou na ideia de criar uma nova cidade para sediar a capital, “saída política” para a situação “constrangedora” que se tinha envolvido (LIRA, 1995, p. 250).

As ações do governo Siqueira Campos, apresentam-se contraditoriamente, para Lira (1995), pois o autor argumenta que o governador ao transferir a capital de Miracema para área norte do município de Porto Nacional, futuro município de Palmas, seria incongruente tal ação político-administrativa. De acordo com Lira (1995) se o governo “determinasse a capital provisória em Porto Nacional, seria contraditório e desnecessário criar uma nova cidade, basta ver que a área do

quadrilátero abrange as terras da porção norte do município de Porto Nacional” (LIRA, 1995, p. 250).

Assim, para este autor a produção do espaço em Palmas é provocado pela luta de grupos políticos favoráveis ou não a construção de Palmas, e nesta dialética de forças há reorganização da geopolítica na região. Devido ao centralismo de poder nas mãos do governador, o grupo político ligado ao seu projeto criacionista tornou-se preponderante.

O governador Siqueira Campos, com sua “habilidade” política conseguia ir superando as “dificuldades” surgidas na questão da capital do Estado. E numa demonstração de hegemonia centralista, seu governo, iniciou a construção de Palmas, transformando-a no maior canteiro de obras do País e na maior e única prioridade de seus dois anos de governo (LIRA, 1995, p. 251).

Queremos corroborar com as ideias da gênese de Lira (1995), portanto partimos desta discussão profícua em detalhes sobre os aspectos importante da produção do espaço em Palmas. Lira (1995) analisa as políticas desenvolvimentistas, a entrada de capitais privados e públicos na região, entretanto, não é foco de análise o elemento conservador, isto é, como o capitalismo irá reorganizar-se no espaço tendo o latifúndio, as relações não-capitalistas coexistindo com a capitalista? Como se estabelecem as parcerias, visto que como as relações capitalistas se articulam com relações não-capitalistas na região?

Tendo como referência a “Genese de Palmas” (LIRA, 1995) como primeiro modelo explicativo; iremos abordar outros dois modelos explicativos na formação socioespacial da região.

O segundo modelo é o trabalho de Brito (2009) “O papel de Palmas-TO na rede de integração regional”. Este autor irá dialogar com Rangel⁶ para explicar o processo de produção do capitalismo no espaço tocantinense e Christaller para hierarquizar Palmas dentro das escalas de redes geográficas.

O terceiro modelo explicativo lança esforços na reprodução da formação socioespacial na região e terá como teóricos: Rosa Luxemburg⁷, e os processos

⁶ Ignácio Rangel Mourão (1914-1994) economista brasileiro.

⁷ Rosa Luxemburg (1871-1919) filósofa e economista política marxista.

endógenos e exógenos na reprodução capitalista; Francisco de Oliveira e a crítica à dualidade econômica brasileira.

1.4 O modelo explicativo da produção do espaço rangeliana

A discussão da produção do espaço na Amazônia é fruto de políticas desenvolvimentistas do governo brasileiro, vale ressaltar mais uma vez que o trabalho faz um recorte histórico do período do Regime Militar até a atualidade. Isto não quer dizer que ignoramos, por exemplo, a marcha para o oeste do período do Estado Novo de Vargas (1937-1945). Sabemos do processo de colonização da região amazônica do Governo Vargas, no qual dizia que deveríamos ocupar os “espaços vazios”, isto é, ignorar os habitantes dessa região é uma prática anterior aos militares, mas apenas por critérios meramente metodológicos do pesquisador iniciamos a discussão no período militar.

Lira (1995) nos apresenta com detalhes a discussão das políticas desenvolvimentistas, bem como os movimentos separatistas. As discussões irão reproduzir um processo de formação socioespacial, no caso específico, a cidade de Palmas tem sua influência afirmada neste novo cenário enquanto centro irradiador da geopolítica do estado e na região. Entretanto, agora estamos interessados em entender como se deu efetivamente o enlace do capitalismo, ou seja, as relações sociais propriamente capitalistas e as relações que chamaremos de exógenas, isto é, não pertencente ou fora das relações capitalistas socialmente cristalizadas.

Iremos apresentar e analisar o modelo de Rangel apresentado por Brito (2009) em sua dissertação “O papel de Palmas-TO na rede de integração regional”. Este trabalho traz importante debate histórico-geográfico, (BRITO, 2009), pois disserta sobre os processos de formação do Sudeste da Amazônia Oriental, faz uma discussão profícua e de relevância para entendermos os processos de interações socioespaciais do capitalismo na região. Dar-se-á ênfase na obra de Brito (2009) ao Capítulo III: “formação da rede urbana e de localidades centrais”, pela discussão e leitura de Rangel que o autor nos apresenta e ao Capítulo IV: “O papel de Palmas na rede urbana e de integração regional”, pela discussão da cidade de Palmas.

Assim, iremos discutir o modelo explicativo que Brito (2009) utilizou para a produção do espaço no Tocantins, caso específico de Palmas. Como afirma Brito (2009).

Ao tratar sobre a cidade de Palmas, buscou-se analisar um conjunto de fatores que desenhassem a estratégia da criação da cidade. Uma das leituras que contribuíram para tal construção do pensamento tratou-se da teoria rangeliana (BRITO, 2009, p. 146).

Brito (2009) utiliza enquanto fonte secundária a obra de Lira (1995) imbuído de entender sobre a gênese de Palmas. Para Lira (1995) a formação socioespacial do Tocantins é um processo de forças contraditórias que na dialética afirmam e negam simultaneamente na luta pela emancipação do estado do Tocantins do jugo dos sulistas goianos. No entanto, a obra de Lira (1995), no nosso entendimento, não tem como foco analisar a influência de Palmas sobre o desenvolvimento regional. Talvez porque Lira (1995) acredite que Palmas não passe de um enlace político centralista e autoritário dos burocratas do poder, que não respeitando as divisões territoriais e suas tradições históricas e por meio de um ato burocrático-político cria uma nova cidade dentro de um território pertencente a outro município e comunidade, ou seja, mais uma vez a fronteira ideológica impõe contornos à fronteira geográfico-histórica. Entretanto, vejamos o que Brito (2009) apresenta sobre a teoria de Rangel que,

buscou entender o processo histórico da economia brasileira como constituído por fases sucessivas de dualidades. Para cada uma dessas fases, comportavam-se formações econômicas dominantes, tendo uma situada no polo externo e outra, no polo interno da economia. Estas duas formações básicas da economia, controlada por leis próprias se estabelecem no território por um permanente conflito entre si por ser dominantes em seus espaços (BRITO, 2009, p. 146).

Neste entendimento a dualidade do sistema produtivo brasileiro, coaduna simetricamente com a economia mundial, ou seja, é como se a história do Brasil estivesse diretamente, necessariamente e sucessivamente ligada à portuguesa, visto que teríamos que passar pelos mesmos estágios históricos vividos pelos europeus. Brito (2009) assim, provém sobre a interpretação de Rangel.

No período do descobrimento do Brasil (1500), a estrutura econômica europeia estava alicerçada sobre o modo feudal de produção, mas havia modo de produção capitalista baseado sobre o mercantilismo. No caso brasileiro, a Abertura dos Portos (1808) e a Independência do País rompeu com o escravismo pré-capitalista que até então era o modo de produção principal do país. Com este rompimento na estrutura da produção tornou-se possível analisar a dualidade da economia no país (BRITO, 2009, p. 147).

Nesta perspectiva de Rangel citada por Brito (2009) a História do Brasil começa com a colonização portuguesa, toda tradição dos povos indígenas que habitavam estas terras foram renegadas, ou seja, “o descobrimento”, é visto como processo de evolução social, uma espécie de darwinismo social – gêneses, pois para o Brasil chegar ao desenvolvimento do capitalismo, teríamos que ter geneticamente os germes do modos-de-produção escravista e feudal no Brasil. Isto implica dizer que o grande latifundiário no país – os senhores de engenhos eram equivalentes aos senhores feudais europeus, bem como o escravo equivalente a servos.

Na corrente defendida por Rangel/Brito (2009) as sociedades obedecem a uma sucessão histórica e necessária para o seu desenvolvimento, logo para explicar o desenvolvimento capitalista no Brasil e a produção do espaço, é necessário que aqui se desenvolvesse o feudalismo, não na sua totalidade, mas resquícios do modo-de-produção feudal. Vejamos a afirmação de Brito (2009).

Para Rangel (2005), o advento da vinda da família Real para o Brasil e a abertura dos portos, deu início à organização do polo externo brasileiro. O capitalismo mercantil ligado a Portugal assegurou o modo escravista no país deixado pós-colônia. As fazendas de escravos submetidas a Coroa portuguesa pelas relações de suserania e vassalagem, formaram o sócio maior – vassalal/senhores de escravos, que no país se sustentava pelo escravismo e na Europa pelo feudalismo. Os representantes do polo externo, do lado interno era formado pelos comerciantes, em sua maioria não brasileiros, com pouca expressão política, formando o sócio menor do poder. Para Pereira (1993), esta dualidade foi caracterizada pelo latifúndio feudal, que não é igual ao latifúndio medieval da Europa ou do asiático, mas, que em sua essência lembra o servo feudal (BRITO, 2009, p. 151).

Vale ressaltar que a análise de Rangel, corresponde a uma corrente clássica do marxismo brasileiro ligado a CEPAL⁸, grupo que ficou conhecido como os cepalinos. Guimarães (1994) esclarece sobre a dualidade rangeliana,

⁸ CEPAL – Comissão Econômica para América Latina e o Caribe.

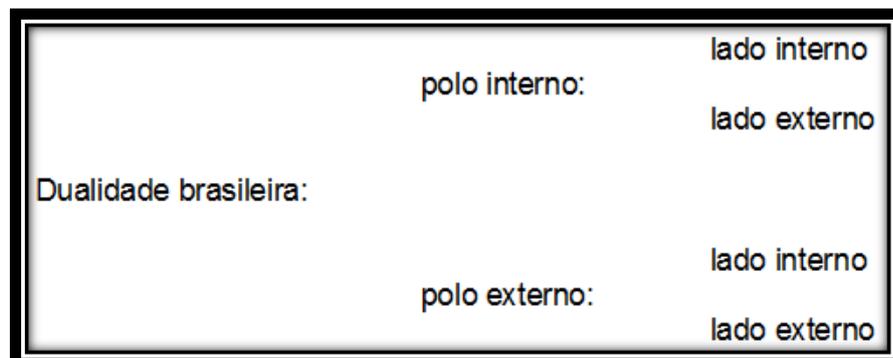
ao tornar-se independente, o Brasil – a sua infraestrutura econômica – estava estruturada em dois polos, um interno e outro externo, cada um desses polos, por sua vez, estruturava-se em um lado interno e em um lado externo (GUIMARÃES, 1994, p. 64).

A CEPAL, enquanto comissão está diretamente vinculada as Nações Unidas – ONU, críticos da CEPAL, defendem que suas análises recaem sempre no mecanicismo-determinista econômico. Francisco de Oliveira assim pronuncia-se sobre os economistas cepalinos. “O ‘economicismo’ das análises que isolam as condições econômicas das políticas é um vício metodológico que anda de par com a recusa em reconhecer-se como ideologia” (OLIVEIRA, 1972, p. 5). Para Oliveira (1972) a política e a economia são indissociáveis no entendimento das questões brasileiras. Guimarães (1994) assim pronuncia-se sobre a dualidade de Rangel.

Ignácio Rangel em sua análise marxista da economia brasileira constitui em criar o conceito singular de Dualidade Brasileira pela combinação dialética dos conceitos formais de escravismo, feudalismo e capitalismo (em suas formas mercantil, industrial e financeira). A combinação desses três modos e três formas de produção em sequencia determinada pelo desenvolvimento das forças produtivas cria o mais econômico modelo da formação socioeconômica brasileira em seus 170 anos de história como Nação independente (GUIMARÃES, 1994, p. 64).

De acordo com Guimarães (1994) Rangel acreditava que num período, aproximado de quase dois séculos o Brasil conviveu de forma simultânea, combinada e sequenciada a três modos de produção, ou seja, num período inferior a 200 anos vivenciamos de forma acelerada um processo histórico que passou a Europa Ocidental por milênios. O quadro a seguir ilustra o esquema teórico da dualidade de Rangel.

Quadro 1: Dualidade brasileira



Fonte: Guimarães (1994, p. 64)

Como bem afirma Guimarães (1994) o esquema, não é apenas dual em relação aos polos, mas dentro de cada polo há uma dualidade de lados que também articula dialeticamente. Guimarães (1994) afirma.

Os polos são diferenças econômicas regionais e/ou estruturas dentro de uma economia nacional. Por exemplo, um país pode ser dividir-se em um polo dinâmico e em um polo estagnado [...]. Os lados de cada polo exprimem as relações de produção de cada uma das classes [...] (GUIMARÃES, 1994, p. 64-65).

Nesta condição o polo dinâmico é sinônimo de polo externo e o polo estagnado é considerado o polo interno, isso porque de acordo com Guimarães (1994, p. 65) “o polo dinâmico tem hegemonia sobre a condução do país como um todo, e, por isso, o polo estagnado aparece como um polo interno”. Assim, Guimarães (1994) afirma que o lado interno diz respeito à economia nacional propriamente dita, já o lado externo diz respeito à parcela da economia mundial em relação com a economia nacional. Desta forma, são construídos os pactos de poder de cada dualidade levando em considerações as leis que regulam o quadro evolutivo, sucessivo e subsequente fases das dualidades. Guimarães (1994) assim descreve.

A classe do polo interno tem como objetivo estratégico a terra, e sobre esta organiza suas duas ordens de interesse, a saber: escravismo e feudalismo na Primeira Dualidade; feudalismo e capitalismo mercantil na Segunda e Terceira Dualidade; na Quarta dualidade, os interesses convergem: para dentro das porteiras da fazenda, o capitalismo assalariado, para fora o capitalismo comercial e o industrial. A classe do polo externo tem como objetivo estratégico o capital, e os interesses contraditórios, que no polo interno se organizam dentro e fora da porteira da fazenda, se organizam dentro e fora do país: capitalismo mercantil no país e capitalismo industrial no exterior, na Primeira e Segunda Dualidade; capitalismo industrial no país e capitalismo financeiro no exterior, na Terceira e Quarta Dualidades (GUIMARÃES, 1994, p. 74).

Entenda-se classe como os lados internos e externos dos polos, visto que os lados exprimem as relações de produção de cada classe. Contudo, a discussão da dualidade brasileira leva-nos a reflexão de que o polo interno é o representante do polo estagnado ou “atrasado”, ligado ao campo. Desta forma, o polo externo é o representante do polo dinâmico, ou seja, do capital ligado à cidade. Logo, a dualidade rangeliana estabelece sua contradição máxima, pois o campo representa intimamente as forças pré-capitalistas “atrasadas” e a cidade como genuinamente

ligada à burguesia industrial progressista, – as forças capitalistas. Vejamos o que Oliveira (2007) diz respeito desta corrente aplicada à Geografia Agrária.

Essa corrente parte do princípio de que há uma penetração das relações capitalistas no campo. De certo modo creem esses autores que há uma dualidade em jogo: um setor urbano industrial capitalista nas cidades e um setor feudal, semifeudal, pré-capitalista, atrasado no campo. Esses autores entendem que a penetração das relações capitalistas no campo ocorre a partir do rompimento das estruturas que garantem a coerção extra-econômica, ou seja, particularmente a partir do rompimento com as estruturas políticas tradicionais de dominação. Acreditam mesmo que a economia colonial (expressão da política mercantilista dos países europeus) é caracterizada por instituições políticas e jurídicas feudais, que são os instrumentos necessários à dominação econômica das metrópoles (OLIVEIRA, 2007, p. 10).

Para esta corrente, de acordo com Oliveira (2007) a sucessão histórica dos modos-de-produções é necessária, isto é, dentro do modo-de-produção já existe embutido o seu contraditório, sua negação, o germe de sua contradição. Oliveira (2007) analisando as bases teóricas desta corrente na questão agrária brasileira, afirma.

Essa teoria contempla o processo de separação fundamental que ocorre na produção camponesa em função da penetração das relações tipicamente capitalistas no campo. Esse processo passaria por três fases distintas: **a)** Haveria a destruição da chamada "economia natural", o que criaria o produtor individual, o agricultor propriamente dito. Isso ocorreria em função da separação do camponês, pequeno produtor familiar de subsistência, dos estreitos vínculos e hierarquias comunitárias tradicionais. **b)** Uma vez criado pelo processo anterior, o camponês, agora produtor individual, ver-se-ia forçado a abandonar a pequena indústria doméstica, tornando-se exclusivamente agricultor. Esse processo dar-se-ia pela sua introdução cada vez maior na economia de mercado. Assim, essa fase caracterizar-se-ia pela separação da indústria rural e a agricultura. **c)** Como produtor individual, o camponês agora estaria integralmente inserido na agricultura de mercado, e isso o levaria ao endividamento, em função dos baixos preços que recebe por seus produtos, e dos altos preços que tem que pagar pelas mercadorias industrializadas. Essa realidade faz com que ele tenha que tomar dinheiro a juro, e, não conseguindo pagar esses empréstimos, vê-se obrigado a vender a propriedade e tornar-se um trabalhador assalariado. Haveria, pois, um processo de separação dos meios de produção do camponês; ele ficaria sem esses meios de produção e conseqüentemente se proletarizaria, o que abriria caminho para a implantação da forma especificamente capitalista no campo. Essa forma seria o assalariamento (OLIVEIRA, 2007, p. 10-11) (**Negrito do autor**).

Oliveira (2007) faz duras críticas a esta corrente, pois de acordo com essa corrente o camponês estaria em vias de extinção pela substituição do trabalho

assalariado no campo. Esta substituição aconteceria pelas forças antagônicas que se instalariam no campo, ou seja, na sociedade brasileira. Brito (2009) afirma.

Esta mudança do pacto de poder forma duas forças políticas: uma conservadora e outra, progressista, formando os lados internos. [...]. Em contrapartida, a classe conservadora tem possibilidade de disputar o poder na classe em crise, negociando um novo pacto de poder que formará uma nova classe, uma nova dualidade. Na nova dualidade, a classe do polo não renovado compartilhará o poder com a classe do polo renovado, que de dissidente passa a ser uma classe em formação (BRITO, 2009, p. 148).

Logo, no esquema-estruturado de Rangel o pacto de poder é estabelecido pelos sócios: maior e menor, desta forma sucessória os modos-de-produções, irão evolutivamente tomando o poder, por meio das classes que os representam, visto que as tensões e contradições se dão nos lados dos polos, acarretando a nova estrutura dominante. Vejamos o quadro a seguir.

Quadro 2: Fases da dualidade brasileira

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

Fonte: Organizado por Brito (2009) – retirado de Rangel (2005)

As dualidades rangeliana estão atreladas aos ciclos econômicos de Kondratiev⁹, para este teórico o motor do desenvolvimento capitalista pode ser observado por ciclos econômicos de 48 a 55 anos, no qual a utilização de uma matriz energética combinado com tecnológica marcam as fases dos ciclos que apresentam em ondas ascendentes e descendentes. “Kondratiev chegou à conclusão da existência ‘muito provável’, embora não conclusiva ‘de maneira totalmente categórica’, de ciclos econômicos com duração de 48 a 55 anos” (GUIMARÃES, 1994, p. 69).

Rangel, enquanto teórico da dual-estrutura cepalina, também ratificava as teorias das diferentes fases de desenvolvimento do país, marcadas pelos ciclos econômicos: açúcar, ouro, café e industrialização. Entretanto, este modelo

⁹ Nikolai Dimitrievich Kondratiev (1892-1938) economista russo.

explicativo da produção do espaço provoca a dicotomia de setores “atrasados” e setores “modernos” e cria um modelo explicativo, apenas do viés do subdesenvolvimento, como se tentando justificar o porquê não alcançamos os níveis de desenvolvimento dos chamados países capitalistas desenvolvidos. Oliveira (1972) assim escreve.

No plano teórico, o conceito do subdesenvolvimento como uma formação histórico-econômica singular, constituída polarmente em torno da oposição formal de um setor “atrasado” e um setor “moderno”, não se sustenta como singularidade: esse tipo de dualidade é encontrável não apenas em quase todos os sistemas, como em quase todos os períodos. Por outro lado, a oposição na maioria dos casos é tão somente formal: de fato, o processo real mostra uma simbiose e uma organicidade, uma unidade de contrários, em que o chamado “moderno” cresce e se alimenta da existência do “atrasado”, se se quer manter a terminologia (OLIVEIRA, 1972, p. 7).

Para Oliveira (1972) o discurso do subdesenvolvimento tem como finalidade apenas o pano de fundo ideológico para mascarar a exploração das economias dos países capitalistas desenvolvidos em detrimento dos países em que o desenvolvimento do capitalismo não estaria no mesmo nível.

Oliveira (1972) também afirma que há um equívoco do modelo dual-estrutural cepalino em superestimar o desenvolvimento industrial do Brasil após-1930 pela substituição das importações, visto que o mundo em crise de produção por causa de 1929, o Brasil agora teria de desenvolver sua indústria.

Com o colapso das relações externas, essa hegemonia desemboca no vácuo; mas, nem por isso, "ipso facto" entram em ação mecanismos automáticos que produzissem a industrialização por "substituição de importações". Estavam dadas as condições necessárias, mas não suficientes. A condição suficiente será encontrar um novo modo de acumulação que substitua o acesso externo da economia primário-exportadora (OLIVEIRA, 1972, p. 35).

Acreditar que somente a substituição de importações produziu o processo de industrialização é maximizar a importância do consumo e diminuir o valor da produção, enquanto motor do modo-de-produção capitalista, ou seja, é analisar o desenvolvimento capitalista, apenas como uma atividade que se realiza no mercado consumido, desprezando o processo produtivo e a divisão da sociedade em classes.

Desta forma, Oliveira (1972) aponta como fio condutor da industrialização brasileira, a crise de 1929, que irá promover uma nova divisão internacional do trabalho (1930-1945). Esta divisão internacional do trabalho será articulada por uma forte promoção do Estado enquanto indutor de recursos e políticas públicas, bem como uma transferência de capital do setor agrário para o industrial, divisão internacional do trabalho “pela divisão internacional do trabalho, na escala do mundo capitalista. Essa formulação é, a meu ver, muito mais correta que a da tradição cepalina” (OLIVEIRA, 1972, p. 8).

A análise de Oliveira (1972) vê na articulação de fatores que contribui para o desenvolvimento do capitalismo no Brasil como: intervenção do Estado na economia com investimentos de infraestrutura e regulação das leis trabalhistas; formação de uma burguesia industrial; transferência de renda do campo para cidade; migrações que promoveram aumento da força de trabalho no setor de serviços para forma exército de mão-de-obra como forma de abaixar os custos de contratações de trabalhadores.

Estruturação da economia industrial-urbana, particularmente nas proporções da participação do Secundário e do Terciário na estrutura do emprego, a questão já discutida da incapacidade ou não do Secundário criar empregos para a absorção da nova força de trabalho e a conseqüente “inchação” ou adequação do tamanho do Terciário. Em primeiro lugar, conforme já se demonstrou, as variações do incremento do emprego no Secundário são, em boa medida, conjunturais; em segundo lugar, as maiores taxas de incremento do emprego nos serviços de Consumo Pessoal — a “inchação” — se dá exatamente quando o incremento do emprego no Secundário se acelera. Pretende-se haver demonstrado que os crescimentos dos dois setores, nas formas em que se deu no período pós-anos 30, revelam condicionamentos estruturais da expansão do capitalismo no Brasil (OLIVEIRA, 1972, p. 36-37).

Logo, Oliveira (1972) em “A economia brasileira: crítica à razão dualista” rejeita a tese dos polos atrasados e moderno. Assim, acaba por discutir que o capitalismo no Brasil, não apenas reforçava as formas socioeconômicas “atrasadas”, como afirma os cepalinos, mas também se nutria delas para o desenvolvimento capitalista no país. Oliveira (1972) chama atenção para à expansão do capitalismo no Governo Kubitschek¹⁰ até o Regime Militar destacando um processo de intensificação, aprofundamento e contradições do capitalismo no país. Oliveira

¹⁰ Juscelino Kubitschek presidente de 1956-1960.

(1972) não nega a importância do setor de consumo, mas adverte que o setor terciário só desenvolve-se plenamente quando tem um setor de produção – secundário pujante.

Santos (1996) já afirmava que a sociedade só torna-se concreta a partir de sua produção espacial, também é verdade que o espaço só é inteligível, por meio da sociedade que o (re)produz. Destarte, se a sociedade é produto do espaço, devemos entender que no modelo dual-estruturado de Rangel, a produção do espaço tem como força motriz os ciclos econômicos do capitalismo, ou seja, suas crises cíclicas envolvendo um pacto de poder dos polos atrasado e moderno, ou melhor, explicitando, dos sócios maiores e menores. Outra questão, ao afirmarem que o desenvolvimento socioeconômico-espacial ocorreu pela substituição das importações, os autores cepalinos minimizam a luta de classe dentro do processo, e desta forma, há uma dualidade entre espaço-tempo e interações socioespaciais para os cepalinos.

1.5 O modelo explicativo da reprodução do espaço em Rosa Luxemburg

A preocupação deste subitem é discutir a reprodução do espaço capitalista no Tocantins, em especial, na sua Capital Palmas, que de acordo com (IBGE, 2010c) possui uma população de 228.332 habitantes, área de 2.218,943 km² e criado pela resolução nº 28, de dezembro de 1989, desmembrando-se do município de Porto Nacional (IBGE, 2010c).

Iremos apresentar outro modelo explicativo, agora sob a ótica da reprodução, ou seja, dar ênfase a reprodução do capitalismo que diverge da teoria rangeliana apresentada por Brito (2009). Vale ressaltar que a corrente que iremos trabalhar neste momento é apenas, mais uma teoria explicativa e que não tenta minimizar a importância da rangeliana, mas que, somente, analisa a reprodução do espaço levando outros elementos na discussão teórica.

Por que apresentar outro modelo explicativo? Pois se o modelo de Rangel apresentado por Brito (2009) é válido e aceito pela comunidade acadêmica. É neste momento que entra o filtro do pesquisador, assim, compartilhamos a análise da obra

de Lira (1995) e as discussões e interpretações realizada na obra de Brito (2009) que tem como referencial para discutir os aspectos regionais. Vejamos o que Brito (2009) afirma sobre Lira (1995).

Para tratar as questões locais, propor-se um estudo das principais bibliografias regionais que tratam sobre a temática. Para esta etapa buscou subsídios na dissertação de Lira (1995), “A Gênese de Palmas”; e o artigo “Regiões do Tocantins: Regionalização ou Banalização do Conceito de Região?” publicado em 2002 (BRITO, 2009, p. 24-25).

No nosso entendimento quando Brito (2009) tem como referencial as obras de Lira; como também os cepalinos, no qual estão mais preocupados em explicar a produção do capitalismo na perspectiva de um modelo econômico mecanicista, estabelece uma inconsistência conceitual, visto que Lira (1995) centra suas análises na geografia-histórica.

Esse estudo foi construído a partir de uma análise geográfica-histórica do território denominado Norte Goiano, território esse, que, a partir 1966 com a criação da Amazônia Legal foi inserido autoritariamente como território da mesma e, a partir de 1988 através do Ato Constitucional, art. 13 da Constituição Brasileira de 1988, se transformou definitivamente em Estado do Tocantins (LIRA, 1995, p. 16).

No entanto, A Gênese de Palmas segundo Lira (1995) analisa os movimentos separatistas, produção do capital, programas de desenvolvimento, formação socioespacial, os sujeitos envolvidos e toda a trama que desencadeou na criação do estado do Tocantins, bem como a implantação de Palmas numa perspectiva geográfico-histórica.

Contudo, na obra de Lira (1995) não discute o adensamento do capitalismo como a formação socioespacial de Palmas e o desenvolvimento regional, ou seja, não é o foco de análise deste autor a abordagem de como o capitalismo estabelece uma relação de dominação numa região em que as relações capitalistas não estão totalmente desenvolvidas, porque a Rodovia BR-153, importante elemento modernizador é uma instalação do capitalismo no estado (AQUINO, 2002). Em outras palavras, Lira (1995) não explica como convive o latifúndio a margem da BR-153.

Sendo assim, acreditamos serem tentadoras as análises de Rangel que trabalham com o elemento conservador (sócio menor) e elemento moderno (sócio maior) no desenvolvimento do capitalismo na região. Porém, iremos analisar este processo na ótica de uma corrente marxista vinculada a Rosa Luxemburg que afirma que o capitalismo no seu processo de produção recria ou insere elementos exógenos ao capitalismo para se reproduzir numa região. Luxemburg (1984) ao discutir o problema da reprodução afirma.

Reprodução, tomada literalmente, é simplesmente reiteração, repetição, renovação do processo de produção. À primeira vista, não se percebe em que se diferencia realmente o conceito de reprodução do conceito de produção universalmente entendido como tal, e por que motivo seria necessário aqui uma expressão nova e estranha. Mas é exatamente na repetição, na constante retomada do processo de produção, que se coloca um aspecto importante. Em primeiro lugar, a repetição regular do processo de produção é o pressuposto geral e fundamento de um consumo regular; com isso, constitui a condição prévia para a existência cultural da sociedade humana sob todas as formas históricas (LUXEMBURG, 1984, p. 7).

A discussão de Luxemburg (1984) é pertinente, pois em muitos casos o processo produtivo e reprodutivo do sistema capitalista é indiferenciado, mas nas análises teóricas Luxemburg (1984, p. 7) ainda diz “A produção não pode ser retomada e a reprodução não pode ocorrer, se não existirem condições prévias resultante do período produtivo anterior”.

Nesta teoria a reprodução regula os ciclos produtivos, o consumo, o domínio da natureza, os aspectos históricos, os sociais, os culturais das sociedades e geograficamente, regula a formação socioespacial.

Neste sentido, o conceito de reprodução significa algo mais do que a simples repetição: ele já pressupõe determinado grau de domínio da Natureza pela sociedade ou, em termos econômicos, determinado grau de produtividade do trabalho (LUXEMBURG, 1984, p. 8).

Luxemburg (1984) argumenta que o domínio da agricultura, domesticação de animais, pastoreio e à produtividade do trabalho, provocaram ciclo regular da produção e consumo, característicos da reprodução. Assim, escreve.

O processo produtivo consiste na unidade de dois elementos diferentes, ainda que estreitamente interligados: as condições técnicas e as condições sociais, ou seja, a configuração específica da relação dos homens com a

Natureza e a configuração das relações dos homens entre si. A reprodução depende igualmente de ambas (LUXEMBURG, 1984, p. 8).

Luxemburg (1984) discute que o modelo capitalista traduz-se pela ausência de regulação planificada (modelo clássico liberal), sendo que a troca apresenta-se como vínculo social existente na sociedade.

Para Luxemburg (1984) o processo de reprodução capitalista assume a forma de um problema, devido os seus aspectos histórico-sociais. Isto é, como desenvolver o capitalismo em uma região (Amazônia) no qual não encontramos processos exclusivamente capitalistas? Os teóricos da corrente que afirma a sucessão histórica dos modos-de-produção irão afirmar a necessidade da sucessão: escravismo, feudalismo, capitalismo, socialismo e comunismo.

A corrente sucessória dos modo-de-produção econômica do capitalismo é exclusivamente endógeno, ou seja, os processos são conduzidos pela classe proletária e sua antagonica – classe burguesa. Nesta ótica não há a possibilidade de uma classe externa, fora do sistema.

Oliveira (2007) na sua obra “Modo capitalista de produção, agricultura e reforma agrária”, crítica a corrente sucessória clássica endógena, pois esta afirma o fim do campesinato no campo, visto que acabaria tornando-se um trabalhador assalariado do campo (provável) ou até mesmo um burguês do agronegócio (improvável).

Desenvolvimento capitalista decorre do fato de que a produção do capital nunca é, ou seja, nunca decorre de relações especificamente capitalistas de produção, fundadas, pois, no trabalho assalariado e no capital. Para que a relação capitalista ocorra é necessário que seus dois elementos centrais estejam constituídos, o capital produzido e os trabalhadores despojados dos meios de produção. Isto é, a *produção* do capital não pode ser entendida nos limites das relações especificamente capitalistas, pois estas são na essência, o processo de *reprodução ampliada* do capital. É uma espécie de acumulação primitiva permanente do capital, necessária ao seu desenvolvimento (OLIVEIRA, 2007, p. 11) (**Grifo em itálico do autor**).

Oliveira (2007) refuta a ideia de que a inserção das relações tipicamente capitalistas dizimaria o camponês. Para este autor no processo produtivo o capitalismo cria e recria o camponês, bem como o latifúndio. É o que Luxemburg (1984) e Oliveira (2007) chamam de reprodução ampliada do capital – acumulação

primitiva de capitais, isso implica afirmar que o capitalismo irá encontrar no seu processo de reprodução condições para garantir seu ciclo produtivo e reprodutivo do capital.

O processo contraditório de reprodução ampliada do capital além de redefinir antigas relações de produção, subordinando-as à sua reprodução, engendra relações não-capitalistas igual e contraditoriamente necessárias à sua reprodução (OLIVEIRA, 2007, p. 11).

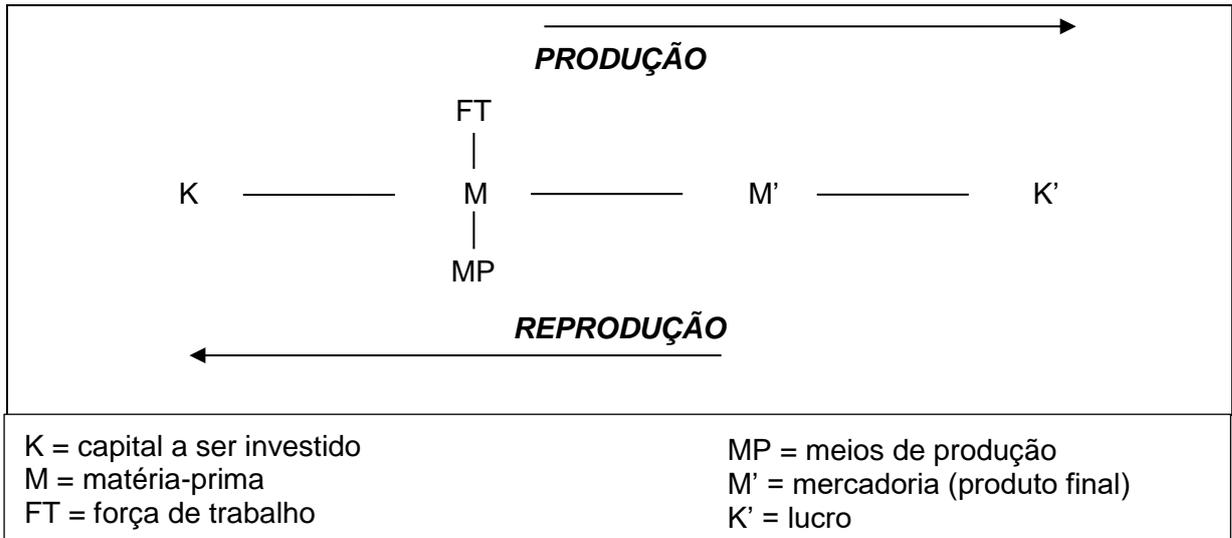
Oliveira (2007) corrobora com a ideia que o capitalismo não é um sistema fechado, endógeno autossuficiente, mas sim um sistema aberto, no qual outras relações sociais não-capitalistas ou pré-capitalistas de produção existam para garantir um processo de mais-valia, dando a possibilidade de o sistema retroalimentar-se com maior eficiência garantindo desta maneira o seu ciclo produção e reprodução do capitalismo.

Entretanto, é preciso entender que o processo de reprodução do capitalismo não regula, apenas, as relações econômicas, mas reproduz também o social e o espaço. Luxemburg (1984, p. 12) afirma que “a fabricação de mercadorias não é o objetivo do produtor capitalista; é apenas um meio para a apropriação de mais-valia”. Corrêa (1997b) também escreve que a reprodução do capital é fundamental para compreender as interações espaciais.

As interações espaciais devem ser vistas como parte integrante da existência (e reprodução) e do processo de transformação social e não como puros e simples deslocamentos de pessoas, mercadorias, capital e informação no espaço. No que se refere à existência e reprodução social as interações espaciais refletem as diferenças de lugares face às necessidades historicamente identificadas. No que concerne às transformações, as interações espaciais caracterizam-se, preponderantemente, por uma assimetria, isto é, por relações que tendem a favorecer um lugar em detrimento de outro, ampliando as diferenças já existentes (CORRÊA, 1997b, p. 280).

Podemos fazer uma representação de como seria uma dialética sobre o aspecto das interações espaciais na região provocando as diferenciações que acontecem nas regiões; o que Santos (1996) chama de rugosidades, ou seja, as diferenciações e desigualdades no tempo-espaço. Vejamos a apresentação do ciclo de produção e reprodução do capitalismo no quadro 3 a seguir, com o intuito de ilustrar à lógica do capitalismo.

Quadro 3: Ciclo de Produção e Reprodução do Capitalismo



Fonte: Corrêa (1997b) – Bolwerk (2014). Adaptado pelo autor

O ciclo de produção e reprodução do capital poderia ser dividido em quatro fases para facilitar o seu entendimento. A primeira fase ($F1 = K - M$) reflete o momento da realidade entre $K + M$, ou seja, o início do ciclo de produção do capital. Para Luxemburg (1984) este momento corresponde ao valor do capital constante gasto, para iniciar a produção, e no qual chama de “c”. Logo, $c = F1$. A segunda fase.

$$F2 = M \left| \begin{array}{l} \text{FT} \\ \text{MP} \end{array} \right.$$

Na segunda fase, efetivamente as condições materiais e sociais garantem a realização do processo produtivo. Luxemburg (1984) caracteriza este momento como capital variável empregado na produção, parte do capital gasto com salários, no qual chama este capital variável de “v”. Logo, $v = F2$.

A terceira fase ($F3 = M' - K'$) envolve a mercadoria e seu consumo. Nesta fase a circulação da mercadoria ganha importância, podendo ampliar o capital constante “c”, obtendo o chamado lucro (K'). Luxemburg (1984) afirma que a fase representa a mais-valia, simbolizada pela letra “m”. Assim, a mais-valia não está somente representada nas relações de produção (F2), mas também está embutida na mercadoria (F3).

A mais-valia é a meta final e mola propulsora do produtor capitalista. As mercadorias que ele fabrica devem, após a realização, repor todos os gastos, além de render determinada soma de valor, que, não correspondendo a quaisquer daqueles gastos, seja um excedente líquido (LUXEMBURG, 1984, p. 11).

É no consumo que a mais-valia efetivamente se realiza por completo, aumentando consideravelmente o lucro líquido, podendo desta maneira, dar reinício ao ciclo. Logo, a quarta fase ($F4 = K' - K$) é um novo desenho espacial da interação capitalista – um recomeço. A reprodução que irá garantir um novo ciclo. Em outro formato poderíamos apresentar as quatro fases de forma sintética em: ECONÔMICO = PRODUÇÃO + DISTRIBUIÇÃO + CIRCULAÇÃO + CONSUMO. À primeira fase $F1 = K - M$; estaria representado pela **produção**, no qual o sistema teria condições de inicializar e Luxemburg (1984) chamou de capital constante (c). A segunda fase $F2 = M (FT - MP)$ é equivalente à **distribuição**, Luxemburg (1984) afirma que esta fase representa o capital variável que é gasto com salários e meios de produção (v). A terceira fase $F3 = M' - K'$, representa a **circulação** da mercadoria e **consumo**, diretamente vinculada à quarta fase $F4 = K' - K$, representando o reinício ou reprodução do ciclo do capital. Luxemburg (1984) assim, afirma sobre as fases “cada ramo da produção passa, dentro de certos limites, por uma fase independente de animação que, intermitentemente, leva a interrupções maiores ou menores na reprodução” (LUXEMBURG, 1984, p. 10). Há o reconhecimento pela teórica da interdependência das fases, mas necessariamente importante a anterior para dar início à fase subsequente. Entretanto, ela considera a terceira fase (F3) e quarta fase (F4) como compoendo o mesmo processo, marcando a mais-valia e a reprodução do sistema, no qual chama de mais-valia, representada por (m).

E a produção de mais-valia na sociedade capitalista que faz da reprodução das necessidades vitais um moto-perpétuo. A reprodução, por seu lado, cujo ponto de partida, em termos capitalistas, é constituído pelo capital, em sua forma pura de valor, em dinheiro, só pode ser acionada quando os produtos do período anterior já foram realizados, ou seja, as mercadorias transformadas em dinheiro. Como condição primeira da reprodução surge para os produtores capitalistas, portanto, a realização efetiva das mercadorias fabricadas no período anterior de produção (LUXEMBURG, 1984, p. 13).

Em síntese poderíamos afirmar que às fases $F1 = c$; $F2 = v$; e $F3 + F4 = m$, equivalem ao esquema mais sintético o ciclo de produção e reprodução do capitalismo: $c + v + m$.

Para que parte da mais-valia se destine à acumulação e seja realmente capitalizada, é preciso, em primeiro lugar, que assuma a forma concreta que lhe permita viabilizar-se como capital produtivo, isto é, como capital gerador de nova mais-valia. Para isso, será necessário que ela, da mesma maneira que o capital original, também se divida em duas partes; uma parte constante, composta de meios de produção inanimados e uma parte variável, representada pelos salários. Só a partir desse ponto é que pode ser expressa pela fórmula, $c + v + m$ (LUXEMBURG, 1984, p. 15).

Entretanto, os capitais constante e variável irão produzir as relações socioespaciais e a mais-valia efetivamente garantirá a reprodução do capitalismo. Entretanto, a fórmula $c + v + m$, não explicam totalmente o ciclo de produção e reprodução do espaço no Tocantins, isso porque este esquema explica a reprodução simples do capital. Isto é, o processo endógeno conduzido pela classe trabalhadora e pela classe capitalista, em outras palavras a reprodução simples acontece em relações sociais puramente capitalistas. Sendo assim, continuamos com o problema de reprodução do espaço tocantinense, pois neste existem elementos fora das relações endógenas, ou seja, as relações exógenas.

Sob o domínio do capitalismo a sociedade não se compõe apenas de capitalistas e operários assalariados. [...]. Deve ser, pois, a demanda dessas camadas, dos que não são nem capitalistas, nem operários, que torna necessária a ampliação da reprodução (LUXEMBURG, 1984, p. 78-79).

Luxemburg (1984) afirma que estas relações exógenas não significam exceções dentro do ciclo de produção e reprodução do capitalismo, mas sim relações que estão presentes na sociedade, portanto são incorporadas pelo capitalismo, tornando-se assim, necessárias para o incremento de mais-valia. Logo, não é algo externo que tende a desaparecer por completo, mas que é recriado pelo sistema quando lhe convém incrementar a produção de mais-valia ampliada.

Produção capitalista não é produção de objeto de consumo, nem mercadorias simples, mas uma produção de mais-valia. Em termos capitalistas, a reprodução ampliada significa, portanto, incremento de mais-valia. [...]. Sob o domínio do capital, a fórmula geral da reprodução ampliada assume a seguinte forma: $(c + v) + m/x + m'$, onde m/x representa a parte

capitalizada da mais-valia apropriada no período produtivo anterior e m' a mais-valia nova, produzida pelo capital acrescido (LUXEMBURG, 1984, p. 14-15).

Vale ressaltar que a teoria de Luxemburg (1984) afirma que o capitalismo recria condições de relações sociais não-capitalistas quando lhe convém, aumentando desta forma sua mais-valia, garantido assim, uma reprodução ampliada do lucro líquido do capital. Oliveira (2007) corrobora com esta corrente quando discute as questões agrárias no Brasil e da criação do campesinato e latifúndio. É importante destacar que na fórmula de reprodução ampliada – m/x representa a mais-valia apropriada no período anterior. Na maioria dos casos esta parte da mais-valia aplicada na reprodução ampliada é fruto de um processo de reprodução simples, ou seja, capital líquido deslocado da reprodução simples para a reprodução ampliada. “Para ampliar sua reprodução, ele necessita de meios de produção e mão-de-obra adicionais, além de meios de subsistência destinados à mão-de-obra” (LUXEMBURG, 1984, p. 16-17).

Desta maneira, o entendimento de que o capital inicial – constante (c), podendo ser dividido em capital variável (v) e depois renovado dentro das condições da reprodução capitalistas, no qual reconhecemos na mais-valia (m) o processo motriz de renovação e reprodução do ciclo. A reprodução ampliada soma-se de forma significativa no aumento de mais-valia, pois ao utilizar relações não-capitalistas aumentaria a exploração do trabalhador e teria maior lucro líquido, dando assim, condições mais seguras da reprodução do sistema.

Destarte, o modelo poderia explicar o próprio desenvolvimento do capitalismo no Brasil. No período de colonização (relações mercantilistas) enquanto na Europa o capitalismo desenvolve-se para o modelo clássico de reprodução simples do capital (relações sociais capitalistas), no Brasil tínhamos uma reprodução ampliada do capital (relações sociais pré-capitalistas) que fundamentalmente ajudava a alavancar a indústria europeia num processo de acumulação primitiva de capitais. Desta forma, o avanço do capitalismo na Região da Amazônia Legal, não garante o adensamento das relações sociais puramente capitalistas (reprodução simples), mas o que se vê é o capitalismo utilizar relações pré-capitalistas (reprodução ampliada) para promover seu *modus operandi* que é a obtenção de mais-valia para garantir seu ciclo de produção e reprodução do sistema capitalista.

CAPÍTULO II – POLÍTICAS, INDICADORES E PROGRAMAS DE DESENVOLVIMENTO: PLANEJAMENTO REGIONAL NO TOCANTINS

Os indicadores sociais são importantes subsídios dos técnicos e burocratas da gestão estadual no ordenamento de políticas e programas de planejamento de estado, empresa e sociedade civil. Além da perspectiva no entendimento das séries-históricas para compreender os avanços e retrocessos, os indicadores são importantes instrumentos de diagnóstico, avaliação e tomada de decisão. Desta forma, configura-se como importante campo de análise e reflexão os estudos de geografia, política e planejamento regional.

2.1 A reforma do Estado brasileiro a partir da década de 1990

No final da década de 80 e início dos anos 90 do século XX, o capitalismo, agora, ancorado no paradigma da economia global, lança as bases de uma “cartilha econômica”, cujos países capitalistas desenvolvidos recomendam um receituário para as economias capitalistas que cresciam num ritmo inferior dos países desenvolvidos, comprometendo, assim, o projeto de globalização econômica. Este evento marcou a implantação das políticas neoliberais no país e ficou conhecido como Consenso de Washington, que se iniciou na gestão do ex-presidente Fernando Collor de Mello (1990-1992) e intensificou-se com os ex-presidentes Itamar Franco (1992-1994) e Fernando Henrique Cardoso (1995-2002). O Consenso de Washington pregava medidas como:

privatizações das empresas estatais, abrir portos para exportação e importação, permitir a entrada de bancos e circulação de capitais externo, permitir a liberdade comercial, conter os investimentos no campo social, permitir que os juros ficassem altos para atrair os investidores externos, reduzir a presença do Estado na oferta dos direitos sociais, e realizar as

reformas: tributária, previdência, judiciária, e educacional (GENTILI, 1998, p. 27).

Estas propostas visavam na perspectiva neoliberal ajustar à economia e a vida social do país para que pudesse assim participar da economia globalizada. O que se observou na verdade, foi uma nova configuração geopolítica do capitalismo e nova reordenação espacial das forças produtivas e redefinido uma nova formação socioespacial da divisão internacional do trabalho. Tal prática fica demonstrada na geopolítica mundial e diretrizes políticas de instituições internacionais como Banco Mundial (BM), Fundo Monetário Internacional (FMI), Banco Interamericano para Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD) e Organização Mundial do Comércio (OMC). Estas instituições são os baluartes – juízes do capitalismo global, tendo desta forma, muito poder político para pressionar os governos a ajustar sua economia à dinâmica da globalização. Esta foi a opção que o Brasil e muitos países da América Latina fizeram – o modelo de economia-política neoliberal. Entretanto, é importante observar as bases do neoliberalismo que residem no liberalismo clássico.

As bases da doutrina liberal remontam ao século XVII, por meio dos estudos e trabalhos sobre política de John Locke¹¹. O individualismo preconizado por Locke definia a liberdade do homem como oriunda da propriedade de si próprio e das suas capacidades, ou seja, não problematiza, não confere nas relações sociais e materiais uma perspectiva histórico-geográfica deste indivíduo (NAPOLEONI, 1985). Logo, o liberalismo valoriza o indivíduo, no entanto, este se apresenta de forma atomizada, sem considerar as condições da sua existência, da classe, do seu grupo ou do movimento social no qual está inserido.

O pensamento liberal clássico tem como proposição apresentar-se como um corpo unitário coerente no qual Estado e Sociedade são conduzidos por um processo rigoroso e ordenado da economia de Mercado. O Estado constitui o espaço público, onde está concentrado o poder e é feita a política. A sociedade situa-se o espaço para as relações privadas. Napoleoni (1985) argumenta sobre o liberalismo.

¹¹ John Locke (1632-1704) filósofo inglês representante do liberalismo político.

A sociedade “moderna” não é uma sociedade dividida em classes, na medida em que existem unicamente formas diversas de participação no processo produtivo e econômico; em outras palavras, as contribuições produtivas que os indivíduos trazem à atividade econômica são diversas, isto é, a contribuições dos indivíduos pode dar-se através do trabalho, dos recursos naturais ou de capitais (NAPOLEONI, 1985, p. 12).

Dessa forma, a teoria liberal apresenta um mundo harmônico que tende ao equilíbrio, desde que não haja intervenção do Estado. Como consequência, o Estado atua minimamente e protagoniza o poder e a política existente na sociedade privilegiando a ação econômica privada e enfatizando que por meio dela pode ser alcançado o bem-estar social.

A faceta econômica do liberalismo econômico surge no século XVIII e Adam Smith¹² é um de seus principais expoentes. Os princípios e as teorias liberais tinham como ponto central a defesa da liberdade política e econômica, a defesa da propriedade privada, a igualdade perante a lei e a mínima intervenção do Estado. Napoleoni (1985) assim, discute o papel do estado para o liberalismo econômico burguês. “O princípios da própria existência da realidade do Estado, na qual é essencialmente exigida a garantia das condições que são necessárias ao exercício ordenado da produção, da troca e do consumo” (NAPOLEONI, 1985, p. 47). Em suas recomendações político-econômicas, Smith advertia para a “mão-invisível” do mercado, no qual a busca incessante pelo lucro acarretaria o bem-estar social da sociedade.

Assim, o liberalismo econômico, formula uma teoria do valor do trabalho que seria compreendida e equacionada com salário (valor a ser pago ao trabalhador); lucro (acumulação de capital) e renda fundiária (apropriação privada da terra) (NAPOLEONI, 1985). Desta forma, a teoria smithiana analisa trabalho-salário, acumulação-lucro e renda-propriedade privada como naturalmente agregados ao valor do trabalho na economia capitalista de mercado. Em outras palavras, a riqueza das nações está diretamente ligada ao trabalho humano.

No entanto, o capitalismo da época, conduziu imensas massas de trabalhadores à miséria e assim, Marx¹³ faz uma distinção objetiva ao pensamento

¹² Adam Smith (1723-1790) economista escocês representante do liberalismo econômico.

¹³ Karl Heinrich Marx (1818-1883) filósofo e cientista político alemão.

de Smith ao retirar das vias naturais as relações capitalistas de produção. Napoleoni (1985, p. 100) afirma,

o trabalho prestado em sua totalidade sempre se compõe de duas parcelas: um trabalho necessário, que reproduz o valor da força de trabalho, e um sobretrabalho, que gera a mais-valia [...] o trabalho necessário é o trabalho pago, ao passo que o sobretrabalho é o trabalho não remunerado.

Assim, a determinação da mais-valia tem suas bases conceituais para a explicação de uma teoria de valor do trabalho que diferentemente do liberalismo smithiano, não reside no plano natural harmônico e que suas benesses não promoveriam o bem-estar social, mas a mais-valia (teoria do valor trabalho) era socialmente imposta e traduz na exploração do trabalho; no lucro e na renda fundiária o seu modelo explicativo, ou seja, é da mais-valia que deriva a exploração de uma classe sobre a outra (NAPOLEONI, 1985). A exploração do trabalho, longe de produzir igualdade preconizada pelos liberais ou um sistema de equilíbrio econômico geral, acaba por provocar a exclusão social.

A teoria do valor do trabalho para Marx produz um sobreproduto social – o trabalho que é apropriado pelo capitalista. “O capitalista compra a força de trabalho do operário e em troca desse salário, apropria-se de todo o produto fabricado por esse operário, de todo o valor novamente produzido que se incorpora no valor desse produto” (MANDEL; SALAMA; VALIER, 2006, p. 27). Na verdade, a disparidade de classes sociais proporcionava a exploração impiedosa dos trabalhadores, ocasionando um contexto de insegurança e miséria da classe trabalhadora, no qual o capitalismo se expande, transformando o trabalho em mera mercadoria, ao sabor das leis de mercado (VASCONCELLOS; GARCIA, 2011).

É deste contexto histórico que o Estado liberal burguês se afirma numa nova roupagem – neoliberal que fundamenta seus alicerces na segunda metade do século XX e se instala no Brasil na década de 90 do mesmo século. Vale ressaltar que à nova configuração político-econômica neoliberal prega a manutenção de um Estado forte na desarticulação sindical e movimentos sociais e desta forma, garantir a estabilidade econômica, e um Estado mínimo no controle dos gastos sociais e na intervenção econômica (NAPOLEONI, 1985).

2.2 Teoria dos Polos de Crescimento

A teoria dos Polos de Crescimento de Perroux (1967) é comumente utilizada por economistas, administradores e gestores quando se trabalha a economia numa escala regional. Desta forma, Perroux (1967) discute o tema na obra “A economia do século XX”. Provavelmente, os não-geógrafos abordam o teórico porque ele desloca a discussão do conceito de polos de crescimento do referencial geográfico para orientá-lo ao plano econômico, por mais contraditório que possa ser, – discutir planejamento regional sem passar por uma análise geográfica e ir direto aos condicionantes econômicos, entretanto, é comum tal análise.

Contudo, iremos apontar certas fragilidades do planejamento regional quando abordamos, somente, teoria dos polos de crescimento, numa análise mais econômica e ligada aos propósitos do Estado; Concomitantemente, abordaremos uma análise mais geográfica do planejamento regional na obra de Santos (2011) “Economia Espacial”, para realizarmos o contraponto na análise do Tocantins.

A teoria de Perroux (1967) apresenta-se de forma tentadora para estudiosos e autores regionais, visto que o atual estágio de empreendimentos que o Tocantins vem capitaneando, sua capital como protagonista deste processo, caso específico é o transporte multimodal de cargas. Sendo assim, é menos comprometedor analisar a região apenas pelo viés econômico, negligenciado em muitos das vezes o homem-natureza. No caso tocantinense a logística dos transportes ganha destaque, Santos (2011) já adverte “A integração do espaço através do transporte é um elemento essencial do planejamento capitalista”. (SANTOS, 2011, p. 25). Desta forma, dentro da teoria dos polos de crescimento Perroux (1967) discute e conceitua o espaço, fazendo nítida distinção entre espaço econômico e espaço geonômico. Vejamos o que diz Perroux (1967).

O espaço *geonômico* – que, para evitar essa expressão pouco habitual, denominaremos de espaço vulgar – é definido por relações geonômicas entre pontos, linhas, superfícies, volumes. Os homens e os grupos de homens, as coisas e os grupos de coisas, economicamente caracterizados *por outro processo*, têm aí o seu lugar; são susceptíveis de localizações geonômicas que resultam de causas e originam consequências econômicas (PERROUX, 1967, p. 149) (**Fonte itálico do autor**).

Sendo assim, Perroux (1967) afirma que o espaço geonômico não passa de mera unidade basilar no qual o homem, a sociedade e a tessitura social se relacionam dentro da superfície espacial como pontos, linhas e volumes dentro de uma geometria euclidiana¹⁴, muito próximo da perspectiva teórica-quantitativo.

Logo, o espaço de interesse do teórico é o espaço econômico, definido “por relações econômicas estabelecidas entre elementos econômicos” (PERROUX, 1967, p. 149). No entanto, o espaço econômico é dividido em três e reconduzido a seguinte análise “1º o espaço econômico como *conteúdo de plano*; 2º o espaço econômico como *campo de forças*; 3º o espaço econômico como *conjunto homogêneo*” (PERROUX, 1967, p. 149).

O espaço definido como *conteúdo de plano* (...) é o conjunto das relações estabelecidas entre a empresa e, por um lado, os fornecedores, os fornecedores de *input* (matéria-prima, mão-de-obra, capitais) e, por outro lado, os compradores de *output* (compradores intermediários, compradores finais). (...) O espaço definido como *campo de força* (...) é constituído por centros (polos ou sedes) de emanação de forças centrífugas e recepção de forças centrípetas. Cada centro, que é ao mesmo tempo centro de atração e de repulsa (...) qualquer espaço vulgar é receptáculo de centros e ponto de passagem de forças. (...) O espaço definido como *conjunto homogêneo*. As relações de homogeneidade que neste aspecto definem o espaço econômico dizem respeito às unidades e sua estrutura ou às relações entre estas unidades. A empresa tem estrutura mais ou menos homogêneas em relação à das empresas que, topográfica ou economicamente, são suas vizinhas (PERROUX, 1967, p. 150-152).

Ao distinguir o espaço vulgar como sendo o espaço das relações sociais, da natureza e das localizações e suas interações dentro destas unidades como frisa o teórico Perroux (1967), acaba por minimizar a importância deste espaço e privilegia os espaços econômicos, pois suas coordenadas independem do espaço vulgar. Destarte, para o teórico, pensar o espaço econômico numa visão que o limite a um continente, ou mesmo um espaço nacional, é limitar os espaços econômicos e submetê-lo ao espaço vulgar e suas fronteiras políticas e ideológicas, é tentar usar os mesmos princípios mensuráveis do espaço vulgar/humano e suas limitações territoriais, num espaço imensurável sem fronteira característica do espaço econômico. E desta forma, Perroux (1967, p. 158) afirma “Os espaços econômicos (...) nenhuma representação geográfica pode fornecer porque as relações que os constituem são largamente independente da localização vulgar”. E continua “o

¹⁴ Euclides matemático grego que viveu no século III a.C. Espaço euclidiano é finito e vetorial.

espaço da economia nacional não é o território da nação, mas o domínio abrangido pelos planos econômicos do governo e dos indivíduos” (PERROUX, 1967, p. 158).

Isto implica em dizer que a discussão dos polos de crescimento não passa pela análise geográfica da região, espacial ou mesmo territorial, sendo tangencial na discussão, menor valor, pois as empresas, a economia, ou seja, os espaços econômicos criam dinâmica própria de dominação e tem no Estado sua unidade dominante.

É neste momento que o espaço plano, finito e euclidiano descrito como espaço vulgar ou humano interagem com o econômico. “O Estado não pode recusar o papel de unidade econômica dominante, isto é, deixar de exercer, em domínios e dentro de limites convenientemente escolhidos, uma influência econômica irreversível sobre os grupos” (PERROUX, 1967, p. 107).

Sendo assim, Perroux (1967) elabora uma teoria econômica, isto é, uma ciência econômica para representar e demarcar a existência do espaço vulgar imutável, elementar onde ocorrem as relações humanas, e um espaço econômico dinâmico onde desenvolve as relações econômicas, pois existem “tantos espaços econômicos quantos os objetos da ciência econômica e as relações abstratas definidas por cada um deles” (PERROUX, 1967, p. 146). Entretanto, Santos (2011) pondera.

Desta forma, na maior parte de suas formulações tradicionais e recentes, a teoria dos polos de crescimento tem se preocupado com o espaço de alguns poucos e não com o espaço de todos. Quando o espaço das grandes empresas se diferencia do espaço banal e é favorecido na elaboração teórica, o resultado natural é uma teoria aristocrática e discriminatória, porque a população quase não é levada em conta (SANTOS, 2011, p. 167).

Santos (2011) assim, adverte que a diferenciação do espaço seletivo-econômico do espaço concreto-geográfico de todos. E afirma que a teoria dos polos de crescimento “não permite que todos os elementos que entram na definição de um dado ponto do espaço sejam claramente captados e evita a identificação da hierarquia de forças que atuam sobre o espaço” (SANTOS, 2011, p. 167).

E aponta também que a dicotomia entre espaço geográfico e espaço econômico além de apresentar limitações metodológicas “constituiu (...) mais um obstáculo à análise espacial” (SANTOS, 2011, p. 167). Além do mais há uma contradição explícita, pois ao recorrer ao jogo de forças, a teoria de Perroux (1967) afirma que o Estado com suas demarcações deve assumir o protagonismo para assegurar as relações econômicas do espaço econômico que não cabe representação ou limites. Ou seja, o Estado é apenas, um agente dos grupos hegemônicos capitalistas que estão alocados no espaço econômico.

O espaço econômico defendido por Perroux (1967) está diretamente associado a processos de tecnificação da região, promovido pelos grupos hegemônicos capitalistas. A tecnificação é comumente utilizada como agente modernizador dessa região, logo dentro de uma ideologia otimista que promoverá o desenvolvimento para todos; nesse sentido a modernização é a condução e o adensamento do capitalismo e de suas relações na região que indubitavelmente levará ao desenvolvimento regional.

Vejamos a opinião do professor universitário quanto à tecnificação e modernização, inquerido como avalia a modernização e tecnificação da região.

Devemos pensar o conceito de modernização, no sentido das tecnologias e de novas técnicas que alteram a natureza. Sendo assim, o maior produto de modernização do espaço na região amazônica, é a própria urbanização desse espaço, mas precisamos verificar até que ponto urbanizar espaços da Amazônia é considerado desenvolvimento e modernidade? Precisamos rever os aspectos teóricos e avaliar criticamente o objeto modernização. Que tipo de desenvolvimento regional acarreta? Quais as formas de ocupação da região? Também temos que inserir nesse contexto quais são os benefícios da modernização para a população do Norte do Brasil? (PUFT, 2014).¹⁵

Destarte, o espaço econômico permite apenas uma análise simplificada do espaço, não concebendo sua totalidade e suas variantes sociais. Com intuito de dar visibilidade aos aspectos socioeconômicos apresentaremos alguns indicadores que contradizem o desenvolvimento regional quando apresentado pelas análises sociais.

¹⁵ Professor Universitário do Câmpus de Palmas da Universidade Federal do Tocantins (UFT). Entrevista realizada no dia 07/04/2014. Arquivo digital 08.

2.3 Indicadores socioeconômicos no Tocantins: contradições e desenvolvimento regional

Depois de apresentado o conceito de espaço vulgar de Perroux (1967) e a conceituação deste como espaço matemático euclidiano, “rígidos e indeformáveis, os objetos situando-se na geometria euclidiana, neste espaço ‘continente’; são nele contidos” (PERROUX, 1967, p. 145). É neste espaço que reside o espaço vulgar ou geonômico ou ainda humano. No qual sua imutabilidade e rigidez sempre se subordinam ao espaço econômico, foco de suas análises. Estas têm como característica o desenvolvimento da ciência econômica que por sua vez é dinâmico, abstrato e não segue a sequência lógica plana do espaço euclidiano, pois o espaço econômico não é a simples adição ou combinação de espaço vulgar, mas a sua elaboração não passa pelos contornos e delimitações de fronteiras, nações e continente para sua consecução de ações. Isto é, “a superação da nação e da economia nacional (...) como instrumentos intelectuais da ciência do século XX” (PERROUX, 1967, p. 162). Logo, deixa evidente que o importante é discutir o espaço do capital, sem fronteira geográfica, ou comumente bradada – o capital não tem pátria. Mediante apresentação do conceito de espaço econômico (PERROUX, 1967) analisa o processo de crescimento, que seria irregular, pois,

o crescimento não surge em toda a parte ao mesmo tempo; manifesta-se com intensidades variáveis, em pontos ou polos de crescimento; propaga-se, segundo vias diferentes e com efeitos finais variáveis, no conjunto da economia (PERROUX, 1967, p. 164).

Conduzido pela afirmação de que o desenvolvimento não surge em toda parte e manifesta-se com intensidade e variações diferenciadas, iremos analisar os indicadores socioeconômicos suas contradições dentro da perspectiva do desenvolvimento regional capitalista. Antes mesmo de apontar e analisar o cenário tocantinense é importante validar a contraposição de ideias que Santos (2011) faz sobre a teoria de Perroux (1967).

A nova ciência espacial deriva, portanto, basear suas reflexões numa ciência econômica a-espacial. Foi assim que se chegou ao paradoxo de uma ciência regional desprovida da natureza e do homem. Seja ela chamada de análise regional, de ciência regional, de economia espacial, de

geografia ou de urbanismo, o capitalismo dela se beneficia. Na verdade não se trata de uma ciência enquanto tal, mas de uma verdadeira ideologia espacial, que muda de acordo com as necessidades do sistema (SANTOS, 2011, p. 20).

Santos (2011) adverte que a teoria espacial de Perroux (1967) ao tentar promover a superação do subdesenvolvimento regional, acarreta numa forma sistemática de planejamento do subdesenvolvimento e agravamento da pobreza, pois a lógica segue o entendimento de privilegiar o econômico em detrimento do humano, já que esse não passa de estruturas inanimadas.

O Tocantins possui 139 municípios. Com uma área de 277.620,914 km² representa 3,26% do território do Brasil e 7,2% da Região Norte (SEPLAN-TO, 2012c). De acordo com SEPLAN-TO, a área do estado inserida na Amazônia Legal é aproximadamente de 97,9% da superfície total do estado (SEPLAN-TO, 2012c, p. 08). A população de 1.383.445 habitantes, de acordo com Censo (IBGE, 2010a), sua população encontra-se distribuída em 78,81% ou 1.090.241, vivendo nas cidades e 21,19% ou 293.212 em áreas rurais e de acordo com o Censo de 2010, a taxa de crescimento populacional anual é de 1,8% o que equivale a uma estimativa populacional para 2013 de 1.478.163 habitantes (IBGE, 2010b).

Vale ressaltar que 49%, ou seja, 677.804 da população concentram-se em dez municípios localizados nas regiões: central e norte, mais de 80%, isto é, 116 municípios têm menos de 10 mil habitantes e 76 municípios ou 55% menos de 5 mil habitantes, portanto a densidade demográfica do estado é de 4,98 hab/km² (IBGE, 2010b). Vejamos a tabela 3 com os dez municípios mais populosos do estado.

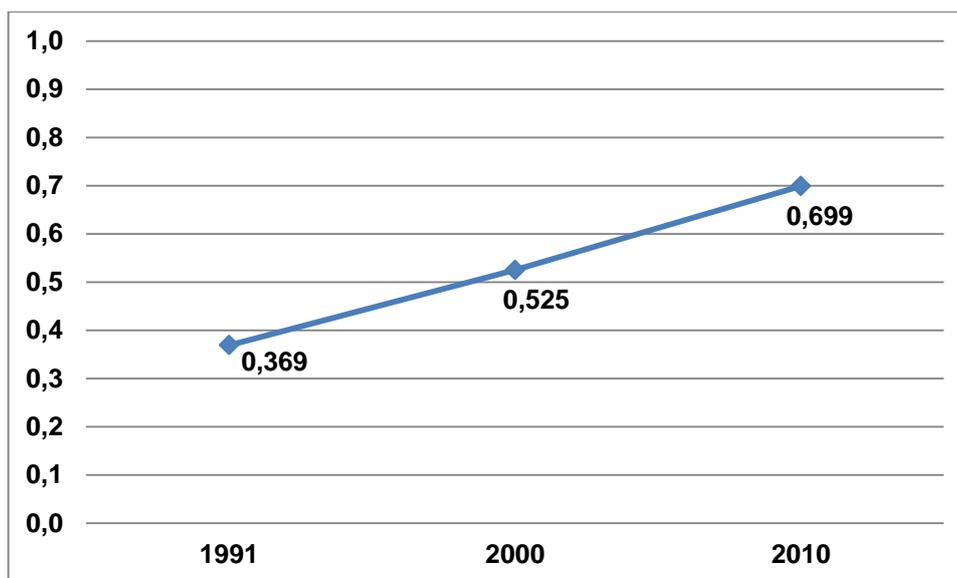
Tabela 3: Os dez municípios mais populosos do Tocantins

Posição	Município	População 2010	População estimada 2014
1	Palmas	228.332	265.409
2	Araguaína	150.484	167.176
3	Gurupi	76.755	82.762
4	Porto Nacional	49.146	51.846
5	Paraíso do Tocantins	44.417	48.409
6	Araguatins	31.329	33.963
7	Colinas do Tocantins	30.838	33.535
8	Guaraí	23.200	24.892
9	Tocantinópolis	22.619	23.153
10	Miracema do Tocantins	20.684	19.934
TOTAL		677.804	751.079

Fonte: IBGE, 2010c

O Tocantins ocupa atualmente a 14ª posição no Índice de Desenvolvimento Humano – IDH que leva em consideração os indicadores de renda, ou seja, o Produto Interno Bruto – PIB é aplicado à distribuição de renda; longevidade vinculada à saúde; e alfabetização vinculada à educação. Vejamos o gráfico do histórico dos últimos dezenove anos do IDH do estado.

Gráfico 1: Série-histórica do IDH-TO



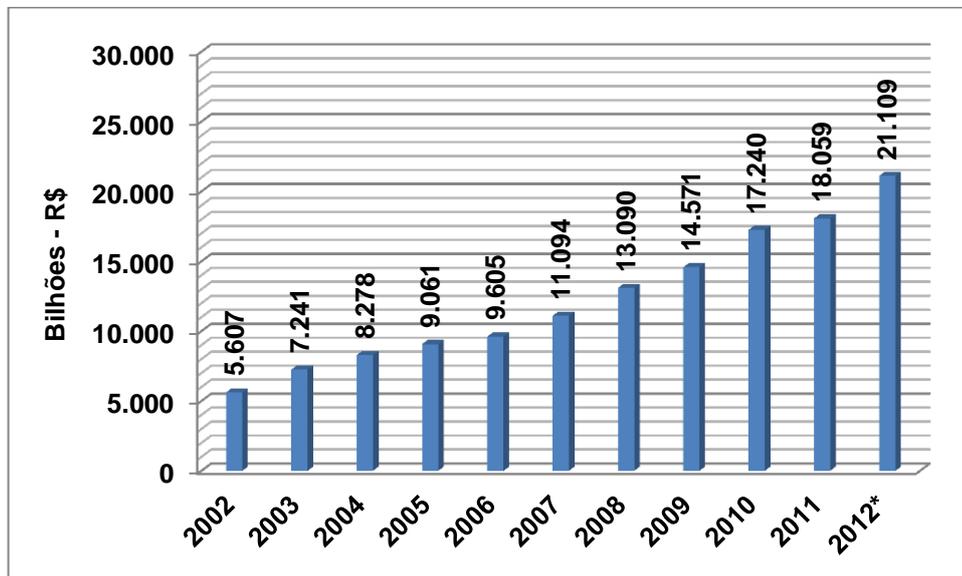
Fonte: Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil (PNUD, 2013a)

A escala do IDH tem sua variação mínima, zero (0) (nenhum desenvolvimento humano) e máxima, um (1) (desenvolvimento pleno). O Tocantins em 1991 ocupava o 25º lugar, ficando à frente de estados como Piauí e Maranhão. Já no ano de 2000, ocupava o 18º lugar ficando à frente de estados do Nordeste como Sergipe, Bahia, Paraíba, Alagoas, Piauí e Maranhão; e estados da Região Norte como Pará, Acre e Amazonas. No último levantamento realizado em 2010, mais de vinte anos de sua criação, o estado ocupa o 14º lugar, à frente de estados do Nordeste, como Rio Grande do Norte, Ceará, Pernambuco, Sergipe, Bahia, Paraíba, Piauí, Maranhão e Alagoas e estado do Norte como Rondônia, Amazonas, Acre e Pará (PNUD, 2013a).

O IDH é um dos indicadores mais festejados pelo governo do estado, pois seus índices revelam significativo progresso no desenvolvimento humano. É utilizado como discurso ideológico de que a criação do estado viabilizou o desenvolvimento social para o antigo norte goiano. Entretanto, quando analisamos

mais profundamente a variável renda per capita componente do IDH, temos a seguinte análise apresentada.

Gráfico 2: Taxa de crescimento do PIB no Tocantins



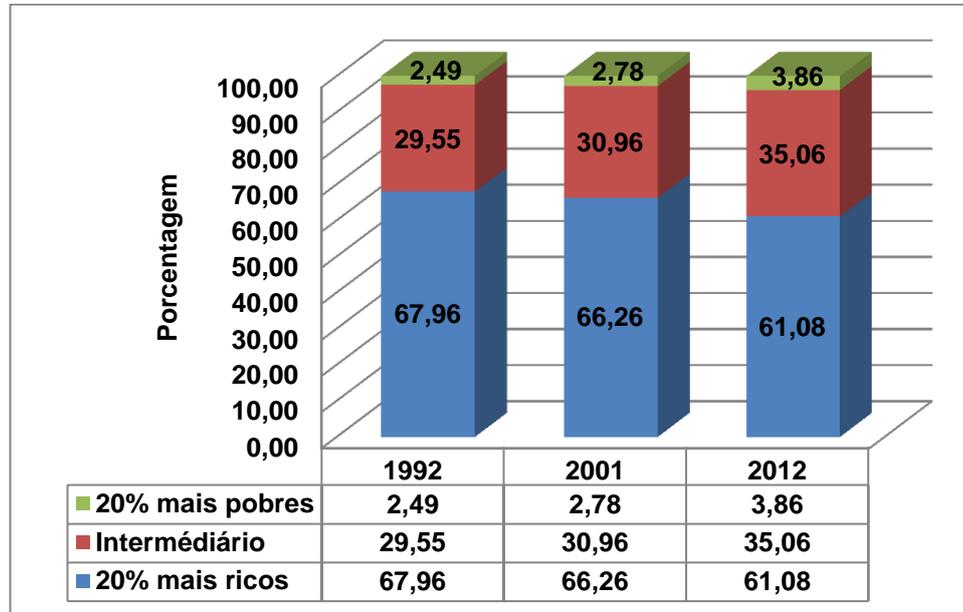
Fonte: SEPLAN-TO, 2012b adaptado por SEDECTI-TO, 2013a (2012* – projeção)

Os dados apresentados no gráfico 2 destaca a evolução da taxa de crescimento do PIB no Tocantins. É importante destacar que Produto Interno Bruto de um estado, está diretamente associado à produção de riquezas de capitais, isto é, a soma da produção dos setores primários, secundários e terciários do estado ou região, por meio do PIB, tem a ideia do poder de consumo e renda de determinado grupo, ou seja, revela a capacidade que a população tem de apropriar-se da riqueza produzida pelo Produto Interno Bruto do estado (SEDECTI-TO, 2013a). De acordo com a SEPLAN-TO, o PIB do Tocantins é a soma de todos os bens e serviços finais produzidos no Estado do Tocantins, em um determinado período (SEPLAN-TO, 2012b).

Em valores monetários o PIB do Tocantins em 2011 é superior a dezoito bilhões de reais (R\$ 18.059,000.000,00), sendo que sua participação no PIB nacional é de 0,44%, ocupando o *ranking* 24º da federação (SEPLAN-TO, 2012b). Já na Região Norte o Tocantins ocupa a 4ª posição no *ranking*, o que equivale a 8,56% da região (SEDECTI-TO, 2013a). A projeção para 2012 será superior a vinte e um bilhões de reais (R\$ 21.000.000.000,00) e os dados de 2013 ainda não estão

consolidados¹⁶ (SEPLAN-TO, 2012b). Vejamos o próximo gráfico que ajudará a entender a distribuição do PIB, ou seja, como a renda é apropriada no estado do Tocantins.

Gráfico 3: Percentual de renda apropriada pela população tocantinense



Fonte: IPEA, 2012

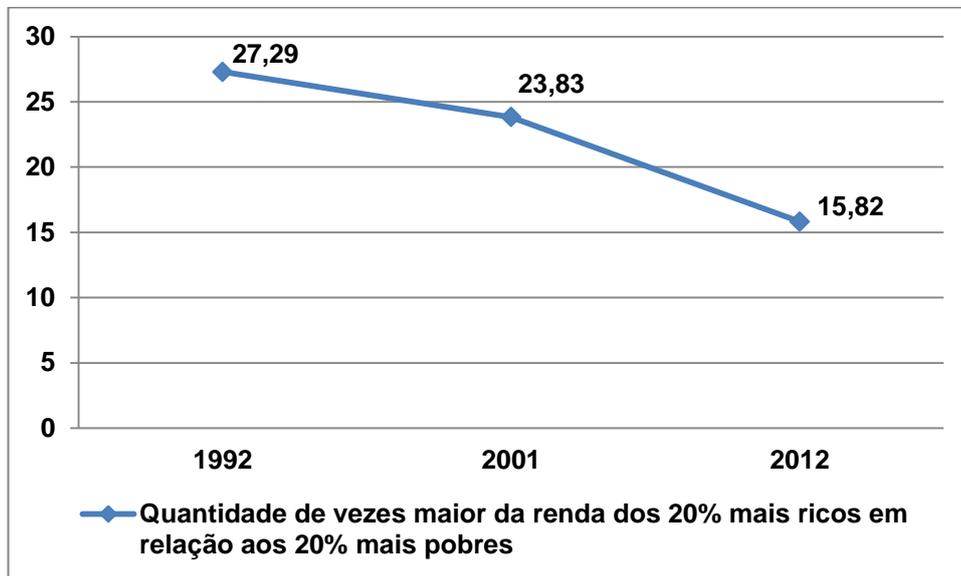
Analisando os dados apresentados do Tocantins, no intervalo de 20 anos, destaca-se que os níveis de distribuição de renda e desigualdade vêm caindo, pois em 1992, os 20% mais ricos apresentavam 67,96% e em 2012, 61,08% um decréscimo de 6,88%, o que demonstra leve queda na concentração de renda. Há de se considerar que a renda perdida pela parcela da população mais rica foi absorvida prioritariamente pelo grupo intermediário, com acréscimo de 5,51% entre 1992 a 2012. Já os 20% mais pobres, o acréscimo na apropriação da renda foram pífio 1,37% no intervalo de 20 anos, pois em 1992 era 2,49%, e em 2012, 3,86%, demonstrando leve acréscimo no quadro de participação na apropriação da renda do que o estado produz.

Os níveis de desigualdade vêm sendo reduzidos no estado, porém o seu avanço dar-se de forma lenta e gradual. O indicador também revela que no ano de 2001, os 20% mais pobres aumentaram sua fatia na renda em relação ao decênio anterior, passando de 2,49% para 2,78%, isto é, a renda neste segmento

¹⁶ O Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE está fazendo a revisão do Sistema de Contas Nacionais, cuja nova série será divulgada no final de 2014 (SEPLAN-TO, 2012b).

populacional aumentou 0,29% da participação na apropriação da renda. Outra discussão entre indicadores (IDH e PIB/renda) será apresentada no próximo gráfico.

Gráfico 4: Razão entre os 20% mais ricos e os 20% mais pobres



Fonte: IPEA, 2012

O gráfico 4 ajuda a interpretar melhor o indicador, apontando para um processo lento na melhoria da distribuição de renda. Contudo, a concentração de renda continua alta, pois os 20% mais ricos em 2001 apresentam índices de 23,83%, ou seja, um recuo de 3,46%. Em relação ao decênio anterior a trajetória do indicador apresenta leve declínio, pois, em 1992 o índice era de 27,29%. Em 2012, a razão entre os 20% mais ricos e os 20% mais pobres apresenta 15,82%, na prática é uma redução de 8,01% em relação ao decênio anterior. Se analisarmos o indicador nacional o valor é 17,31% (IPEA, 2012). O que mostra que a redução vem acontecendo nacionalmente. Apesar de uma queda significativa em vinte anos o indicador ainda indicar forte concentração de renda, desmistificando o *slogan* do governo estadual “o estado da ‘livre iniciativa’ e da ‘justiça social’”.

Outro indicador atrelado ao IDH é o educacional que avalia o desenvolvimento educacional do país. Historicamente a Educação Básica no Brasil apresenta baixos índices de qualidade do ensino, profissionais mal remunerados, formação inicial e continuada deficitária, infraestruturas das unidades escolares longe de oferecer o espaço adequado no processo ensino-aprendizagem. Todos esses fatores potencializam os resultados nada otimistas dos indicadores da educação. Diante deste cenário, o educando da Educação Básica não se sente

estimulado, não dar importância e valor a educação para sua formação profissional e principalmente humana. Sendo assim, temos no sistema nacional problemas crônicos como evasão, reprovação, distorção idade-série e infrequência escolar que acarretam no conjunto um sistema educacional com indicadores modestos (INEP, 2011; IPEA, 2012).

No caso do Tocantins analisemos os seguintes indicadores educacionais do ensino regular da Educação Básica. Vejamos a tabela a seguir.

Tabela 4: Taxa de frequência da Educação Básica do Tocantins

Modalidade	Ano		
	1992	2001	2012*
Ensino Fundamental	73,52%	94,98%	98,65%
Ensino Médio	58,32%	82,75%	87,11%

Fonte: IPEA, 2012 (2012* – Faixa-etária de 6-14 anos/Faixa-etária de 15-17 anos)

Quando apresentados os indicadores da Educação Básica é evidente o salto quantitativo. Num período de 20 anos o estado praticamente universalizou o Ensino Fundamental com 98,65% de matriculados. Já o Ensino Médio, apresenta um taxa inferior a 90%, isto é, de 87,11%, bem longe do ideal e universalização. Entretanto, bem superior à taxa de 1992 de 58,32%, as taxas apresentadas não chegam a colocar o estado numa zona de conforto, mas é inegável que a divisão do antigo norte goiano trouxe para o atual estado do Tocantins avanços consideráveis quando analisados os indicadores educacionais da Educação Básica, numa abordagem quantitativa, pois a série-histórica demonstra avanços quantitativos da Educação Básica (1992-2012).

Contudo, quando a abordagem é qualitativa, isto é, não se limita a aferir o quantitativo de alunos e visa superar a mensuração de frequentes e infrequentes na Educação Básica, mas a qualidade do ensino-aprendizagem, isto é, o que estão aprendendo? Com estão aprendendo? De que forma estão aprendendo? O indicativo do IDEB¹⁷ aponta que o estado ocupa a 11ª posição entre os vinte e sete unidades federadas do Brasil (INEP, 2011). De acordo com o INEP.

¹⁷ Índice de Desenvolvimento da Educação Básica.

O IDEB é mais que um indicador estatístico. Ele nasceu como condutor de política pública pela melhoria da qualidade da educação, tanto no âmbito nacional, como nos estados, municípios e escolas. Sua composição possibilita não apenas o diagnóstico atualizado da situação educacional em todas essas esferas, mas também a projeção de metas individuais intermediárias rumo ao incremento da qualidade do ensino (INEP, 2011, s/p).

Desta forma, O IDEB, procurar aferir qualitativamente e de forma sistemática o rendimento escolar para traçar diagnósticos na construção de políticas educacionais para que venha potencializar o acréscimo qualitativo a da educação brasileira. De acordo com INEP.

O IDEB foi criado pelo Inep em 2007, em uma escala de zero a dez. Sintetiza dois conceitos igualmente importantes para a qualidade da educação: aprovação e média de desempenho dos estudantes em língua portuguesa e matemática. O indicador é calculado a partir dos dados sobre aprovação escolar, obtidos no Censo Escolar, e médias de desempenho nas avaliações do Inep, o Saeb e a Prova Brasil. A série histórica de resultados do IDEB se inicia em 2005, a partir de onde foram estabelecidas metas bienais de qualidade a serem atingidas não apenas pelo País, mas também por escolas, municípios e unidades da Federação. A lógica é a de que cada instância evolua de forma a contribuir, em conjunto, para que o Brasil atinja o patamar educacional da média dos países da OCDE. Em termos numéricos, isso significa progredir da média nacional 3,8, registrada em 2005 na primeira fase do ensino fundamental, para um IDEB igual a 6,0 em 2022, ano do bicentenário da Independência (INEP, 2011, s/p).

Sendo assim, analisaremos a tabela 5 que copila a série-histórica do IDEB.

Tabela 5: Série-histórica do IDEB: Brasil, Tocantins e Palmas

SÉRIE-HISTÓRICA IDEB	2005			2007			2009 ⁵			2011		
	Brasil	Tocantins	Palmas ⁴	Brasil	Tocantins	Palmas ⁴	Brasil	Tocantins	Palmas ⁴	Brasil	Tocantins	Palmas ⁴
Anos Iniciais do Ensino Fundamental ¹	3,8	3,5	3,8	4,2	4,1	4,4	4,6	4,5	5,6	5,0	4,9	5,8
Anos Finais do Ensino Fundamental ²	3,5	3,4	3,5	3,8	3,7	3,8	4,0	3,9	5,0	4,1	4,1	5,0
Média do Ensino Fundamental	3,6	3,4	3,6	4,0	3,9	4,1	4,3	4,2	5,3	4,5	4,5	5,4
Ensino Médio ³	3,4	3,1	-	3,5	3,2	-	3,6	3,4	-	3,7	3,6	-

Fonte: INEP – Série-histórica, 2011. Bolwerk (2014). Adaptado pelo autor

Anos Iniciais do Ensino Fundamental¹ (1º ao 5º) Anos

Anos Finais do Ensino Fundamental² (6º ao 9º) Anos

Ensino Médio³ (1º ao 3º) Anos

Palmas⁴ não oferta Ensino Médio

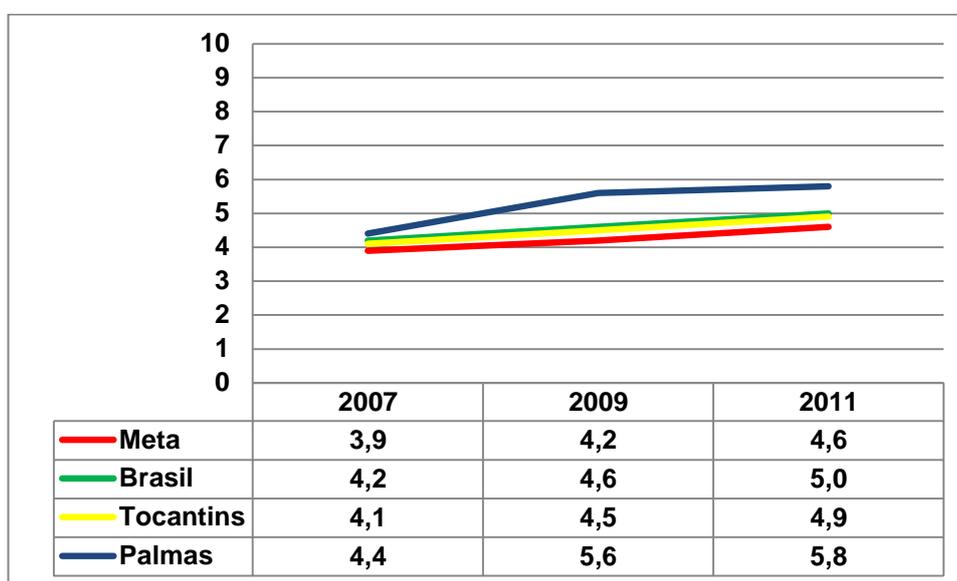
2009⁵ A partir de 2009 – Ensino Fundamental de nove anos (1º ao 9º) Anos

O Governo Federal preconiza alcançar para a educação brasileira, os mesmos índices educacionais da Organização de Cooperação e de Desenvolvimento Econômico – OCDE¹⁸ que atualmente é igual a 6,0. Ou seja, o Ministério da Educação – MEC estabelece que até o ano de 2022, os Anos Iniciais do Ensino Fundamental da Educação Básica deverá atingir o Índice dos países membros da OCDE, isto é, sair do 3,8 em 2005 e alcançar 6,0 em 2022.

Os indicadores apresentados na tabela 5, demonstram a evolução dos indicadores, nacional, estadual e municipal. Entretanto, o Tocantins apresenta indicadores abaixo dos apresentados nacionalmente. Já o município de Palmas apresenta melhores resultados do que o indicador nacional, exceto o ano de 2005, que iguala ao nacional e do próprio estado.

Vejamos o gráfico a seguir com a evolução do indicador e a meta proposta para as séries iniciais do Ensino Fundamental (1º ao 5º ano) estipulada pelo Governo Federal.

Gráfico 5: Evolução do IDEB dos Anos Iniciais do Ensino Fundamental Meta: Brasil, Tocantins e Palmas



Fonte: INEP, 2011. Bolwerk (2014). Adaptado pelo autor

O gráfico 5 destaca os indicadores do Brasil, Tocantins e Palmas. Apresentam índices superiores ao da meta estipulada pelo Ministério da Educação

¹⁸ A OCDE conta com 34 países membros e com sede em Paris, França. Tem por objetivo promover políticas que combinem desenvolvimento econômico e bem-estar social.

(MEC/INEP). Tanto quantitativamente quanto qualitativamente há relativa evolução no quadro educacional no Brasil, Tocantins e Palmas. Com ressalva para o Ensino Médio no qual apresentam evolutivamente indicadores mais pífios, com os apresentados na tabela 5.

Entretanto, os indicadores não são para comemorar, pois o país possui cinco mil e quinhentos e setenta municípios (5.570) destes, apenas 711 obtiveram nota acima de 6,0 nos Anos Iniciais do Ensino Fundamental, correspondendo a 12,7% deste universo. Quando avaliado os Anos Finais do Ensino Fundamental, a situação é mais crítica, pois apenas 10 municípios obtiveram nota acima de 6,0 que corresponde a 0,1% dos municípios brasileiros (PNUD, 2013b).

Há outra questão em debate que acirra a construção dos indicadores dos Anos Iniciais do Ensino Fundamental apresentados pelo MEC/INEP, isto é, a forma de avaliação dos três primeiros anos do Ensino Fundamental. Vejamos as diretrizes do MEC sobre os três anos iniciais.

7 – Os **três anos iniciais** são importantes para a qualidade da Educação Básica: voltados à alfabetização e ao letramento, é necessário que a **ação pedagógica** assegure, nesse período, o **desenvolvimento das diversas expressões** e o **aprendizado das áreas de conhecimento** estabelecidas nas Diretrizes Curriculares Nacionais para o Ensino Fundamental. 8 – Dessa forma, entende-se que a alfabetização dar-se-á nos três anos iniciais do Ensino Fundamental. 9 – A **avaliação**, tanto no **primeiro ano** do Ensino Fundamental, com as crianças de seis anos de idade, quanto no **segundo e no terceiro anos**, com as crianças de sete e oito anos de idade, tem de observar alguns **princípios essenciais**: 9.1 – A **avaliação** tem de assumir forma **processual, participativa, formativa, cumulativa e diagnóstica e, portanto, redimensionadora da ação pedagógica**; 9.2 – A avaliação nesses três anos iniciais **não** pode repetir a prática tradicional limitada a avaliar apenas os **resultados finais** traduzidos em **notas ou conceitos**; 9.3 – A avaliação, nesse bloco ou ciclo, **não** pode ser adotada como mera **verificação de conhecimentos** visando ao **caráter classificatório**; 9.4 – É indispensável a **elaboração de instrumentos e procedimentos de observação**, de **acompanhamento contínuo**, de **registro** e de **reflexão permanente** sobre o processo de ensino e de aprendizagem; 9.5 – A **avaliação**, nesse período, constituir-se-á, também, em um momento necessário à **construção de conhecimentos** pelas crianças no processo de **alfabetização** (MEC/CNE/CEB Nº 4/2008) (**grifo do texto**).

Nesse parecer aprovado em 2008, o Ministério da Educação – Conselho Nacional da Educação – Câmara de Educação Básica, estabelece que a avaliação seja processual, formativa cumulativa e, redimensionadora da ação pedagógica, visto que não pode adotar as práticas tradicionais que limitam a avaliação a resultados de notas e conceitos que consubstancia em classificação do tipo

aprovado e reprovado. Logo, para o MEC (2008) a avaliação neste ciclo deve levar em consideração a construção processual de conhecimentos, proporcionando a alfabetização e letramento dos estudantes até os oito anos de idade, superando os processos de reprovação e evasão das séries iniciais do Ensino Fundamental. Ainda sobre a avaliação e o parecer MEC/CNE/CEB Nº 4/2008, assim preconiza.

É preciso planejar e avaliar bem aquilo que estamos ensinando e o que as crianças estão aprendendo desde o início da escolarização. É preciso não perder tempo, não deixar para os anos seguintes o que devemos assegurar desde a entrada da criança, aos seis anos, na escola. A escola não deve se ater apenas aos aspectos cognitivos do desenvolvimento, pois a reprovação tem impactos negativos, como a evasão escolar e baixa autoestima. Ressalte-se ainda um dos critérios estabelecidos no art. 24, inciso V, alínea “a” da Lei 9.394/96: *avaliação contínua e cumulativa do desempenho do aluno, com prevalência dos aspectos qualitativos sobre os quantitativos e dos resultados ao longo do período sobre os de eventuais provas finais.* (MEC, 2009, p. 16) **(itálico do texto)**.

O MEC (2009) destaca a importância do CNE/CEB nº 4/2008, de 20 de fevereiro de 2008, destacando que a criação de um novo Ensino Fundamental de nove anos, torna a matrícula obrigatória para as crianças a partir dos seis anos completos. Destacando também que o novo sistema de ensino deverá ser implantado até o ano de 2010 em todas as redes que ofertam o Ensino Fundamental. E afirma,

o redimensionamento da educação infantil; estabelece o 1º ano do ensino fundamental como parte integrante de um ciclo de três anos de duração denominado “ciclo da infância”. Ressalta os três anos iniciais como um período voltado à alfabetização e ao letramento no qual deve ser assegurado também o desenvolvimento das diversas expressões e o aprendizado das áreas de conhecimento (MEC, 2009, p. 8).

É válido destacar a complexidade do sistema educacional brasileiro, o MEC (2008; 2009) diz que para uma ação afirmativa é importante retirar a avaliação como mero instrumento de aferição, limitante e estigmatizadora que afugenta as crianças da educação como afirma o próprio documento MEC (2009), mais importante do que um sistema de avaliação que resume numa nota final e classifica o educando em aprovado ou reprovado. O importante é perguntar: o que as crianças estão aprendendo? Como estão aprendendo? Estão sendo alfabetizadas na idade correta? O que fazer para superar as dificuldades iniciais de escolarização de crianças? Pois, sabemos que altos índices de repetência estão associados a baixos

índices de qualidade da educação. Assim, é salutar a mudança de um sistema que até então se mostrava perverso, transformando o sistema de ensino numa máquina de reprovar estudantes para um sistema que vê o educando dos anos iniciais em fase de amadurecimento cognitivo, social, psicológico e biológico.

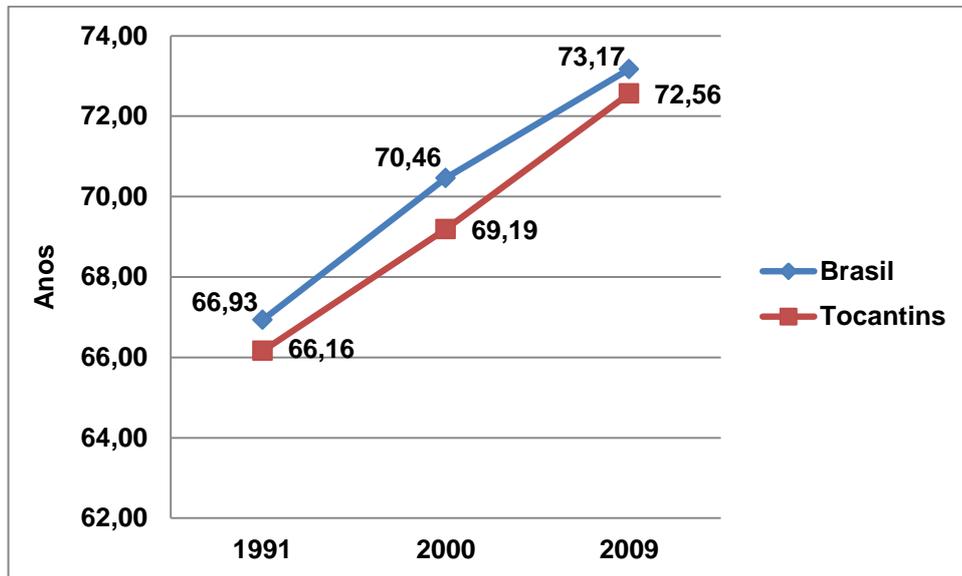
Entretanto, não podemos deixar de destacar que a mudança pedagógica dos três anos iniciais do Ensino Fundamental, é entendida como ciclo de amadurecimento do educando, não cabendo aí um sistema de avaliação anual, mas processual que ao final do ciclo, o educando possa estar alfabetizado com a idade de oito anos e assim, caso não se alfabetize, caberia uma classificação como sendo aprovado ou reprovado. Desta forma, acaba por alterar positivamente a metodologia do indicador, visto que a partir deste novo método didático-pedagógico, os indicadores educacionais passam a ter melhores resultados. Mas, as perguntas que fazemos são: “os alunos estão verdadeiramente aprendendo; vivenciamos uma revolução na Educação Básica”? Ou não passa apenas de estratégia do Governo Federal (MEC) em alterar a metodologia pedagógica para melhorar os indicadores educacionais para os grandes grupos internacionais? São salutares as mudanças, quando traz uma verdadeira revolução na educação. Infelizmente ainda não presenciamos esta revolução no Brasil, tampouco no estado do Tocantins. O último relatório global foi divulgado pela UNESCO (2009) no qual por meio do Índice de Desenvolvimento da Educação – IDE o Brasil ocupa pelotão Intermediário na “76ª posição dentro os 129 países avaliados” (UNESCO, 2009, p. 228).

Sendo assim, os indicadores alardeados pelo governo nas instâncias federal, estadual ou mesmo municipal, estão longe de refletir a qualidade de ensino alcançada por países como à Noruega, que no mesmo relatório ocupa a primeira posição no IDE (UNESCO, 2009). Não negamos os avanços, mas sabemos que não podemos aceitar e nos acomodar com os indicadores apresentados, pois temos um atraso histórico. É uma dívida que levará anos de investimentos em políticas educacionais para promover e alavancar a educação brasileira a patamares desejados de qualidade e desenvolvimento social.

Por fim, o último indicador que compõem a base de cálculo do IDH, resulta do indicativo de longevidade de um povo, o componente saúde soma-se no Índice de Desenvolvimento Humano. De acordo com IBGE (2010a) a expectativa de vida

mediana do tocantinense é de 72,56 anos. O Brasil neste mesmo indicador apresenta atualmente 73,17 anos de idade média do brasileiro. O gráfico a seguir ajuda no entendimento desta questão.

Gráfico 6: Esperança de vida ao nascer: Brasil e Tocantins



Fonte: IBGE/DPE/COPIS, 2010a

Num período de quase vinte anos a expectativa de vida do brasileiro e, especialmente, do tocantinense avançou mais de cinco anos, refletindo na melhoria do IDH do estado. Entretanto, avançamos, mas longe ainda de países como Noruega, Canadá e Japão, por exemplo, com indicadores superiores aos oitenta anos de idade (PNUD, 2013b).

Temos ainda um das maiores taxas de Mortalidade Infantil do mundo. No Brasil a cada mil nascidos vivos 17,7, não chegam a completar cinco anos de idade. No Tocantins é de 22,7 (DATASUS, 2012).

Com respeito à taxa de mortalidade infantil, o Brasil somente apresenta nível geral mais reduzido perante países como Paraguai, Bolívia e Haiti, e ainda permanece atrás de Nações como Chile, Cuba, Uruguai, Argentina, México, Venezuela, Colômbia e El Salvador. É bem verdade que a taxa de mortalidade infantil brasileira já alcançou um patamar incontestavelmente inferior ao de países como Costa do Marfim e Serra Leoa, mas ainda precisa trilhar um longo caminho para atingir no médio prazo níveis mínimos de mortalidade infantil, como os já observados em Portugal, França, Noruega, Finlândia, Japão, Singapura e Islândia. Este é um horizonte que só será descortinado com políticas eficazes que assegurem a elevação considerável da escolaridade feminina e da população em geral, como também a universalização dos serviços de saneamento básico aos

domicílios e de saúde aos indivíduos, muito em especial aqueles direcionados à saúde materno-infantil (IBGE, 2010a, s/p).

Com a finalidade de complementar a citação anterior, segue tabela 6 com o indicador da Taxa de Mortalidade Infantil dos países referenciado pelo IBGE (2010a) em menores de 5 anos por 1.000 nascidos vivos.

Tabela 6: Taxa de Mortalidade Infantil

País	TMI (1.000 nascidos vivos) – 2012
BRASIL	17
Paraguai	22
Bolívia	41
Haiti	52
Chile	7
Cuba	5
Uruguai	9
Argentina	11
México	16
Venezuela	16
Colômbia	16
El Salvador	16
Costa do Marfim	63
Serra Leoa	77
Portugal	5
França	3
Noruega	4
Finlândia	3
Japão	2
Singapura	3
Islândia	3

Fonte: INDEXMUNDI, 2012

Os indicadores estatísticos apresentados revelam tanto no cenário nacional quanto estadual um desempenho positivo, ainda que pífio. Entretanto, não negamos que a criação do estado do Tocantins pela Constituição Federal de 1988, trouxe importantes e significativos avanços sociais; além da bandeira histórica do norte goiano. Assim sendo, é preciso descortinar e analisar que muitas promessas alardeadas sobre o crescimento econômico, como bem afirma o discurso oficial do estado, não coaduna com a realidade, por vezes divergente ou mesmo não tão

otimista. Ou seja, precisamos entender que o desenvolvimento econômico não implica necessariamente no desenvolvimento social, isto é, as forças que atrelam um podem afastar ou repelir o outro. Por mais que haja o discurso oficial afirmando o contrário.

2.4 Planejamento regional: crescimento, desenvolvimento e os programas do estado do Tocantins

De acordo com a Secretaria do Desenvolvimento Econômico, Ciência, Tecnologia e Inovação (SEDECTI-TO), o estado possui oito distritos industriais instalados nas cidades-polo de Palmas, Paraíso do Tocantins, Gurupi, Araguaína, Colinas e Porto Nacional; e mais três em fase de implementação na cidade de Palmas, que irá totalizar 11 distritos industriais no estado (SEDECTI-TO, 2013a).

Os distritos estão assim distribuídos: dois nas cidades de Palmas e Paraíso do Tocantins; um distrito industrial nas cidades e Gurupi, Araguaína, Colinas e Porto Nacional (SEDECTI-TO, 2013a). Os distritos que têm características predominantemente agroindustriais são: Colinas, Araguaína, Gurupi e Porto Nacional e o agroindustrial de Paraíso do Tocantins. Os dois de Palmas apresentam maior diversificação com setores ativos em: pré-moldados, plásticos, gesso, marmoraria, produtos siderúrgicos e usina de asfaltos; e o outro de Paraíso do Tocantins no setor de movelaria e cerâmica (SEDECTI-TO, 2013a).

É nestas cidades-polo que o governo do estado fomentam as políticas de desenvolvimento econômico, pois as cidades possuem as melhores adequações de infraestrutura para a acomodação das indústrias. Vale destacar que as cidades-polo apresentam as maiores densidade populacionais do estado (mão-de-obra), bem como estão ligadas diretamente ou indiretamente com a Ferrovia Norte-Sul, Rodovia BR-153, ou seja, com a logística multimodal.

É salutar destacar que os estudos regionais não podem ser vistos com desassociados da estrutura e conjectura do mundo globalizado. É importante concatenar que conceitos como cidade-polo, logística e acomodação (infraestrutura) para alocação das indústrias estão diretamente e estreitamente estabelecidos com o

sistema produtivo contemporâneo, isto é, reestruturação e expansão das atividades industriais que embutem processos tecnológicos, bem característicos do regime de acumulação flexível capitalista.

Como afirma (BENKO, 2002) com advento da crise estrutural do modo de acumulação fordista e a emergência de um novo sistema produtivo, o regime de acumulação flexível foi à forma que o sistema produtivo encontrou para enfrentar a modernização advinda da intensificação dos processos técnico-científico-informacional que se acelerou na segunda metade do século XX.

Nos países cujo capitalismo passa por desenvolvimento, exemplo do Brasil, a adoção de políticas neoliberais como: desregulação de monopólio, privatização, legislação que limitam a ação sindical e transformam a proteção social em mercadoria, acarretando nova formação socioespacial e viabilizando o Estado-mínimo em substituição as estratégias do Estado-providência keynesiano (BENKO, 2002).

Então, o novo processo produtivo atinge na perspectiva de escala global e regional, aplicando modelos de nova organização social (mediada pelas tecnologias), novo processo produtivo capitalista (acumulação flexível) e nova espacialidade (negação do espaço-homem-natureza).

O sujeito-social transformou-se numa rede de pontos-conectores do espaço, o capitalismo flexibilizou-se para aumentar sua mais-valia e o território transformou-se em discussão infértil para autores neoliberais, pois há todo momento destruído-construído-reconstruído. Benko (2002) faz uma análise minuciosa sobre a lógica de localização da indústria de alta tecnologia e suas relações com o desenvolvimento e planejamento regional, tratando, em particular, das condições de emergência dos tecnopolos – novos espaços industriais nas economias mais desenvolvidas. Para o autor os tecnopolos:

[...] são estratégias de desenvolvimento utilizadas por cidades que apoiam a valorização do seu potencial universitário e de pesquisa, esperando-se que este provoque uma industrialização nova por iniciativa de empresas de alta tecnologia, criadas no local ou para lá atraídas (BENKO, 2002, p. 153).

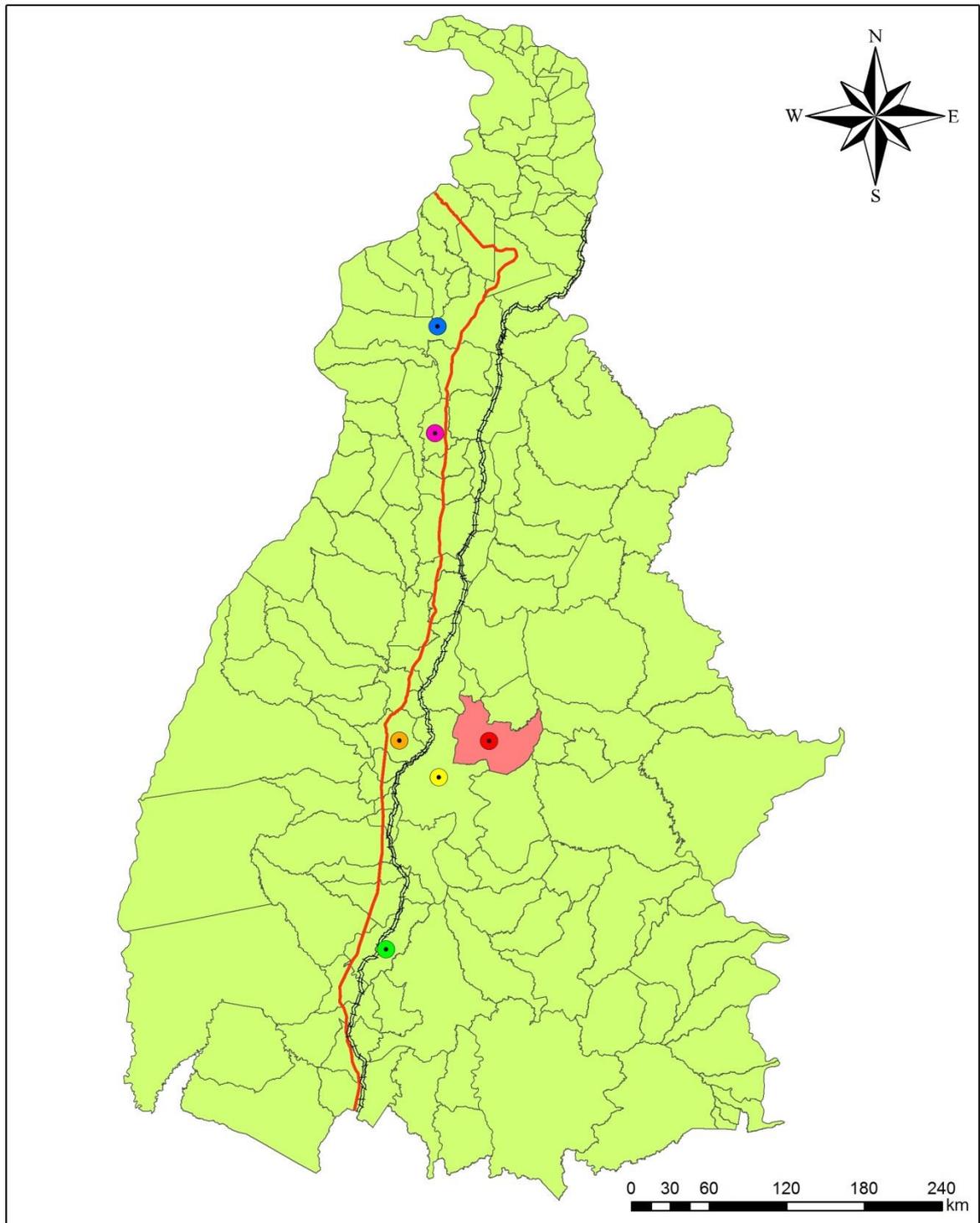
Os tecnopolos imprimindo o ritmo do capitalismo acabam por capitanear a reorganização espacial e o protagonismo dos gestores regionais (locais), que se utilizam politicamente dos tecnopolos para incrementarem sua influência dentro do planejamento regional. Assim, os tecnopolos passam a ter um papel importante no desenvolvimento econômico da região e configura-se como importante ferramenta política, *marketing* e ideológica dentro do planejamento e pelos planejadores do estado.

É incongruente afirmam que o Tocantins apresenta tecnopolos, pois já sabemos que as cidades que abarcam os tecnopolos, possuem indústria de alta tecnologia como àquela que garante grandes esforços em pesquisa no desenvolvimento dos produtos (P&D). E tem como formatação própria a capacidade de catalisar para uma determinada região os grandes aportes de recursos humanos, financeiros e de serviços formando uma cadeia produtiva (BENKO, 2002).

Não podemos afirmar que no estado do Tocantins há tecnopolos, porém é possível fazer uma analogia e dizer que as cidades-polos que o governo estabeleceu seguem alguns critérios e características apresentadas nos tecnopolos como: melhor infraestrutura, mão-de-obra mais qualificada, faculdades e universidades que potencializam o desenvolvimento de pesquisa e desenvolvimento de produtos (P&D), maior variedade de lazer (*shopping*, cinema, teatro etc.) e mercado consumidor mais aquecido.

Destarte, as cidades-polos atendem em escala reduzida os condicionantes da incipiente industrialização do estado do Tocantins; estes critérios ainda que minimamente, não são aleatórias, portanto, as escolhas das cidades-polos pelo planejamento regional do governo do estado, provem de estratégias e articulações políticas no âmbito do planejamento regional com o intuito de atender as demandas do capitalismo na região.

Vejamos o mapa 2 com a localização dos distritos industriais do Tocantins.

Mapa 2: Distritos Industriais ao longo da Ferrovia e Rodovia**Legenda**

== Ferrovia Norte-Sul	● Distrito Industrial de Palmas	● Distrito Industrial de Araguaína
— BR-153	● Distrito Industrial Tocantins III (Colinas do Tocantins)	● Distrito Industrial de Porto Nacional
	● Distrito Industrial de Gurupi	● Distrito Industrial de Paraíso do Tocantins

Fonte: SEPLAN-TO, 2012c. Bolwerk (2014). Adaptado pelo autor

É importante entender que a lógica do planejamento regional é estruturada para atender o desenvolvimento do capitalismo, Santos (2005) afirma haver uma racionalidade sistematizada dentro da ideologia desenvolvimentista que procura constantemente obter mais-valia. Dentro da lógica desenvolvimentista as cidades-polo podem potencializar o crescimento econômico, pois oferta logística que atendam as demais regiões divididas administrativas pelo estado; nessa mesma perspectiva Perroux (1967) afirma que o crescimento não acontece de forma homogênea, mas com intensidade e propagação variável no conjunto da economia. Logo, procurando fomentar o desenvolvimento econômico o estado tem nas cidades-polo estruturas indutoras e propagadoras deste desenvolvimento. Santos (2011) nos adverte do equívoco de pensar o planejamento e o espaço apenas, pelo viés econômico, e do erro de não analisar o espaço em sua totalidade.

A ciência regional e o planejamento eventualmente se fundiram. Hoje é praticamente impossível encontrar em periódicos especializados um artigo teórico ou mesmo uma análise sobre o espaço social visto como um todo. Qualquer consideração de natureza social é rejeitada em nome do pragmatismo (SANTOS, 2011, p. 21).

Ou seja, o espaço sem análise de sua totalidade, produz conclusões prematuras, mas isso não significa dizer que os defensores do pragmatismo regional são ingênuos, pelo contrário, por detrás há a necessidade de afirmar contundentemente e ideologicamente que o planejamento regional atenda ao projeto de modernização impactando no espaço e sua materialização homogeneizadora no território (SANTOS, 2005).

O território brasileiro é palco geográfico onde se materializam espacialmente grandes transformações espaciais provenientes de toda uma ação racionalizada (...) montada a partir de um discurso político-ideológico que emana principalmente do seio dos planejamentos governamentais e dos planejadores do projeto de modernização (SANTOS, 2005, p. 3).

Dentro da perspectiva apresentada por Santos (2005) o território é racionalizado pelo Estado estruturado num discurso político-ideológico homogeneizador que visa um planejamento governamental que atenda a um conceito de região, que fuja do conceito geográfico e aproxima-se da região

enquanto, perspectiva meramente econômica. Assim, as regiões administrativas são criadas para atender a lógica do capital e seus programas desenvolvimentistas.

Vejamos o quadro 4 com divisão regional estabelecida pelo governo do Tocantins.

Quadro 4: Regiões Administrativas

Região	Descrição
I	Araguatins
II	Augustinópolis
III	Tocantinópolis
IV	Xambioá
V	Araguaína
VI	Colinas do Tocantins
VII	Goiatins
VIII	Guaraí
IX	Metropolitana de Palmas
X	Pedro Afonso
XI	Paraíso do Tocantins
XII	Novo Acordo
XIII	Natividade
XIV	Gurupi
XV	Dianópolis
XVI	Paraná
XVII	Arraias
XVIII	Taguatinga

Fonte: SEPLAN-TO, 2012c

Para o estado as cidades-polos fomentam o desenvolvimento econômico e são responsáveis em potencializar as regiões, como se fossem indutoras que oferecem suporte científico-tecnológico-informacional para as regiões administrativas. As 18 regiões administrativas são formações geopolíticas que o estado sistematiza para realizar as políticas e programas de desenvolvimento e as 6 cidades-polos (Palmas, Paraíso-TO, Gurupi, Araguaína, Colinas e Porto Nacional) oferecem a infraestrutura e capilaridade para viabilizar as ações do estado.

Vale ressaltar que o sudeste do estado na divisão regional promovida pelo mesmo compreende as Regiões Administrativas de Dianópolis, Paranã, Arraias e Taguatinga, entretanto, não foram contempladas ou escolhidas nenhuma dessas cidades como sendo cidade-polo. O que caberia tranquilamente pelo porte populacional a cidade de Dianópolis que apresenta estimativa para 2014 mais de 20 mil habitantes (IBGE, 2014). O que nos leva a crer que a artificialização do território provoca um esvaziamento das questões de cunho social e natural criando uma política de descontinuidade, pois algumas regiões são pensadas e ideologizadas para atender o capitalismo, que por vezes e contraditoriamente planejam de forma equivocada sua própria lógica capitalista.

De acordo com Santos (2005) as regiões administrativas dão a homogeneização e racionalização do capital na região. As regiões administrativas não são construções pautadas por uma discussão geográfica, mas pelo econômico-político-ideológico sobrepondo a espaço geográfico natural – processos ideológico e artificialização do conceito de região. Santos (2005) assim, expressa sobre a racionalização do estado:

conceito de processo de “artificialização” e “ideologização” da natureza parte da ideia de que a ação social racional das políticas públicas de investimento e da “burguesia do agronegócio”, articulada com o conhecimento técnico-científico, objetiva constantemente a busca de instrumentalização, de dominação e domesticação da natureza, transformando-a em um “espaço racional” fértil para a acumulação capitalista (SANTOS, 2005, p. 19).

O processo técnico-científico-informacional advindo da modernidade trouxe o domínio do homem sobre a natureza, no entanto, criaram uma nova natureza que é domesticada e artificializada. Caso prático das regiões administrativas do estado é a discussão recente alusiva à criação da Região Metropolitana de Palmas.

Em entrevistas com o Coordenador de Desenvolvimento Regional da SEPLAN-TO, sobre as estratégias e necessidades da criação da Região Metropolitana de Palmas e como a SEPLAN-TO articular o projeto com os demais municípios e principalmente com a gestão atual da capital. Assim respondeu:

Desde os governos iniciais do governador Siqueira Campos sempre houve uma tratativa de regionalização do desenvolvimento do estado, sem muitos

elementos para definir essa regionalização do estado, tanto é que na SEPLAN existe uma regionalização para o planejamento, mas nunca se configurou como uma estratégia de desenvolvimento regional, como política de desenvolvimento do estado do Tocantins, porque essa regionalização se configurou muito mais como ação política do que estratégia de desenvolvimento regional. Considerando isso, o Governo Federal e uma série de determinações, uma parte de recursos seja para infraestrutura rodoviária, seja para serviços públicos, determinou que só com conjunto de municípios ou um conjunto que chegasse a número “x” de habitantes teriam prioridade em relação a acesso a determinado nível de investimentos. Considerando isso, visemos outra regionalização com a formalização de consórcios intermunicipais de desenvolvimentos que na sua configuração eram bastante amplos desde meio-ambiente, política de desenvolvimento produtivo de micro, pequenas e até grandes empresas, possibilidade de investimentos na área de saúde, educação enfim, um leque, um grande guarda-chuva que ali tudo poderia ser inserido. O principal motivador foi à possibilidade de acessar recursos do Governo Federal. Tanto é que foi criado pelo executivo estadual a Região Metropolitana de Palmas, mas efetivamente instalada nunca foi. Essa discussão passou basicamente pelo gabinete do governador e casa civil, não passando pela Secretaria de Planejamento, pois teoricamente ou pela estrutura administrativa do estado a SEPLAN deveria ser o órgão do estado que deveriam estar coordenar estes trabalhos (CDRSEPLAN, 2014)¹⁹.

A fala do Coordenador da SEPLAN-TO deixa evidente que a região metropolitana visa acessar recursos federais, como também criar nova forma de artificialização da região com os consórcios intermunicipais. Sendo assim, a Lei nº 2.824/2013 foi sancionada pelo executivo do estado e publicada no Diário Oficial em 08/01/2014, Nº 4.042.

Fazem parte da Região Metropolitana de Palmas os seguintes municípios apresentados na tabela 7.

Tabela 7: Municípios da Região Metropolitana de Palmas

Município	População estimada 2014
Palmas	265.409
Aparecida do Rio Negro	4.561
Barrolândia	5.579
Brejinho de Nazaré	5.426
Fátima	3.889
Ipueiras	1.843
Lajeado	2.991
Miracema do Tocantins	19.934

¹⁹ Coordenador de Desenvolvimento Regional da Secretaria do Planejamento e da Modernização da Gestão Pública – SEPLAN-TO. Entrevista realizada no dia 22/04/2014. Arquivo digital 09.

Miranorte	13.232
Monte do Carmo	7.412
Oliveira de Fátima	1.091
Paraíso do Tocantins	48.409
Porto Nacional	51.846
Pugmil	2.561
Silvanópolis	5.318
Tocantínia	7.236
Total	446.737

Fonte: IBGE, 2014

No entanto, a efetivação da Região Metropolitana de Palmas esbarrou em divergências políticas com o principal protagonista da metropolização, ou seja, o próprio município de Palmas que não aceitou os pressupostos e a forma de organização da gestão dos consórcios intermunicipal apresentado pelo estado.

Definindo as cidades-polo e as regiões administrativas o estado do Tocantins procura atender a demanda capitalista criando programas e políticas de incentivo ao desenvolvimento econômico. O quadro 5 a seguir apresenta os principais programas de incentivo do estado.

Quadro 5: Programas de Incentivos ao Desenvolvimento Econômico

Programa	Característica	Criação
LIXOBOM	Fomentar a reciclagem de produtos industriais	Lei nº 1.095 de 20/10/99
Produção de Carne	Produção e exportação de carnes	Lei nº 1.173 de 02/08/00
Comércio Atacadista	Desenvolver comércio atacadista	Lei nº 1.201 de 29/12/00
Produção de Frutas e Pescado	Desenvolver a produção rural	Lei nº 1.303 de 20/03/02
PROSPERAR	Geração de emprego e renda	Lei nº 1.355 de 19/12/02
PROINDÚSTRIA	Estimular a instalação de indústrias	Lei nº 1.385 de 09/07/03
E-COMMERCE	Atividade de comércio pela Internet	Lei nº 1.641 de 28/12/05

Comércio Atacadista de Produtos Farmacêuticos	Comércio atacadista de produtos farmacêuticos	Lei nº 1.790 de 28/12/05
Complexo Agroindustrial	Modernização do setor agropecuário	Lei nº 1.695 de 13/06/06
Indústria da Confeção	Fomentar indústria de confecção	Lei nº 2.229 de 03/12/09
Indústria Automotiva	Desenvolver indústria automotiva	Lei nº 1.349 de 13/12/12
PROLOGÍSTICA	Fomentar empresas de logística, distribuição e transporte	Lei nº 2.679 de 20/12/12

Fonte: SEFAZ-TO, 2013/SEDECTI-TO, 2013b

Os programas visam fomentar, estimular a iniciativa privada, por meio de benefícios fiscais, não nos esqueçamos de que a bandeira ideológica do governo é afirmar que o Tocantins é “O estado da livre iniciativa e da justiça social”. Entretanto, difícil conciliar os interesses da iniciativa privada com a justiça social. E os programas inseridos no planejamento regional tendem a reordenar a organização espacial, pois,

políticas públicas de investimento, tendem a condicionar no seio do modo de produção capitalista um campo de ação racional na organização espacial urbana (urbanização) e não urbana e, assim, desenhar novas espacializações e territorialidades, com vistas a “instrumentalizar” o espaço geográfico para as necessidades do processo de acumulação capitalista (SANTOS, 2005, p. 20).

Logo, a nova espacialização redesenha a acumulação capitalista à iniciativa privada e socializa os impactos negativos da artificialização do espaço geográfico para o campo social. Contudo, a lógica do planejamento regional atual é racionalizar processos de dominação da natureza e subordinação do social para assim, submetê-los aos interesses dos sujeitos hegemônicos que controlam o sistema e enfraquecem os interesses dos movimentos sociais na região dominada. Poderíamos acreditar que o crescimento econômico está vinculado a fatores externos como posição geográfica e internos como incentivos fiscais para fomentar o capital na região. Perroux (1967) acredita nessa possibilidade. Entretanto, iremos apresentar uma discussão desse processo na teoria da escola de regulação.

CAPÍTULO III – GESTÃO, TRANSPORTE DE CARGAS, NÍVEIS DE DIFERENCIAÇÃO E HOMOGENEIZAÇÃO DO CAPITALISMO NA REGIÃO

Neste capítulo faremos uma abordagem sobre o transporte multimodal de cargas e de como o processo de gestão da região pela lógica do capitalismo, ocasiona níveis de diferenciação de empreendimentos de capital num processo de homogeneização da região com as instalações-estruturas e investimentos. Nesse capítulo será apresentado a Escola de Regulação do Estado, tendo as ideias de Lipietz (1988) elencadas; o esforço empregado será de demonstrar que o Estado utiliza-se de princípios teóricos regulatórios para promover o capital no seu espaço, por conseguinte na região.

3.1 Transporte de Modais: discussões conceituais

Em um país de escala continental com mais de 8 (oito) milhões/km² de território, sendo o quinto em extensão, o transporte modal ganha importância e singularidade. Importância, pois para percorrer o enorme território onde exerce soberania, são necessários modais que cortem e interliguem o país de Norte-Sul e Leste-Oeste; devido à grandiosidade territorial, singularidade da sua geografia e diversidade das paisagens das regiões brasileiras, bem como os obstáculos naturais acarretem num sistema de articulação de modais para atender os fluxos de cargas e passageiros. Felipe Junior (2011, p. 610) argumenta que o modal é “tipo de transporte utilizado ou referido, podendo ser aéreo, aquático (fluvial ou marítimo) ou terrestre (dutoviário, rodoviário e ferroviário), permitindo o deslocamento de pessoas e/ou de mercadorias no espaço”. No Governo Federal o órgão responsável pelas

discussões dos modais é o Ministério dos Transportes (MT) que planeja as políticas de transportes que, por meio de sua agência reguladora ANTT²⁰ que afirma no,

Art. 2º Transporte Multimodal de Cargas é aquele que, regido por um único contrato, utiliza duas ou mais modalidades de transporte, desde a origem até o destino, e é executado sob a responsabilidade única de um Operador de Transporte Multimodal (BRASIL/MT, Lei nº 9.611, 1998).

Sendo assim, pela força da Lei nº 9.611/98 que regulamenta o transporte modal, temos a criação do Operador de Transporte Multimodal (OTM) que é um agente jurídico contratado pelo governo que se responsabiliza pela execução de um trecho de transporte multimodal que envolve duas ou mais modalidades de transporte; o OTM é responsável direto pela gestão, circulação e prestação de serviço, sendo fiscalizado e avaliado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Distanciando dos termos e definições técnico-burocráticas e aproximando-se do discurso conceitual acadêmico, Adorno (1999, p. 54-55) conceitua transporte multimodal como “a integração das vias rodoviária, ferroviária e hidrovária, articulando-as, de forma complementar, sem incorrer no erro comum do desenvolvimento de um meio de transporte em detrimento dos outros”. Para Adorno (1999) um dos entraves da integração do sistema modal é a incapacidade dos governantes que muitas das vezes imbuídos de oportunismo políticos acabam elegendo a cada contexto histórico uma prioridade de investimentos de modais, provocando as discontinuidades das políticas de transportes, ocasionando um sistema desarticulado e não integrado entre si; modais que competem, comprometendo a logística dos transportes no território brasileiro. Adorno (1999, p. 37) salienta que “com a abertura de extensas estradas de rodagem [...], por não ser adotada de forma a complementar a ferrovia, mas sim concorrente [...] muitas linhas [...] entrando estas em colapso geral”.

A ideia de competição sempre prevaleceu nos sistema viário brasileiro, as ferrovias, construídas, sobretudo no século XIX, veio a competir com carros de bois e tropas de burros, a rodovia que na segunda metade do século XX, veio a substituir a ferrovia. Sendo assim, o sistema viário no país nunca atendeu a contento as

²⁰ Agência Nacional de Transportes Terrestres.

necessidades reais do transporte de cargas, de passageiros e a dificuldade de concretizar o transporte interligando longas distâncias que atendesse as necessidades de um país continente de forma articulada é mais que uma necessidade, mas um direito da população nacional.

Vale ressaltar a existência de conceituações divergentes sobre os modais, que aparentemente poderia ser entendido como simples divergências conceituais, mas na verdade compõe valiosos princípios ideológicos de conceber as funcionalidades das modalidades de transportes, bem como sua utilização. Há uma divergência básica de entendimento do que seria intermodalidade e multimodalidade. Por exemplo, para Razzolini (2009) a intermodalidade é, “adoção de dois ou mais modais de transporte como objetivo de aproveitar melhor as características de cada modal, visando reduzir custos e resistências do fluxo contínuo de cargas desde a origem até o destino final” (RAZZOLINI, 2009, p. 217).

Na intermodalidade o diferencial encontra-se que em cada modal, ou seja, cada trecho onde ocorre a diferenciação de modais é de responsabilidade de um agente jurídico que opera o trecho e possui conhecimento técnico de transporte sobre aquele modal, na prática a intermodalidade vem acarretar os vários agentes jurídicos que controlam e operam o sistema intermodal. Felipe Junior (2011) reforça dizendo sobre a intermodalidade:

caracteriza-se pela emissão individual de documento de transporte para cada modal, bem como pela divisão de responsabilidades entre os transportadores. Cada transportador se responsabiliza pelas mercadorias ao longo do trajeto de sua incumbência, desde o ponto inicial até o final (FELIPE JUNIOR, 2011, p. 610).

Já o conceito de multimodal para Razzolini (2009) ganha nova compreensão, pois afirma que a multimodalidade pode ser entendida como,

a integração dos serviços de transporte, podendo ser, por exemplo, rodoferroviário, rodoadéreo, ferro-hidroviário, hidroaéreo etc., o que implica emissão de um único conhecimento de transporte por um único responsável por esse serviço, denominado operador de transporte multimodal (OTM). Desde a origem até o destino final, o OTM deve, pois, assumir total responsabilidade pela operação como um transportador principal (RAZZOLINI, 2009, p. 218).

Na multimodalidade o princípio de duas ou mais modalidades permanecem, o que muda é que agora, tem-se apenas um agente jurídico (OTM) para operacionalizar o sistema, procurando assim, diminuir e viabilizar custo-operação do sistema modal. Entretanto, há uma discussão ideológica de como aplicar e conceber as funcionalidades dos modais, visto que há considerações e aspectos como a gestão do Estado dentro da lógica do capitalismo e a Geografia dos Transportes para entendermos a discussão. Silveira (2003) afirma.

O transporte multimodal pode fazer quinze correlações de serviços integrados, como: 1) ferro-rodoviário, 2) ferro-marítimo, 3) ferro-hidroviário, 4) ferro-dutoviário, 5) ferro-aeroviário, 6) rodo-marítimo, 7) rodo-aéreo, 8) rodo-hidroviário, 9) rodo-dutoviário, 10) duto-marítimo, 11) hidro-dutoviário, 12) hidro-marítimo, 13) hidro-aéreo, 14) aero-dutoviário e 15) aéro-marítimo (SILVEIRA, 2003, p. 253).

Para Silveira (2003) é a partir da década de 1990 que Governo Federal opta pelo modelo multimodalidade a “opção é não atuar mais isoladamente, mas em conjunto, através da multimodalidade” (SILVEIRA, 2003, p. 322). Apenas para corroborar com Silveira (2003) e reafirmar, a Lei nº 9.611/98 que dispõe do Transporte Multimodal e veio revogar a Lei nº 6.288/75, que dispunha sobre a utilização, movimentação e transporte intermodal, de mercadorias em unidades de carga. Desta forma, se a Lei nº 9.611/98, substituiu a Lei nº 6.288/75, entretanto, o mesmo não pode se dizer que um conceito substituiu o outro, pois a diferenças conceituais no que diz respeito à possibilidade de vários operadores num trecho do transporte intermodal, e no caso do transporte multimodal um único operador no trecho. No entanto, a própria ANTT, elenca as vantagens do transporte multimodal entre as quais se destacam:

melhor utilização da capacidade disponível da matriz de transporte; utilização de combinações de modais mais eficientes energeticamente; melhor utilização da tecnologia de informação; ganhos no processo, considerando todas as operações entre origem e destino, já que no serviço porta-a-porta, o OTM pode agregar valor oferecendo serviços adicionais; melhor utilização da infraestrutura para as atividades de apoio, tais como armazenagem e manuseio; e a responsabilidade da carga, perante o cliente, entre origem e destino, é de apenas uma empresa, o OTM (ANTT, 2013, s/p).

A ANTT aponta dizendo que a combinação de matrizes de transportes acaba por melhorar, agregar e valorar o sistema multimodal. O modelo intermodal por ter

vários agentes jurídicos responsáveis por cada modal acabava gerando competitividade e concorrência entre as matrizes de modalidade, já o multimodal por apresentar apenas um agente jurídico procura promover a integração. O próprio Adorno (1999) também chega numa conclusão parecida ao afirmar a concorrência e falta de integração do sistema modal brasileiro na sua concepção.

Para além das discussões, meramente, técnicas e burocráticas de governo, no entendimento do transporte modal; Silveira (2011) propõe uma nova construção epistemológica e conceitual diante do cenário atual que as sociedades modernas atingiram. Para Silveira (2011) os geógrafos positivistas ou neopositivistas, tratam à temática do transporte, distribuição, abastecimento e circulação, como sendo uma subárea da Geografia da Circulação, e acabaram vinculando-a na perspectiva das teorias da localização e circulação do capitalismo e assim, é abordada apenas,

quando as estratégias de planejamento e de gestão de transportes e de armazenamento alcançam níveis significativos de importância na diminuição dos custos de reprodução do capital das grandes corporações. (...) Movimento na busca pela diminuição dos custos de transportes e de armazenamentos e pela rapidez no suprimento, na produção, na distribuição e em todo processo de armazenamento e de comunicação durante o movimento circulatório do capital (SILVEIRA, 2011, p. 22).

Desta forma, a Geografia da Circulação amplifica seu debate no desenvolvimento do capitalismo e nos processos de localização e circulação ou mundialização do capital e de suas demandas corporativas. “circulação do capitalismo toma corpo (...), cabe analisá-la como um sistema que produz e reproduz espaço” (SILVEIRA, 2011, p. 23). Nesta linha de discussão existem teóricos como Christaller (1933) com a Teoria das Localidades Centrais e Perroux (1967) aqui apresentado com sua Teoria de Polos de Crescimento. Vale ressaltar que dentro dessa discussão o ordenamento e gestão do espaço são provocados pelos avanços técnico-tecnológico, econômico, e estatístico que produzem e reproduzem toda a dinâmica espacial, no entanto, essa abordagem ocasiona o distanciamento dos condicionantes sociais existente no espaço.

A abordagem do espaço como se fosse mera projeção analítica-matemática, acabará por estreitar um modelo matemático nos estudos dos transportes imputados aos geógrafos teórico-quantitativos que “discutia somente a quantidade e a

qualidade das vias, dos meios e dos fluxos e de suas organizações ‘sobre o espaço’” (SILVEIRA, 2011, p. 23-24). Os resultados das análises da Geografia Quantitativa foram discutidos pela Geografia Crítica, que afirma a visão meramente técnica dos teóricos-quantitativos, tendo como característica um olhar menos totalizador do espaço e, por conseguinte da própria Geografia dos Transportes “devido à baixa valorização da totalidade socioespacial das Escolas Neopositivistas” (SILVEIRA, 2011, p. 33).

No final dos anos 50 do século XX, os transportes passam a ter importância em escala mundial. “Isso ocorreu por causa da ampliação das trocas econômicas após II Grande Guerra e da complexidade da circulação nos espaços urbanos” (SILVEIRA, 2011, p. 34). Desta forma,

as diferentes redes, parcialmente, interconectaram-se através da multimodalidade e da intermodalidade assim como dos meios e vias de transportes tecnologicamente avançados que se tornaram acessíveis, notadamente para a transmissão de informações (SILVEIRA, 2011, p. 34).

Silveira (2011) faz uma ressalva sobre a multimodalidade e intermodalidade dos modais, ao afirmar que na segunda metade do século XX houve grandes avanços, principalmente nos países mais desenvolvidos, entretanto, nos países em desenvolvimento econômicos do capitalismo, caso do Brasil, estes avanços mantiveram-se embrionários. É neste contexto que a Geografia aproxima-se do marxismo – Geografia Crítica que opta pela expressão Geografia dos Transportes e não pela expressão Geografia da Circulação com forte identificação aos estudos dos geógrafos neopositivistas.

A Geografia Crítica distancia-se das análises dos transportes feitas pela Geografia Teórico-quantitativo, contudo, não nega ordenamento do território provocado pelos transportes, vejamos o próprio caso do estado do Tocantins, quando ainda era antigo norte goiano e com a construção da BR-153, irá acarretar em nova configuração socioespacial (migrações, surgimento de povoados, novas cidades, novos centros econômicos e declínios de outros), ou seja, um profundo ordenamento e organização socioespacial passou neste território. Para os geógrafos críticos os teóricos-quantitativos ao “aplicar modelos aparentemente complexos

redundou na falta de avaliação dos processos básicos envolvidos, quer dizer, interesse políticos, econômico, militares” (SILVEIRA, 2011, p. 38).

Assim, a Geografia Crítica, procurou avaliar os transportes também pela abordagem político-econômica, de Estado e suas implicações militares, civis e comerciais; numa ótica de mobilidade e diferenciações dentro de cada grupo estudado, bem como os diferentes meios de transportes e seus movimentos, modelos e estruturas dentro da dinâmica da formação socioespacial “os transportes possuem um destacável papel na interpretação das inter-relações físicas e socioeconômicas entre indivíduos e grupos na sociedade” (SILVEIRA, 2011, p. 38).

Desta forma, a Geografia Crítica adverte que as análises realizadas pelos quantitativos são insuficientes para explicar, entender e analisar a Geografia dos Transportes, pois há infinidades de pontos que devem ser levantados como, por exemplo, a dinâmica do território e o movimento de sujeitos sociais nas interações da formação socioespacial.

Entretanto, Silveira (2011) discute uma nova conceituação, bem como terminologia para a temática, pois para esse autor a Geografia da Circulação, criada pelos fundadores da Geografia Positivista de Estado (Ratzel/la Blache) desenvolveram, assim, uma subárea da geografia altamente tecnicizada ao ponto de torna-se acrítica, sendo desta maneira, o debate absorvido por outras áreas do conhecimento.

A absorção das ideias e das concepções, por exemplo, da Administração de Empresas, das Engenharias, entre outras, constitui, em muitos casos, empecilho a uma análise geográfica dos transportes sob uma concepção crítica, espacial e voltada ao desenvolvimento econômico regional e nacional (SILVEIRA, 2011, p. 37).

De acordo com Silveira (2011), por outro lado, a Geografia dos Transportes elaborada pelos teóricos da Geografia Crítica, na atualidade, abandonou a riqueza e diversidade teórica-conceitual que a caracterizava e aproximou-se da discussão mais tecnológica “A Geografia do Transporte do século XXI, aparentemente perdida por décadas de crise, aponta para a valorização nas novas tecnologias” (SILVEIRA, 2011, p. 38).

Diante do exposto, Silveira (2011) admite a utilização da nomenclatura Geografia da Circulação, Transporte e Logística como novo campo epistemológico-conceitual na construção de uma nova abordagem que atenda a dinâmica territorial da atualidade e reconduza as discussões para uma análise mais geográfica e menos tecnicizada. Silveira (2011) faz a defesa de cada palavra-expressão-conceito. Assim, a palavra circulação deve ser entendida numa abordagem mais abrangente e interdisciplinar.

Circulação significa o ato ou efeito de circular, de movimento contínuo, de curso, de marcha e refere-se a um circuito que está relacionado à noção de interação, para haver circulação, o movimento tem que ser circular, em círculo, mas no sentido de realizar trocas, ou seja, de ações e suas implicações espaciais transformadoras (SILVEIRA, 2011, p. 582).

A circulação ganha conceito que envolve interação e trocas que geram novas espacialidades, a ideia intrínseca ao capitalismo não se perde, mas amplia “uma noção totalizadora e por estar relacionada à circulação do capital (...) e as repercussões ocasionadas no espaço geográfico” (SILVEIRA, 2011, p. 39).

Já a palavra transporte deve ser entendida numa abordagem que considere o planejamento, ordenamento e organização do espaço geográfico, ou seja, entender o arranjo regional e urbano do território.

Transporte significa o ato, o efeito ou a operação de transportar. (...). Mas para a Geografia, o que importa são as interações socioespaciais entre os grupos humanos através do movimento de mercadoria, de pessoas e de informações que transformam o espaço em um “ser” socialmente construído (SILVEIRA, 2011, p. 582-583).

Desta forma, o conceito de transporte permite compreender o espaço numa dinâmica totalizadora que integre e articule com o conceito de circulação, pois,

as interações espaciais são representadas por um amplo e complexo conjunto de deslocamentos de pessoas, de mercadorias, de capitais e de informações sobre o espaço geográfico, podendo variar em sua intensidade e em sua frequência, dependendo da distância e da direção (SILVEIRA, 2011, p. 11).

Nesta discussão conceitual a palavra logística vem agregar e incrementar as discussões acerca da circulação e transporte, a logística não deve ser entendida

apenas no sentido restrito da palavra como organização, otimização e planejamento de um sistema empresarial ou governamental, mas entendida sob ponto de vista de um planejamento crítico, pois,

a logística não tem uma temporalidade concreta e, por isso, não possui uma identidade estruturada no domínio militar (“logística militar”), corporativa (“logística corporativa”), estatal (“logística de Estado”) e de uso comum (“logística das relações comuns”) (SILVEIRA, 2011, p. 581).

Nessa perspectiva teórico-conceitual a logística agrega e contribui para a discussão de circulação e transporte, pois a logística “pode explicar as diversas mudanças nos sistemas produtivos e de transportes (...) pode explicar, inclusive, a evolução da sociedade mundial” (SILVEIRA, 2011, p. 51). Desta maneira, a logística tem como função “encurtar o tempo de circulação do capital em prol das demandas corporativas globais a ponto destas influírem no espaço e redefinirem os territórios”. (SILVEIRA, 2011, p. 582).

Assim, a logística acarreta,

grandes transformações nas estratégias, no planejamento e na gestão da circulação, dos transportes e do armazenamento (...). As revoluções logísticas só ocorrem quando as transformações que elas proporcionam chegam ao ponto de reverter a ordem socioeconômica vigente, repercutindo ao longo das décadas e dos séculos futuros (SILVEIRA, 2011, p. 53-54).

Quando Silveira (2011) propõe as revoluções logísticas, utiliza-se da metáfora para afirmar que necessitamos revolucionar o conceito trabalhando numa perspectiva acadêmica, científica, geográfica e crítica e não entendê-la, apenas como componente conceitual da Administração de Empresas, Engenharias ou mesmo como estratégia de inteligência militar.

Destarte, ao propor nova discussão epistemológica e nomenclatura – Geografia da Circulação, Transporte e Logística, deixa entendido que essa subárea do conhecimento geográfico,

tem como possibilidade estudar todas as ações relacionadas aos transportes (e as comunicações), a circulação do capital (movimento circulatório do capital relacionado ao movimento de mercadorias, de pessoas e de informações [...]), e a logística (cadeia de fornecimento: logística de suprimentos, de produção e de distribuição na qual estão os

transportes, o armazenamento e também as comunicações) (SILVEIRA, 2011, p. 63).

Contudo, Silveira (2011) acredita que essa nova discussão conceitual e de terminologia poderá acrescentar e propiciar novos debates levando as discussões mais científicas e geográficas. “Um espírito crítico e comprometido, capaz de confrontar ideias para a superação de estudos somente técnicos e condizentes com interesses estritamente corporativos” (SILVEIRA, 2011, p. 65).

O Diretor de Planejamento e Empreendimento Estratégicos da Secretaria do Desenvolvimento Econômico, Ciência, Tecnologia e Inovação (SEDECTI-TO) respondeu sobre a importância da logística de transportes para o desenvolvimento econômico do estado do Tocantins.

Inevitavelmente o estado do Tocantins alicerça seu desenvolvimento a partir da logística de transporte para escoamento da produção e a Ferrovia Norte-Sul como importante vetor para o desenvolvimento econômico e na articulação da Ferrovia Norte-Sul com outros modais de transportes, principalmente rodovia BR-153 que permite como eixo fundamental o transporte de produtos de outros estados como Bahia, Mato Grosso e Pará para que se utilize o transporte rodoviário e ferroviário a partir do território tocantinense (DPEE, 2014)²¹.

A partir da fala do Diretor de Planejamento e Empreendimento Estratégicos da SEDECTI-TO, fica evidente que o conceito de logística está diretamente empregado com a ideia de compreender o território de forma tecnicada, esquadrihada para atender a administração do estado e das empresas envolvidas, não remetendo a uma concepção crítica e espacial do desenvolvimento regional. Dentro desta abordagem o território é analisado numa abordagem modernizadora com suas instalações (rodoviário, ferroviário etc.).

3.2 Históricos, Leis, Planos e Programas sobre os transportes: PIN e PAC

É muito debatido no meio acadêmico, político, social e mesmo no senso comum que o transporte de cargas e transporte de passageiros, configuram-se

²¹ Diretor de Planejamento e Empreendimento Estratégicos da Secretaria do Desenvolvimento Econômico, Ciência, Tecnologia e Inovação (SEDECTI-TO). Entrevista realizada no dia 12/02/2014. Arquivo digital 01.

como problemas que tem suas causas na carência de política pública que analise toda a complexidade num país continental, torna-se entrave para a economia do Brasil, pois inviabiliza a produção nacional e aumenta o custo-Brasil, além da própria mobilidade no caso dos transportes de passageiros. Os economistas apontam que estes entraves provocam a falta de competitividade do país, já os geógrafos por outro lado apontam para a necessidade de analisar os grandes empreendimentos e investimentos e discuti-los dentro da compreensão do espaço, da dinâmica do território e da implicação da região.

Também já abordamos que muitas das políticas mostraram-se equivocadas, pois sempre levam a ideia de competição entre os modais e não integração, por exemplo, o transporte ferroviário veio a competir e substituir em grande escala o transporte feito por animais (asnos, mulas, jumentos, carro-de-bois e cavalos) nas chamadas estradas dos tropeiros do Sul-Sudeste – caminho das tropas. No Norte de Goiás, as estradas eram batidas pelos cascos dos animais, formando verdadeiras trilhas, caminhos bem estreitos tornando a jornada difícil e para tentar fugir do isolamento imposto pela grandiosidade da natureza. Vejamos o que Palacín (1990) diz sobre a dificuldade de comunicação do norte goiano com sua capital.

Da dificuldade de comunicação do norte com a capital, a cidade de Goiás, [...]. Em 1909 o padre João Lima de Boa Vista foi eleito deputado para assembleia. Devendo viajar para a capital, decidiu que o caminho mais curto era o mais longo: de bote pelo Tocantins até Belém, depois embarcado até o Rio e, do Rio pela estrada de ferro até Uberlândia e daí a lombo de burro até Goiás (PALACÍN, 1990, p. 15).

Boa Vista atualmente a cidade de Tocantinópolis-TO, um trajeto que hoje por uma estrada asfáltica levaria aproximadamente 20 horas para percorrer 1.236 km (DNIT, 2014). Palacín (1990) também relata que a viagem de um juiz de direito, seguindo apenas as trilhas e picadas dos animais entre Goiás (Goiás Velho) a Porto Nacional durou 44 dias. Não podemos esquecer a importância da navegação de cabotagem e o discurso dos governantes para retirar o norte goiano do isolamento,

o governador Francisco de Assiz Mascarenhas e seu colaborador, o ouvidor Joaquim Teotônio Segurado, lançavam a campanha da navegação para o Pará pelos rios Araguaia e Tocantins, não como a última tentativa de reanimar um moribundo, mas como a promessa de uma nova época (PALACÍN, 1990, p. 19).

No entanto, a navegação fluvial nunca foi totalmente potencializada no Brasil, seja pela falta de políticas de transporte que compreenda a complexidade deste modal, deste a construção de eclusas e canais de navegação, seja pela falta de recursos públicos ou mesmo insegurança de retorno do investimento que impeça empresa investirem nessa modalidade de transportes.

Desde o período do Brasil Colônia até os dias atuais, pode-se dizer que o transporte fluvial foi e é subaproveitado, seja para romper o isolamento social ou mesmo para satisfazer os interesses econômicos. Contudo, quando utilizado e pensado na própria história e geografia da região amazônica o transporte fluvial serviu como “processos de ocupação que os colonizadores procuravam impor às sociedades já existentes na região, processos estes que culminaram em pilhagem, em massacre e em submissão dos antigos habitantes” (NOGUEIRA, 2011, p. 385).

Já no caso do transporte ferroviário Adorno (1999) aponta que no Brasil Império foram propostas leis e planos viários associando rios e ferrovias, sem sucesso efetivo de implantação dos inúmeros planos proposto pela grande maioria de parlamentares do Império. Contudo, devemos observar com atenção para primeira lei que veio a tratar desse assunto, a Lei nº 101, de 31 de outubro de 1835, no Governo Imperial que dava a concessão de 40 anos para as empresas se construíssem estradas de ferro interligando Rio de Janeiro, São Paulo, Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia. A lei não causou efeito desejado, pois o incentivo não atraiu investimentos para o empreendimento (DNIT, 2014). Em 1852, houve nova tentativa de alavancar novamente o transporte ferroviário, a Lei nº 641/1852, propunha vantagens como isenções e garantia de juros sobre o capital investido como forma de incentivos para as empresas nacionais ou internacionais que tivessem interesse em construir e explorar ferrovias em qualquer parte do Brasil (DNIT, 2014).

Adorno (1999) afirma que o primeiro programa com estudos mais elaborados e que levava em considerações a região amazônica, foi o Plano Rebouças de 1874, que de acordo com Adorno (1999, p. 11) “baseado no plano ferroviário dos Estados Unidos, concebia o Brasil no formato de um triângulo com a base no entorno do Rio Amazonas, sendo que os outros lados corresponderiam ao Litoral Marítimo e à fronteira Oeste”. O Plano Rebouças conjecturava a integração interior/litoral e

Norte/Sul, bem como a integração de duas grandes bacias Tocantins-Araguaia e Paraná-Paraguai. Contudo, o projeto não saiu do papel, pois não foi aprovado pelo parlamento do Império.

Oito anos mais tarde surge o Plano Bulhões de 1882, menos ambicioso no seu projeto de “integrar” a região amazônica ao território brasileiro “reduziria o projeto férreo em três linhas longitudinais, contemplando, mais uma vez, a ligação Norte-sul” (ADORNO, 1999, p. 12). Semelhantemente ao Plano Rebouças, também foi abortado devido aos altos aportes de recursos para sua implantação.

Autores como (ADORNO, 1999; NOGUEIRA, 2011) apontam que o transporte era tema de debates, leis e planos desde o período colonial, no entanto, é na República que se vê uma ação mais planejada do Estado brasileiro, tomando à frente de iniciativa para desenvolver planos gerais para a nação. Logo, no período republicano um fato novo chama atenção, com toda turbulência política que antecedia a centralização do Estado Novo (1937-1945) em 1934 ocorreu à aprovação do Plano Geral de Viação Nacional que “tendo em vista a preocupação geopolítica com a integridade territorial do país” (ADORNO, 1999, p. 14). Na verdade a integridade territorial diz respeito sobre as intencionalidades do Plano Geral de Viação Nacional que contemplava nas suas propostas a integração da malha ferroviária dentro da lógica da “Marcha para o Oeste”. Isto é, a lógica capitalista subvertendo as comunidades tradicionais do interior do país.

Entretanto, com queda do Estado Novo e o surgimento de um curto período democrático, mas precisamente, no Governo do presidente Juscelino Kubitschek há mudanças no paradigma do transporte brasileiro com adoção do modal rodoviário. Com o Golpe Militar de 1964, e as alianças dos militares com capital internacional, concretiza-se o modelo rodoviário com o Plano de Integração Nacional (PIN) de 1970, no Governo do Presidente-general Médici, o ícone dessa integração na região amazônica, no qual o PIN, chama atenção para a integração da região amazônica ao território nacional, por meio da construção de rodovias que vinhetes a integrar a região a economia nacional, a quebrar o isolamento geográfico. E por meio, do Decreto-lei nº 1.106, de 16 de junho de 1970, o General Médici cria o Programa de Integração Nacional. Gordinho (2003) assim manifesta-se quanto aos os objetivos do Decreto-lei 1.106/1970 que criou o PIN.

Ampliar a fronteira econômica, e, notadamente, a fronteira agrícola, para a região amazônica [...]; Integrar a estratégia de ocupação econômica da Amazônia com a estratégia de desenvolvimento do Nordeste, estabelecendo as bases para a efetiva transformação da agricultura da região semiárida do Nordeste com um plano de irrigação, criando condições para que o nordestino permaneça em sua região, evitando migração para centro-sul do país [...]; Reorientar as emigrações de mão-de-obra do Nordeste, em direção aos vales úmidos da própria região e à nova fronteira agrícola amazônica [...]; Criar as condições para a incorporação à economia de mercado [...] de amplas faixas de população antes dissolvidas na economia de subsistência e comunidades tradicionais [...]; Assegurar o apoio do Governo Federal ao Nordeste, para garantir um processo de industrialização tendente à auto-sustentação [...] (GORDINHO, 2003, p. 31).

De acordo com Gordinho (2003) o Plano de Integração Nacional, buscava uma ação colonizadora da região amazônica, sendo assim, explorar economicamente, é entendido no esforço que deveria ser feito para transformar a região numa economia de mercado; não podemos esquecer que além da inserção capitalista havia a necessidade de controlar os fluxos migratórios, oferecendo aos nordestinos uma nova rota migratória, logo a opção pela rodovia parecia aos olhos do Governo Militar, uma solução mais rápida de integração nacional do território brasileiro.

Oliveira (1991) chega às mesmas conclusões como o lema ideológico “Integrar para não Entregar” os militares além de incentivar a ida dos nordestinos, também introduziram na Região Amazônica agricultores da Região Sul para que estes programassem técnicas mais adequadas e sofisticadas na agricultura, aumentando assim, a produtividade da região. O que se observou é que a produtividade não se mostrou significativa, mas em compensação houve aumento de conflitos e tensões sociais na região. Oliveira (1991) credita ao PIN, um das estratégias de controle social imposta pelo regime autoritário dos militares na Região Amazônica.

Com o fim do Regime Militar (1985) dá-se início a uma nova fase democrático-republicana e com a promulgação da nova Constituição Federal de 1988, exigia-se no Art. 165, que a União, estado e municípios estabelecessem diretrizes, objetivos e metas para administração pública para um período de quatro anos (CF-1988). Sendo assim, os planos foram sendo substituídos por programas que tinham como obrigação o cumprimento de ação-meta num período curto em comparação aos planos que deixa a execução das metas a desejar.

Dentro destas propostas de programas com metas, diretrizes e objetivos; destacam-se no Governo de Fernando Henrique Cardoso, o Programa Brasil em Ação (1998-2000) que tinha como metas a construção de rodovia interligando Brasil à Venezuela e a hidrovía Araguaia-Tocantins (CNT, 2011). Já com a elaboração do PPA (2000-2003) o programa passou a se chamar Programa Avança Brasil que dava continuidade ao anterior (Programa Brasil em Ação), (CNT, 2011).

Com a promulgação da Lei nº 11.079 de 30 de dezembro de 2004, que regulamenta as Parcerias Público-Privadas, procura-se nesse novo mote a maior participação da iniciativa privada nos investimentos e operação de infraestrutura do país no sentido de:

procurar melhorar as condições de atratividade de recursos privados para investimentos nas infraestruturas, por meio da flexibilização das ações do poder público, de modo a eliminar ou mitigar parte dos riscos que o investidor identificaria em um procedimento de concessão (BARAT, 2011, p. 232).

Em 2007 o Governo de Luiz Inácio Lula da Silva, procurando por em prática a “Lei das Parcerias” (11.079/04) cria o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) que visa unir esforços e estabelecer parceria público-privada, removendo obstáculo burocrático e incentivo de investimento privados, por meio de políticas públicas indutoras do crescimento econômico. Assim, surge o PAC, sendo estruturado em três eixos-ação: logística, energia e infraestrutura social (PAC, 2007). O quadro 6 a seguir mostra os investimentos do PAC.

Quadro 6: PAC/Investimentos (2007-2010)²²

Eixos-ação	R\$ bilhões
Logística	58,3
Energia	274,8
Infraestrutura social	170,8
Total	503,9

Fonte: PAC, 2007

Os recursos destinados ao transporte compõe o eixo-ação de logística, sendo 46% ou R\$ 27 bilhões dos R\$ 58,3 bilhões devem ser aplicados em investimentos de transporte; destes 22% ou R\$ 6,2 bilhões dos 27 bilhões devem

²² Apenas investimentos públicos não computados os investimentos privados.

ser investimento de transportes na Região Norte (PAC, 2007). Logo, a Ferrovia Norte-Sul foi contemplada no PAC.

O PAC é um programa de governo, no caso dos governos do Partido dos Trabalhadores (Governos Lula e Dilma). É um programa complexo, pois seus três eixos de atuação desdobra-se numa grande gama de ações como transporte, geração de energia, saneamento, financiamento habitacional, urbanização de assentamento precário, unidade básica de saúde etc. (PAC, 2007, 2014). Há um jogo de informação e contrainformação motivado por posicionamentos ideológicos e políticos. E outros interesses talvez mais implícitos do que explícitos, e por que não dizer obscuros da própria mídia brasileira. Certo mesmo que não será apresentado o percentual das obras concluídas no PAC, por falta de consistência, porque as informações apresentadas pelo Governo Federal, não condizem com as informações da mídia brasileira, que também não condizem com informações de organizações não-governamentais. Por fim, devido a discrepância de informações e para não ser acusado de proselitismo, não serão apresentadas tais informações por considerar as fontes incongruentes.

Então, o governo em 2011 anunciou a segunda fase, ficando conhecido como PAC II (2011-2014). De certa forma, o PAC II é a continuidade do programa, no qual as obras em andamento, ou mesmo não iniciadas na fase anterior devem ser executadas. Quero compreender o PAC, como plataforma de governos do PT que iniciou no segundo mandato do Presidente Lula (2007-2010) e vem sendo executado no mandato da Presidenta Dilma (2011-2014). Caso a presidenta Dilma se reeleja o programa terá continuidade, caso contrário o programa poderá ser reeditado, para descaracterizar a vinculação petista que o programa tem ou mesmo ser extinto, como bem característico da política brasileira. O correto mesmo que o PAC, não criou aderência para ser considerado um Programa de Estado, mas ainda está na fase de Programa de Governo. Contudo, o PAC II, traz um diferencial na dotação orçamentária no eixo-ação de logística, mas precisamente na área, do transporte público e mobilidade urbana o PAC II, acrescentou R\$ 50 bilhões.

O Governo Federal afirma que somente no eixo-ação de logística computa aporte de recurso no valor de R\$ 142 bilhões. Esse valor seria a soma dos R\$ 58,3 bilhões do PAC I, mais 50 bilhões do PAC II, e somando-se mais R\$ 33,7 bilhões da

iniciativa privada (PAC, 2014). O PAC II apresentou novidade que não apresentará na fase anterior, 1,9 milhão de pessoas que vivem em assentamentos da reforma agrária, aldeias indígenas, comunidades quilombolas e ribeirinhas serão contemplados com energia elétrica (PAC, 2014). Com propósito de entendermos os eixos-ação da logística brasileira, vejamos a tabela a seguir.

Tabela 8: Distribuição da matriz brasileira do transporte de cargas – 2014

Modal	Milhões (TKU)*	%
Rodoviário	485.625	61,1
Ferrovário	164.809	20,7
Aquaviário	108.000	13,6
Dutoviário	33.300	4,2
Aéreo	3.169	0,4
Total	794.903	100,0

* TKU – toneladas-quilômetro úteis

Fonte: Boletim Estatístico – CNT – Junho 2014

Pela apresentação da tabela 8, é notório o predomínio da rodovia em relação aos demais modais, em um país de extenso litoral o transporte aquaviário é subaproveitado, o mesmo pode se dizer sobre as suas dimensões continentais e baixa quantidade de malha ferroviária 30.129 km de extensão (CNT, 2014). Vejamos a tabela a seguir que avalia o custo-Brasil e a importância que o transporte e a sua logística desempenham dentro da economia capitalista.

Quadro 7: Matriz do transporte de cargas e custo-Brasil – 2012

Modal	R\$/mil TKU
Rodoviário	R\$ 259,00
Ferrovário	R\$ 43,00
Aquaviário	R\$ 59,00
Dutoviário	R\$ 49,00
Aéreo	R\$ 2.137,00

Fonte: Instituto ILOS, 2014

Analisando a tabela 8 e o quadro 7, observa que a matriz modal mais utilizada é rodoviária, e a segunda com os maiores custos de toneladas por quilômetro rodado, o modal aéreo tem o maior preço, contudo, sua distribuição nos

transportes de cargas não chega a 0,5%. O Instituto ILOS, fez uma projeção do custo-Brasil e Estados Unidos da América para 2014. Vejamos a tabela a seguir.

Tabela 9: Custos dos modais: Brasil x EUA – Projeção 2014

Modal	Brasil		EUA	
	% TKU	US\$/Mil TKU	% TKU	US\$/Mil TKU
Rodoviário	61,1%	US\$ 133	31%	US\$ 310
Ferrovário	20,7%	US\$ 22	37%	US\$ 29
Aquaviário	13,6%	US\$ 30	10%	US\$ 10
Dutoviário	4,2%	US\$ 25	21%	US\$ 9
Aéreo	0,4%	US\$ 1.060	1%	US\$ 1.107

Fonte: Instituto ILOS, 2014

Ao analisarmos atentamente notaremos que o custo dos Estados Unidos em alguns modais como rodoviário e ferroviário e aéreo são até mais altos do que o valores brasileiros, porém o que os tornam mais competitivo e a melhor distribuição das matrizes no transporte de cargas por tonelada rodado em quilômetro. Se olharmos atentamente, apenas, o modal rodoviário brasileiro é praticamente as somas dos modais: ferroviário, dutoviário e aéreo norte-americano; demonstrando maior equilíbrio na distribuição-custos por modais.

3.3 Rodovia BR-153 e Ferrovia Norte-Sul: espinhas dorsais do Tocantins

O Tocantins apresenta particularidades pela sua localização central no país e pelos próprios contornos da sua geografia. Desta forma, sua geografia permite que uma das principais Rodovias Federal atravessasse o estado no sentido Norte-Sul – BR-153, totalizando 4.355 km, sendo que 19% ou 832 km da rodovia passa no território tocantinense de acordo com Ministério dos Transportes (MT, 2012).

De acordo com Aquino (2002) a mudança do comando político nacional na década de 1930, provocou transformações no país e a construção de uma estrada que ligasse o Centro-Sul ao Norte possibilitaria o desenvolvimento econômico para a região Norte. Nos anos 30 do século XX o Brasil caminhava rumo ao processo de industrialização e urbanização das grandes cidades que se formaram ao longo do

período do Brasil Imperial, mas o país tinha problemas sérios com políticas públicas ineficazes e um modelo político viciado e distante das necessidades da população. Foi sob o signo da mudança que a burguesia industrial, acompanhada por grupos das Forças Armadas dissidentes e parte da oligarquia nacional insatisfeita com a Política do café-com-leite promoveram o Golpe de Estado conhecido como Revolução de 1930.

Desta forma, Getúlio Vargas assume a direção do país, inicia-se o Estado Novo (1937-1945) que imprime uma dinâmica desenvolvimentista e nacionalista, cuja proposta da “Marcha para o Oeste” consistiam num programa de ocupação da Região Amazônica (AQUINO, 2002). O lema getulista era “ocupar os espaços vazios”. Isto é, espaços vazios numa ótica governamental e capitalista de desenvolvimento, pois desconsidera o habitante nativo da região.

A preocupação de Getúlio era definir com clareza as vocações regionais e a divisão social, territorial e do trabalho. Cabendo ao Centro-sul do país o desenvolvimento industrial e o Norte – o extrativismo, a pecuária e o agronegócio. Recentemente, Lira (1995, p. 36) afirma que essa nova conjectura “levou o governo brasileiro a tomar algumas medidas a respeito do futuro econômico do país”. Como por exemplo, as políticas de interiorização do país. Já Aquino (2002) aponta que as políticas de interiorização, são aspectos modernizadores sob a ótica do capitalismo na região.

A visão getulista de ocupação do cerrado brasileiro irá se concretizar de fato no período do presidente Juscelino Kubitschek (1956-1961) além de deslocar o eixo político para o Centro-oeste brasileiro com a construção de Brasília, irá por em prática a construção da Rodovia BR-153. No ano de 1958 começa os primeiros estudos de impactos ambientais e de engenharia para o empreendimento, em 1959 efetivamente começa a máquinas desbravando o cerrado e floresta amazônica. O sonho de integrar o norte a dinâmica econômica do país estava mais viva do que nunca e romper definitivamente o sentimento nortista de isolamento parecia algo palpável (AQUINO, 2002). Assim, Juscelino Kubitschek, por meio de um governo desenvolvimentista atraiu o capital internacional para viabilizar suas propostas políticas – o chamado Plano de Metas como bem explica Aquino (2002, p. 320).

Com o Plano de Metas, estratégia programática para a gestão de um governo desenvolvimentista, Juscelino pretendia fazer o Brasil ultrapassar os limites do litoral. Dessa maneira, romper-se-ia com uma tendência que se manteve presente desde os tempos coloniais, para voltar-se em direção ao seu centro geográfico.

Aquino (2002) deixa claro que a malha rodoviária será mais um elemento para romper com os limites do litoral e provocará mudanças profundas na estrutura das famílias sertanejas e sua dimensão de relacionamentos, costumes e tradições das regiões por onde foi cortada para conduzir o desenvolvimento. Logo, a malha asfáltica da BR-153, representa para este autor regional uma instalação que traz o elemento moderno para uma região de costumes conservadores, comunidades tradicionais e relações pré-capitalistas. Contudo, a construção da BR-153 caracteriza não apenas a nova inserção do capitalismo na Região Norte, mas efetivamente a viabilização de novas rotas de comunicação e circulação.

A construção da Rodovia BR-153 provocou mudanças profundas na estrutura das famílias sertanejas e sua dimensão de relacionamentos, costumes e tradições. A integração com outros grupos culturais trará nova dinâmica sociocultural, pois é visível o volume de migrações observadas com os contingentes oriundos das regiões do país.

Por onde andamos, certamente vamos nos deparar com grupos oriundos do Nordeste, Sudeste ou Sul (...). O processo modernizador que atinge o norte goiano, que após viver isolado passa a ser tocado de perto pelo capital, favoreceu, principalmente, a faixa compreendida entre a BR-153 e o Vale do Araguaia (...). Como se observa, a conjuntura do norte goiano, nas últimas décadas, foi marcada por mudanças estruturais abrindo espaço para o processo dito modernizador, que teve como ápice a migração sulista, especialmente da frente gaúcha (ARBUÉS, 2002, p. 415-416).

A BR-153 transforma-se em rota de circulação, em símbolo da modernidade da segunda metade do século XX, uma nova inserção do capitalismo, não mais mercantilista do tempo da navegação pelo rio Tocantins, mas um capitalismo reintroduzido sob a ótica da industrial centro-sulina. A sociedade de consumo bate as portas do norte goiano que passa a ser mercado consumidor, escoamento da produção do centro-sul do país. O novo, a modernidade assume o discurso do senso comum, vira fetiche e alegoria de dias melhores para os moradores interioranos. Desenvolver e interiorizar são sinônimos de progresso e de integração econômica

desta região periférica, que vislumbra a possibilidade da conquista de garantias sociais e de cidadania.

A Rodovia (BR-153) caracteriza não apenas a nova inserção do capitalismo na região, mas efetivamente a viabilização de novas rotas de comunicação, novas formas de dominação, isto é, com a construção da BR-153 cria-se a necessidade emergencial da ocupação e urbanização dos espaços geografizado. Logo, a BR-153, trouxe as transformações urbanas e seus efeitos como, povoamento da região como nunca antes vivido. “A partir da abertura da Rodovia (...) essa região experimentou um surto de povoamento intenso, surgindo ou reativando cidades [...]” (SOUZA, 1997, p. 12).

Com a construção da BR-153, viabiliza-se um processo de ocupação, urbanização do espaço dentro da lógica do capitalismo tardio que chegou a região. As profundas mudanças na região revelam os impactos socioambientais da derrubada das matas para construção de cidades e da própria rodovia. Aquino (2002), Arbués (2002) e Souza (1997) discutem a BR-153 como modernização do antigo Norte de Goiás, a partir do final da década de 1960. Lira (1995) que não analisa a rodovia como elemento modernizador, escreve que os projetos federais (Brasília e BR-153) trouxeram nos anos de 60 e 70 uma valorização das terras do atual Tocantins, fruto de processo especulativo que instala mecanismo de grilagem legalizada pelo estado.

Outra estrutura da espinha dorsal técnica do espaço tocantinense é a Ferrovia Norte-Sul com 4.200 km de extensão total e 863 km no território tocantinense, correspondendo a 20%. Os estados da federação que receberão seu traçado além do Tocantins são Pará, Maranhão, Goiás, Minas Gerais, São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. O trecho que efetivamente está em operação corresponde 719 km e vai do Pátio de Açailândia-MA ao Pátio de Porto Nacional-TO. Este trecho foi concluído em 2010 e custou de R\$ 1,65 bilhão financiado pelo PAC (VALEC, 2014).

Entretanto, é correto afirmar que proliferação das ferrovias remete ao período Imperial, principalmente no centro-sul do país alimentado pela plantação e exportação do café. Sendo assim, a primeira ferrovia construída no Brasil foi em

1854, ligando a Capital do Império Rio de Janeiro a Petrópolis que “viria a se tornar o embrião da Estrada de Ferro Central do Brasil” (ADORNO, 1999, p. 8). O país em 1958 chegou a ter 37.967 km de ferrovias (ADORNO, 1999). Contudo, o que se viu nas décadas subsequentes (60, 70 e 80) foram às desativações de ramais e a estagnação da malha ferroviária brasileira. Vários fatores combinados resultaram no declínio da malha ferroviária: a falta de planejamento do Governo Imperial provocou o equívoco de não uniformizar as bitolas, impedindo a interligação das linhas férreas; as dificuldades da exportação da monocultura do café com a crise de 1929 ajudou a desacelerar a construção de mais linhas; e por fim, a política desenvolvimentista de interiorização de Juscelino Kubitschek que privilegia as rodovias, e além do Regime Militar que encontrou nas rodovias o meio mais rápido de “integrar” o país. Essa conjunção de fatores combinados geraram consequências desastrosas como aponta Adorno (1999, p. 9) que diz “a crise do setor foi tão séria que, em 1972, foram desativados 7.230 quilômetros de rede ferroviária”.

Quando efetivamente as multinacionais instalaram-se com suas montadoras, na segunda metade do século XX, procuravam mão-de-obra com custos menores e matéria-prima abundante, houve pressão desse capital internacional que instalou seus parques industriais na região sudeste do país, no sentido de forçar o Governo Federal a adotar o modelo rodoviário como padrão e símbolo do desenvolvimento brasileiro. Chegou-se a afirmar que o desenvolvimento brasileiro estava associado à construção de rodovias.

Como a retomada do sistema democrático no Brasil em 1985, vislumbrou-se um novo paradigma desenvolvimentista. Ao entrar no debate das políticas de desenvolvimento no final da década de 1980, mas precisamente em 1987, o Governo do então presidente José Sarney, coloca a discussão em debate. Após 25 anos de regime ditatorial, o país estava redemocratizando suas instituições públicas e nesse bojo, a utopia da Ferrovia Norte-Sul entra na pauta das discussões.

Hall (1991) apud Adorno (1999, p. 19) afirma.

A ideia da Ferrovia Norte-Sul foi subsequentemente encampada pelo presidente Sarney, com forte apoio de políticos locais e donos de terras, que, provavelmente, se beneficiariam com o projeto, além dos poderosos *lobby* das empreiteiras.

Então, o presidente Sarney com o Decreto nº 94.813/1987, outorga à VALEC, a primeira concessão para construir e operar a primeira etapa da ferrovia com a construção de dois ramais (ADORNO, 1999). De acordo com Adorno (1999) o primeiro ramal ligaria Colinas-TO a Açailândia-MA num percurso de 423 km; outro ramal ligaria Porangatu-GO à Luziânia-GO, com trecho de 475 km.

Com a construção da Estrada de Ferro Carajás (EFC) pelo Governo Militar em 1985, o projeto da Ferrovia Norte-Sul ganha fôlego com as estratégias expansionistas da antiga estatal Companhia Vale do Rio Doce. Assim, formava o binômio Estrada de Ferro Carajás com a escoação de minério de ferro e a Ferrovia Norte-Sul. Com o escoamento da produção de grãos, a nova fronteira agrícola do país. As obras foram iniciadas em 1987, no entanto, de forma pífia, pois levaram se quase 10 anos para construir 215 km de trilhos. Num cálculo simples e como se a ferrovia avançasse aproximadamente 24 km por ano (24 km/a).

Temos que analisar a construção da FNS, numa dimensão global e não apenas regional, pois a ferrovia é parte fundamental do Projeto Brasil Central do Governo Sarney, isso implica dizer que a integração nacional das regiões do Governo Federal (Sarney) é pano de fundo para escamotear os reais interesses econômicos que a região pode oferecer, como expansão agrícola da região amazônica, benefícios e vantagens microeconômicos que favorecem os grupos político-econômicos locais, e macroeconômicos que atendem ao capital internacional.

Vale ressaltar que o Projeto Brasil Central enfrentou vários problemas para viabilizá-lo, ou seja, o país estagnado economicamente, hiperinflação e feridas social recentes, fruto do aviltamento de direitos humanos do Regime Militar. Um período marcado por inúmeros planos econômicos para combater uma inflação que corroía os salários dos trabalhadores, deixavam inerte o setor empresarial e paralisavam as obras públicas. Desta forma, a Ferrovia Norte-Sul é apresentada; de acordo com Adorno (1999).

[...] **essencialmente desenvolvimentista**, catalisadores de novas frentes de trabalho e produção. Delineia-se, assim, um grande projeto que se integra perfeitamente no contexto do programa de recuperação econômica nacional, qual seja o desenvolvimento da Região Central com ênfase na produção de grãos em larga escala, bem como nos projetos de exploração

das riquezas minerais, tendo como principal indutor a estrada de ferro, espinha dorsal da integração definitiva da região na economia nacional (HARDMAN, 1988, apud ADORNO, 1999, p. 19) **(Grifo do autor)**.

Assim, no dia 22/05/1988 os primeiros 100 km da ferrovia, entre, Açailândia-MA à Imperatriz-MA; acabou ganhando contornos de realidade, como bem afirma Adorno (1999).

O sonho centenário, finalmente, ganha uma marca de realidade num ansioso sábado, dia 4 de março de 1989, com o transporte de 1.500 toneladas de milho ente Imperatriz até São Luís, iniciando a operação comercial da Ferrovia Norte-Sul (ADORNO, 1999, p. 31).

Porém, as expectativas logo foram frustradas e a obras foram interrompidas. As explicações para justificar a letargia das obras podem ser compreendidas pela grave crise econômica que passou o país na década de 1980 e até a metade da década de 1990. Os economistas não falavam em inflação, mas sim em hiperinflação que somada às crises de investimentos, tanto público quanto privado, provocavam uma gravíssima crise socioeconômica, além da crise política ocasionada pelas críticas e ataques sofridos pela sua construção, bem como acusações de desvios de verbas públicas. Desta maneira, a combinação de fatores, econômico, político, corrupção e mídia impressa, principalmente, formaram o barril de pólvora em que a opinião pública rejeitou o empreendimento, sem mesmo compreender a importância da obra para o país. Adorno (1999, p. 22) aponta o slogan do Comitê contra a Ferrovia Norte-Sul “população diga não à corrupção [...] Que ligará nada a coisa nenhuma”. O curioso é que tanto no passado quanto no presente a VALEC continua sendo alvo de denúncias da malversação do dinheiro público. A última denúncia é do Jornal Correio Braziliense, publicado em 09/07/14, intitulada “Trem da alegria avança na VALEC”. No qual a jornal acusa a VALEC de irregularidades nas contratações de comissionados provocando um rombo nas contas da estatal cerca de R\$ 1 milhão por mês (NASCIMENTO, 2014).

Adorno (1999) afirma que passado a euforia do primeiro ano da construção, o que se viu foi um processo de desativação e resistência do projeto. “a partir do mês de agosto [...] de 1989, a euforia da população da região e o suor dos operários deram lugar à melancolia e à incerteza pela nova determinação: a paralisação das obras da ferrovia devido à falta de verba” (ADORNO, 1999, p. 34). Existia um

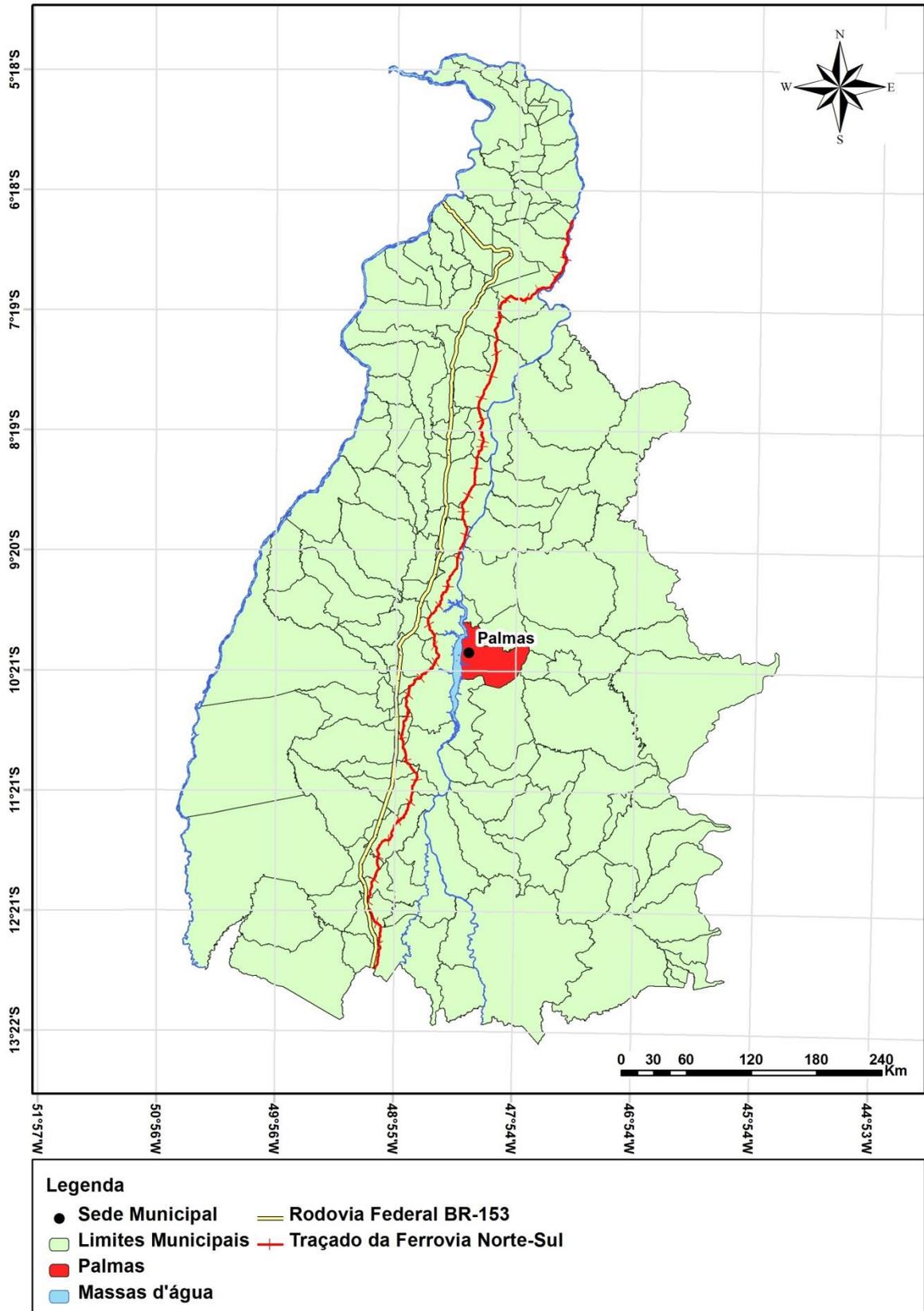
consenso da elite centro-sul do país que a condução das obras levava em consideração interesses regionais, construindo trechos para atender exclusivamente uma elite regional preocupada em escoar o transporte agropecuário e extrativismo, mas sem necessariamente integrar ciclos produtivos local numa outras escalas de produção mais abrangente ou nacional. Vejamos o que diz Adorno (1999, p. 36) “O problema era agravado, exatamente, pelo traçado da estrada não permitir a conexão com outras regiões importantes do país, portanto, não permitindo uma dinâmica diversificação das cargas”.

A paralisação das obras da FNS trouxe severas consequências, prejuízos para a população local, para o governo que injetou dinheiro público e até mesmo para as empreiteiras, porém os prejuízos maiores ficaram para a região e por extensão, o país. Em novembro de 1994, tem-se nova empreitada significativa realizada pelo 2º Batalhão Ferroviário do Exército que retomaria as obras no estado do Maranhão e sendo executada, até o final de 1997 (ADORNO, 1999), mais ainda dentro daquela perspectiva da plataforma política alicerçada nas lideranças regionais, o velho que se transforma no novo – na conjectura do desenvolvimento regional. No Governo do Presidente Fernando Henrique Cardoso, no chamado Plano Avança Brasil, havia a meta para término da FNS, no entanto, nenhum movimento no sentido de por em prática a ação foi realizada (SILVEIRA, 2003). A retomada do empreendimento acontece no Governo do Presidente Luiz Inácio Lula da Silva, um novo fôlego ganha a FNS, em 2007, as obras recomeçaram de onde tinha paralisado – Porto Franco-MA. Todavia, vale ressaltar que dentro da geopolítica, planejamento e do desenvolvimento do capitalista na região, uma nova conjectura surge – Palmas, capital do Tocantins, destaca-se como protagonista dentro do cenário da Amazônia Legal, e assim, a Ferrovia Norte-Sul ganha relevância e importância dentro do contexto do Tocantins e Palmas.

Palmas, que brotou numa área de produção de arroz cercada por emas, desde sua fundação em 20 de maio de 1989 [...] experimentou um processo acelerado de crescimento urbano [...]. Por este novo prisma de desenvolvimento regional abrir-se-ia uma nova fase na história da política econômica da Amazônia Legal Oriental, territorializando-se em Palmas um novo polo político, direcionando a formação de um novo mosaico econômico regional (ADORNO, 1999, p. 49).

Vejamos o mapa 3 a seguir com os traçados da FNS e BR-153.

Mapa 3: Traçado da Ferrovia Norte-Sul (FNS) e Rodovia BR-153



Fonte: SEPLAN-TO, 2012a

Lira (1995) também corrobora ao analisar Palmas dentro dessa construção geopolítica, portanto planejada e de inserção do capital na região amazônica “a cidade planejada nasceu para planejar e dominar a própria ocupação econômica [...] que compõem o Estado do Tocantins” (ADORNO, 1999, p. 49) Agora com nova roupagem ideológica de uma verdadeira integração a FNS seria apresentada como o Corredor de Transporte Multimodal Norte-Sul, adentrando no Tocantins pelo município de Aguiarnópolis e totalizará seis pátios, conforme apresenta o quadro a seguir:

Quadro 8: Pátios Multimodais no Tocantins

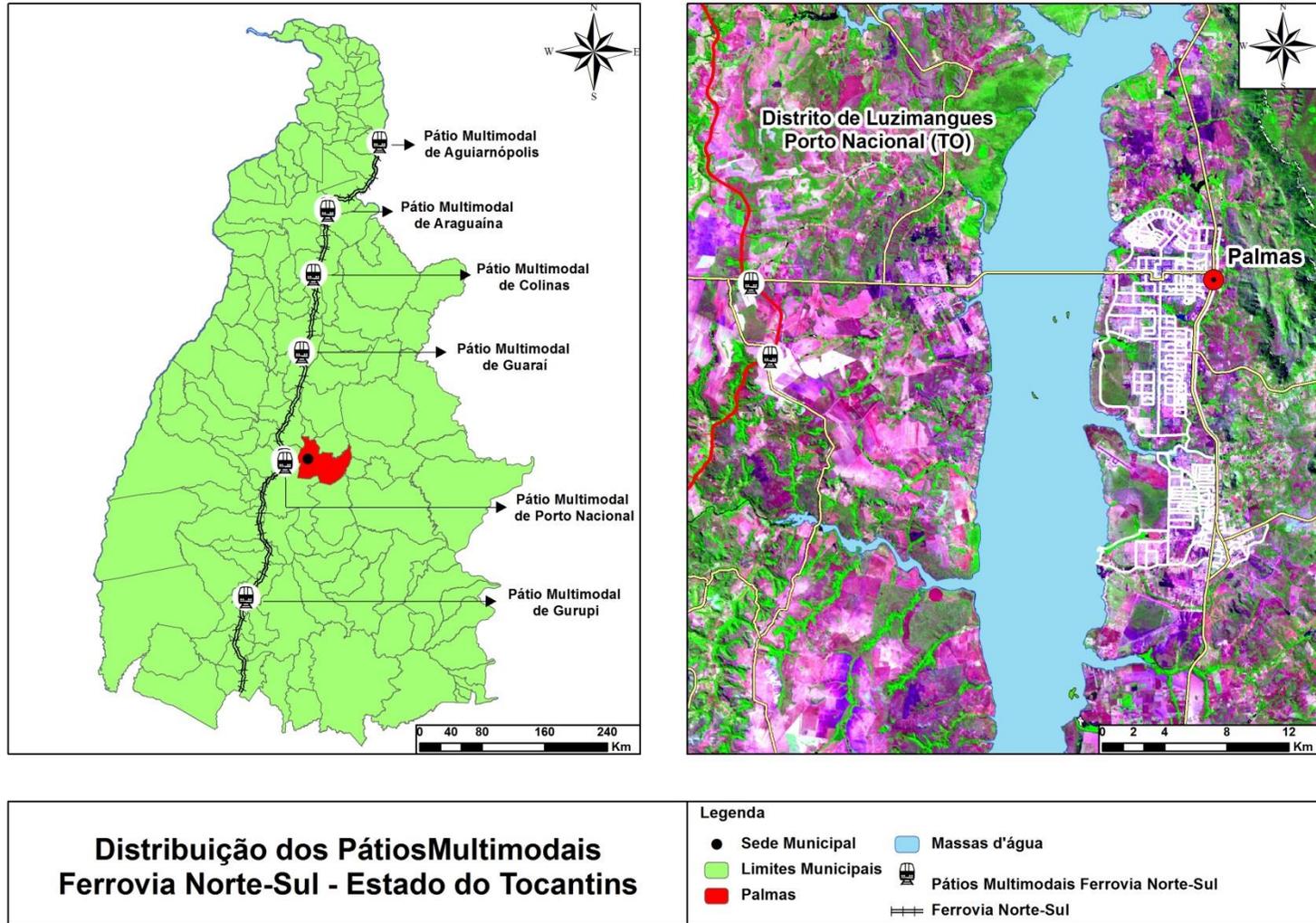
Pátio:	Aguiarnópolis
Localização:	Aguiarnópolis, próximo às rodovias BR-226 e BR-230
Área:	10,5 ha (hectares)
Tipos de carga:	<i>Commodities</i> agrícolas, fertilizantes, grânéis líquidos/combustíveis, cargas em geral/containers (minérios)
Empresas:	Não operando. Falta de interesse das empresas
Pátio:	Araguaína
Localização:	Araguaína, localizado próximo ao entroncamento das rodovias estaduais TO-424 e TO-222 a 22 km da cidade de Araguaína
Área:	50 ha (hectares)
Tipos de carga:	<i>Commodities</i> agrícolas, fertilizantes, grânéis líquidos/combustíveis, cargas em geral/containers (minérios)
Empresas:	VOETUR – movimentação de grãos RENOVA – biocombustível GLOBAL – combustível RODOPOSTO ELDORADO – combustível COTRIL – carga geral/fertilizante
Pátio:	Colinas
Localização:	Município de Palmeirante, próximo à rodovia TO-355
Área:	40 ha (hectares)
Tipos de carga:	<i>Commodities</i> agrícolas, fertilizantes, grânéis líquidos/combustíveis, cargas em geral/containers (minérios)
Empresas:	NOVAAGRI – movimentação de grãos FERTILIZANTES TOCANTINS – fertilizantes

Pátio:	Guaraí
Localização:	Município de Tupirama, próximo à rodovia TO-336
Área:	30 ha (hectares)
Tipos de carga:	<i>Commodities</i> agrícolas, fertilizantes, grãos líquidos/combustíveis, cargas em geral/containers (minérios)
Empresas:	BUNGUE – combustível/carga geral DISTRIBUIDORA TABOCÃO – combustível/carga geral
Pátio:	Porto Nacional
Localização:	Porto Nacional, localizado na rodovia TO-336
Área:	70 ha (hectares)
Tipos de carga:	<i>Commodities</i> agrícolas, fertilizantes, grãos líquidos/combustíveis, cargas em geral/containers (minérios)
Empresas:	EXITO – carga geral GECON – fertilizantes NOVAAGRI – movimentação de grãos LOS GROBO CEAGRO – movimentação de grãos PETROBRAS – combustível RAÍZEN – combustível NORSHIP – combustível
Pátio:	Gurupi
Localização:	Gurupi, próximo às rodovias BR-280 e BR-153
Área:	70 ha (hectares)
Tipos de carga:	<i>Commodities</i> agrícolas, fertilizantes, grãos líquidos/combustíveis, cargas em geral/containers (minérios)
Empresas:	Processo de elaboração do edital de licitação para arrendamento das áreas para as empresas

Fonte: VALEC, 2014

Observamos que os produtos que são e serão transportados pela Ferrovia Norte-Sul estão associados à cadeia produtiva do agronegócios como fertilizantes agrícolas e grãos (*commodities*). Há também combustíveis e minérios com possibilidades concretas de implementos agrícolas, bem como mercadorias industrializadas associada à produção da indústria de transformação dos produtos agrícolas como por exemplo, óleos e derivados, Vejamos o mapa 4 a seguir que apresentar as plataformas no estado do Tocantins, dando destaque ao Pátio Multimodal de Porto Nacional-TO.

Mapa 4: Distribuição dos Pátios Multimodais, destaque para o Pátio de Porto Nacional-TO



Fonte: SEPLAN-TO, 2012a

Em entrevista concedida pelo Diretor do Departamento de Logística e Comercial dos Pátios Multimodais da Ferrovia Norte-Sul no Tocantins, foi questionado os entraves de operacionalidade do Pátio de Aguiarnópolis e se a VALEC avalia como viável ou se ocorreu erro no planejamento da instalação deste pátio?

O processo de licitação dos lotes do Pátio de Aguiarnópolis foi realizado em 2007. Realmente não houve empresas interessadas nesses lotes, muitos questionam que a falta de interesse, é pelo fato do Pátio de Aguiarnópolis estar próximo ao Pátio de Porto Franco no Maranhão. Neste caso se a afirmação fosse verdadeira seria um erro de estratégia, logística e planejamento, mas não é o caso. O que se observou é que os empresários preferiram esperar saírem os lotes dos outros pátios, daí instalarem suas empresas, principalmente o Pátio Araguaína/Babaçulândia e Palmas/Porto Nacional. Além do mais, o Pátio de Aguiarnópolis é importante, pois com a construção da eclusa no Rio Tocantins, temos a possibilidade concreta da hidrovia, o Pátio de Aguiarnópolis será, então, estratégico na competitividade e baixa dos custos operacionais do sistema modal (DDLCFNS, 2014)²³.

De certa forma, o Diretor do Departamento de Logística e Comercial da VALEC, não aceita que há problemas de planejamento na falta de investimentos ou mesmo que houve planejamento equivocado nesse pátio, acarretando a não operacionalização do Pátio de Aguiarnópolis. Entretanto, há um desconhecimento técnico do diretor em entender a dinâmica das empresas dentro do espaço tocantinense. Questionado sobre as características da FNS e dos modais? Assim, respondeu o diretor da VALEC.

Temos no estado o maior trecho da Ferrovia Norte-Sul, também maior quantidade de pátios projetados, totalizando seis pátios. Sendo que quatro plataformas já estão operando, no sentido Sul-Norte, Gurupi já realizou operação de teste e brevemente deve estar operando regularmente; Porto Nacional com operação de empresas de combustíveis e embarque de minérios; em Guaraí com embarque de etanol da produção da BUNGUE; Colinas com embarque de grãos com o terminal operado pela VLI; a plataforma de Araguaína/Babaçulândia operando parcialmente com embarque de combustíveis; e plataforma de Aguiarnópolis não está operando (DDLCFNS, 2014).

²³ Diretor do Departamento de Logística e Comercial da VALEC dos Pátios Multimodais da Ferrovia Norte-Sul no Tocantins. Entrevista realizada no dia 14/02/2014. Arquivo digital 02.

Por último, o diretor respondeu sobre a importância da FNS e sua integração nos âmbitos: regional, nacional e internacional, bem como as mercadorias transportadas.

É importante entender que a integração regional e nacional deve ser compreendida dentro do quadro da cadeia produtiva. Isso implica dizer que a ferrovia foi projetada para o transporte de grãos e minérios, no entanto, há toda uma cadeia de produção e de transformação da matéria-prima que começa a ser produzida em grande escala tanto no Tocantins como nos estados vizinhos. Temos que compreender que a ferrovia irá transportar grande diversidade de mercadoria, como a carne refrigerada e seu processamento com vistas à exportação, a indústria de ração, indústria de fertilizantes e transporte de combustíveis. É importante compreender que grãos e minérios irão desencadear uma cadeia produtiva na região e atrairá investimentos nacionais e internacionais. Em relação aos estados vizinhos o Tocantins é visto como estratégico, pois há consenso de que a ferrovia irá baixo custo de produção local, tornando-os competitivos no mercado internacional, no caso produção de grãos. Logo, o estado é também estratégico no cenário nacional (DDLCFNS, 2014).

Pela fala do diretor da VALEC, ficam evidente os contornos e importância que a FNS traz no conjunto para a economia numa escala regional, nacional e internacional. A VALEC fez uma projeção em 2010, e quando a Ferrovia Norte-Sul estiver operando totalmente poderá transportar 15 milhões de toneladas/ano. A um custo médio de R\$ 38,00 por mil toneladas-quilometro úteis, cinco vezes menos o custo rodoviário que é de R\$ 216,00 por mil toneladas-quilometro uteis (VALEC, 2014), chegando a quase 40% na redução dos custos totais e diminuindo o custo-Brasil nos transporte no cenário nacional. De forma prática, a soja que saíra do país chegará à Europa, Porto de Rotterdam, Holanda, com custo 8% menor, tornando esse produto altamente competitivo no cenário internacional (VALEC, 2014).

3.4 Multimodalidade, Tocantins e Palmas: espaço regulado

Iremos apresentar as discussões da teoria da regulação de Lipietz (1988) que contrapõe com a teoria dos polos de crescimento de Perroux (1967). Lipietz (1988) ao abordar a dinâmica das relações capitalistas e a estruturação do espaço, faz críticas ao desenvolvimento regional e econômico, ou seja, a teoria dos polos de crescimento que indubitavelmente separam o econômico e o social, tornando infértil a discussão crítica da formação e estruturação do espaço, é preciso pensar o

espaço pelas relações sociais impostas pelo capitalismo e assim, entender a produção-reprodução do capital para compreender a dinâmica de sua totalidade, logo “a ‘estruturação do espaço’ pelos modos de produção, ou seja, a dimensão espacial da articulação dos modos de produção. O que permite explicar a existência de regiões desigualmente desenvolvidas” (LIPIETZ, 1988, p. 28).

Lipietz (1988) aponta para a falta de crítica das pesquisas regionais que separaram a região em sub-regiões e em polo de crescimento e não discutem o debate espacial com profundidade, “não é mais possível partir das ‘regiões’ para analisar, de uma parte, suas características e, de outra parte, suas relações inter-regionais” (LIPIETZ, 1988, p. 28). É temeroso dividir e subdividir o espaço em econômico e social. Essa dicotomia, apenas fragiliza o debate acadêmico.

A divisão regional feita pelo estado do Tocantins em dezoito regiões administrativas e suas seis cidades-polos com os respectivos distritos industriais. Para Lipietz (1988) essas divisões não conseguem explicar as relações econômicas regionais satisfatoriamente e tampouco à formação socioespacial. Logo, apresenta-se como campo infértil de discussões críticas. O estado monta a estrutura burocrática organizacional, a fim, de atender os condicionantes do capital na região. Assim, o conceito de logística defendido pelo estado é compreendido com intuito de minimizar custos e viabilizar a circulação de mercadorias.

Lipietz (1988) acredita que a explicação para a diferenciação regional e inter-regional, não se dá apenas pelas instalações, isto é a tecnificação do território, mas pela diferenciação e sucessão dos estágios do capitalismo na região.

a diferenciação dos espaços concretos (regionais ou nacionais) deve ser abordada a partir da articulação das estruturas sociais e dos espaços que elas engendram. Estes espaços diferenciados só podem ser definidos a partir de uma análise concreta das estruturas sociais que lhes conferem uma individualidade; quanto às próprias diferenças (e às relações inter-regionais), elas devem ser apreendidas a partir de diferenças nos tipos de dominância e nos modos de articulação entre os modos de produção. As relações inter-regionais são, antes de mais nada, relações sociais (LIPIETZ, 1988, p. 33-34) (Fonte itálica do autor).

Isso implica em dizer que o capitalismo não é o mesmo em todas as regiões, ou seja, as relações sociais capitalistas resultam da combinação da realidade estruturo-espacial concreta que ali se encontra criando uma estrutura de dominação

nas quais altera a dinâmica da região e totalidade da formação socioespacial do capitalismo. Luxemburgo (1984) também aponta para a mesma análise quando discute a reprodução do capitalismo e sua utilização de relações pré-capitalistas na busca de mais-valia ampliada. Acarretando, um processo de desenvolvimento desigual e combinado, onde a região não é apenas integração, articulação e interligação, mas acima de tudo os movimentos humanos e naturais que se contradizem e se afirmam num processo dialético que irá configurar a região. Discutir o capitalismo é evidenciar os conflitos existentes entre classes que compõe a região, como também os interesses internos (sociedade local) e externos (sujeitos globais).

Desta forma, o processo de diferenciação regional não se faz apenas como diferenciação de paisagem ou cultural, mas principalmente pela lógica do capitalismo que ali se instala promovendo dinâmicas na região desde a divisão territorial do trabalho, perpassando aos aspectos culturais e materiais. Ao questionar o Diretor de Planejamento e Empreendimento Estratégicos da Secretaria do Desenvolvimento Econômico, Ciência, Tecnologia e Inovação (SEDECTI-TO) sobre o desenvolvimento, diferenciação e desigualdade social, se há possibilidade da ferrovia transportar passageiros?

E importante frisar que a ferrovia como foi projetada, não comporta o transporte de passageiros, pois há uma necessidade de investimentos e complexidade logística para baixo retorno financeiro, mas isso não impede que futuramente possa disponibilizar o transporte de passageiro. Agora, sobre o desenvolvimento e desigualdade, entendo que algumas regiões não estão preparadas para receber determinado tipo de investimentos outras já têm condições e atrativos, gerando o desenvolvimento desigual. Poderíamos pensar, por exemplo, uma empresa que faz embarque de fertilizantes, talvez o que é oferecido pela produção do estado não comporte tal investimento, gerando essa diferenciação de riqueza numa região em relação à outra, a própria demora do Governo Federal em liberar a ferrovia também pode ocasionar essas diferenciações de riqueza e desigualdade nas regiões (DPEE, 2014).

O diretor entende que o desenvolvimento desigual, é na verdade culpa da região ou da infraestrutura regional que não consegue atrair e atender os grandes investimentos e empresas que a ferrovia traz; nesse entendimento do diretor é atribuir à região uma condição humana, logo sabemos que a região é condição natural que se insere o social-humano. Lipietz (1988) faz uma análise diferenciada, ao afirmar que na região estabelece uma forma dominante de capitalismo e que este

mesmo capitalismo apresenta-se em níveis diferenciados, gerando processo de desigualdade regional ou inter-regional.

a *dinâmica* do modo de produção capitalista impõe ao conjunto sua *unidade*, seu modo de funcionamento, que aparece então como coerente. A análise revelará, assim, por exemplo, o antagonismo de uma “lógica industrial”, correspondendo às formas avançadas do capitalismo, oposta a uma “lógica fundiária”, própria aos modos arcaicos; mas o estudo concreto mostrará o funcionamento de um sistema único e coerente, possuindo características originais, aquelas que a análise tem precisamente por finalidade explicar. Enfim, as próprias modalidades da articulação devem ser compreendidas como um *processo*, onde o modo dominante domina, dissolve, integra o modo dominado segundo fases sucessivas nas quais se modificam as regras de funcionamento da totalidade social (LIPIETZ, 1988, p. 23) **(Fonte itálica do autor)**.

Ou seja, Lipietz (1988) afirma que a própria lógica do capitalismo cria essa relação de desigualdade social, o que poderia ser entendido como apenas diferenciação, ou seja, cada região compõe suas estruturas histórico-sociais no espaço-tempo, o que Santos (1996) chama de rugosidades. Porém, o capitalismo ao criar uma hierarquia de níveis de diferenciação do capitalismo nas regiões, acaba por assim, dizer provocando o desenvolvimento desigual e combinado. Entretanto, a diferenciação inter-regional do capitalismo, gerando as desigualdades sociais e regionais, apenas, compõe as estruturas de uma conjectura maior que é o processo de homogeneização do capitalismo que na sua dimensão macro implanta projetos diferenciados, pois o *modus operandi* é distinto, mas os resultados finais são sempre o domínio da região. De certa forma, Lipietz (1988) com outras palavras corrobora com Luxemburgo (1984) e reconhece as diferenciações do capitalismo dentro da sua unidade totalizadora de funcionamento, compondo o chamado Ciclo de Produção e Reprodução do Capitalismo.

Lipietz (1988) critica duramente o modelo locacional dos polos de crescimento econômico teorizado por Perroux (1967). Assim, Lipietz (1988) acredita no equívoco da divisão do espaço econômico e espaço vulgar apresentados pelos teóricos da economia espacial ou regional, o que acarreta num processo reducionista do espaço que leva ao entendimento que de as relações sociais, a tecnificação são consideradas como espaço discreto, são conjuntos de pontos locais dentro de um espaço euclidiano que viabiliza o desenvolvimento econômico.

Na realidade, espaço discreto e espaço euclidiano nada mais são do que duas formas refinadas de uma mesma percepção empirista de um espaço homogêneo e isotrópico, neutro, no qual se desenvolveriam os fatos econômicos (LIPIETZ, 1988, p. 17).

Desta forma, para Lipietz (1988) a economia espacial, atrelada as teorias locacionais conseguem explicar os processos de diferenciação e a distribuição dos lugares, mas não consegue satisfatoriamente analisar as articulações sociais e os processos de desigualdades das regiões. Preferindo entender esse espaço econômico como sendo desarticulado do homem e natureza. Um espaço estéreo, longe dos conflitos e contradições que os caracterizam e os contradizem.

Assim, Lipietz (1988) procura trabalhar numa abordagem regulatória – Teoria da Regulação Econômica promovida pelo pelos agentes econômicos hegemônicos que assumem as funções de Estado, isto é, poder de decisão em oposição às teorias burguesas locacionais, vinculadas a ideias redes de comércio e serviço hierarquizadas no espaço. Lipietz (1988) parte de uma análise marxista para compreender o econômico, o jurídico, o institucional e o político. Benko (2002, p. 110) afirma que a Teoria da Regulação Econômica do Estado foi “desenvolvida para explicar processos de desenvolvimento socioeconômico que apresentam grande variabilidade nos planos espaciais e temporal”. E assim, entender o plano espacial não como algo definitivo, mas que sofre vários reverses dentro de relações sociais no tempo-espaço, um espaço herdado historicamente, no entanto, capaz de recriar novas configurações e formações socioespaciais a partir do espaço-concreto que integra ao debate econômico questões sociais e política.

Então, Lipietz (1988) apresenta para o debate político econômico regional uma análise que permite entender o complexo emaranhado de forças e sujeitos nas escalas: regional, nacional e global, pois cada um desses níveis distribui em funções próprias de suas atuações, assim cada nível diferenciado, se estabelece como suas diferenciações e desigualdades dentro do modo de produção capitalista.

Uma estrutura regional é uma região de articulação de relações sociais que não dispõe de um aparelho de Estado completo, mas onde se regulam, todavia, as contradições secundárias entre as classes dominantes locais. *Uma formação social nacional* apresenta (...) dominância cimentada pelo poder político de uma aliança de classes que dispõe de um aparelho de Estado e que assegura sua hegemonia (...). Um bloco (*imperial multinacional*) (...) desenvolve a dominação de um centro imperialista que,

de certa maneira, assume funções de “Estado” (...) (LIPIETZ, 1988, p. 39)
(**Fonte itálica do autor**).

Sobre as formas de organização dos níveis de atuação dos sujeitos envolvidos, observemos o que diz o Diretor de Planejamento e Empreendimento Estratégicos da SEDECTI-TO, quando perguntado sobre quais as ações realizadas pelo estado do Tocantins para fomentar o desenvolvimento econômico e atrair empresas.

Em linhas gerais existe ainda grande desconhecimento do Tocantins por parte do Brasil, no âmbito do trabalho da Diretoria de Planejamento e Empreendimento Estratégicos desenvolvemos alguns projetos importantes, uma lei de incentivo fiscal alicerçada na logística – Prologística que visa desonerar as empresas de logística que operem no estado do Tocantins. E também em função desse desconhecimento o estado trabalha com projeto “O Brasil no Tocantins” que por meio de articulação com Federações de Indústrias, Comércios e Associações de outros estados, levamos ao conhecimento do empresariado quais são as condições oferecidas pelo estado em relação: produção, logística, incentivos fiscais, recursos de financiamento do Banco da Amazônia, proveniente do Fundo Constitucional de Financiamento do Norte – FNO. Então existem várias ações desenvolvidas para melhora o nível de conhecimento do empresariado brasileiro, com vista a potencializar as oportunidades, sobretudo os processos de transformação das matérias-primas que já começam a ser produzidas em grande escala, caso da carne, grãos (principalmente soja e milho) gerando oportunidade para indústrias de ração, de processamento, aproveitamento dos recursos minerais, os parques-aquícolas; assim, é muito importante que o empresário brasileiro tenha o conhecimento dessas informações e também o empresário internacional quando das realizações de missões em outros países (DPEE, 2014).

No depoimento, o diretor evidencia as estratégias de planejamento para atrair investidores nacionais e internacionais para o estado, por meio de programas, projetos e políticas de incentivos na tentativa do estado promover o crescimento econômico e às condições necessárias para os capitais apropriarem-se deste espaço e instalar indústrias de transformação, sendo assim, as pequenas e microempresas ofereceram serviços a essas empresas de transformação de matéria-prima. Assim, há hierarquia de funções dentro região, promove a articulação dos envolvidos ao modo-de-produção capitalista instalado e paralelamente um processo de decomposição da produção estabelecida na região, isto é, na decomposição que novas regras são impostas novas divisões, hierárquicas e articulações são realizadas, ocasionando uma espiral dialética do processo.

Quando perguntado ao professor universitário como avalia a atuação das elites político-econômico do estado, de certa forma há um posicionamento de opinião diferente do que acredita o diretor do estado. Vejamos o que diz o professor:

Hoje cada vez menos a elite local tem espaço de atuação nas decisões regionais, bem como na captação de capital para a região. O capital e seus agentes hegemônicos supranacionais contam com estruturas, expertises e dados, assim, sabem onde estão localizados os melhores espaços para favorecer o capital. Desta forma, e munidos de informações o capital vem forçando quem está à frente do estado – as elites político-econômicas locais a promoverem a ampliação e atuação do capital na região. Agora, historicamente o Tocantins sempre cooptou capital desconhecido ou duvidoso para dentro do estado (PUFT, 2014).

Ao analisarmos o depoimento do diretor do estado, observamos que conscientemente ou não a ideias de fazer do Tocantins um polo de crescimento econômico está associado ao desempenho de estratégias de *marketing* para promover o estado e suas políticas fiscais e financeiras aos empresários do país, o que nos remete a ideia de força centrípeta para que a região possa ser polo de crescimento econômico, como acredita Perroux (1967).

Já o professor acredita que há informações para o empresário e que o nível local exerce relação de subordinação e subserviência aos agentes hegemônicos do capital, mas porque há dificuldades de atrair empresas para o estado? Lipietz (1988) nos diz que à estrutura regional não dispões de um aparelho de Estado completo, isso implica em dizer que seus controles regulatórios sobre a região são limitados, bem como o poder de barganha e convencimento. O segundo nível de diferenciação e hierarquia diz respeito à formação social nacional que dispõe de um aparelho de Estado completo, portanto, maiores possibilidades de exercer hegemonia na região, pois consegue articular e pressionar de forma eficiente a tessitura regional. O terceiro nível de diferenciação e hierarquização diz respeito aos agentes hegemônicos globais, detentores de poder suficientemente que podem oferecer os simultaneamente os aportes de capitais, bem como dar as garantias e funções de Estado. Seu poder de persuasão chega aos níveis de diferenciações inferiores, e por isso, acaba sendo o referencial-regulatório da entrada de capitais na região.

Logo, o modo de regulação não diz respeito há uma instituição ligada ao estado, ou mesmo pertencente a ele, mas um marco-regulatório de entrada e saída

de capitais que regula a economia globalizada, entretanto, o modo de regulação encontra-se presente nos níveis local, nacional e global, sendo que cada nível tem sua representação, função, decisão e poder compondo assim, de maneira sistematizada e organizada de circulação de capitais nas escalas regional, nacional e global.

Por exemplo, o estado do Tocantins e principalmente Palmas seriam beneficiados pela mão-de-obra e impostos e com a comercialização de *commodities*, ao pensarmos este como componente do nível local-regional; já o Governo Federal seria favorecido pela arrecadação de impostos, balança comercial favorável, além de políticas e indicadores favoráveis, este visto como componente nacional; e o agente econômico global-internacional beneficia-se de todas as benesses oferecidas tanto pelo agente regional, como por exemplo, mão-de-obra menos onerosa e a possibilidade de mais-valia ampliada; e com o nível nacional, por meio de leis nacionais e projetos que favoreçam a exploração de mais-valia simples. E assim, Lipietz (1988, p. 51) manifesta sobre o agente econômico global, no qual chama de imperialismo. “O capital encontra sempre seu ‘cavalo de Tróia’ em um ramo, um modo de produção, uma zona que ele domina”. Em outras palavras, o capital sempre consegue adentrar por mais intransponível que as estruturas possam apresentar.

Para Lipietz (1988) o capitalismo é um sistema naturalmente instável, susceptível a crises. Contudo, para conseguir reproduzir durante um determinado período ou ciclo, necessita de um aparato regulatório conduzido pelos níveis: regional, nacional e global – Teoria da Regulação Econômica que ao mesmo tempo hierarquiza, cria relações de dependências mútuas e desigualdades, ou seja, como a região não dispõe de autonomia regulatória completa, o seu nível de articulação está associado às relações sociais de oferta de emprego na região, provocando nas escalas e níveis de diferenciação as ofertas de emprego dentro de uma Divisão Regional do Trabalho (DRT), bem como à Divisão Inter-regional do Trabalho, uma divisão territorial do trabalho (DTT) quando pensado numa escala nacional e até mesmo a Divisão Internacional do Trabalho (DIT). Sendo assim, no processo de divisão do trabalho, sabemos que na região as pequenas empresas, os microempresários ligados às áreas do comércio e serviço, podem desempenhar papel importante, pois regulam as ofertas de emprego.

Diante disso o Diretor de Planejamento e Empreendimento Estratégicos da Secretaria do Desenvolvimento Econômico, Ciência, Tecnologia e Inovação (SEDECTI-TO) respondeu sobre o papel das pequenas e microempresas no contexto da FNS.

A base da economia brasileira é a pequena e microempresa, estas empresas estão assentadas na área de serviço e comércio, inevitavelmente as pequenas e microempresas irão se beneficiar da FNS atuando nos eixos da ferrovia e pátios multimodais, como por exemplo, irá precisar de empresas de transporte para fazer o traslado dos funcionários, empresa para fornecer alimentos, matérias e equipamentos de segurança individual, empresa para fornecer material da construção civil, irá precisar de projetistas, enfim toda economia será beneficiada, gerando oportunidade para uma série de segmentos, isto é, setor primário (*commodities*) irá alicerçar o setor secundário (empresas) e por fim o setor terciário (serviços e comércio) (DPEE, 2014).

Desta maneira, a região deve oferecer a mão-de-obra e estrutura ou infraestrutura, no caso do Tocantins e Palmas a logística dos transportes modais, principalmente, rodoviário e ferroviário para atrair para a região circulação de capitais. Além da mão-de-obra e infraestrutura local, podem promover programas e projetos de incentivos para atrair capitais. Já o nível Estado-nação deve oferecer as condições jurídicas, políticas, econômicas e institucionais para gerar as condições necessárias da produção e reprodução segura do capital no país, agindo como fiscalizador das ações e empenho das regiões. O nível global ou multinacional (como autor refere-se) preocupa-se na organização dos blocos das grandes empresas para atender deslocamento de capitais para as regiões, a fim de obter melhores desempenhos.

No caso do Tocantins e em Particular Palmas, na organização desses grandes aportes de capitais, têm como exemplos os grandes atacadistas que chegaram à capital entre 2009-2010, Carrefour/Atacadão, Makro, Extra e aos poucos foram se apropriando do espaço comercial das pequenas empresas locais.

Vejamos o que o professor universitário diz sobre os grandes atacadistas instalados em Palmas.

Palmas não tem estrutura, demográfica para receber as redes de supermercados que se instalaram em Palmas, como também um shopping de grande porte, mas o capital vem numa expectativa de ganho imediato ou

de curto ou médio prazo, pois vai investindo em outras condições e até mesmo inserindo-se em outras parcerias participando muitas das vezes direta ou indiretamente do poder local, com tudo isso, o capital ou preposto vem instalando-se na região. Desta forma, as elites com anuência ou não, são forçadas a aderir à nova lógica ou então expulsas. Observamos que à chegada das grandes empresas atacadistas acabaram sucumbindo uma importante elite regional deste segmento (PUFT, 2014).

Quando o professor menciona que uma importante elite regional ligada à logística de mercadorias tanto no atacado quando no varejo, ele está mencionando o Hipermercado Caçulinha que dominou o cenário atacadista-varejista até a entrada do grande capital externo.

Vejamos o que diz o gerente de uma dessas grandes empresas que se instalou em Palmas, ligada ao segmento de atacado alimentício diz sobre os investimentos no Tocantins e Palmas, no que tange a logística do transporte de empresa atacadista.

O Tocantins e sua capital são corredores de escoamento e circulação de mercadorias, até então a riqueza apenas passava pelo estado através BR-153; com o transporte modal há possibilidade de industrialização. Num primeiro momento produção de produtos: agrícola e pecuária; num segundo momento irá contribuir na diminuição dos custos de produtos industrializados e com isso atrai grandes empresários e numa economia de escala irá viabilizar a geração de emprego nas indústrias o que elevará a renda dos trabalhadores tocaninenses. Entretanto, é necessário que o governo do estado sinalize de forma mais objetiva para o mercado qual a vocação econômica do estado, por meio, de políticas públicas. Já Palmas é um centro de atração de empresas atacadistas, tanto pela sua posição geográfica que facilita as operações de logística quanto pelo seu quantitativo populacional e do entorno que veem Palmas como referência (GAOL, 2014)²⁴.

O Gerente de Análise Operacional e Logística da empresa atacadista destaca que empresas com esse perfil – atacadista, procuram instalar-se nesses corredores logísticos, dando preferência na cidade que oferecem melhores condições de infraestrutura e populacional; avista também que o sistema de transporte modal “viabiliza a logística do estado e de Palmas, acarretando a instalação de indústrias e o aumento de mão-de-obra mais qualificada para as empresas, provocando elevação da renda dos trabalhadores” (GAOL, 2014).

²⁴ Gerente de Análise Operacional e Logística do Makro Atacadista (Palmas-TO). Entrevista realizada no dia 17/02/2014. Arquivo digital 03.

Vejamos o que diz o empresário da construção civil quando perguntado sobre o transporte multimodal e o crescimento dos investimentos e empresas na região.

O transporte modal vai integrar não apenas rodovia BR-153 e Ferrovia Norte-Sul, mas permitirá maior articulação dos estados na Região da Amazônia, como Mato Grosso e Pará. O transporte modal vai promover o escoamento da produção da agroindústria, cada vez mais os empresários de outras regiões do país estão comprando terras com preços mais acessíveis no Tocantins, o que reflete no aumento da produção de grãos e de hectares plantados. Com isso, a tendência que se instale no estado empresas de adubo, fertilizantes e transportes para viabilizando toda uma cadeia da economia do estado (ECC, 2014)²⁵.

O empresário da construção civil também acredita que os investimentos e empreendimentos que o transporte multimodal traz, pode potencializar o protagonismo de Palmas no estado?

Acredito que Palmas é a cidade que mais se beneficiará com os aportes de investimentos que estão chegando ao estado, pois oferece melhor infraestrutura como escolas, universidades, hospitais, lazer e maior facilidade de deslocamento aéreo. Os empresários ligados ao agronegócio compram terras no interior e procuram instalar suas famílias na capital e daqui gerenciar os seus negócios. Digo isso, porque muitos empresários procuram a empresa para comprar casa ou apartamento. No entanto, Palmas é uma cidade que necessita de incentivos tanto da esfera federal quanto estadual para alavancar o desenvolvimento e ser o protagonista dos investimentos que estão se instalando aqui (ECC, 2014).

Fica evidente para o empresário que Palmas apresenta condições necessárias para ser o protagonista da região, isso pela oferta de infraestrutura que a cidade oferece ao empresariado que vem se instalando no estado “há possibilidade concreta de crescimento de outras áreas como a construção civil” (ECC, 2014).

Analisando as discussões apresentadas pelo servidor público (diretor do estado), um trabalhador da iniciativa privada (gerente de operação logística de supermercado atacadista) e empresário (construção civil) analisaremos as seguintes questões, para o representante do setor público é preciso sinalizar, por meio de incentivos e programas as diretrizes do estado para os investidores; já o gerente da

²⁵ Empresário da Construção Civil de Palmas – Empresa Talismã. Entrevista realizada no dia 19/02/2014. Arquivo digital 04.

iniciativa privada argumenta que o estado não traduz claramente seu posicionamento, provocando instabilidade de investimentos na região; e o empresário alega a necessidade de incentivos públicos para alavancar o desenvolvimento econômico do estado e sua capital. Lipietz (1988) assim, argumenta.

Como se vê, a “intervenção pública” não consiste somente em “socializar as perdas e privatizar os lucros”. Ela visa atenuar a incapacidade da iniciativa privada em suscitar o desenvolvimento do espaço social. Essa própria incapacidade não pode ser simplesmente atribuída à “sede de lucros”. Trata-se, mais profundamente, da inexistência de uma “lei do valor no espaço”, da ausência de um mecanismo de regulação econômica que permite resolver a contradição social/privado na sua dimensão espacial (LIPIETZ, 1988, p. 146).

Na discussão apresentada Lipietz (1988) afirma há incapacidade da iniciativa privada em compreender o espaço social, importante ater-se para o que ele considera como “espaço social concreto (e, para começar, na sua delimitação geográfica). Mais profundamente, trata-se de compreender que, se o espaço social é a dimensão espacial da sociedade considerada como totalidade” (LIPIETZ, 1988, p. 149). Na verdade o que o teórico chama atenção é para a dificuldade dos modelos econômicos no planejamento regional, de considerar o espaço como estrutura importante para compreender as dinâmicas da região, desta maneira, os teóricos ligados a economia regional, preferem negligenciar a realidade espacial da região, daí reside à posição do problema para os teóricos dos polos de crescimento e das teorias locacionais.

Ao minimizar o espaço social nas relações com Estado e suas instituições, ou o espaço e a sociedade civil ou mesmo o espaço e as relações capitalistas, como divisão do trabalho e propriedade privada, as teorias econômicas, em específico o polos de crescimento de Perroux (1967) não estabelecem a lei do valor no espaço, ou seja, a incapacidade dos modelos econômicos adentrarem numa discussão mais ampla, de analisarem os mecanismos de regulação, permitindo atenuar as contradições social/privado na dimensão da formação socioespacial.

Vejamos a figura 1 com a ilustração da teoria da regulação do estado.

Figura 1: Esquema da Teoria de Regulação Econômica do Estado



Fonte: Bolwerk, 2014

A figura 1 – esquema ilustrativo que permite visualizar a Teoria da Regulação Econômica do Estado – Lipietz (1988). Assim, a **tessitura social regional**, consiste nos condicionantes e formação socioespacial da região, ou seja, regulam as condições da gestão da região, organizada pelas elites locais como as força produtivas, a organização política. **O modo de produção capitalista** atua regulando as relações sociais capitalistas ou mesmo pré-capitalistas da região. A **formação social nacional** mantém o comande de parte da produção local, investe em infraestrutura e regulam a tessitura social regional. E a **estrutura hegemônica** regula prepostos do capital. Desta forma, o modo de regulação não é um mecanismo único do Estado enquanto poder ou estado quanto instituição propriamente dita, mas espaço de poder, mediação negociação e catalisador da dinâmica capitalista que dá viabilizar ao capital em regiões de níveis diferenciados, procurando mecanismos de controle e dominação para homogeneizar a região, criando uma acelerada tecnificação da região, gerando, por assim dizer estruturas e instalações do desenvolvimento regional capitalista.

Contudo, o modo de regulação está nas relações sociais dentro da tessitura social regional, encontrando mecanismo de torná-la dependente e concomitantemente privilegia a estrutura hegemônica para criar os modelos e macros regulatórios para adentrar o capital, o que Lipietz (1988) chama de mediações do modelo regulatório que podem ser: técnica e jurídica; por detrás dessas mediações existem os elementos: política, social, hegemônico e produção acarretando (re)produção dos desdobramentos do capitalismo no espaço (LIPIETZ, 1988). O esquema apresentado na figura 1 procura facilitar o entendimento teórico apresentado por Lipietz (1988) como modo regulatória do Estado, pois,

o Estado torna-se da (ou das) classe dominante o instrumento para dividir, controlar e domar as classes dominadas. E, à medida que o estado se apresenta como “comunidade ilusória” que funciona como ditadura de uma classe, o espaço que ele domina e organiza é o espaço do poder desta classe (LIPIETZ, 1988, p. 150).

Interessante o posicionamento do teórico ao discutir a sociedade e o espaço como comunidade ilusória, isso implica em afirmar que por excelência o espaço e sua materialidade física o território, se estabelecem nas relações de forças políticas que organizam as instituições políticas do Estado. E como acontece o ordenamento, a materialidade da regulação da região? Isso acontece pela sua mediação técnica “o sistema de transportes e de telecomunicações que produz deslocamentos ou transferências (de mercadorias, de informações etc.): é o que chamamos frequentemente de ‘infraestrutura’” (LIPIETZ, 1988, p. 154). Entretanto, para termos a totalidade do espaço são importante que apresentemos outros sujeitos na compreensão dos grandes investimentos, como transporte multimodal e a própria capital Palmas.

Em entrevista com o Secretário de Administração e Finança da Federação dos Trabalhadores na Agricultura do Estado do Tocantins foi perguntado sobre a criação do estado do Tocantins e a capital Palmas, bem como os investimentos e desenvolvimento da região.

Para nós do norte goiano a criação do estado e de Palmas veio carregada de oportunidades e sonhos. Então, o estado é visto como oportunidade no sentido de que trouxe para perto das pessoas as estruturas do poder público, ou seja, quando penso em desenvolvimento falo a partir da proximidade do poder público junto à sociedade, estou falando das

instituições de estado e sua presença beneficiando as pessoas. Entretanto, esse desenvolvimento ainda não chegou para todos e em todas as regiões do estado, há muitas cidades que carecem de pavimentação asfáltica, de energia elétrica, saneamento e dificuldade de acessar os serviços de saúde de maior complexidade, isso demonstra o descompasso entre o discurso e o desenvolvimento na prática (SAFFTA, 2014)²⁶.

Interessante à fala do Secretário da Federação dos Trabalhadores na Agricultura, pois demarca de forma significativa as diferenças de um desenvolvimento norteado pela economia capitalista e um desenvolvimento social pautado pela ação de cidadania, na qual deixa evidente que o desenvolvimento desejado por ele, pauta-se nos avanços sociais provocados pela criação do estado e de Palmas, isto é, a proximidade e acesso do cidadão às instituições democráticas e republicanas do país é algo importante para o secretário. Essa discussão pautada pelo Secretário da Federação dos Trabalhadores na Agricultura é emblemática, pois fala de sonhos e oportunidades, Lipietz (1988) deixa claro que o modelo regulatório privilegia o espaço do capital e não o do social, por meio da mediação jurídica “o direito de propriedade e os constrangimentos administrativos que regulam o poder de disposição das parcelas do espaço social” (LIPIETZ, 1988, p. 154). Adiante, o Secretário da Federação dos Trabalhadores na Agricultura reflete novamente sobre o desenvolvimento, assim, pronuncia-se:

quando falamos em desenvolvimento, devemos questionar o tipo de desenvolvimento? É para quem? Desta maneira, observamos que o desenvolvimento em questão é o econômico. Para a agricultura familiar esse desenvolvimento econômico não chegou. O que ocorre é que os empreendimentos e investimentos na região acabam mudando todo o ciclo de vida das pessoas e comunidades, muda totalmente à cultura, à vivência das pessoas, além da agressão ao meio ambiente (SAFFTA, 2014).

A discussão pautada pelo Secretário da Federação dos Trabalhadores na Agricultura apresenta-se com um discurso diferenciado dos entrevistados anteriores, como: diretor do estado, gerente atacadista e empresário, pois estabelece uma nova relação de poder e com o poder, não necessariamente um poder estatizante. O ponto de vista do Secretário da Federação dos Trabalhadores na Agricultura é importante, pois quebra a visão de que somente o estado é organizado e versa sobre a temática do poder. E o sujeito histórico-social não tem poder? Raffestin

²⁶ Trabalhador Rural do Município de Figueirópolis. Assentado da Reforma Agrária e atualmente Secretário de Administração e Finança da Federação dos Trabalhadores na Agricultura do Estado do Tocantins. Entrevista realizada no dia 10/03/2014. Arquivo digital 05.

(1993, p. 15) diz que “Para Ratzel, tudo se desenvolve como se o Estado fosse o único núcleo de poder, como se todo o poder estivesse concentrado nele”. Sabemos que o poder pode emanar de outras formas de organização, inclusive o poder popular. Vejamos o que o Secretário da Federação dos Trabalhadores na Agricultura diz quando a discussão é o transporte multimodal de cargas.

Tanto a Ferrovia Norte-Sul, quanto às rodovias federais e estaduais são pautadas no agronegócio para beneficiar as exportações da produção de grãos. No Tocantins a agricultura familiar produz para abastecer o mercado local, nós do ponto de vista da produção não precisamos utilizar toda essas variantes de transportes para comercializar nossa produção. Então, percebemos claramente que o transporte multimodal que se instala no estado visa favorecer o agronegócio. Entretanto, temos nos mobilizados no sentido de que o Governo Federal coloque em pautas também as necessidades da agricultura familiar e não somente do agronegócio. Por meio da Confederação Nacional dos Trabalhadores na Agricultura (CONTAG) fizemos varias críticas ao PAC-I, pois contemplou ferrovias, hidrovias, aeroportos e rodovias, mas não tinha ação na promoção da agricultura familiar. Diante do posicionamento da CONTAG, o Governo Federal já no PAC-II veio atender a agricultura familiar e o seu fortalecimento a partir da nossa crítica (SAFFTA, 2014).

O Secretário da Federação dos Trabalhadores na Agricultura pontua claramente as diferenças de interesses entre os trabalhadores rurais e os empresários do agronegócio e o jogo de poder que se estabelece com o Estado. Vejamos o que diz.

Podemos dizer que até o momento atual nenhum governante do estado, mostrou-se sensível a agricultura familiar, isso implica dizer que a potencialidade da agricultura familiar é negligenciada pelos governantes estaduais. Contudo, algumas ações são realizadas, mas de forma pontual, tímida e sem grandes efeitos diante da importância da agricultura familiar. Utilizamos aproximadamente 20% das terras para produzir e abastecemos 70% do mercado interno. O que vemos é uma estrutura gigantesca que vem sendo montado nas exposições agropecuária na venda de máquinas e equipamentos, ou seja, o estado é parceiro do agronegócio. Além do mais, há um silêncio dos impactos do agronegócio na saúde dos trabalhadores, o uso indiscriminado dos agrotóxicos, o crescimento do trabalho escravo, por fim há tratamento diferenciado entre os trabalhadores da agricultura familiar e os empresários do agronegócio (SAFFTA, 2014).

O secretário deixa evidente que o processo de diferenciação entre classes provocam as desigualdades na região e em outras regiões quando ampliamos a escala, “desenvolvimento desigual se traduz por desigualdades cumulativas do lucro e da acumulação, com suas consequências sociais” (LIPIETZ, 1988, p. 157). Isto é,

a forma como o Estado atua na tessitura social regional, privilegiando um grupo em detrimento de outro, ocasiona os desdobramentos espaço-tempo e uma formação socioespacial desigual. Em relação a crescente mecanização do campo. “A tecnicidade nos introduz diretamente na esfera de poder, e tanto mais quanto ela exprime relações de poder não somente com a matéria, mas também com os homens para os quais essa matéria é um trunfo” (RAFFESTIN, 1993, p. 227).

Em entrevista com o Militante do Movimento dos Trabalhadores Sem-teto de Palmas (MMTSTP, 2014)²⁷, quando questionado sobre o desenvolvimento e as oportunidades que o Tocantins e Palmas oferecem, assim, respondeu.

O desenvolvimento econômico em qualquer lugar do mundo têm implicações em todas as classes sociais, não de forma equacionada, igualmente para todos, podendo até mesmo ter impactos negativos para alguns e outros grupos impactos positivos. As classes sociais recebem o desenvolvimento de forma diferenciada. Acredito que o conceito de desenvolvimento econômico deve ser bem analisado ou mesmo questionado, pois o que se observa no Tocantins é que o desenvolvimento econômico, muita das vezes, causam impactos negativos, no caso, por exemplo, das hidroelétricas implantadas no estado, há um discurso muito forte do desenvolvimento econômico para a população e região, no entanto, não há impacto positivo, visível para as populações que ficam no entorno desses empreendimentos como os impactados das barragens que são prejudicados e retirados dos suas comunidades em nome desse desenvolvimento. E pensando nessa energia elétrica produzida, qual o benefício para a população tocantinense? Que desenvolvimento econômico é esse que produz taxas, impostos e uma conta de energia altíssima! Temos um custo Tocantins e um custo de vida para Palmas que inclui habitação, energia, alimentação etc. Isso tudo deve ser colocado na conta do desenvolvimento econômico (MMTSTP, 2014).

A análise do militante questiona o desenvolvimento a qualquer preço e ideia da inevitabilidade do desenvolvimento. Assim, faz pensar a possibilidade de novas estratégias que leve em consideração outro viés de desenvolvimento, o Secretário de Administração e Finança da Federação dos Trabalhadores na Agricultura chega a proposições parecidas. Temos que entender que a questão inerente ao desenvolvimento é intrinsicamente relacionada ao econômico, isto implica dizer também que o domínio da técnica sobre o meio, a tecnificação da região, acarreta a dominação da natureza e seus recursos; isso implica em afirmar que a classe social

²⁷ Militante do Movimento dos Trabalhadores Sem-teto de Palmas. Entrevista realizada no dia 20/03/2014. Arquivo digital 06.

que detém maior possibilidade e melhores condições de comando sobre a natureza acaba saindo em vantagem e utilizando como instrumento político de controle.

Em entrevista como o Gerente do Instituto Municipal de Planejamento Urbano de Palmas, foi perguntado como avalia o protagonismo de Palmas dentro do contexto regional?

A princípio toda estrutura vinculada a capital, gera expectativa do capital e atração de pessoas, daí reside o principal atrativo de Palmas. Agora tudo isso não virá, apenas como benefícios exclusivos para Palmas, a grande Palmas, ou seja, a região metropolitana que ainda não está construída, pois não houve a conurbação, mas a partir do momento que ocorrer a conurbação entre os municípios, poderemos avaliar de forma mais satisfatória o protagonismo de Palmas (GIMPUP)²⁸.

É evidente que o poder atrativo de Palmas e seu protagonismo está condicionado à oferta de serviços e infraestrutura. Palmas, como sendo a principal cidade do estado acaba recebendo maiores aportes de recursos federais, empresariais, como também na arrecadação de impostos. Todo esse montante de recursos geram e são formas de poder como afirma Raffestin (1988, p. 251) “Todos os recursos são ou podem ser instrumentos de poder (...), eles não deixam de se ligar ao contexto socioeconômico e sociopolítico quanto a sua significação como instrumento de poder”. Assim, quanto mais significativas são as formas de domínio dos recursos naturais numa região, maiores as forças de uma classe social sobre o desenvolvimento econômico nessa região.

Vejamos o que diz um produtor de soja do município de Porto Nacional, quanto abordado a produção de soja, o transporte multimodal e o Tocantins.

O Brasil é um país exportador de *commodities*, a soja é um produto muito importante na balança comercial brasileira, tem um impacto muito significativo no Produto Interno Bruto. Com o aumento da demanda mundial, temos a valorização do grão, esses fatores têm favorecido a expansão do investimento. Há também os incentivos Federal e Estadual estimulando a produção e expansão dessa fronteira agrícola. Quando produzimos em larga escala preocupamos com o escoamento, assim, o transporte modal ganha importância fundamental na escolha dos produtores para produzirem no Tocantins, pois há uma junção de vários fatores que tornam o estado estratégico como, a posição geográfica privilegiada que facilita o escoamento para os portos, BR-153, as rodovias estaduais, Ferrovia Norte-

²⁸ Gerente do Instituto Municipal de Planejamento Urbano de Palmas. Entrevista realizada no dia 15/05/2014. Arquivo digital 10.

Sul e futuramente a hidrovía Araguaia-Tocantins. Toda essa logística é analisada é determinante para alocação dos empresários na região. Estamos demarcando novo tempo com geração de emprego, renda e riqueza para o Brasil e Tocantins (EAPN, 2014)²⁹.

Na visão do empresário do agronegócio há uma relação direta e necessária entre o desenvolvimento econômico gerado pelo agronegócio e os avanços sociais que indubitavelmente implicarão em ganhos para a população. Rodrigues et al. (2009) numa pesquisa avaliativa e qualitativa no município de Pedro Afonso no Estado do Tocantins, sobre o avanço da soja e suas implicações e impactos socioeconômico do Programa PRODECER III já indicava.

Segundo o ponto de vista dos atores sociais, a implantação do Programa Prodecer III também contribuiu para a melhoria dos indicadores da dimensão econômica, porém com efeitos dúbios sobre os indicadores da dimensão social considerados, principalmente com impactos negativos sobre a forma derivada de ocupação territorial fomentada pelo Programa, ampliando o êxodo rural, a agressão ao meio ambiente e os problemas sociais, tais como o aumento dos casos de alcoolismo, prostituição infantil, separações de casais, consumo de drogas e gravidez precoce, entre outros (RODRIGUES et al., 2009, p. 304-305).

Na visão da economia a expansão da soja é encarada como fator de desenvolvimento econômico. No entanto, RODRIGUES et al. (2009) aponta que o desenvolvimento econômico em Pedro Afonso (TO) não veio acompanhado necessariamente da melhoria dos indicadores sociais, mas aumento dos problemas sociais como pobreza urbana e exclusão social.

Entretanto, outro caso emblemático é o município de Campos Lindos-TO, mais ao norte do estado e numa localização mais oriental que Pedro Afonso, já fazendo divisa com o estado do Maranhão. O Projeto Agrícola de Campos Lindos foi instalado em 1999 e tem no plantio da soja seu principal produto.

Desde 2005, o município é o campeão estadual de exportações. Exportações essas que, no caso campolindense, se resumem à soja. Em 2008, as vendas externas da localidade somaram US\$ 78,5 milhões, mais de um quarto (26,4%) de tudo o que saiu do estado para fora do país em 2008. Aliás, a prevalência do comércio do grão em âmbito estadual é surpreendente: a cada US\$ 10 exportados pelo Tocantins, US\$ 8 dizem respeito à soja (REPÓRTER BRASIL, 2009, s/p).

²⁹ Empresário do Agronegócio do Município de Porto Nacional. Entrevista realizada no dia 21/03/2014. Arquivo digital 07.

Porém Campos Lindos tem a penúltima colocação do IDHM³⁰, 0,544 (PNUD, 2013a) dos municípios do Tocantins. No cenário nacional, também ocupa as últimas posições, visto que o pior IDHM do Brasil fica no município de Melgaço-PA, com índice 0,418. O que se vê em Campos Lindos é um processo intenso que retirou famílias tradicionais das suas terras, aumentando os indicadores de exclusão social e pobreza em nome do desenvolvimento econômico (REPÓRTER BRASIL, 2009). Vejamos o que Martins (1975) diz sobre desenvolvimento econômico e avanços sociais.

[...] no capitalismo, a produção é social, mas a apropriação dos resultados da produção é privada. Essa contradição fundamental anuncia o descompasso histórico entre o progresso material e o progresso social. A desigualdade do desenvolvimento se expressa nos desencontros que nos revelam diversidade e não uniformidade da mesma realidade econômica e social (MARTINS, 1975, p. 94).

É preciso pensar numa política pública agrícola que parta da discussão primordial de que o desenvolvimento econômico converta-se em desenvolvimento social, pois o baixo retorno social para as populações, comunidades tradicionais que estão inseridas nesses grandes projetos e investimentos do capital na região, deixa a desejar além de evidenciar que a riqueza produzida a custo de impactos socioambientais, praticamente, circula como a mercadoria que é transportada pelos modais.

3.5 Palmas: à cidade-fluxo

O modelo teórico-explicativo para trabalhar o espaço na cidade de Palmas será o da Rosa Luxemburg (1984) que faz uma análise diferenciada e amplia o conceito de mais-valia, pois não vê o capitalismo apenas como relação social mediada pelo capital e força de trabalho que os vinculam indubitavelmente ao assalariamento. Na perspectiva de Luxemburg (1984) iremos num esforço teórico e apenas conceitual discutir a reprodução do espaço na perspectiva de Luxemburg (1984) com as ideias de fluxo e fluidez (SANTOS, 1996) bem como os circuitos inferior e superior (SANTOS, 2008). Dentro dessa perspectiva de reprodução do

³⁰ IDHM – Índice de Desenvolvimento Humano dos Municípios.

espaço do capitalismo na região tentaremos dialogar com Luxemburg (1984) e Santos (1996; 2008). Também outro autor utilizado nesse processo de formação socioespacial, destacando a gestão do capitalismo na região é Lipietz (1988) com a escola de regulação no qual partiremos para discutir Palmas como centro irradiador desse comando no estado e com possibilidades de exercê-lo também na Região da Amazônia Legal.

Palmas tem sua pedra-fundamental lançada no dia 20/05/1989, mas somente em 01/01/1990 a capital foi transferida de Miracema do Tocantins para Palmas. Sobre os aspectos físicos a capital faz limites intermunicipais ao norte com Aparecida do Rio Negro, Novo Acordo, Lajeado e Miracema do Tocantins; ao sul com Monte do Carmo e Porto Nacional; ao leste com Santa Tereza do Tocantins e Novo Acordo; e oeste com Porto Nacional e Miracema do Tocantins. O bioma é o cerrado e altitude média de 260 metros acima do nível do mar (SEPLAN-TO, 2013).

Analisando os condicionantes da Geografia Humana e seus pressupostos teóricos de (re)produção do espaço, Luxemburg (1984) acredita que o sistema capitalista não se compõe, apenas, de capitalistas e trabalhadores; é também um sistema aberto que sempre depara com o problema da reprodução do capital na sociedade, pois os aspectos históricos, espaciais e sociais devem ser levados em consideração na formação da região. “Em consequência, portanto, de tais aspectos puramente histórico-sociais, o processo de reprodução na sociedade capitalista assume a forma de um problema singular, bem complicado” (LUXEMBURG, 1984, p. 9). Pois, certas regiões não têm ou mesmo não apresentam relações totalmente capitalistas, isto é, uma economia genuinamente de mercado. Entretanto, o capitalismo adentra neste espaço no sentido de domínio da região, e não no estabelecimento de um contrato social.

Mas para que novos trabalhadores possam trabalhar com novos meios de produção, é necessário que – do ponto de vista capitalista – haja de antemão uma razão para ampliar a produção, uma nova demanda de produtos que se deva elaborar (LUXEMBURG, 1984, p. 78).

Essa ampliação de mercado e novos trabalhadores é uma necessidade do capitalismo para obter mais-valor ampliada. Porém, as relações exógenas não representam um pacto que o capitalismo faz na região, mas uma forma de

configuração socioespacial de dominação que assume impreterivelmente uma dimensão espacial, ou seja, o capitalismo avança em regiões espacialmente de formação ainda não-capitalista em sua totalidade criando novas formas de relações, com o intuito de ampliação de mais-valia, isto é, recria condições não-capitalistas para reproduzir-se.

Assim, o avanço capitalista em formações socioespaciais ainda não totalmente capitalistas tende a produzir mais-valia ampliada, isto em última análise seria acumulação primitiva de capitais. Isto porque o capitalismo dispõe de diferentes formas de exploração, seja o modelo clássico de exploração de classe (reprodução simples de mais-valia), ou espoliativo atrelado à acumulação primitiva de capital (reprodução ampliada de mais-valia).

Sendo assim, as análises do esquema de reprodução ampliada de mais-valia em Luxemburg (1984) nos ajudam a entender a configuração socioespacial no Tocantins e em Palmas, pois explica como o capitalismo num processo de dominação do espaço recria relações não-capitalistas para reproduzir seu *modus operandi* na região. Pois,

o capital não pode existir sem contar com a presença dos meios de produção e da força de trabalho de toda parte; para o desenvolvimento pleno de seu movimento de acumulação ele necessita de todas as riquezas naturais e da força de trabalho de todas as regiões do globo. Uma vez que de fato e em sua maioria estas se encontram ligadas às formas de produção pré-capitalistas – que constituem o meio histórico de acumulação do capital –, daí resulta a tendência incontida do capital de apossar-se de todas as terras e sociedades (LUXEMBURG, 1984, p. 250-251).

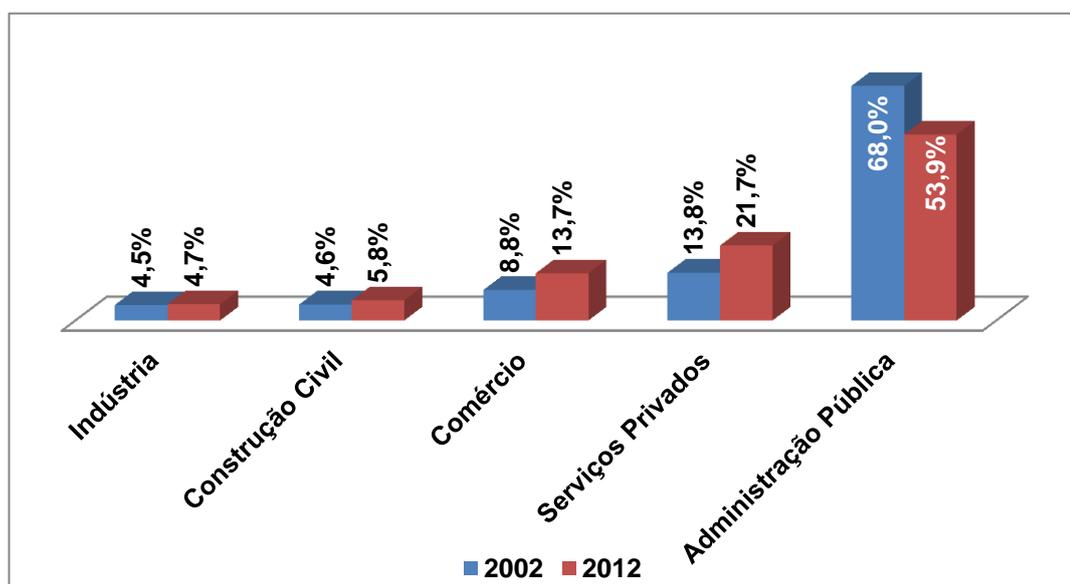
É nesta lógica que Palmas surge, e é erguida, como nova fronteira para o desenvolvimento do capitalismo na região amazônica tocantinense. Uma cidade formada para atender à lógica do capital e não do social, Palmas é o mais recente e último exemplo e inacabado do modelo modernizador, tecnificador da Amazônia Legal; o processo modernizador iniciou-se com a instalação da BR-153, e conclusões da Ferrovia Norte-Sul que impulsiona a logística modernizadora da circulação tem seu desfecho final. Já a infraestrutura, diz respeito à discussão do transporte multimodal de cargas. Os programas do Governo Federal incluíram: a finalização da Ferrovia Norte-Sul, pavimentação, manutenção, duplicação da BR-153 e a navegação dos rios com a hidrovía Araguaia-Tocantins (PAC, 2014). Estes

empreendimentos instalados na região (meio técnico-científico-informacional) visam potencializar o agronegócio na região, transformando-a num corredor de circulação de cargas.

3.5.1 Indicadores socioeconômicos de Palmas e circuito integrado

Palmas apresenta na sua estrutura uma economia ancorada ainda no setor público, os números de empregos absorvido pelo setor público e demandando por ele dá o retoque político-administrativo da cidade. Vejamos o gráfico.

Gráfico 7: Emprego Formal em Palmas



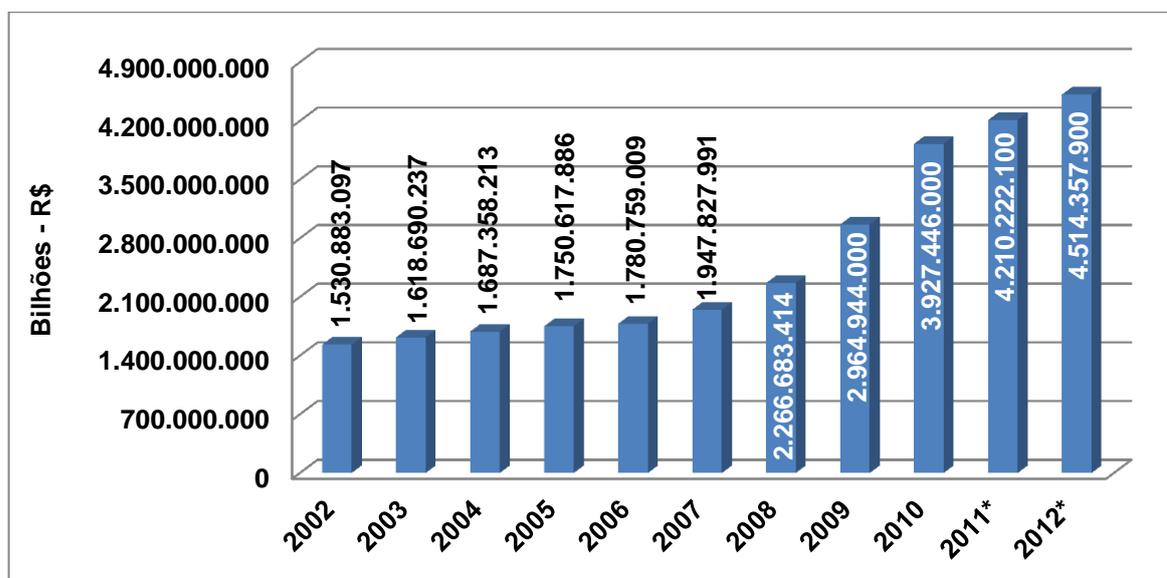
Fonte: MTE/RAIS, 2013

Num intervalo de dez anos observa-se primeiramente que atividade industrial na capital praticamente estagnou; os setores de comércio e serviços privados, juntos tiveram acréscimo de 13%, o que de certa forma confirma as ideias lançadas por Brito (2009) quando diz que Palmas vem assumindo características de centro de distribuição atacadista, de serviços e comércio para a região. Nosso trabalho também parte da reflexão que acredita que Palmas vem ampliando o setor logístico ligado ao transporte multimodal, principalmente, BR-153 e Ferrovia Norte-Sul e que a organização desses serviços irá beneficiar as atividades do agronegócio e em Palmas fixarem comércios e prestação de serviços relacionadas à produção do

agronegócio. Fato que podemos observar é a queda significativa da dependência de investimentos públicos na capital que recuaram 14,1% em dez anos.

Logo, a formação socioespacial de Palmas, configura-se como um conjunto articulado de arranjos institucionais, burocráticos e político que promoveram um processo intensificado e em expansão de instalações de infraestrutura para promover a circulação de cargas. A Escola de Regulação (LIPITZ, 1988) o Estado adentra com os elementos e condicionantes políticos que atuam na escala regional, promovendo os arranjos e condicionantes para promover Palmas nessa lógica de cidade-fluxo, de transporte, de circulação, de logística, de comércio e de serviços. Vejamos o PIB de Palmas destacado no gráfico 8.

Gráfico 8: Evolução do PIB de Palmas



Fonte: SEPLAN-TO, 2013 – (2011 e 2012 – estimativas)*

O crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) de Palmas reflete a consolidação dos estágios e fases de cidade-planejada, cidade-consolidada e por fim apresentamos um novo cenário da cidade-fluxo que leva em consideração o transporte, circulação e logística, dentro da perspectiva da inserção do capitalismo na região.

Em entrevista com o professor universitário foi questionado sobre conjuntura geopolítica atual de Palmas e os aportes de investimentos que estão chegando.

Os investimentos de certa forma já estavam previstos dentro dessa moldura tanto da margem direita quanto esquerda do rio Tocantins. A partir e depois da construção do lago automaticamente esses investimentos e estruturas estavam previstas. O problema que não houve uma previsão tanto estrutural quanto econômica destes investimentos, não se dimensionou quais os impactos que essas estruturas trariam para Palmas, no sentido do ordenamento urbano e logística de trânsito. Enfim, a partir das estruturas de investimentos que poderia interferir na gestão política de Palmas. E a partir desses investimentos-estruturas e a capacidade atrativa de Palmas têm ocasionado o desenvolvimento econômico, a oferta de emprego, a maior viabilidade financeira, mas também tem provocado expansão urbana acelerada, dificuldade na oferta de infraestrutura para a população. E partindo do desenvolvimento econômico e da expansão urbana de Palmas, é necessário que os gestores públicos possam retrabalhar a questão geopolítica e redesenhar um novo ordenamento urbanístico-político para Palmas (PUFT, 2014).

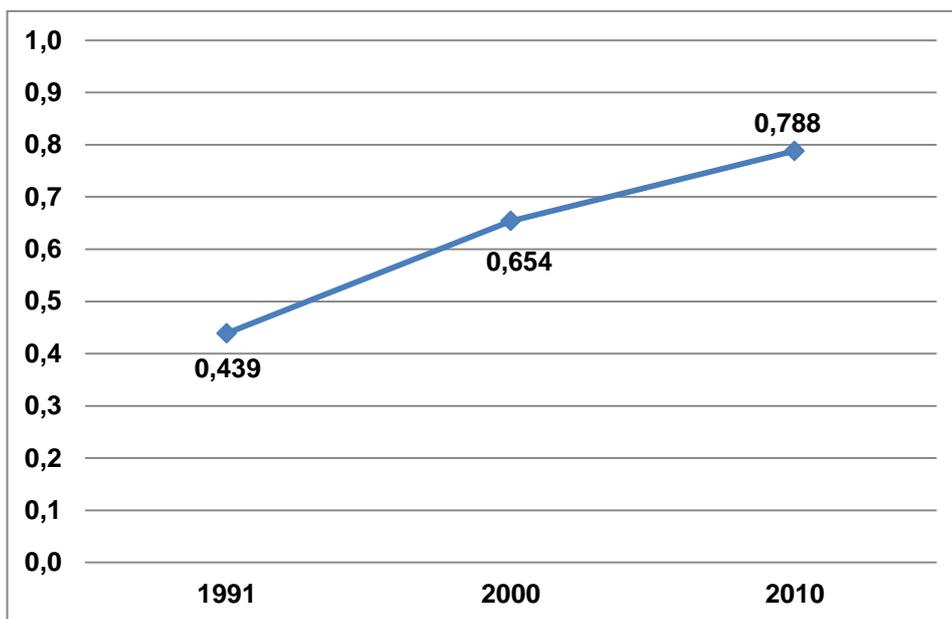
Outro desafio que precisa ser enfrentado é o crescimento populacional acelerado; a tentativa de ordenar o crescimento, atrelando a políticas públicas que atendam aos cidadãos palmenses é um grande desafio que os gestores que ocupam o paço municipal vêm se deparando.

Assuntos de interesses de geógrafos, de urbanistas, de arquitetos e de políticos devem enfrentar é procurar conciliar políticas mitigadoras que pensem a cidade no sentido de combater a especulação imobiliária que leve a segregação urbana; uma mobilidade urbana que pense um transporte que interligue e dinamize o transporte coletivo; e a criação e revitalização de espaços públicos que estimule a convivência social-cultural, ou seja, uma cidade que possa demarcar seu tempo-espaço de viver e vivenciar sua história e seus cidadãos.

O Índice de Desenvolvimento Humano Municipal é um indicador que afere a qualidade de vida do cidadão em sua localidade residente, o indicador ajudar a avaliar e traçar políticas públicas nos âmbitos da união, estado e município, promovendo ações nos âmbitos de qualidade de vida, educação e saúde.

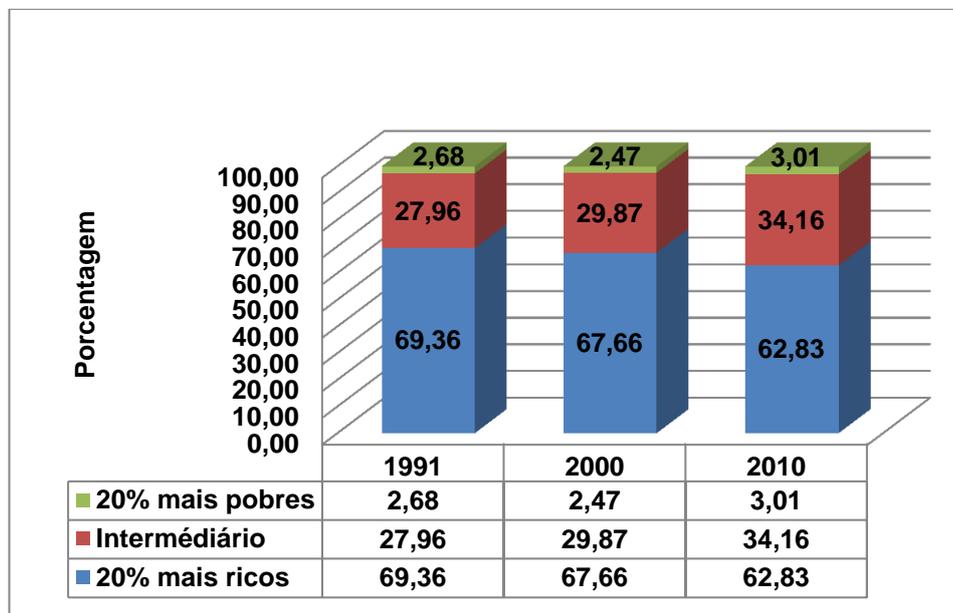
Quando apresentado o IDHM de Palmas, atualmente a cidade ocupa a 76ª posição no ranking nacional em relação aos 5.565 municípios do Brasil, e no estado do Tocantins ocupa a 1ª posição na atualidade em relação aos 139 municípios do estado do Tocantins (SEPLAN-TO, 2013). O gráfico mostra a evolução histórica do IDHM de Palmas.

Vejamos o gráfico 9 com o histórico do IDHM de Palmas.

Gráfico 9: Série-histórica do IDHM-Palmas-TO (1991 a 2010)

Fonte: SEPLAN-TO, 2013

Vejamos o gráfico 10 do percentual de renda apropriada pela população palmense.

Gráfico 10: Percentual de renda apropriada pela população – Palmas (1991 a 2010)

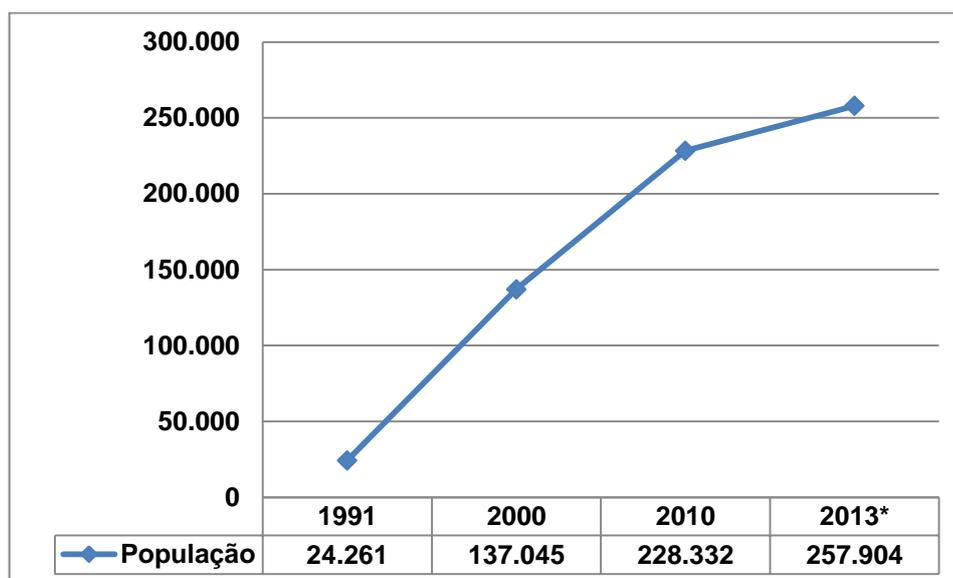
Fonte: SEPLAN-TO, 2013

Ao analisarmos o gráfico 10, observamos que apresenta percentuais muito próximos aos distribuídos no gráfico 3 que apresenta um painel da renda apropriada

pela população tocantinense. Palmas apresenta maior concentração de renda entre os 20% mais ricos em comparação com o indicador estadual.

Vejamos o gráfico 11 que apresenta o crescimento acelerado da população de Palmas que provoca a necessidade de oferta de serviços públicos, bem como a especulação imobiliária.

Gráfico 11: Série-histórica da população de Palmas (1991 a 2013)



Fonte: IBGE, 2010c (2013* – estimativa)

O Militante do Movimento dos Trabalhadores Sem-teto de Palmas foi questionado sobre os grandes investimentos e inserção do capitalismo na região, este afirma que o maior investimento foi e continua sendo a capital Palmas. “O maior investimento do estado é a construção da própria capital Palmas, sua criação deu-se de forma vertical pelo governo constituído na época que determinou o local da sua construção” (MMTSTP, 2014).

O militante também aponta para a situação atual de Palmas, no que diz respeito do seu plano diretor e sua expansão e a relação dos investimentos e a especulação imobiliária.

O Plano Diretor de Palmas é extremamente grande a população está distribuída nos extremos na região sul da cidade: Taquaralto, Taquari e Aurenys e a região norte as ARNO's. A região central têm muitas quadras nas mãos de empresas, particulares e do governo do estado que estimula a especulação imobiliária. Não acredito na necessidade de expansão do Plano Direto de Palmas, se o próprio governo do estado liberasse as

quadras que estão em sua posse a preços acessíveis, poderia coibir especulação e trazer boa parte da população para a região central. Entretanto, o que se observa é a tentativa de transformar áreas rurais em lotes urbanos alimentando a economia especulativa, a argumentação desses grupos pró-expansão do plano diretor é pautada na regularização fundiária de Palmas que visa atender uma população que não recebe os benefícios da urbanização, mas na verdade a finalidade é ganhar dinheiro com novos loteamentos – *lobby* de grupos interessados na especulação imobiliária. Então, acredito que Palmas enfrenta diversos problemas especialmente relacionados à distribuição de sua população no seu territórios, uma cidade com população espalhada; temos um plano diretor subaproveitado, acarretando dificuldade e ônus ao serviço público. Há um processo de especulação imobiliário em curso, mas não sei determinar a relação da especulação e os atrativos dos investimentos atuais (MMTSTP, 2014).

Sobre a dinâmica da população em um território, especialmente, Palmas, Raffestin (1988) já alerta que o controle das representações populacional, bem como organização no espaço é uma forma de domínio, de poder, de controle do Estado. De acordo com o Instituto Municipal de Planejamento Urbano de Palmas (IMPUP) a cidade comporta uma população residente de aproximadamente três milhões de pessoas, numa extensão de 50 km de norte-sul da cidade, entretanto, sua população é 228.332 habitantes (IBGE, 2010c) o que não justifica ampliação do plano diretor da cidade.

Palmas vem avançando e em crescimento acelerado (IBGE, 2010c). Entretanto, pelo contingente populacional, bem como pela inexistência cornubação entre os municípios vizinhos, podemos afirmar que Palmas não se apresenta como metrópole, mas é necessário políticas públicas já para antecipar os efeitos negativos da metropolização quando esta chegar.

Na tentativa de somar com a teoria de Luxemburg (1984) para compreender o processo de reprodução e formação socioespacial do espaço em Palmas a obra “Espaço dividido”, Santos (2008) quando aborda – circuito superior e circuito inferior na configuração espacial, ajuda no entendimento. Para Santos (2008) o circuito superior ou moderno originou-se diretamente dos processos de modernização tecnológica e suas relações ocorrem fora da cidade e/ou região que o abriga – é externo. Já o circuito inferior é formado de atividades de pequena dimensão e mantém as relações enraizadas com sua região. Santos (2008, p. 253) afirma que “o circuito moderno tende mais a criar a conjuntura do que a adaptar a ela. [...] Ao contrario, o circuito inferior só pode funcionar através de uma adaptação estreita as

condições conjunturais”. Isto é, o circuito superior quando da sua operacionalização constrói todo um conjunto operacional, político e econômico de acordo com sua imagem, criando condições para a sua reprodução e, sobretudo as condições necessárias para a acumulação de mais-valia. Assim, Santos (2008) conceituam os circuitos no espaço.

O Estado e as atividades do circuito moderno, em particular, os monopólios e as firmas multinacionais, constituem os dados essenciais da macro-organização do espaço. As atividades do circuito inferior têm seu alcance limitado a espaços mais restritos (SANTOS, 2008, p. 277).

O circuito superior ou moderno representa para Santos (2008) o processo de industrialização e, sobretudo, uma política econômica norteada pelo desenvolvimento em tecnologia, pesquisa e ciência. O circuito superior divide-se de acordo com Santos (2008) em superior propriamente dito e marginal que é “constituído de formas de produção menos modernas do ponto de vista tecnológico e organizacional” (SANTOS, 2008, p. 103).

Já o circuito inferior, Santos, (2008, p. 24) afirma que “corresponde às atividades de fabricação tradicional, como o artesanato, assim, como os transportes tradicionais e a prestação de serviços”. Em verdade o circuito inferior constitui na sua estrutura de abrigo e suporte para a população urbana desprovida de capital e de qualificação profissional. “O emprego no circuito inferior é uma realidade difícil de definir, pois compreende tanto o trabalho mal remunerado como trabalho temporário ou instável” (SANTOS, 2008, p. 203).

Quando aplicamos a discussão de Santos (2008) na realidade tocantinense – o circuito superior, associasse ao comando as ações de geopolítica envolvendo o Estado e geoeconomia atrelada, em muitos casos, a grupos nacionais comandados pelo centro-sul do país e/ou mesmo capital internacional e/ou capital internacional associado ao nacional, vinculadas à divisão internacional do trabalho (DIT) e divisão inter-regional do trabalho (DIRT).

O circuito inferior envolvendo a produção local, cacifes políticos regionais, ligadas à divisão territorial do trabalho (DTT), este grupo tem certo controle e poder sobre a região e fixação de território. A este circuito integra-se à relação de

reprodução ampliada de capital, isto é, relações sociais não totalmente capitalistas, em tese sujeitos sociais exógenos ao modelo simples de reprodução do capitalismo.

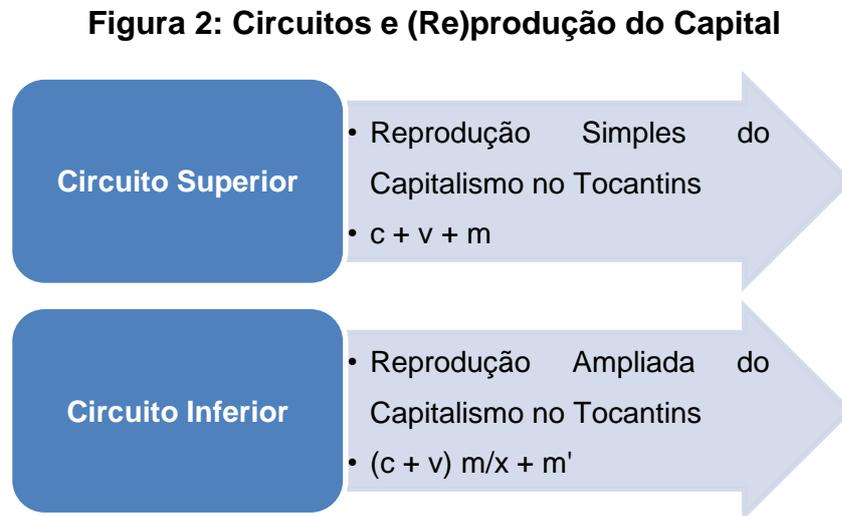
Os dois circuitos não são excludentes, isto é, coexistem dialeticamente na sua unicidade contraditória reproduzem numa lógica articulada de mais-valias: simples e ampliada simultaneamente. “Os dois circuitos não são dois sistemas isolados e impermeáveis entre si, mas, ao contrário, estão em interação permanente” (SANTOS, 2008, p. 261). Santos (2008) nos alerta que a produção industrial não é capaz de propiciar um projeto de desenvolvimento nacional para todo o país, principalmente nos subdesenvolvidos, em função da produção ser voltada para o exterior, isto é, para os países centrais do capitalismo, afirmando que,

nesta direção à influência das formas de industrialização voltadas para o exterior sobre o entorno geográfico é muito limitado (**circuito superior**). Sendo assim, são as formas de “industrialização doméstica” que cabe o papel regional (**circuito inferior**) (SANTOS, 2008, p. 364) (**Inclusão dos parênteses e negrito nosso**).

Desta forma, no circuito superior ocorre mais-valia simples, porque no seu processo de produção do capitalismo, estabelece a relações endógenas, meramente capitalistas, viabilizando uma reprodução simples do capitalismo; porém quando o capital segmenta para o circuito inferior, produz mais-valia ampliada, porque estabelece relações produtivas exógenas, permitindo uma reprodução ampliada para inicializar o ciclo produtivo novamente.

Entretanto, acreditamos que este modelo explicativo melhor representa a formação socioespacial do Tocantins e Palmas. Queremos creditar que no circuito superior a homogeneização do espaço tende a reprodução simples do capital; estabelecendo relações capitalistas de produção; logo no circuito inferior creditamos na reprodução ampliada do capital, pois quando convém ao capitalismo poderá criar e/ou recriar relações exógenas, ou seja, relações não capitalistas de produção quando necessário para garantir o ciclo de produção e reprodução do capitalismo. O ciclo de reprodução do capital é mais complexo na realidade do que foi aqui apresentado, desta maneira, assumimos aqui, apenas, um exercício de teorização na busca de entender a realidade, bem como abrir a discussão para um estudo que

futuramente deve ser mais bem sistematizado. Conforme a figura síntese explicativa a seguir.



Fonte: Bolwerk, 2014

Creditamos que articulação combinada entre os circuitos definem os contornos da região. Assim, podemos afirmar que Palmas tem a primazia sobre os outros municípios do estado. Fato este que poderia ser confirmado por atender as prerrogativas do circuito superior como, por exemplo, ser capital do estado, sua posição geográfica central no território brasileiro e no estado, e principalmente por ser a cidade que melhor atende os critérios de infraestruturas de transportes, energéticas e de pesquisa (ensino). Já no circuito inferior permite que Palmas insira em um espaço mais fracionado, mais amplo, contudo mais diversificado da Região Amazônica. Estes aspectos garantem a funcionalidade da cidade e atendem a exigência do circuito superior ou moderno e sua formação socioespacial, bem como o espaço fragmentado do circuito inferior.

Santos (1996) assim discute a lógica organizacional das regiões.

As regiões existem porque sobre elas se impõem arranjos organizacionais, criadores de uma coesão organizacional baseada em racionalidades de origens distintas, mas que se tornam um dos fundamentos da sua existência e definição (SANTOS, 1996, p. 226).

As regiões vivenciam à dialética dos circuitos. O circuito inferior cria interdependências ao circuito superior, provocando os conflitos. Para Santos (2008, p. 56) “o circuito inferior aparece como dependente do circuito superior”. Assim, o

circuito inferior aparece atrelado impositivamente ao processo de modernização do circuito superior, levando-o subordinação hierárquica em relação ao circuito superior. Esta interdependência dá-se pela seguinte observação de Santos (2008).

a existência na cidade de um circuito moderno forte não é acompanhada automaticamente de sua presença nos campos circundantes. Em varias hipóteses, o circuito moderno é incapaz de prolongar diretamente sua influencia sobre a região (SANTOS, 2008, p. 361).

Isto é, o circuito superior necessita do circuito inferior para adentrar em regiões mais fragmentadas e impelir seu processo de homogeneização. Com isso acreditamos responder e justificar a pretensa influência de Palmas no desenvolvimento do capitalismo regional. Sabemos que a palavra influência deve ser trabalhada com parcimônia, e nunca generalizada, portanto, iremos apenas relativizar o termo influência neste trabalho. Já afirmamos a relevância da cidade no contexto estadual, no entanto, o que credencia Palmas a torna-se importante no cenário regional da Amazônia Legal, seria o desenvolvimento do aparelhamento técnico, científico e informacional que está se estabelecendo na cidade. Santos (1992, p. 37) afirma que o meio técnico-científico informacional “coincide com o desenvolvimento da ciência das técnicas, isto é, da tecnologia, e, desse modo, com a possibilidade de aplicar a ciência ao processo produtivo”. Ou seja, o Tocantins e sua capital protagonizam uma nova realidade que promove a possibilidade de uma geografia da circulação (SANTOS, 1996) destacando Palmas em evidente influência no contexto regional.

3.5.2 Fases de Palmas

Para Deffontaines³¹ (1944) quando discute sobre os processos de aglomeração e povoamento que constituíram as cidades brasileiras, faz descrição detalhada de como, paulatinamente, as reduções, as aglomerações militares, as regiões de minérios, as estradas de pousos, as aglomerações advindas das navegações e ferrovias e as bocas de sertão tornaram-se embriões de cidades.

³¹ Pierre Deffontaines (1894-1978) geógrafo francês.

Contudo, Palmas não se enquadra nessas classificações apresentadas por Deffontaines (1944), pois seu contexto histórico-geográfico apresenta semelhança à cidade de Brasília, sendo assim, uma cidade fabricada, produzida pela elite política local com a anuência da elite nacional para atender as exigências da geopolítica da Amazônia Legal. A cidade não é contada a partir da tradição-histórica que vincula outras cidades tocantinenses que se formaram ao longo dos rios Araguaia-Tocantins e BR-153. Cidades marcadas pelo espaço geográfico produzindo os traços históricos no tempo, cidades como Porto Nacional, Pedro Afonso e Tocantinópolis etc., cidades que carregam a diversidade do seu povo e sua história e formação socioespacial. Palmas também não tem como características, como afirma Aquino (2002) da modernidade dos traçados urbanos das cidades que surgiram sob a influência da rodovia BR-153, como Araguaína, Gurupi e Paraíso do Tocantins. Então o que seria Palmas neste contexto?

É muito forte e tentador vincular à cidade de Palmas e estudá-la sobre o espectro teórico das redes, exemplo é a obra de Brito (2009) que trabalha Palmas dentro de uma escala christalleriana com seus nós. Não iremos trabalhar com a teoria de Christaller, por acreditar que suas análises recaem, apenas, sobre a perspectiva da organização espacial vinculada a distribuição de bens e serviços. Não é o foco desse trabalho analisar Palmas, somente, numa perspectiva econômica, por mais que a sua criação atenda para esta finalidade.

Acreditamos ser importante afirmar que o conceito de rede deste trabalho coaduna com o conceito de Santos (1996) ao discutir o aspecto material, social e político das redes. A rede não é apenas transmissão de dados, fluxos é também social e política, na verdade a rede é uma metáfora, isto é, um sistema criado pelo homem (SANTOS, 1996).

As redes são formadas por troços, instalados em diversos momentos, diferentemente datados, muitos dos quais já não estão presentes na configuração atual e cuja substituição no território também se deu em momentos diversos. Mas essa sucessão não é aleatória. Cada movimento se opera na data adequada, isto é, quando o movimento social exige uma mudança morfológica e técnica (SANTOS, 1996, p. 209).

É interessante analisar a dialética imputada às redes dentro da região. Quando Santos (1996) menciona o processo dinâmico, randômico das redes,

podemos vislumbrar o que ele chama de troços instalados ao articular global e local na formação socioeconômica as “relações que os elementos da rede mantêm com a presente vida social” (SANTOS, 1996, p. 210).

Já mencionamos através de Oliveira (1991) e Lira (1995) que o território da Amazônia Legal presenciou a tecnificação do território, o Tocantins e sua capital vivenciam o imperativo da tecnificação do território. Santos (1996, p. 210) afirma a existência de “três momentos na produção e na vida das redes. Um largo período pré-mecânico, um período mecânico intermediário e fase atual”.

No período pré-mecânico império dos dados naturais, o engenho humano era limitado, às vezes subordinados, às contingências da natureza, assim o seu caráter espontâneo era predominante. No período mecânico intermediário coincide com a modernidade e o desenvolvimento das técnicas, que tem como propositura aprimorar as dinâmicas da rede nos territórios a serviços de interesses hegemônicos. A pós-modernidade, período técnico-científico-informacional, marca o terceiro momento nessa evolução. Os suportes das redes encontram-se, agora, parcialmente no território, nas forças naturais dominadas pelo homem (o espectro eletromagnético) e parcialmente nas forças recentemente elaboradas pela inteligência e contidas nos objetos técnicos (por exemplo, o computador...) (SANTOS, 1996, p. 210-211).

Santos (1996) quando classifica as redes procura não apenas descreve-las, como comumente se faz, mas relacioná-las com a dinâmica socioeconômica e interpretar de acordo com a tessitura social, pois afirma.

Quanto mais avançada civilização material se impõe o caráter deliberado na constituição de redes. Com os recentes progressos da ciência e da tecnologia e com as novas possibilidades abertas à informação, a montagem das redes supõe uma antevisão das funções que poderão exercer e isso tanto inclui a sua forma material, como as suas regras de gestão (SANTOS, 1996, p. 211).

Lira (1995) quando debate sobre a criação da cidade, diz que Palmas, é fruto de intensa articulação política nos gabinetes refrigerados à prancheta dos arquitetos que planejaram sua instalação. É desta forma, que Palmas transforma-se num imenso canteiro de obras. Brito (2009) discute Palmas em dois momentos da sua formação socioespacial. O primeiro momento de sua implantação – cidade canteiro de obras e segundo momento, após o ano de 2000 – a cidade consolidada e em expansão.

Em decorrência da criação recente de Palmas, precisa-se atentar para uma questão fundamental concernente a sua formação. Primeiro, para o momento da formação de uma cidade “canteiro de obra”, segundo, para uma cidade consolidada e em expansão. A cidade de 1991 ou 2000, não pode ser olhada como a cidade de 2009, são dois períodos diferentes no contexto socioeconômico (BRITO, 2009, p. 198).

Brito (2009) esclarece o que seria cidade canteiro de obras e cidade consolidada.

Na cidade canteiro de obras o papel do *marketing* urbano e dos discursos de um novo tempo foram marcantes e decisivos para a construção da cidade. Era o sol de um novo tempo, o crescimento como girassóis, a cidade das oportunidades de investimento imobiliário. Na cidade consolidada, a busca por novos investimentos e um modelo de vida urbana, baseada no consumismo, foi estratégia que marcou seu crescimento (BRITO, 2009, p. 237).

Assim, Palmas vivenciou de acordo com os autores (LIRA, 1995) e (BRITO, 2009) as suas fases. A primeira fase (1989 a 1990) fase de implantação à cidade planejada nas pranchetas dos arquitetos, nos gabinetes políticos e nos escritórios das empresas privadas – fase da gênese da produção do espaço em Palmas (LIRA, 1995).

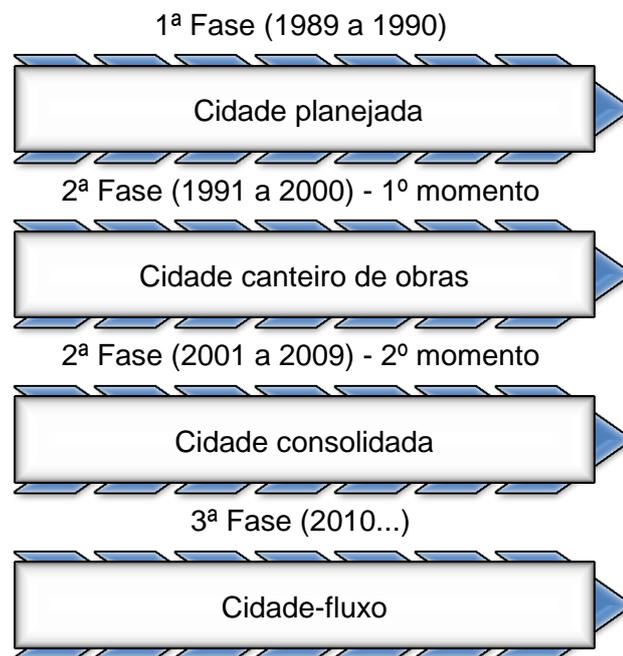
A segunda fase, Brito (2009) subdivide em primeiro momento (1991 a 2000) – cidade canteiro de obras, no qual os projetos salta das pranchetas e materializa-se no espaço; segundo momento (2001 a 2009) – cidade consolidada e em expansão na sua formação espacial.

Acreditamos que no final de 2009 e início de 2010, com a vinda de grandes grupos atacadistas como Carrefour/Atacadão, Makro, Extra, bem como a instalação no ano de 2012 da Petrobrás no pátio multimodal de Porto Nacional, venha a projetar uma nova realidade socioespacial no qual chamamos – à cidade-fluxo.

Iremos nos dedicar a analisar a formação socioespacial do capitalismo global, e neste caso acreditamos que Palmas credencia-se para ser uma cidade-fluxo, onde oferece logística de comércio e serviços para região, pela localização geográfica oferece circulação de mercadorias, bem como o meio técnico-científico informacional que aqui está se instalando.

Partiremos das análises Santos (1996, 2008) no entendimento das redes técnicas e seu meio técnico-científico-informacional e assim, traçar uma discussão dentro dos circuitos: superior e inferior para entendermos Palmas como estrutura regional que poderá com processo futuro de metropolização que irá acontecer, articular nacionalmente e internacionalmente. Vejamos a figura síntese a seguir apresentando as fases de Palmas.

Figura 3: Fases de Palmas



Fonte: Lira (1995); Brito (2009). Bolwerk (2014). Adaptado pelo autor

Sabemos da importância espaço-tempo nas dimensões da vida material do ser humano, isto é, Santos (1996) quando discute “A Natureza do espaço” em a geografia das redes, discorre sobre o processo histórico atual, argumenta sobre os tempos rápidos e tempos lentos e discute que o foco não é apenas o paradigma tecnológico, mas “é certo que o tempo a considerar não é o das máquinas ou instrumentos em si, mas o das ações que animam os objetos técnicos” (SANTOS, 1996, p. 213).

Então, a cidade-fluxo, não é apenas entendê-la como processos de circulação de transporte de cargas, mas principalmente analisar as ações humanas que manipulam as tecnologias. E assim, compreender a formação espacial urbana,

sob uma nova lógica espacial – espaço de circulação do capital na região. Desse modo, essa lógica espacial que transforma Palmas numa grande centro logístico de distribuição que afeta e transforma a base material da sociedade – espaço da circulação. Acreditamos que Palmas vem passando por esta configuração do espaço de circulação.

Contudo, a configuração do espaço em Palmas lhe credencia a tornar-se um espaço de circulação – entreposto logístico – cidade-fluxo para atender as exigências do capitalismo global. Acreditamos que Palmas pela sua posição geográfica, a rede geográfica de transporte atual e futura que aqui está se instalando e a combinação das plataformas de comunicação, deslocamento de cargas, isto tudo combinado permitirá a organização logística e o desenvolvimento do capitalismo, criando o espaço de circulação, mas de forma prática afirmar que Palmas está tornando-se um espaço circulação (transporte de matéria-prima) para o capitalismo, ou seja, um centro logístico de cargas – uma hub³² no transporte multimodal de cargas no estado do Tocantins e para a Região da Amazônia Legal, principalmente na porção oriental. Isto já lhe credencia a ser uma cidade-fluxo de circulação.

Quando Santos (1996) analisa as redes sob os níveis econômicos afirma: nível global é a primeira empiricização do mundo, – a primeira totalidade; o nível nacional e a legitimação do estado e suas relações de poder no território; o lugar o terceiro nível, lugar de vivencia do cotidiano e pertencimento. Estes aspectos são inseridos simultaneamente dentro da dialética das redes. “As redes são um veículo de um movimento dialético que, de uma parte ao Mundo opõe o território e o lugar; e de outra parte, confronta o lugar ao território tomado como um todo” (SANTOS, 1996, p. 215).

A cidade-fluxo de circulação não é um lugar, mas um processo e analisando a afirmação de Santos (1996) de que o lugar é a terceira totalidade, local de experiências e agregação do fenômeno social. Palmas com seu traçado urbanístico, avenidas largas que privilegiam o automóvel, os fluxos, as pessoas sempre

³² É um dispositivo tecnológico que tem várias entradas de portas com dispositivos USB (Universal Serial Bus) o que permite várias conexões e o aumento das transações de fluxos de dados. Nesse trabalho o conceito de hub diz respeito a uma plataforma tecnológica concentradora que articula os modais permitindo maior conexão e circulação.

apressadas atravessando de norte-sul, leste-oeste a cidade, a ausência de um centro definido, com características de diversos pequenos centros pela cidade, o lugar de pertencimento é reduzido ao processo de circulação de capitais, às pessoas estão em Palmas, em sua maioria não por escolhas afetivas, mas por opções profissionais: negócios, trabalhos, enfim, a cidade-fluxo tem como perfil também a geografia do lugar nenhum, isto é, o espaço marcado pela fuga das sociedades historicamente enraizadas.

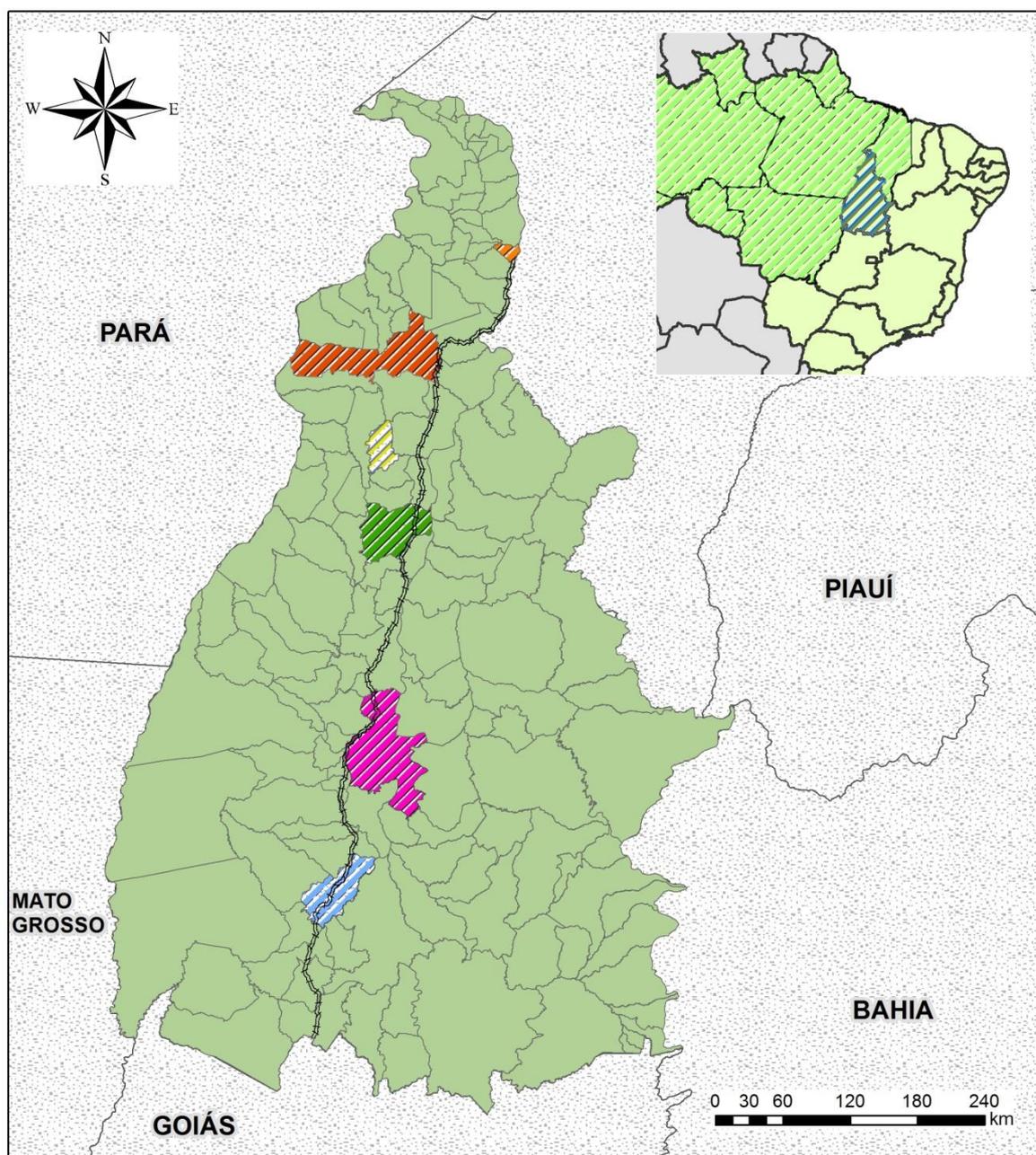
Sendo assim, Palmas não pode ser considerada uma cidade tradicional tocantinense, nem tampouco o seu traçado lembra o “ar de modernidade” das cidades sob influência da BR-153. Palmas é uma cidade-fluxo que vislumbra uma geografia com nova espacialidade, uma cidade que nos remete uma arquitetura de espaço de circulação de mercadoria, de pessoas e de capitais com suas avenidas largas permitindo a circulação.

No entanto, há de se discutir as relações entre o espaço de circulação e o espaço de lugares, entre globalização e localização, pois o movimento de lógica instrumental da cidade-fluxo procura minimizar a importância do território e sua dinâmica atualmente na sociedade. Santos (1996) também discute sobre uma geografia da circulação mencionando a sua competitividade e o imperativo da fluidez destacando a exigência da fluidez para a circulação de ideias, mensagens, produtos e dinheiros. “A fluidez é, ao mesmo tempo, uma causa, uma condição e um resultado” (SANTOS, 1996, p. 218).

Para Santos (1996) a fluidez não pode ser vista, apenas, como uma categoria técnica, mas uma entidade sociotécnica que regula o social e o meio técnico. Na verdade, o processo de regulação, ou melhor, desregulação que Santos (1996) menciona, diz respeito aos agentes hegemônicos globais que desregulam as normas locais, visto que, na supressão dos códigos locais é possível a implantação de uma legislação global. “Ao contrário do imaginário que a acompanha, a desregulação não suprime as normas. Na verdade, desregular significa multiplicar o número de normas” (SANTOS, 1996, p. 219). É a dialética imputada à região simultaneamente global e local.

Vejamos o mapa 5 de circulação de mercadorias.

Mapa 5: Circulação de Mercadorias nos Pátios ao logo da Ferrovia Norte-Sul



Legenda

-  Aguiarnópolis - Cargas Agrícolas, Fertilizantes, Combustíveis e Minérios (Área 10,5 ha)
-  Araguaína - Cargas Agrícolas, Fertilizantes, Combustíveis e Minérios (Área 50 ha)
-  Colinas do Tocantins - Cargas Agrícolas, Fertilizantes, Combustíveis e Minérios (Área 40 ha)
-  Guarai - Cargas Agrícolas, Fertilizantes, Combustíveis e Minérios (Área 30 ha)
-  Gurupi - Cargas Agrícolas, Fertilizantes, Combustíveis e Minérios (Área 70 ha)
-  Porto Nacional - Cargas Agrícolas, Fertilizantes, Combustíveis e Minérios (Área 70 ha)

Fonte: SEPLAN-TO, 2013

Desta forma, Palmas uma cidade-fluxo regional oferece o aporte de matéria-prima, aporte técnico regional, como assim aponta Santos (1996, p. 217) “a parcela técnica da produção permite que as cidades locais ou regionais tenham certo comando sobre a porção de território que as rodeiam, onde se realiza o trabalho”, mediando à divisão territorial do trabalho, configuração técnica do território a chamada densidade funcional. Já as cidades globais podem ser chamadas de densidade informacional “controle distante, localmente realizado sobre a parcela política da produção, é feito por cidades mundiais” (SANTOS, 1996, p. 217-218). Assim, a fluidez do espaço (SANTOS, 1996) é condição da cidade-fluxo que se estabelece sua organização ou configuração por meio de redes técnicas e sociais – sociotécnica. As redes são concentradoras e dispersoras, estabelecem ordem e desordem no território, pois integram e desintegram.

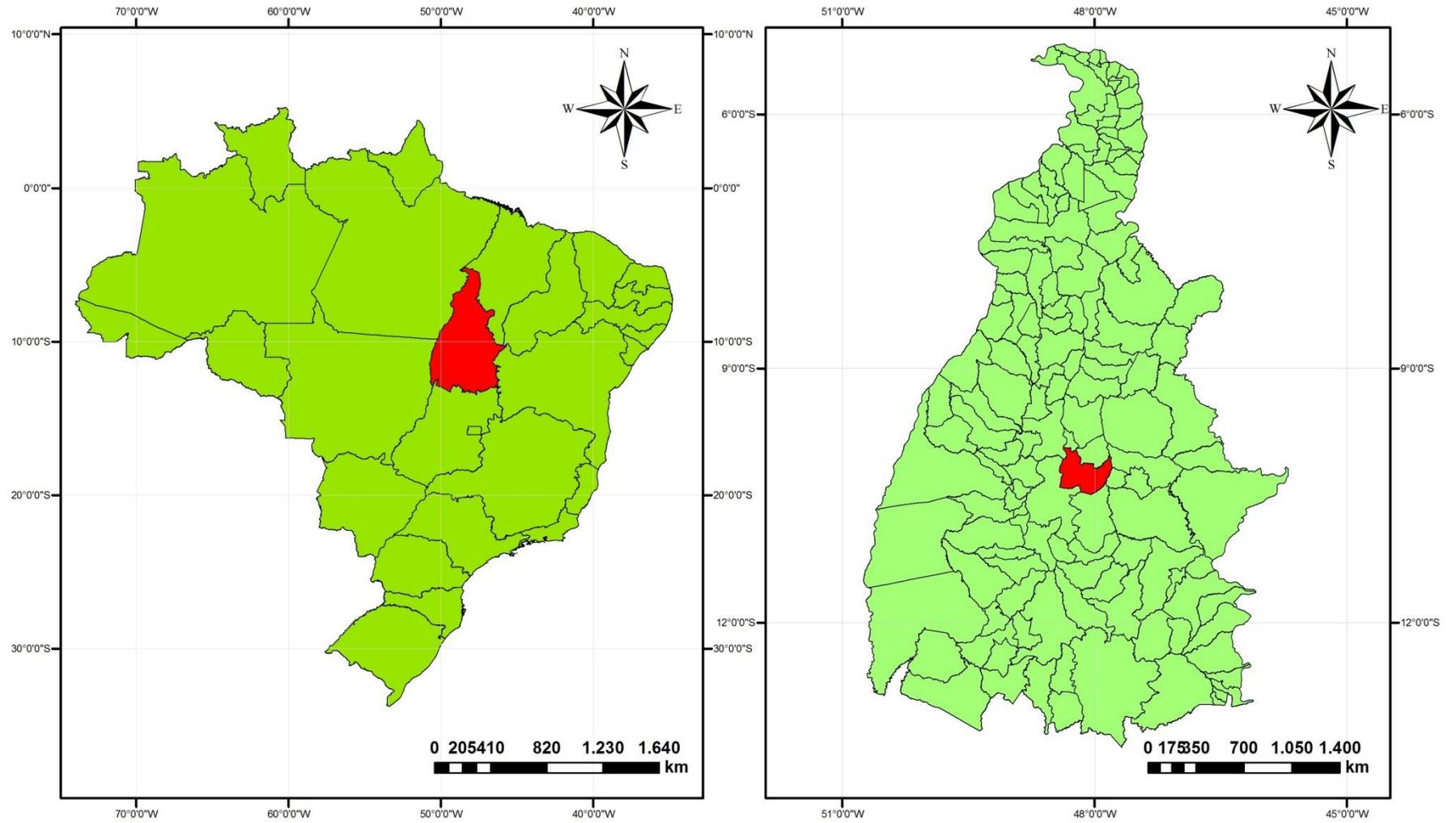
O fato de que a rede é global e local, una e múltipla, estável e dinâmica, faz com que sua realidade, vista num movimento de conjunto, revele a superposição de vários sistemas lógicos, a mistura de várias racionalidades cujo ajustamento, aliás, é presidido pelo mercado e pelo poder público, mas, sobretudo, pela própria estrutura socioespacial (SANTOS, 1999, p. 222).

O entendimento desta nova espacialidade requer entender a racionalidade, do capitalismo global e seus arquétipos espaciais, e a cidade-fluxo que apresenta suas contradições e o imperativo de reconfigurar o território na lógica do espaço de circulação.

Nesta divisão entre global e local, cabe à sociedade local o controle e fluxos do trabalho local (Divisão Territorial do Trabalho). É verdade que o trabalho local depende da infraestrutura existente no local, mas ficam a cargo do local os aspectos técnicos do trabalho, aí também reside à influência de Palmas no desenvolvimento regional. Contudo, o controle de outras variáveis fica a cargo de instâncias superiores e distantes, geralmente o controle político, regulação, circulação e distribuição recai sobre os aspectos globais.

Vejamos o mapa 6 a seguir que traz a localização do município de Palmas.

Mapa 6: Localização do Município de Palmas-TO

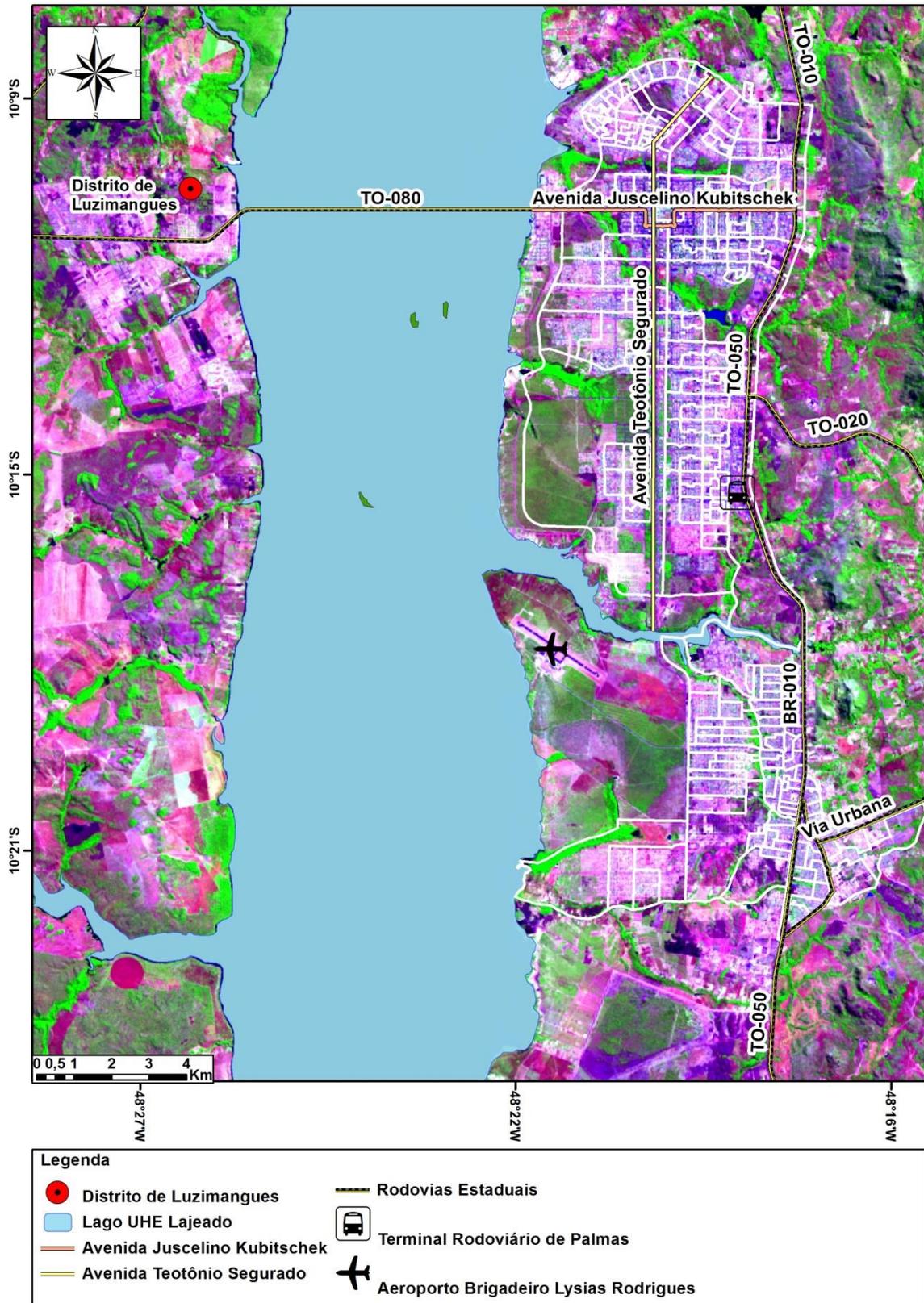


Fonte: IBGE, 2010c/NATURATINS, 2013/SEPLAN-TO, 2012a

No entanto, o discurso recai sob uma nova lógica de se pensar o capitalismo global como espaço de circulação que prioriza os processos e não o lugar. Espaço de circulação que minimiza uma geografia-histórica e prioriza o lugar nenhum. Um espaço que valoriza os fluxos de mercadorias, de capitais e atomiza as pessoas. Palmas é a cidade do Tocantins que melhor atende essa lógica do capitalismo, daí reside a sua influência e sua gênese, uma cidade em que as pessoas e o local é sucumbido pelo espaço de circulação, sua dinâmica está mais para o capital do que para o social.

É pensando na circulação que Palmas foi instalada com avenidas largas, de horizontes planos com vias de acesso cortando a cidade de norte-sul, leste-oeste. Aqui, infelizmente, as pessoas também são processos, objetos e instalações como qualquer outro meio físico, técnico e informacional. E é nessa lógica que Palmas está inserida. Vejamos o mapa 7 que mostra os acessos ao município de Palmas.

Mapa 7: Vias de Acesso do Município de Palmas-TO



Fonte: SEPLAN-TO, 2012a

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As discussões que façam desafios sobre o espaço em determinada região nos remetem a debates acalorados, devido os aspectos ideológicos que a temática suscita. A própria tecnificação da região com adensamento de iniciativas públicas e privadas geram novas formações e interações socioespaciais que deve ser discutida pela Geografia. Assim, a organização da região amazônica passa e perpassam pelo debate político, econômico, social, histórico e geoespacial.

Imbuído e em consonância com esses elementos do debate geopolítico e geoestratégico que a região apresenta, é que se resgatou a importância de criar um sequenciamento histórico-geográfico do espaço amazônico, em especial, o tocaninense apresentando a abordagem dos autores regionais. Sendo assim, apresentamos dois modelos explicativos da produção e reprodução do espaço tocaninense e a tecnificação ampliada e aplicada pelo capitalismo na região. Por fim apresentamos uma terceira discussão, totalizando três que visa apresentar outro modelo da (re)produção do espaço que é entendido pela tecnificação e modernização na região, aqui neste trabalhado discutido e compreendido como avanço do capitalismo na região.

É bom salientar que os modelos explicativos da produção e reprodução do espaço são processos de teorização e empirização do espaço que vislumbram a luz de suas teorias e conceitos formas de analisar a região. Deste modo, procuramos também não ficar elucubrando os mais variados conceitos de modernização, pois em verdade não é objeto de estudo do mesmo, mas apenas entendê-lo como conceito-chave do próprio capitalismo, no sentido de que a modernização é apropriada no bojo do sistema capitalista que implica simplesmente em afirmar o adensamento das relações capitalista na região amazônica brasileira, bem como a tecnificação desta região. Assim, fizemos um esforço de desconstruir ou desacralizar à modernização para repensá-lo no paradigma técnico-científico-informacional.

Desta forma, apresentamos o primeiro modelo do autor regional Lira (1995) que discutiu a região na perspectiva histórica-geográfica, no qual as fronteiras ideológicas suprimem as fronteiras geográficas, e por meio de instrumentos e força do Estado-nação e programas de desenvolvimento capitalista na região desencadearam ações de geopolíticas; por fim Lira (1995) acredita que a região é pensada como novas formas de aglomeração e adensamento urbano na Amazônia brasileira, caso explícito, é a própria gênese de Palmas, uma cidade projetada e planejada que teve como parâmetro a invenção de nova tradição e nova formação da produção socioespacial tocantinense desencadeando nova dinâmica espacial para a região.

O segundo modelo foi trabalhado por Brito (2009) que analisou a Região Amazônica, o Tocantins e sua capital Palmas, numa rede de integração de comércio-varejo dentro da teoria das localidades centrais. Nessa perspectiva a região foi analisada dentro de uma discussão dual-contraditória e sucessória dos modos-de-produção, ou seja, para explicar o atual estágio da formação socioespacial do Tocantins/Palmas, Brito (2009) parte da discussão da indubitabilidade da superação do modelo de sociedade tradicional, indígena e ribeirinha nortista, portanto, pré-capitalistas para a sucessão de uma sociedade capitalista e moderna. Ou seja, na produção do espaço há um pacto do elemento dinâmico ou moderno representado pelo capital e o atrasado ou estagnado representado pelas relações socioespaciais anteriores pré-capitalistas tradicionais. Dentro deste pacto criam-se subsídios, incentivos e fomentos para o desenvolvimento econômico da região.

O terceiro modelo foi apresentado pelo autor dessa dissertação, versa sobre a necessidade de discutir a (re)produção do espaço da região amazônica, Tocantins e Palmas, tendo como campo de análise a teórica Luxemburg (1984) Nessa perspectiva as relações sociais dá-se por interações e formações socioespaciais que incluem relações endógenas e exógenas ao capitalismo simultaneamente na região. Nessa perspectiva leva-se em consideração uma nova abordagem da produção e reprodução da formação socioespacial na região.

Nessa perspectiva de Luxemburg (1984) corrobora com a ideia de Lira (1995) no que diz respeito ao entendimento da geografia-histórica para

compreensão da região amazônica/tocantinense, mas ao mesmo tempo afasta-se da análise de Lira (1995) ao entender que este não discute, portanto não explica como o avanço do capitalismo e a tecnificação da região pode coexistir simultaneamente com estruturas socioespaciais não-capitalistas. Aparentemente Lira (1995) teve dificuldades teóricas e ideológicas de discutir a modernização advinda com a cidade de Palmas, a modernização com a chegada da rodovia BR-153 e ao mesmo tempo constatar a existência dos latifúndios, das relações sociais tradicionais dos povos nortistas, ou seja, relações sociais pré-capitalista coexistindo com relações capitalistas. Assim, Lira (1995) optou por não abordar essa discussão na sua obra “A gênese de Palmas”.

Brito (2009) tentou explicar a coexistência antagônica de relações capitalistas e pré-capitalistas na região, afirmando dos estágios do capitalismo e a sucessão histórica e necessária dos modos-de-produção, e afirmou a existência do pacto de desenvolvimento, isto é, a modernização da região foi fruto da necessidade do capital em ampliar seus domínios territoriais sempre na busca de mais-valia, num processo de circulação e de tecnificação capitalista na região. Luxemburg (1984) refuta a ideia de pacto, bem como da perspectiva sucessória dos modos-de-produção.

Deste modo, é que este trabalho procurou apresentar um terceiro modelo explicativo teorizado por Luxemburg (1984) que diferentemente dos demais autores regionais, principalmente Lira (1995) não vê contradição em constatar relações pré-capitalistas e capitalistas numa mesma formação socioespacial, mas em verdade afirma que as relações pré-capitalistas são por vezes (re)criadas pelo capitalismo para continuar seu ciclo de produção e reprodução do capital.

Nessa lógica, não existe um processo sucessório dos modos-de-produção em curso, nem tampouco um pacto como acredita Brito (2009), mas estratégia do capitalismo para obter acumulação primitiva de capitais na obtenção de mais-valia ampliada facilitando o ciclo de reprodução do capital na região, ou seja, o capitalismo utiliza-se da tessitura social disponível para apropriar-se e dominar a região.

Na perspectiva de Luxemburg (1984) as relações sociais endógenas e exógenas dentro do sistema capitalista, não são compreendidas como meras categorias dicotômicas, portanto excludente dentro da análise regional como possa acreditar Lira (1995). Mais que incongruências antagônicas, para Luxemburg (1984) essa discussão levou a entender o mecanismo de dominação do capital na região, como forma de cooptar para o sistema capitalista relações não-capitalistas. Logo, discutir a modernização promovida pelas relações capitalistas na região, bem como as relações tradicionais pré-estabelecidas, portanto relações pré-capitalistas não são vistas como produtos meramente ideologizados que criam relações de superioridade e inferioridade dentro da região como possa analisar Lira (1995), mas necessárias, visto que o tradicional e o moderno são compreendidos como conceitos dicotômicos, mas entendido dentro de uma mesma totalidade socioespacial.

No capítulo II, o entendimento do ciclo de (re)produção do capital nos remeteu a própria produção do espaço, visto na sua totalidade e formação socioeconômica-espacial. Isto é, a (re)produção ganhou corpo e estrutura nas ações de Estado, sendo assim, o trabalho procurou apresentar a teoria dos polos de crescimento de Perroux (1967), entendida como a forma que a região ou mesmo o estado do Tocantins conduz seus desenvolvimento econômico, mas ao mesmo tempo refutou a forma de gestão e planejamento regional, apresentando a crítica desenvolvida por Santos (2011) demonstrando as controvérsias da teoria dos polos de crescimento em analisar a região como grande plano geométrico euclidiano de pontos, retas, linhas e planos, no qual o espaço é o desdobramento da dinâmica econômica e desta maneira, recortado como se fosse um tabuleiro de xadrez de marcações e demarcações econômicas em detrimento do social, do humano e da natureza.

A teoria dos polos de crescimento de Perroux (1967) foi apresentada neste trabalho por acreditarmos que a condução da gestão do estado do Tocantins, é realizada de tal forma que os gestores priorizam o capital, ou seja, o plano econômico e atomizam o social, pois acreditam que o desenvolvimento econômico impulsiona automaticamente o desenvolvimento social. Nesta lógica o espaço econômico é indutor do desenvolvimento econômico e do próprio planejamento regional, visto que o espaço humano é subsidiário ou mesmo oneroso ao desenvolvimento econômico. Contudo, o espaço humano vai a reboque,

praticamente atrelado automaticamente ao econômico. Daí ser tão negligenciado, pois ajustando a mecânica do econômico, desencadeia-se o processo de desenvolvimento social automaticamente, acreditam os agentes do estado e a teoria dos polos de crescimento.

Entretanto, essa visão reducionista e fragmentada do espaço da teoria dos polos de crescimento apresenta as diferenciações de espaços, mas não discute o econômico e o social numa perspectiva de classes e do conflito, nem tampouco avalia as desigualdades apresentadas pelo econômico interferindo no social na perspectiva de totalidade espacial dialética, preferindo dicotomizar às discussões entre econômico e social. E assim, a teoria dos polos de crescimento de Perroux (1967) apresenta um debate regional que discute o planejamento, a região, o econômico sem discutir o espaço, o homem e a natureza.

Logo, na tentativa de quebrar a visão de uma geografia regional estritamente econômica, a-espacial, documentalista, formalista, reprodutora da ideologia de Estado e burocrática; foram apresentados no Capítulo II, os indicadores socioeconômicos do Tocantins, com o intuito de destacar a falácia em afirmar que o econômico por si só eleva os indicadores sociais. Assim, estes visam dar concretude à ideia de que as políticas de desenvolvimento são pensadas a partir do capital e não do social, pois quando analisando quantitativamente indicadores como IDH, PIB, taxa de frequência da Educação Básica e expectativa de vida, o avanço é reconhecido e considerado. Entretanto, um olhar mais atento numa abordagem qualitativa observa-se entraves e dificuldades históricas de difícil tarefa de superação, bem como melhoraria na qualidade de vida das pessoas.

Quando analisado a relação do PIB e distribuição de renda, ou seja, a apropriação da riqueza produzida no estado pela população tocantinense, constatou-se que ainda hoje, mais de vinte anos de criação do estado, encontramos indicador muito próximo ao do antigo norte goiano. Exemplo, a própria concentração de renda que se traduz na parcela dos 20% mais ricos que atualmente apropria-se em mais 60% da riqueza produzida no estado em comparação com os 20% mais pobres (IPEA, 2012). Outro dado encontrado na pesquisa documental é que de 1992 a 2001, os primeiros decênios do estado à renda dos 20% mais ricos permaneciam 20 vezes superior em relação aos 20% mais pobres. Esse indicador teve queda

relevante quando do decênio 2001 a 2012 com a queda de mais de oito pontos percentuais (IPEA, 2012).

O trabalho não procurou investigar esse fato novo, pois não é objeto inicial de investigação e também porque as discussões levariam para uma nova abordagem ou até mesmo um novo campo de pesquisa e investigação, pois suscita questionamento até mesmo que justifique a criação do estado do Tocantins. Visto que uma das bandeiras ideológicas da criação do estado do Tocantins era romper com as velhas práticas sociais de sujeição e pobreza abjeta do nortista goiano, lembrando que os primeiros governos do estado foram suscitados a crença na população que vivíamos novos tempos, inclusive, de justiça social.

Entretanto, da apresentação no capítulo II, o indicador apropriação de renda suscitou questionamento que diz respeito sobre a queda no último decênio da desigualdade social econômica no estado. Porque a dúvida foi saber se a queda está associada às políticas mitigatórias de desenvolvimento do estado com a inserção do capitalismo ou compõe uma estrutura maior como as políticas de transferência de renda que iniciaram mais intensamente no governo do ex-presidente Lula? A questão merece ser analisada mais atentamente para descortinar toda uma proposta ideológica montada pelas elites regionais que consideram a criação do estado um presente uma dádiva entregue ao antigo nortista goiano, salvando-o da “bacia d’almas”, do atraso secular que viviam essas populações.

Não queremos polemizar esse debate ou duvidar da importância histórica dos nortistas que clamaram e lutaram pelo processo de separação de Goiás, nem tampouco desacreditar da viabilidade do estado do Tocantins. Sabemos da importância do estado e de suas instituições no sentido de aproxima-las dos cidadãos tocantinenses, dos serviços públicos gratuitos para a população do antigo Norte de Goiás e atual Tocantins que até então, antes da criação do estado estavam desamparados das instituições de Estado. É inegável que a aproximação das instituições de Estado do cidadão veio fortalecer, formar e valorar a cidadania desse povo.

Outra questão importante dentro da abordagem qualitativa e os números pífios do IDEB no Tocantins. Quando analisados de forma qualitativa observa-se as

políticas mitigadoras que procuram maquiar e tendenciar as políticas educacionais, com intuito de confundir a realidade, caso específico dos Anos Iniciais do Ensino Fundamental, no qual os três primeiros anos (1º, 2º e 3º) são considerados como ciclo de alfabetização e letramento, e assim, amparado por Lei Federal, não podem reprovar as crianças, essa medida, acaba por induzir um indicador mais favorável de aprovação dos Anos Iniciais da Educação Básica, o que eleva os índices do IDEB, pois a proposta do Governo Federal é atingir até o ano de 2022 a nota seis (6,0) para os Anos Iniciais do Ensino Fundamental (INEP, 2011). Ou seja, o indicador proposto pelo Governo Federal é alcançar a meta nos Anos Iniciais do Ensino Fundamental igual aos países membros da Organização de Cooperação e de Desenvolvimento Econômico.

No entanto, o governo também monitora os anos finais ou segunda fase do Ensino Fundamental e Ensino Médio, isto é, acompanha esses indicadores, contudo a segunda fase do Ensino Fundamental (6º ao 9º anos) e o Ensino Médio (1º ao 3º anos) não compõem o indicador IDEB que deverá ser alcançado até 2022, sendo assim, o Governo Federal não apresenta nenhuma política educacional mais consistente que pudesse atacar o problema da educação nestas fases não computadas para avaliação em 2022, como também prefere mascarar as reprovações, como bem se observa na primeira fase do Ensino Fundamental criando o ciclo de alfabetização e letramento nas três primeiras séries do Ensino Fundamental, coibindo a reprovação nesse ciclo. Desta maneira, o que se observou foi que os indicadores da segunda fase do Ensino Fundamental e do Ensino Médio foram menos expressivos com taxas menos otimistas e avanços mais lentos como demonstrou o capítulo II.

Vale um adendo, não estamos preconizando ou fazendo apologia ao modelo tradicional que valoriza reprovações em massa coisificando o estudante como fracassado. Longe desse debate infértil, mas apenas destacando que seria mais interessante atacar o problema de ensino-aprendizagem com recursos maciços, gestão arrojada no enfrentamento das mazelas da educação brasileira, tanto na qualificação do profissional como na remuneração e estímulo a carreira docente, essas ações seriam mais propositivas, a preferir manipular dados com leis que fazem vistas grossas as dificuldades históricas e séculos de descaso com a educação pelas elites desse país.

Sobre a taxa de longevidade, podemos dizer que há um forte apelo ao afirma que a população brasileira está vivendo mais. Entretanto, somos obrigados a advertir que o Brasil, possui uma das maiores Taxa de Mortalidade Infantil em crianças com até cinco anos de idade. Desta forma, os indicadores socioeconômicos do Tocantins longe de serem ideais, ajudam a entender como a população se articula, se compõe, se estabelece, se reordena na produção e reprodução do espaço pela lógica capitalista, bem como se apresenta socialmente e se subordina aos condicionantes e ditames da região.

O terceiro e último capítulo dedicamos um olhar sobre as discussões de diferenciação, homogeneização e tecnificação da região com as instalações-estruturas que se fazem presente no Tocantins. Apresentamos os conceitos de transportes modais e o incremento da instalação dos seis modais. A discussão teórica tem os pressupostos da Escola de Regulação Econômica do Estado, no qual os referenciais regulatórios e os níveis de diferenciação dentro da homogeneização implicam em regular a região. Ou seja, num processo contraditório que explica os níveis de diferenciação dentro da lógica de homogeneização da região e desta forma, ajuda a entender a existência de diferenciações e desigualdades no contexto regional.

Então, procuramos demonstrar que a análise de Lipietz (1988) com os níveis de diferenciação no processo de homogeneização da região, difere da ideia de polo de crescimento de Perroux (1967) que avalia as diferenciações como forças centrípetas (atrativas) ou centrífugas (repulsivas) do crescimento econômico. Isso implica em afirmar que o espaço humano ou vulgar é apenas receptáculos, – conjunto de condicionantes preestabelecidos, estático e de menor valor dentro de uma análise e planejamento regional.

Lipietz (1988) procura analisar o espaço dentro de uma complexidade que lhe é própria, levando em consideração o modo de produção capitalista que atua de acordo com o nível de maturação e regulação das relações capitalistas na região; isto é, o sistema capitalista avalia a tessitura social regional, pois consiste no tipo de formação socioespacial da região, ou seja, como os grupos locais organizam as forças produtivas e regulam a política local; avalia à formação social nacional que controla parte da produção local e infraestrutura e regula a tessitura social regional;

e por fim avalia à estrutura hegemônica que em última análise regulam os aportes de investimento que foram aplicados na região.

Assim sendo, dentro dessa lógica de diferenciação regional local, o modo de regulação é um mecanismo de atuação dos grupos capitalistas hegemônicos globais para catalisar e facilitar o domínio de região, dos contextos regionais e inter-regionais tão diversos e diferenciados, e desta maneira implantar no plano macro um processo de homogeneização da região e controle de Estado para dominar as classes sociais e força de trabalho com as instalações-estruturas tecnificadas, caso da BR-153, FNS e a própria capital do Tocantins – Palmas. Logo, o modo de regulação é “o instrumento para dividir, controlar e domar as classes dominadas” (LIPIETZ, 1988, p. 150).

Também procurou discutir à cidade de Palmas e suscitar o debate a respeito das fases do desenvolvimento regional de Palmas. Deixamos evidente que neste trabalho Palmas apresenta-se como uma cidade-fluxo, entendemos a ideia de fluxo dentro da perspectiva de Santos (1996) em “A Natureza do espaço”, quando ele disse que o fluxo reverte-se na fluidez de ideias, circulação de produtos, mensagens e capital, não entendemos o fluxo como uma categoria meramente técnica de um nó ligando um ponto a outro nodo (ponto) na rede como querem fazer os geógrafos teóricos. Analisamos a cidade-fluxo como categoria sociotécnica que regula o social e a técnica (SANTOS, 1996).

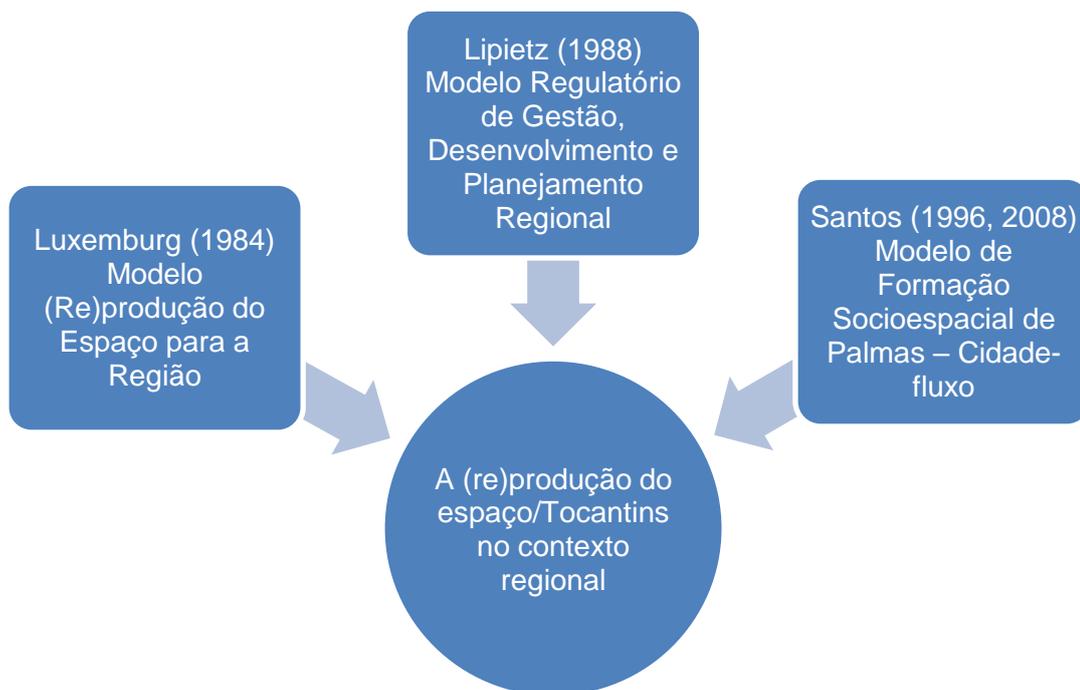
Outra questão foi à tratativa de conciliar as três correntes do materialismo histórico dialético abordado nesse trabalho, num esforço de teorização para entender que a (re)produção do espaço na perspectiva de Luxemburg (1984) ajuda na explicação e compreensão dos espaços regulados pelo capital na esfera do Planejamento Regional, por fim o esforço que carece de maior profundidade e estudos teóricos e empíricos diz respeito da aplicação da teoria de Luxemburg (1984) dentro dos circuitos superior e inferior de Santos (2008) em o “espaço dividido”.

Fizemos um esforço teórico de entender que o capitalismo não se consagra apenas, como relações sociais endógenas, mas também exógenas (LUXEMBURG, 1984). Entendemos que os níveis de diferenciação da região dentro do processo

homogeneizador do espaço no contexto regional produz um desenvolvimento desigual e combinado para a região (LIPIETZ, 1988). Bem como compreendemos que os níveis de empregos geram formas de organização social, por meio dos circuitos, que consagram também formas diversificadas de apropriar-se do espaço regulando-os em escalas superior e inferior (SANTOS, 2008).

Acreditamos que as três vertentes do materialismo apresentada, são facetas do mesmo objeto analisado de forma diferente, mas sem declinar para o ecletismo acadêmico. Entretanto, necessitamos de mais estudos para chegar modelo mais condensado teórico-conceitual. No entanto, podemos apresentar uma figura ilustrativa desse modelo a ser estudado.

Figura 4: Modelo teórico-conceitual da (Re)produção do espaço no Tocantins



Fonte: Bolwerk, 2014

No que diz respeito à expressão modernização, não foi tratada como algo necessariamente positivo ou negativo, na verdade tentamos desconstruir a ideia de que o moderno é melhor que o tradicional, ou mesmo entendida, como questão meramente dicotômica entre o tradicional e o moderno, o velho e o novo, entre comunidades tradicionais e comunidades urbanas. Perpassamos essa discussão para ir além, e compreender que a modernização que traz a modernidade é fruto de uma discussão maior como a inserção de relações capitalistas na região e com isso

um processo intenso de (re)produção do espaço, tendo o meio-técnico-científico-informacional como agente modernizador, visto que o moderno representa neste trabalho à lógica do capitalismo na região.

Os autores regionais da geografia são mais comedidos ao trabalhar o conceito de modernização, talvez pelo fato da palavra estimar grande valor para a geografia crítica ou mesmo por ser utilizada amplamente pela geografia quantitativa, procuramos evitar ou mesmo distanciar desses aspectos simplesmente ideológicos, certo mesmo que a palavra-conceito modernização acaba sendo evitada pelos autores regionais da geografia, principalmente Lira (1995). Por outro lado os autores regionais da história, por não darem conta das rugosidades do espaço e do desdobramento da materialização dessa modernidade na região, utilizaram-na de forma mais alargada, por vezes menos compromissada com o conceito que tanto é valioso aos geógrafos regionais. Com isso, talvez os autores regionais da história precisem observar mais detalhadamente à primeira empericização do espaço para darem conta da importância dos conceitos-chaves tão fundamentais a geografia.

Sobre o Tocantins, Palmas como à cidade-fluxo e o seu protagonismo alguns reflexões foram lançadas com o intuito de pensar em abordagens, pesquisas e estudos futuros quando discutirmos a temática do desenvolvimento regional capitalista. É importante reforçar que essas conclusões foram frutos do trabalho de campo e referencial teórico trabalhado. Assim, podemos concluir que ficaram evidentes três questões envolvendo a localização geográfica, logística, tecnificação que são atrativas de capitais para a região e ao mesmo tempo provocam problemática em seu contexto isto é, há uma convergência em andamento para que o Tocantins torne-se um grande hub de integração e articulação dos modais, essa afirmação ganha respaldo pelos investimentos, vinda de capitais, instalações técnicas e o agronegócio em franca expansão; nessa conjectura Palmas será um circuito integrado de serviços públicos, serviços privados, atividades de comércios e circulação de mercadorias, um circuito integrado de entrada e saída de capitais tanto daqui para outras regiões como das demais regiões para cá; por ultimo é importante ressaltar que tanto o Tocantins como sua capital – Palmas vêm passando pelos processos macros que envolvem não apenas o planejamento local, mas nacional e quiçá hegemônico internacional do capital das empresas do agronegócio, sendo assim, vale observar se Tocantins/Palmas terão capacidade de articular seus

planejamentos regional com os grandes investimentos que estão sendo construídos dentro de suas estruturas numa perspectiva de planejamento macroeconômico. Ou se Tocantins/Palmas serão sufocados por todos esses processos de adensamento do capitalismo na região e o comando da região dar-se-á de fora para dentro. Essas questões ficaram abertas para futuras discussões e estudos.

Concluimos é reforçamos que o estado do Tocantins organiza sua dinâmica socioespacial pela apropriação do capital na região, nessa forma de organização observamos que há entraves alguns impeditivos para atração de capitais para a região que apresentaremos como: personalização dos agentes públicos; falta de investimentos em infraestrutura rodoviária estadual, ou seja, é preciso readequação da malha viária do estado (rodovias estaduais e estradas vicinais) permitindo conectividade com as espinhas dorsais BR-153 e FNS, criando as vértebras desses esqueletos técnicos; pensar numa logística de integração nacional, sem abandonar a integração do território tocantinense; pensar em estratégias para que os modais e os pátios sejam complementares e não concorrentes; minimizar a dependência financeira do Governo Federal, coibir a tentativa de regionalizar as ações da região, pois o capital, opera fora da lógica dos políticos preferindo as ações mais técnicas e qualificadas.

Exemplo exitoso da tratativa política de personalização dos agentes públicos e direcionar para o campo político regional um tratamento que, antes, deveria ser técnico, científico. A tentativa de metropolizar Palmas artificialmente, criando a região metropolitana de Palmas – um ato mais político e não por um processo geográfico de cornubação. Por fim, gostaríamos de comentar sobre a influência de Palmas no contexto regional. O trabalho demonstrou que o poder de atração de Palmas, seja pela logística, infraestrutura, circulação de pessoas ou mesmo aportes de capitais são fatores importantes e devem ser considerados. Entretanto, também há tentativa dos agentes políticos em artificializar o processo, por vezes banalizar o conceito de região. O exemplo já citado é a tratativa do Governo do Estado em criar a Região Metropolitana de Palmas, observa-se que o governo tenta criar processos de cornubação, sem mesmo existir, forçando pelo viés ideológico e não geográfico um fenômeno de metropolização regional de Palmas.

Diante disso, como os acontecimentos em cursos e a Região Metropolitana de Palmas, passando por discussões que não foram superados com o Governo Municipal de Palmas, ou seja, ainda não é uma realidade. Sendo assim, é difícil fazer afirmações e convicções mais determinantes; momentaneamente podemos afirmar que Palmas têm os elementos (infraestrutura, serviço, comércio, saúde, educação, lazer etc.) para torna-se influente dentro do contexto regional, assim como ocupa o protagonismo para o estado do Tocantins.

Entretanto, é necessário pensar os condicionantes atrativos e impeditivos, pela Teoria da Regulação, pois estabelece hierarquia do capitalismo dentro do espaço-concreto e seus interesses e refugio, mas sem perde a referência de que os condicionantes sociais, e naturais devem ser avaliados na busca da totalidade do espaço. Assim, rejeitamos as teses de equilíbrio proposta pelos teóricos da economia regional que fundamenta as discussões nas contradições para explicar a existência de regiões desigualmente desenvolvidas.

Destarte, essa dissertação é apenas “abre-alas” ou mesmo uma “comissão de frente” para discussões futuras, como por exemplo, a aproximação da teoria da (Re)produção do espaço (LUXEMBURG, 1984); O capital e seu espaço (LIPIETZ, 1988) e o Espaço dividido (SANTOS, 2008). Finalmente, um estudo futuro poderia ser feito no sentido do entendimento das formas de emprego: formal, informal, subemprego para daí partir as discussões do circuito superior ligado a relações capitalistas puramente ditas, reproduziriam mais-valia simples e o circuito inferior, ligado a subemprego, reproduziriam a mais-valia ampliada.

Entretanto, é uma discussão mais densa que poderia servir para futura tese. Para finalizarmos, acreditamos que a Escola de Regulação do Estado poderia ser mais bem estudada dentro da geografia regional, pois o grande capital ligado à estrutura hegemônica global de poder chega e instala-se na região, independentemente da convivência das elites locais, é sabedor que este capital tem informações privilegiadas sobre a região que nem mesmo a elite local por vezes dispõe dessas informações. No entanto, existindo um Estado Regulador que venha favorecer o capital chegante, é de constatar que fica mais fácil apropriar-se da tessitura social regional.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

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

ANTT. Agência Nacional de Transportes Terrestres. **Vantagens do transporte multimodal de cargas.** Brasília: ANTT, 2013. Disponível em: <<http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/4963/Multimodal.html>>. Acesso em: 19 jan. 2014.

AQUINO, Napoleão Araújo de. 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.** 2. ed. Goiânia: Ed. UFG, 2002, p. 315-350.

ARBUÉS, Margareth P. A migração e a construção de uma (nova) identidade regional: Gurupi (1958-1988). In: GIRALDIN, Odair. (Org.). **A (trans)formação histórica do Tocantins.** 2. ed. Goiânia: Ed. UFG, 2002, p. 395-442.

BARAT, Josef. **Infraestrutura de Logística e Transporte: análise e perspectivas.** In: SILVEIRA, Márcio Rogério (Org.). **Circulação, transportes e logística: diferentes perspectivas.** 1. ed. São Paulo: Outras Expressões, 2011. p. 217-246.

BENKO, Georges. **Economia, espaço e globalização: na aurora do século XXI.** São Paulo: Hucitec, 2002.

BRASIL, Governo Federal. **Lei nº 5.173, de 27 de outubro de 1966.** Brasília: Casa Civil, 1966. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L5173.htm>. Acesso em: 17 mai. 2013.

_____. **Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004.** Brasília: Casa Civil, 2004. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/lei/l11079.htm>. Acesso em: 30 jun. 2014.

_____. **Decreto-Lei nº 1.106, de 16 de junho de 1970.** Brasília: Casa Civil, 1970. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1965-1988/De1106.htm>. Acesso em: 27 fev. 2014.

_____. **Decreto do Executivo nº 94.813, de 01 de setembro de 1987.** Brasília: Casa Civil, 1987. Disponível em: <http://legislacao.planalto.gov.br/legisla/legislacao.nsf/Viw_Identificacao/DEC%2094.813-1987?OpenDocument>. Acesso em: 06 mar. 2014.

_____. **Lei Complementar nº 31, de 11 de outubro de 1977**. Brasília: Casa Civil, 1977. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/Lcp31.htm>. Acesso em: 27 mai. 2013.

_____. **Indicadores e Dados Básicos**: Brasil. Ministério da Saúde (MS). Rio de Janeiro: DATASUS, 2011. Disponível em: <<http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/idb2011/matriz.htm>>. Acesso em 06 mar. 2014.

_____. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília: Casa Civil – CF, 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 30 mai. 2013.

_____. Senado Federal. **Resolução nº 5, de 1996**. Brasília: Senado Federal, 1996. Disponível em: <<http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaTextoIntegral.action?id=242345&norma=142973>>. Acesso em: 02 out. 2013.

_____. Ministério dos Transportes. **Lei nº 9.611, de 19 de Fevereiro de 1998**. Brasília: Casa Civil, 1998. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9611.htm>. Acesso em: 15 mai. 2014.

_____. Ministério dos Transportes. **Lei nº 6.288, de 11 de dezembro de 1975**. Brasília: Casa Civil, 1975. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/1970-1979/L6288.htm>. Acesso em: 15 mai. 2014.

_____. Ministério dos Transportes. **Transporte Terrestre**. Brasília: MT, 2012. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/index>>. Acesso em: 22 fev. 2014.

_____. Ministério do Trabalho e Emprego. **Características do Emprego Formal: RAIS 2013**. Brasília: MTE, 2013. Disponível em: <http://portal.mte.gov.br/rais_anual/dados-estaduais-2.htm>. Acesso em: 24 mar. 2014.

_____. Ministério da Educação. **Câmara de Educação Básica: pareceres**. Brasília: MEC/CNE/CEB, 2008. Disponível em: <http://portal.mec.gov.br/cne/arquivos/pdf/2008/sum002_08.pdf>. Acesso em: 06 mar. 2014.

_____. Ministério da Educação. **Ensino Fundamental de nove anos: passo a passo do processo de implantação**. Brasília: MEC, 2009.

_____. Ministério do Planejamento. **Programa de Aceleração do Crescimento 2007-2010**. Brasília: PAC, 2007. Disponível em: <http://www.planejamento.gov.br/secretarias/upload/Arquivos/pronunciamentos/apresentacoes/2007/070122_PAC_medidas_institucionais.pdf>. Acesso em: 28 mar. 2014.

_____. Ministério do Planejamento. **PAC – 10º Balanço**: março-junho 2014. Brasília: PAC, 2014. Disponível em:

<<http://www.pac.gov.br/pub/up/relatorio/39402f62fbbfea9c5c6325040fdf6954.pdf>>. Acesso em: 28 jul. 2014.

BRITO, Eliseu Pereira de. **O papel de Palmas-TO na rede de integração regional**. 2009, 260f. Dissertação de Mestrado em Geografia – Universidade Federal da Grande Dourados. Dourado-MS: UFGD, 2009.

CNT. Confederação Nacional do Transporte. **Biblioteca do Transporte**. Brasília: CNT, 2011. Disponível em: <<http://www.cnt.org.br/Paginas/Biblioteca-do-Transporte.aspx>>. Acesso em: 27 jan. 2014.

_____. **Boletim Estatístico**. Brasília: CNT, 2014. Disponível em: <http://www.cnt.org.br/Paginas/Boletins_Detalhes.aspx?b=3>. Acesso em: 30 jun. 2014.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Região e Organização Espacial**. São Paulo: Editora Ática, 1987.

_____. Repensando a teoria das localidades centrais. In: _____. **Trajetórias Geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand-Brasil, 1997a. p. 15-40.

_____. Interações espaciais. In: CASTRO, Iná de; GOMES, Paulo César da C.; CORRÊA, Roberto Lobato (Org.). **Explorações Geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand-Brasil, 1997b. p. 279-318.

DEFFONTAINES, Pierre. Como se constituiu no Brasil a rede das cidades. **Boletim Geográfico**. Rio de Janeiro, ano II, n. 14, p. 119-146, abr. 1944.

DEMO, Pedro. **Metodologia do Conhecimento Científico**. São Paulo: Atlas, 2000.

DNIT. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. **Histórico**. Brasília: DNIT, 2014. Disponível em: <<http://www.dnit.gov.br/ferrovias/historico>> Acesso em: 26 jan. 2014.

FELIPE JUNIOR, Nelson Fernandes. Sistema hidroviário interior e intermodalidade no estado de São Paulo: a hidrovía Tietê-Paraná. In: SILVEIRA, Márcio Rogério (Org.). **Circulação, transportes e logística: diferentes perspectivas**. 1. ed. São Paulo: Outras Expressões, 2011. p. 515-610.

GENTILI, Pablo. **A falsificação do consenso**. Petrópolis: Vozes, 1998.

GORDINHO, Margarida Cintra (Org.). **Transportes no Brasil: a opção rodoviária**. São Paulo: Marca D'Água, 2003.

GUIMARÃES, César. A dualidade brasileira de Ignácio Rangel. **Revista de Economia Política**, São Paulo, vol. 14, n. 4 (56), p. 62-75, out./dez. 1994.

IBAMA. Instituto Brasileiro de Meio Ambiente. **Bases Vetoriais: Brasil Estados Shapefile**. Brasília: IBAMA, 2012. Disponível em: <<http://mapas.mma.gov.br/i3geo/datadownload.htm>>. Acesso em: 07 nov. 2013.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Estados@**. Rio de Janeiro: IBGE, 2010a. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/estadosat/>>. Acesso em: 04 set. 2013.

_____. **Sinopse do Censo Demográfico 2010**. Rio de Janeiro: IBGE, 2010b. Disponível em: <<http://www.censo2010.ibge.gov.br/sinopse/index.php?dados=8>>. Acesso em: 07 jul. 2013.

_____. **Cidades@**. Rio de Janeiro: IBGE, 2010c. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/cidadesat/xtras/perfil.php?codmun=172100&search=tocantins&palmas>>. Acesso em: 24 set. 2013.

_____. **Cidades@**. Rio de Janeiro: IBGE, 2014. Disponível em: <<http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/uf.php?lang=&coduf=17&search=tocantins>>. Acesso em: 02 abr. 2014.

_____. Observações sobre a evolução da mortalidade no Brasil: o passado, o presente e perspectivas. Rio de Janeiro: IBGE, 2010d. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/tabuadevida/2009/notastecnicas.pdf>>. Acesso em: 04 nov. 2013.

_____. **Geoestatísticas de Recursos Naturais da Amazônia Legal**. Rio de Janeiro: IBGE, 2011. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/presidencia/noticias/noticia_imprensa>. Acesso em: 11 mar. 2013.

ILOS. Instituto de Logística e Supply Chain. **Custos Logísticos no Brasil – 2014**. Rio de Janeiro: ILOS, 2014. Disponível em: <http://www.ilos.com.br/ilos_2014/>. Acesso em: 20 mar. 2014.

INDEXMUNDI. Agência Central de Inteligência dos Estados Unidos (CIA). **Taxa de Mortalidade Infantil**. Washington-D.C./USA: INDEXMUNDI, 2012. Disponível em: <<http://www.indexmundi.com/factbook/>>. Acesso em: 02 Mar. 2014.

INEP. Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira. **IDEB**. Brasília-DF: INEP, 2011. Disponível em: <<http://ideb.inep.gov.br>>. Acesso em: 18. Fev. 2014.

IPEA. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Ipeadata**. Brasília-DF: IPEA, 2012. Disponível em <<http://www.ipeadata.gov.br>>. Acesso em: 10 jul. 2013.

LIPIETZ, Alain. **O capital e seu espaço**. São Paulo: Nobel, 1988.

LIRA, Elizeu Ribeiro. **A gênese de Palmas – Tocantins**. 1995, 293f. Dissertação de Mestrado em Geografia – Universidade Estadual Paulista. Presidente Prudente-SP: UNESP, 1995.

LUXEMBURG, Rosa. **A acumulação do capital**: contribuições ao estudo econômico do imperialismo. São Paulo: Abril Cultura, 1984.

MANDEL, Ernesto; SALAMA, Pierre; VALIER, Jaques. **Introdução à Teoria Econômica Marxista**. São Paulo: ILAESE/Editora Instituto José Luís e Rosa Sundermann, 2006.

MARTINS, Gilberto de Andrade. **Estudo de caso**: uma estratégia de pesquisa. 2 ed. São Paulo: Atlas, 2008.

MARTINS, José de Souza. **Capitalismo e tradicionalismo**: estudos sobre as contradições da sociedade agrária no Brasil. São Paulo: Pioneira, 1975.

NAPOLEONI, Cláudio. **Smith, Ricardo, Marx**: considerações sobre a história do pensamento econômico. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1985.

NASCIMENTO, Bárbara. Trem da alegria avança na Valec com contratação para cargos comissionados. **Correio Braziliense**, Brasília, 09 julho 2014. Disponível em: <http://www.correio braziliense.com.br/app/noticia/economia/2014/07/09/internas_economia,436616/trem-da-alegria-avanca-na-valec-com-contratacao-para-cargos-comissionados.shtml>. Acesso em: 23 jul. 2014.

NATURATINS. Instituto Natureza do Tocantins. **Imagem Landsat 8**. Folha 222-067 ano 2013. Palmas-TO: NATURATINS, 2013. Disponível em:<http://sinat.naturatins.to.gov.br/arquivos_web/index.php>. Acesso em: 06 de mar. 2014.

NOGUEIRA, Ricardo José Batista. Transporte Fluvial na Amazônia. In: SILVEIRA, Márcio Rogério (Org.). **Circulação, transportes e logística**: diferentes perspectivas. 1. ed. São Paulo: Outras Expressões, 2011.

OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino de. **Integrar para não entregar**. 2 ed. Campinas-SP: Papyrus, 1991.

_____. **Modo Capitalista de Produção, Agricultura e Reforma Agrária**, SP: FFLCH/LABUR EDIÇÕES, 2007.

OLIVEIRA, Francisco de. **A economia brasileira**: crítica a razão dualista. São Paulo: CEBRAP, 1972.

_____. **Elegia para uma Re(li)gião**: SUDENE, Nordeste, planejamento e conflitos de classes. 3 ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981.

PALACÍN, Luis Gómez. **Coronelismo do extremo norte de Goiás**: o padre João e as três revoluções de Boa Vista. São Paulo, Loyola, 1990.

PERROUX, François. **A Economia do Século XX**. Porto: Herder, 1967.

PIRES, Mauro Oliveira. Programas Agrícolas na Ocupação do Cerrado. **Sociedade e Cultura**, Goiânia, vol. 3, n. 1-2, p. 111-131, Jan./Dez. 2000,

PNUD. Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento. **Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil**. Brasília: PNUD, 2013a. Disponível em:

<http://www.pnud.org.br/IDH/Atlas2013.aspx?indiceAccordion=1&li=li_Atlas2013>. Acesso em: 23 jan. 2014.

_____. **Relatórios Dinâmicos – Monitoramento de Indicadores: Tocantins.** Curitiba: PNUD, 2013b. Disponível em: <<http://www.portalodm.com.br/relatorios/perfil/BRA001017/tocantins>>. Acesso em: 23 jan. 2014.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma Geografia do Poder.** São Paulo: Ática, 1993.

RAZZOLINI, Filho Edelvino. **Transporte e Modais com suporte de TI e SI.** Curitiba: Ibpex, 2009.

REPÓRTER BRASIL. **Município do Tocantins lidera ranking de soja e de pobreza.** São Paulo: REPÓRTER BRASIL, 2009. Disponível em: <<http://reporterbrasil.org.br/2009/07/municipio-do-tocantins-lidera-ranking-de-soja-e-de-pobreza/>>. Acesso em: 22 dez. 2013.

RODRIGUES, Waldecy; VASCONCELOS, Silvio Jucá; BARBIERO, Alan Kardec. Análise da efetividade socioeconômica do PRODECER III no município de Pedro Afonso, Tocantins. **Revista Pesquisa Agropecuária Tropical**, Goiânia, v. 39, n. 4, p. 301-306, out./dez. 2009.

SANTOS, Milton. **Espaço e Método.** São Paulo: Nobel, 1992.

_____. **Território e Sociedade.** São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2000.

_____. **A natureza do espaço: técnica e tempo/razão e emoção.** São Paulo: Hucitec, 1996.

_____. **Economia Espacial: Críticas e Alternativas.** 2 ed. São Paulo: EdUSP, 2011.

_____. **Espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos.** 2 ed. 1. reimpressão. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

SANTOS, Roberto de Souza. **Ocupação do território e modernidade: reestruturação espacial da microrregião de Rondonópolis-MT. Uma análise sociedade-natureza.** 2005, 338f. Tese de Doutorado em Geografia – Universidade Estadual Paulista. Campus de Rio Claro-SP: UNESP, 2005.

SEVERINO, Antônio Joaquim. **Metodologia do Trabalho Científico.** São Paulo: Cortez, 2007.

SILVEIRA, Márcio Rogério. **A importância geoeconômica das estadas de ferro no Brasil.** 2003, 454f. Tese de Doutorado em Geografia – Universidade Estadual Paulista. Campus de Presidente Prudente-SP: UNESP, 2003.

_____. (Org.). **Circulação, transportes e logística**: diferentes perspectivas. 1. ed. São Paulo: Outras Expressões, 2011.

SUDAM. Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia. **Legislação**. Brasília: SUDAM, 2007. <Disponível em: <<http://www.sudam.gov.br/amazonia-legal>>. Acesso em: 05 set. 2013.

SOUZA, Sônia Maria de. **O Desenvolvimento vem da estrada**: a Belém-Brasília e a Fundação de Guaraí (1958-1975). Dissertação defendida junto ao Programa de Pós-graduação em História da Universidade Federal de Pernambuco. Recife: UFP, 1997.

TOCANTINS. Governo do Estado – Secretaria do Planejamento e da Modernização da Gestão Pública (SEPLAN-TO). **Mapas e Atlas**. Palmas: SEPLAN-TO, 2012a. Disponível em: <http://www.seplan.to.gov.br/seplan/Publicacoes/MAPAS_2012/>. Acesso em: 13 fev. 2013.

_____. Diário Oficial do Estado do Tocantins. **Lei Nº 2.824/2013** – Região Metropolitana de Palmas. Palmas: Diário Oficial – Nº 4.042/2014.

_____. Secretaria do Planejamento e da Modernização da Gestão Pública (SEPLAN-TO). **PIB 2011 do Estado do Tocantins**. Palmas: SEPLAN-TO, 2012b. Disponível em: <http://www.seplan.to.gov.br/Arquivos/download/pib/2011/APRESENTACAO_PIB_011-TOCANTINS.pdf>. Acesso em: 12 jan. 2014.

_____. Secretaria do Planejamento e da Modernização da Gestão Pública (SEPLAN-TO). **Atlas do Tocantins**: subsídios ao planejamento da gestão territorial. Palmas: SEPLAN-TO, 2012c.

_____. Secretaria do Planejamento e da Modernização da Gestão Pública (SEPLAN-TO). **Perfil socioeconômico dos municípios do Tocantins**. Palmas: SEPLAN-TO, 2013.

_____. Secretaria do Desenvolvimento Econômico, Ciência, Tecnologia e Inovação (SEDECTI-TO). **Dados Socioeconômicos**. Palmas: SEDECTI-TO, 2013a. Disponível em: <<http://www.sedecti.to.gov.br/sedecti/index.php/2013-07-05-12-51-49/dados-socioeconomicos>>. Acesso em: 12 dez. 2013.

_____. Secretaria do Desenvolvimento Econômico, Ciência, Tecnologia e Inovação (SEDECTI-TO). **Incentivos Fiscais do Tocantins**. Palmas: SEDECTI-TO, 2013b. Disponível em: <<http://www.sedecti.to.gov.br/sedecti/index.php/2013-07-05-12-51-49/dados-socioeconomicos>>. Acesso em: 17 dez. 2013.

_____. Secretaria da Fazenda (SEFAZ-TO). **Benefícios Fiscais**. Palmas: SEFAZ-TO, 2013. Disponível em: <<http://dtri.sefaz.to.gov.br/>>. Acesso em: 11 out. 2013. UNESCO, Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura. **Educação para Todos em 2015**: um objetivo acessível? São Paulo: Moderna, 2009.

VALEC. Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. **Ações e programas** – Ferrovias VALEC. Brasília: VALEC, 2014. Disponível em:

<http://www.valec.gov.br/acoes_programas/FNSAcailandiaPalmas.php>. Acesso em: 23 jan. 2014.

VASCONCELLOS, Marco Antônio Sandoval de; GARCIA, Manuel Enriquez. **Fundamentos de Economia**. 4. ed. São Paulo: Saraiva, 2011.

APÊNDICES

APÊNDICE A – Fotos

Foto 01: 1º Congresso da Indústria Tocantinense. Retirada em 29/09/2013

Foto 02: Avenida Teotônio Segurado, Palmas-TO. Retirada em 27/05/2014

Foto 03: Avenida Juscelino Kubistchek, Palmas-TO. Retirada em 27/05/2014

Foto 04: Pátio Multimodal de Porto Nacional-TO. Retirada em 27/05/2014

Foto 05: Pátio Multimodal de Porto Nacional-TO. Retirada em 27/05/2014

Foto 01: 1º Congresso da Indústria Tocantinense

Evento realizado no Espaço Cultural – Palmas-TO. De 01 a 04/10/13



Foto: autor – 29/09/2013

Foto 02: Avenida Teotônio Segurado – Palmas-TO**Foto 03: Avenida Juscelino Kubistchek – Palmas-TO**

Palmas e suas avenidas largas permitindo fluidez, circulação e fluxo – cidade-fluxo



Fotos: autor – 27/05/2014

Pátio Multimodal de Porto Nacional – Empresas de Combustíveis

Pátio Multimodal de Porto Nacional a 18 km de Palmas

Foto 04: Empresa Raízen**Foto 05: Petrobrás**

Fotos: autor 27/05/2014

APÊNDICE B – Questionários-estruturados

Questionários-estruturados 01: Modelo do questionário-estruturado utilizado na entrevista com o Diretor da Secretaria do Desenvolvimento Econômico, Ciência, Tecnologia e Inovação do Estado do Tocantins.

Questionários-estruturados 02: Modelo do questionário-estruturado utilizado na entrevista com o Diretor do Departamento de Logística e Comercial da VALEC no Tocantins.

Questionários-estruturados 03: Modelo do questionário-estruturado utilizado na entrevista com o Gerente de Análise Operacional e Logística do Supermercado Atacadista de Palmas.

Questionários-estruturados 04: Modelo do questionário-estruturado utilizado na entrevista com o Empresário da Construção Civil de Palmas.

Questionários-estruturados 05: Modelo do questionário-estruturado utilizado na entrevista com o Assentado da Reforma Agrária e atualmente Secretário de Administração e Finança da Federação dos Trabalhadores na Agricultura do Estado do Tocantins.

Questionários-estruturados 06: Modelo do questionário-estruturado utilizado na entrevista com o Militante do Movimento dos Trabalhadores Sem-teto de Palmas.

Questionários-estruturados 07: Modelo do questionário-estruturado utilizado na entrevista com o Empresário do Agronegócio do Município de Porto Nacional.

Questionários-estruturados 08: Modelo do questionário-estruturado utilizado na entrevista com o Professor da Universidade Federal do Tocantins.

Questionários-estruturados 09: Modelo do questionário-estruturado utilizado na entrevista com o Coordenador de Desenvolvimento Regional da Secretaria do Planejamento e da Modernização da Gestão Pública.

Questionários-estruturados 10: Modelo do questionário-estruturado utilizado na entrevista com o Gerente do Instituto Municipal de Planejamento Urbano de Palmas.

Questionários-estruturados 01: Entrevista realizada no contexto da pesquisa do Programa de Mestrado em Geografia da Universidade Federal do Tocantins com a linha de Pesquisa em Estudos geo-territoriais.

Diretor da Secretaria do Desenvolvimento Econômico, Ciência, Tecnologia e Inovação do Estado do Tocantins.

Tema: A (re)produção do espaço/Tocantins no contexto regional.

1. Qual a importância do transporte multimodal para o estado do Tocantins?
2. Qual a importância da logística para o desenvolvimento econômico do estado do Tocantins?
3. Quais as políticas de planejamento foram promovidas para promover a logística de infraestrutura do Tocantins entre Ferrovia Norte-Sul e a BR-153?
4. Quais os principais tipos de produtos e mercadorias que FNS irá transportar?
5. Como analisa o Tocantins no cenário regional com a implantação do transporte multimodal de cargas?
6. Há possibilidade de a ferrovia transportar passageiros?
7. Quais as ações realizadas pelo estado do Tocantins para fomentar o desenvolvimento econômico e atrair empresas?
8. Qual o papel das pequenas e microempresas no contexto da FNS?
9. Como analisa o desenvolvimento social e humano (IDH) que os investimentos podem trazer para a população?

Questionários-estruturados 02: Entrevista realizada no contexto da pesquisa do Programa de Mestrado em Geografia da Universidade Federal do Tocantins com a linha de Pesquisa em Estudos geo-territoriais.

Modelo do questionário-estruturado utilizado na entrevista com o Diretor do Departamento de Logística e Comercial da VALEC no Tocantins.

Tema: A (re)produção do espaço/Tocantins no contexto regional.

1. Quais os principais tipos de produtos e mercadorias que FNS irá transportar?
2. Quais as particularidades da FNS no estado e dos modais?
3. Quais os entraves de operacionalidade do Pátio de Aguiarnópolis?
4. A VALEC avalia que ocorreu equívoco na instalação de algum pátio no Tocantins?
5. Qual importância da Ferrovia para economia do internacional, Brasil e Amazônia Legal?
6. Qual a importância da Ferrovia Norte-Sul para economia do Tocantins?
7. Qual a importância da logística para o desenvolvimento econômico do estado do Tocantins?

Questionários-estruturados 03: Entrevista realizada no contexto da pesquisa do Programa de Mestrado em Geografia da Universidade Federal do Tocantins com a linha de Pesquisa em Estudos geo-territoriais.

Modelo do questionário-estruturado utilizado na entrevista com o Gerente de Análise Operacional e Logística do Supermercado Atacadista de Palmas.

Tema: A (re)produção do espaço/Tocantins no contexto regional.

1. Como analisa o Tocantins no cenário regional com a implantação do transporte multimodal de cargas?
2. Qual a importância dos investimentos no Tocantins e Palmas, no que tange a logística do transporte?
3. Quais os condicionantes que atraem as empresas atacadistas para Palmas?
4. Qual a importância da infraestrutura para a instalação de empresas e indústrias?
5. Qual a importância da logística para o desenvolvimento econômico do estado do Tocantins?

Questionários-estruturados 04: Entrevista realizada no contexto da pesquisa do Programa de Mestrado em Geografia da Universidade Federal do Tocantins com a linha de Pesquisa em Estudos geo-territoriais.

Modelo do questionário-estruturado utilizado na entrevista com o Empresário da Construção Civil de Palmas.

Tema: A (re)produção do espaço/Tocantins no contexto regional.

1. Como avalia a importância do transporte multimodal e o crescimento dos investimentos e empresas na região?
2. Como o transporte multimodal pode potencializar protagonismo de Palmas?
3. Qual a importância do transporte multimodal para o estado do Tocantins?
4. Como os investimentos que estão instalando na região podem beneficiar a construção civil?
5. A Ferrovia Norte-Sul irá atender as necessidades de qual seguimento empresarial?

Questionários-estruturados 05: Entrevista realizada no contexto da pesquisa do Programa de Mestrado em Geografia da Universidade Federal do Tocantins com a linha de Pesquisa em Estudos geo-territoriais.

Modelo do questionário-estruturado utilizado na entrevista com o Assentado da Reforma Agrária e atualmente Secretário de Administração e Finança da Federação dos Trabalhadores na Agricultura do Estado do Tocantins.

Tema: A (re)produção do espaço/Tocantins no contexto regional.

1. Como os Trabalhadores na Agricultura analisam os grandes investimentos em Palmas?
2. Como a criação do estado do Tocantins e de sua capital Palmas, beneficiou a população do antigo norte goiano? E o que seria o desenvolvimento da região?
3. Acredita que o desenvolvimento econômico poderá chegar para todas as classes sociais?
4. A Ferrovia Norte-Sul irá atender as necessidades dos Trabalhadores na Agricultura e como vê a articulação FNS e agronegócio?

Questionários-estruturados 06: Entrevista realizada no contexto da pesquisa do Programa de Mestrado em Geografia da Universidade Federal do Tocantins com a linha de Pesquisa em Estudos geo-territoriais.

Modelo do questionário-estruturado utilizado na entrevista com o Militante do Movimento dos Trabalhadores Sem-teto de Palmas.

Tema: A (re)produção do espaço/Tocantins no contexto regional.

1. Como o movimento social analisa os grandes investimentos e as oportunidades que o Tocantins e Palmas oferecem?
2. Como o movimento analisa o desenvolvimento e inserção do capitalismo na região?
3. O movimento acredita que os grandes investimentos como a plataforma multimodal contribuem para a especulação imobiliária em Palmas?
4. Acredita que o desenvolvimento econômico poderá chegar para todas as classes sociais?
5. Sobre o plano diretor e sua expansão, o movimento social acredita que tal medida poderia minimizar a especulação imobiliária?

Questionários-estruturados 07: Entrevista realizada no contexto da pesquisa do Programa de Mestrado em Geografia da Universidade Federal do Tocantins com a linha de Pesquisa em Estudos geo-territoriais.

Modelo do questionário-estruturado utilizado na entrevista com o Empresário do Agronegócio do Município de Porto Nacional.

Tema: A (re)produção do espaço/Tocantins no contexto regional.

1. Como os grandes empreendimentos como, por exemplo, o ferroviário e a plataforma multimodal?
2. A Ferrovia Norte-Sul irá atender as necessidades do agronegócio, como analisa articulação FNS, plataforma multimodal e agronegócio?
3. Qual a importância da logística para o desenvolvimento econômico do estado do Tocantins?

Questionários-estruturados 08: Entrevista realizada no contexto da pesquisa do Programa de Mestrado em Geografia da Universidade Federal do Tocantins com a linha de Pesquisa em Estudos geo-territoriais.

Modelo do questionário-estruturado utilizado na entrevista com o Professor da Universidade Federal do Tocantins.

Tema: A (re)produção do espaço/Tocantins no contexto regional.

1. Como avalia o processo de tecnificação e modernização da região com a instalação de grandes investimentos e estruturas no Tocantins?
2. Qual o papel e mecanismos de atuação das elites político-econômico do estado?
3. Como avalia a conjuntura geopolítica atual de Palmas e os aportes de investimentos que estão chegando?

Questionários-estruturados 09: Entrevista realizada no contexto da pesquisa do Programa de Mestrado em Geografia da Universidade Federal do Tocantins com a linha de Pesquisa em Estudos geo-territoriais.

Modelo do questionário-estruturado utilizado na entrevista com o Coordenador de Desenvolvimento Regional da Secretaria do Planejamento e da Modernização da Gestão Pública.

Tema: A (re)produção do espaço/Tocantins no contexto regional.

1. Qual a importância da criação da Região Metropolitana de Palmas e como a SEPLAN-TO articular o projeto com os demais municípios e principalmente com a gestão atual da capital?
2. Como regionalização e metropolização configuram-se na articulação político de Palmas e do Tocantins?

Questionários-estruturados 10: Entrevista realizada no contexto da pesquisa do Programa de Mestrado em Geografia da Universidade Federal do Tocantins com a linha de Pesquisa em Estudos geo-territoriais.

Modelo do questionário-estruturado utilizado na entrevista com o Gerente do Instituto Municipal de Planejamento Urbano de Palmas.

Tema: A (re)produção do espaço/Tocantins no contexto regional.

1. Como avalia o protagonismo de Palmas no contexto regional?