

# Periodização e Diferenciação Espacial no Segmento de Rede Urbana no Tocantins

## Historical Spatial Differentiation of Urban Networks in Tocantins State

Kelly Bessa<sup>i</sup>

Universidade Federal do Tocantins  
Palmas, Brasil

**Resumo:** Apoiado em uma abordagem histórico-geográfica, que permite analisar a constituição do território, busca-se estabelecer a periodização do segmento de rede urbana no Tocantins, considerando os processos de diferenciação entre seus centros, com destaque para os que desempenham papéis intermediários, desde o século XVIII, quando surgem os primeiros núcleos urbanos, no antigo norte da capitania de Goiás, até a edificação da capital, Palmas, no final do século XX.

Palavras-chave: Rede Urbana; Periodização; Diferenciação Espacial.

**Abstract:** Using a historical-geographical approach, which involves the systematic analysis of the constitution of territory, we present the historical phases of the development of urban networks in Tocantins State. Processes of differentiation between its centers since the 18th century are traced from the first urban nuclei, which arose in the north of colonial Goiás, up to the building of the state capital, Palmas, in the new state of Tocantins by the end of the 20th century.

Keywords: Urban Networks; Historical Development; Spatial Differentiation.

### Introdução

Deffontaines (1944, p. 141) inicia sua discussão de “como se constituiu no Brasil a rede das cidades” com questões relevantes: “como uma região foi dotada de aglomerações urbanas? Como nasceram elas, onde se instalaram, por que progrediram? Como se cria uma rede urbana [...]”. Tais questionamentos estão diretamente relacionados ao surgimento e à evolução de centros urbanos em uma determinada região e, consequentemente, ao processo de estruturação de suas respectivas redes.

Nessa perspectiva, apoiado em uma abordagem histórico-geográfica, que permite analisar sistematicamente a constituição do território, busca-se estabelecer a periodi-

---

<sup>i</sup> Profa. Dra. dos Cursos de Geografia e dos Programas de Pós-Graduação em Geografia e em Ciências do Ambiente da Universidade Federal do Tocantins (UFT). E-mail: kellybessa@uft.edu.br.

zação do segmento de rede urbana no Tocantins, considerando os processos de diferenciação entre seus centros desde o século XVIII, quando surgem os primeiros núcleos urbanos, no antigo norte da capitania de Goiás, até a edificação da capital estadual, Palmas, no final do século XX.

Para tanto, recorreu-se à elaboração de uma periodização, tendo em vista que a constituição da rede urbana é susceptível de ser temporalizada. Essa periodização, por sua vez, evidencia os momentos de relativa estabilidade e de reestruturação do padrão espacial da rede, por meio da variabilidade de um conjunto de elementos peculiares à natureza desse tipo de rede, engendrada pela desigual espaçotemporalidade dos processos políticos, econômicos e socioculturais em curso. Ademais, revela a diferenciação entre os centros, destacando aqueles que desempenham papéis intermediários.

## **Periodização e Diferenciação entre Centros do Segmento de Rede Urbana no Tocantins**

No Tocantins, antigo norte goiano, a origem e a evolução dos embriões urbanos estão diretamente associadas aos processos de ocupação e de povoamento, bem como de inserção desse território na divisão territorial do trabalho, de tal modo que há uma importante imbricação entre fatores histórico-geográficos, responsáveis por profundas alterações no padrão espacial desse segmento de rede urbana.

Tais alterações espaçotemporais não derivaram de um simples resultado intencional, praticado aleatoriamente por agentes desconhecidos. Ao contrário, ocorrem por meio de imperativos externos, por condicionantes internos ou mesmo por contingências associadas às ações estatais, à liderança das elites regionais e, mais recentemente, às pressões das grandes corporações, resultando nos processos de reestruturação da rede urbana. Esses processos envolveram a desvalorização da posição relativa dos antigos centros ribeirinhos, a exemplo de Porto Nacional e Tocantinópolis, bem como dos centros alavancados pela BR-153, como Araguaína e Gurupi, e, por fim, a valorização da posição da nova capital – Palmas.

Nos séculos XVIII e XIX, destacam-se os processos vinculados à mineração, à atividade agropastoril tradicional e às missões religiosas. Essas atividades promoveram a formação de núcleos mineradores e de aldeamentos indígenas, a instauração de registros (postos fiscais) e de presídios (postos militares), a doação de patrimônios religiosos, a abertura de caminhos e de picadas e a navegação nos rios Tocantins e Araguaia (rotas terrestres e fluviais). Tais processos caracterizam um primeiro espaço-tempo ainda no século XVIII, quando do início da conquista do território, com a implantação dos arraiais da mineração e das aldeias missionárias, embriões de futuras cidades; e, posteriormente, um segundo espaço-tempo que se estende do final do século XVIII ao início do século XX, caracterizado por uma estagnação econômica e por formas de produção não capitalistas, vinculadas ainda às formas de produção colonial e marcadas pela criação de gado em pastos naturais das áreas de cerrado, pela agricultura de subsistência e pequena lavoura mercantil e pelo extrativismo vegetal nas áreas de mata. Ambos os períodos foram estruturadores de um padrão embrionário de rede urbana. No final do século XIX e no início do século XX, sobressaem fatores associados à dispersão das atividades

agropastoris e do extrativismo vegetal, e, a partir da década de 1940, à garimpagem de pedras preciosas e cristal de quartzo, já marcadas pela introdução de formas capitalistas de produção. Esses fatores definiram um terceiro espaço-tempo, caracterizado por um aumento no número de aglomerações urbanas e nas interações espaciais, que se estende até o final da década de 1950. A partir do final dessa década, predominam fatores relacionados às políticas de integração nacional, com destaque para a expansão dos eixos rodoviários, em especial da BR-153, e para os investimentos na agropecuária e na urbanização. Esses fatores redefiniram o padrão anterior esboçando um quarto espaço-tempo, que se estende do final da década de 1950 até o final da década de 1980, caracterizado por um aumento no número de centros e por uma nova conformação da rede urbana, ainda não solidamente estabelecida. No final do último século, destacam-se a própria criação do estado do Tocantins, a inclusão na Amazônia Oriental e a construção da capital estadual, Palmas, a partir de 1989, cuja intensidade das alterações leva à configuração de um novo espaço-tempo, no qual ocorre profunda reestruturação no padrão espacial da rede urbana.

### **Arraiais, Aldeias e Caminhos no Norte da Capitania de Goiás**

A exploração do ouro, iniciada nas *Minas dos Goyases* em meados de 1722, aí incluindo-se as minas do norte goiano,<sup>1</sup> direcionou o fluxo de muitos bandeirantes, mineradores, tropeiros e aventureiros. Foi também responsável pela geração da maioria dos pequenos núcleos de povoamento, incluindo os aglomerados da mineração e os aldeamentos indígenas<sup>2</sup> (Figura 1), e pelo surgimento de caminhos (terrestres e fluviais), que se associa à passagem das tropas, oriundas de São Paulo e Rio de Janeiro, via Vila Boa, capital da capitania de Goiás, e da Bahia, via Duro (Dianópolis), antigo aldeamento indígena, e à navegação nos rios Tocantins e Araguaia.

A presença desses pequenos núcleos de povoamento, praticamente indiferenciados, é uma primeira e necessária fase do processo de elaboração da rede urbana. Esses núcleos se constituíram no embrião da rede de arraiais do antigo norte goiano ainda no século XVIII, pois, já em 1778, a capitania de Goiás estava constituída por 13 julgados,<sup>3</sup> pertencentes à comarca de Vila Boa de Goiás, entre os quais apenas os julgados de São Luís (Natividade), Ouro Podre (Arraiais) e Conceição pertencentes ao atual estado do Tocantins. Na época, esses julgados contavam com um conjunto de 16 arraiais, que são os primeiros núcleos de povoamento.

Com esses núcleos iniciais de povoamento, não se formou, de forma efetiva, uma rede de arraiais. A mineração estabeleceu intercâmbios com regularidade, porém não havia outras atividades capazes de gerar interações. Ademais, pela ausência de diferenciação funcional entre esses arraiais, não se estabeleceram com regularidade interações no interior da região, porque não havia uma real divisão interna do trabalho.

A vida de relações estava direcionada pela rede mercantil da mineração e pela incipiente rede de abastecimento dessas aglomerações. Os intercâmbios eram realizados por meio das rotas terrestres e fluviais, com São Paulo, Rio de Janeiro, Salvador e Belém

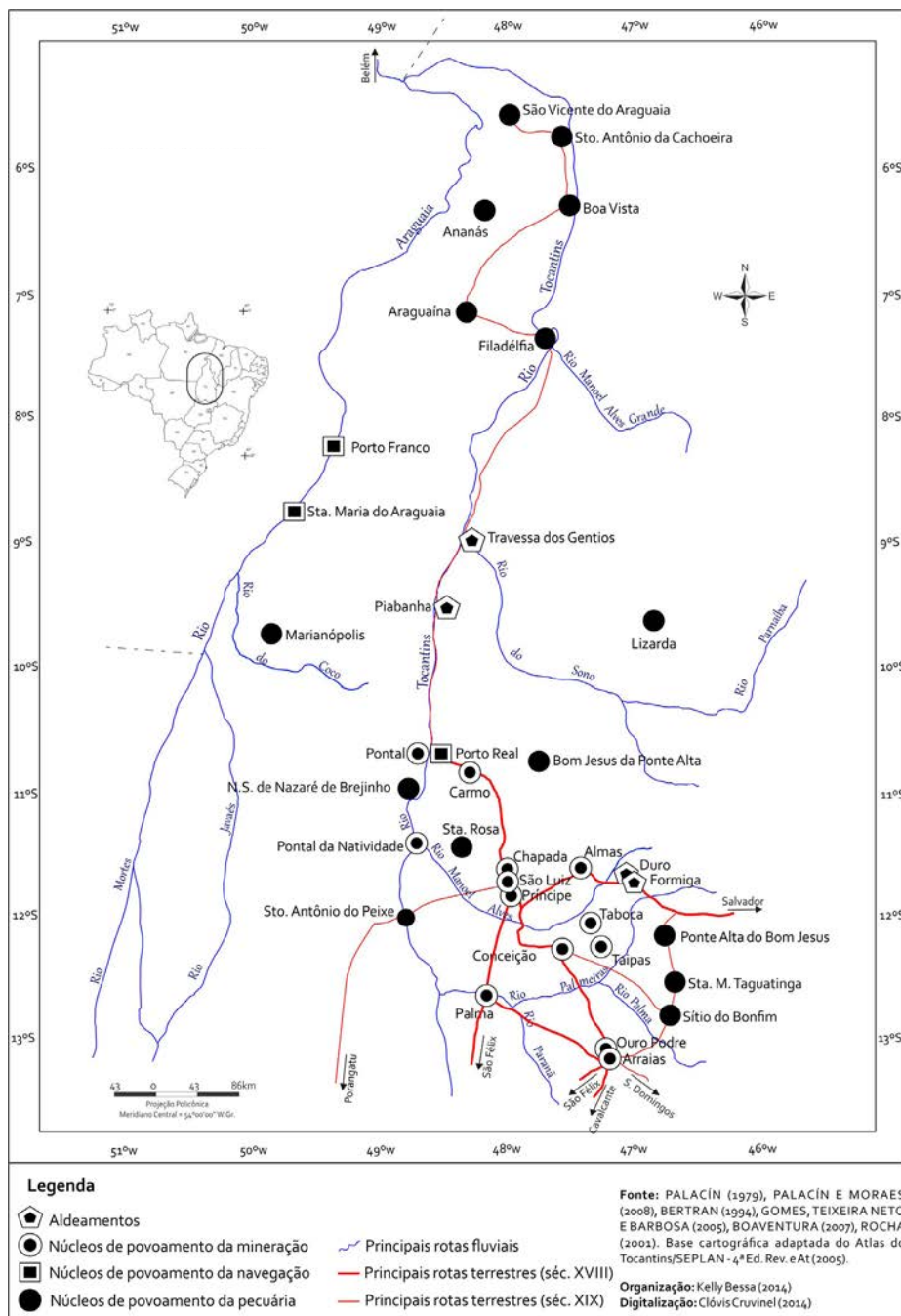


Figura 1 – Tocantins: gênese da formação urbana, séculos XVIII e XIX

(Figura 2). A principal rota de circulação de metais preciosos ocorria no sentido Mato Grosso/Goiás-Triângulo Mineiro-São Paulo/Rio de Janeiro, e, no sentido inverso, dava-se o retorno com mercadorias necessárias aos núcleos da mineração (HOLANDA, 1989). Segundo Magalhães (2004, p. 52-53), os comerciantes dessas capitânicas prontificaram-se em atender as demandas das minas goianas, “[...] oferecendo todos os tipos de produtos para a subsistência, além de artigos de luxo destinados ao segmento social mais abastado [...] até equipamentos para a mineração”.

A distância e as condições precárias dos acessos dificultavam e oneravam o abastecimento da região. A Estrada do Anhanguera foi aberta pelos paulistas em 1730, constituindo-se, inicialmente, no único caminho entre São Paulo e as minas goianas e mato-grossenses. No apogeu da Idade do Ouro, a partir da Estrada Real, foram abertos dois outros caminhos ligando Vila Rica e São João Del Rei às minas goianas, conhecidos como Picada de Goiás (1736) e Picada Nova de Goiás (1739), que tornavam mais acessível o mercado do Rio de Janeiro. De Salvador, havia o Caminho da Bahia, que dava acesso às minas do norte da capitania de Goiás e, destas, à Vila Boa, pois foi aberto o caminho entre Vila Boa e o arraial de Porto Real, conectando um conjunto de arraiais no norte goiano. Esses, apesar das condições precárias, eram responsáveis pela comunicação entre os litorais paulista, carioca e baiano e as regiões oeste e norte da Colônia.

A navegação fluvial, especialmente nos rios Tocantins e Araguaia, foi responsável pela conexão entre os arraiais do sul e do norte da capitania, e via de acesso ao mercado de Belém, no Pará. O rio Tocantins era a principal via de comunicação da região com Belém, de onde se exportava o ouro. Todavia, a navegação no Tocantins foi proibida durante a fase de alta rentabilidade do ouro (1733 a 1782), como parte das políticas de controle territorial português, restringindo a atividade de comércio com São Paulo, Rio de Janeiro, Cuiabá e centros na Bahia e Minas Gerais.

Com o estabelecimento regular de intercâmbios nas rotas terrestres, a atividade mercantil de abastecimento foi-se instalando, de forma incipiente, nos principais pontos de circulação. Entre 1736 e 1752, a maior concentração de lojas, vendas, tabernas e boticas estava em São Luís (Natividade) e Arraiais (LEITÃO, 2012). A Coroa promoveu, a partir de 1732, a instauração de registros e de presídios nos povoados junto aos principais caminhos, para garantir o controle e a fiscalização do território. Entre esses, destacaram-se São Luís (Natividade), São José do Duro (Dianópolis) e Porto Real (Porto Nacional).

Com o reestabelecimento da rota de comércio norte-sul no rio Tocantins, em 1791, instalou-se um destacamento militar junto à margem direita do alto Tocantins, a partir do qual se desenvolveu Porto Real (Porto Nacional). A diferenciação desse núcleo foi marcada pela posição privilegiada na região mineradora do antigo norte goiano e pelas interações comerciais, sobretudo com o Pará, por via fluvial, com a Bahia, por via terrestre, passando por São Luís (Natividade) e Duro (Dianópolis), e com Vila Boa, ao sul, passando por Arraiais.

No caso de Porto Real, sua localização na margem direita do rio Tocantins conferiu uma excelente posição, garantindo o acesso e o controle da navegação no alto e médio

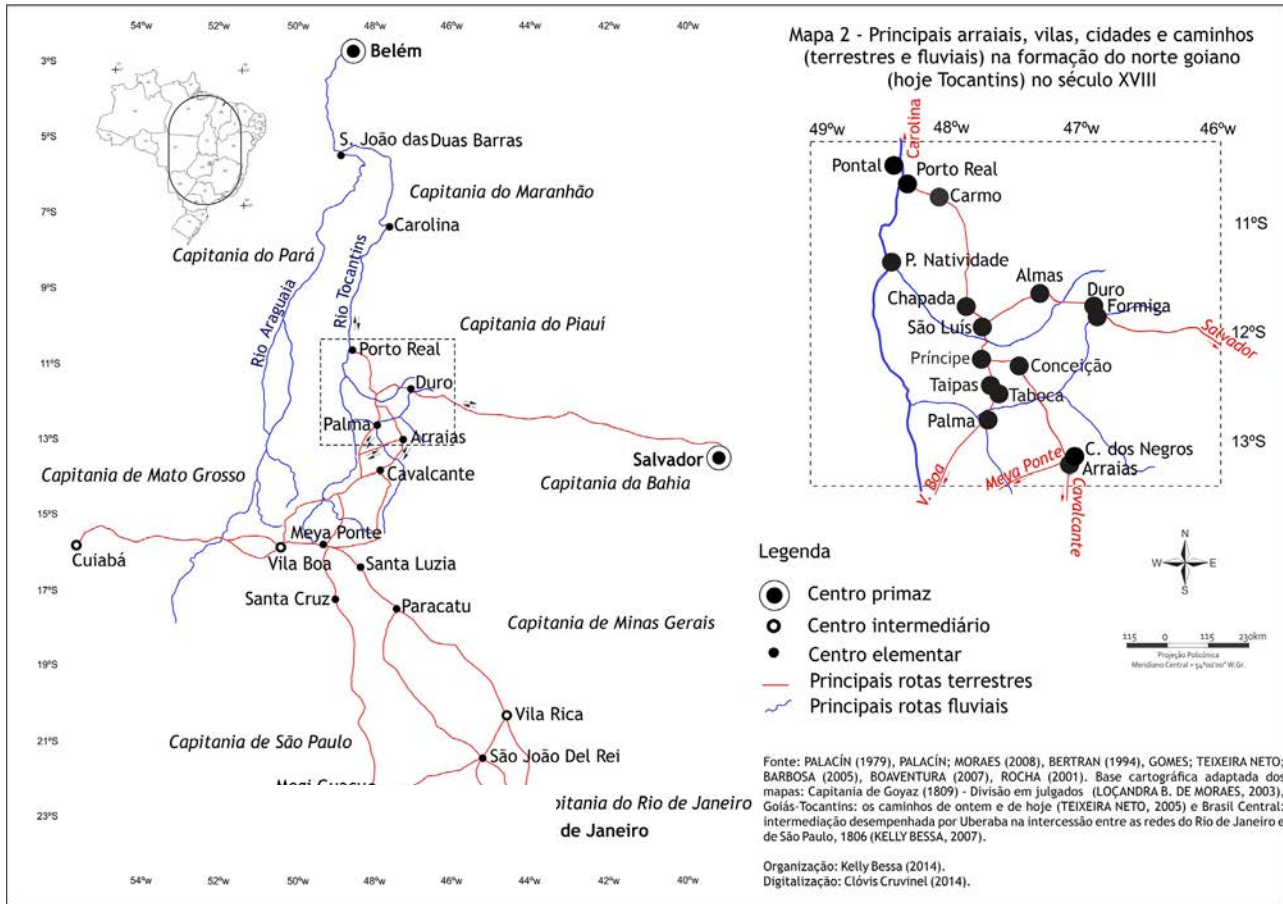


Figura 2 – Principais arraiais, vilas, cidades e caminhos (terrestres e fluviais) na formação do norte goiano (hoje Tocantins) no século XVIII

Tocantins. Tal arranjo espacial possibilitou um acúmulo de funções ligadas ao incremento da navegação, orientando uma primeira fase de estruturação da rede embrionária de arraiais. Tratava-se, contudo, de articulações pouco complexas, gerando uma rede bastante simples, marcada por frágeis relações internas – porque as atividades da mineração pouco beneficiavam a região – e por relações externas, com a rede de Belém, por via fluvial, e com as redes de São Paulo, Rio de Janeiro e Salvador, através dos caminhos coloniais, cujos pontos de intermediação eram Vila Boa e Pirenópolis, ao sul, Duro (Dianópolis), a sudeste, e Porto Real, ao norte.

A precária estrutura comercial refletia-se na estrutura da rede, já que a posição das aglomerações expressava sua inserção nas redes de comercialização da mineração e, em menor escala, nas redes de abastecimento. Esses arraiais, aldeamentos e vilas figuravam, nas redes mercantis de Belém, São Paulo, Rio de Janeiro e Salvador, simplesmente como núcleos elementares e pouco diferenciados, pois as interações eram inteiramente dependentes da mineração, que mobilizava os excedentes de valores produzidos pela economia mercantil, dificultando a diversificação das atividades e o processo de diferenciação funcional dessas aglomerações. Tratava-se de redes que estabeleciam solidariedades desiguais entre o sertão e o litoral. Essas fortaleciam as principais cidades, pela manutenção de relações assimétricas entre as *core areas* no litoral e as áreas periféricas no sertão.

### **Estagnação da Vida Urbana e Econômica no Norte da Província de Goiás**

Após o declínio da mineração, em fins do século XVIII e início do século XIX, houve um longo período marcado por uma estagnação regional, que afetou a atividade mercantil e a rede urbana embrionária. Arraiais, cujas origens vinculavam-se à atividade da mineração, experimentavam, de imediato, intensa prosperidade, transformando-se em focos de atração populacional. Quando cessava a atividade, esses arraiais entravam em franco declínio (REIS FILHO, 1971) e alguns podiam desaparecer por completo,<sup>4</sup> sobretudo onde o estágio das forças produtivas não era capaz de promover novas formas de inserção na divisão territorial do trabalho, como no caso do norte goiano.

Nessa região, após o declínio da mineração, foram gerados fatores de ruralização e de manutenção de uma economia de subsistência, pelo desmonte da estrutura comercial e pelo despovoamento dos arraiais existentes. Conforme Palacín (1979, p. 87), “a ruralização já se vinha processando nas áreas da mineração desde duas ou três décadas antes do fim do século. A população dos arraiais mineiros refluía para o campo e [...] a ruralização ia acompanhada da redução da vida econômica a níveis de pura subsistência na maior parte dos casos”. Segundo Bertran (1994, p. 76-77), nesse período, instaurou-se um tempo “[...] do viver e produzir moderadamente, da autossuficiência, roçando pelo subsistente, um século de enormes lentidões e vaguidões”. Não se desenvolvia, na região, uma vida de relações. Ao contrário, tratava-se de formas de autoprodução, determinadas por relações com o meio natural, por deficiências técnicas, pela ausência de liquidez e pela manutenção de oligarquias locais, que criaram atavismos de dominação política, de acordo com Moraes (1977), e práticas de apropriação da terra (concessão ou posse) e de acumulação espoliativa, como percebeu



o viajante-naturalista Saint-Hilaire (1795) ainda no século XIX, resultando em forte concentração de riqueza.

Nesse contexto, ocorreu a lenta expansão das atividades agropastoris e do extrativismo vegetal, com a dispersão da população pelo espaço rural. A atividade agropastoril tradicional desenvolveu-se, em fins do século XVIII e no século XIX, no vale do Tocantins e na porção sudeste do atual estado, com correntes vindas do Planalto Central e do meio norte, determinando a ocupação do território.<sup>5</sup> A presença de criadores de gado e de roceiros já se fazia próxima às minas, abastecendo os mineiros com produtos de primeira necessidade, apesar de essas atividades terem sido proibidas pela Coroa. Como o abastecimento dessas áreas era bastante difícil, dadas as distâncias e a precariedade dos caminhos, já em 1735 houve indicação da presença de fazendeiros ocupando as pastagens naturais no baixo Tocantins e seguindo, em direção norte, para Arraias, Palma (Paraná), Conceição e São Luís (Natividade). Nessas, desenvolvia-se agricultura de subsistência rudimentar, que lentamente foi se transformando numa pequena lavoura mercantil, pela comercialização de escassos volumes de gêneros alimentícios. A criação extensiva de gado era a atividade mais viável, pela presença das pastagens naturais e por exigir pouca mão de obra e pouco investimento de capital. Ademais, o gado era uma mercadoria autotransportável, que venciam a precariedade dos caminhos coloniais.

Essas atividades promoveram o surgimento de alguns núcleos urbanos no século XIX, entre os quais Tocantinópolis, Taguatinga, Marianópolis, Lizarda, Itaguatins, Araguatins, Filadélfia, Araguaína, Aurora do Tocantins, Santa Rosa do Tocantins, Brejinho de Nazaré, Ananás, Ponte Alta do Tocantins e Ponte Alta do Bom Jesus. Portanto, ocorreu no norte goiano uma geração de centros urbanos próprios da criação extensiva de gado e da agricultura de alimentos para a subsistência.

Vale ressaltar que em 1835 ocorreu nova divisão do território, ficando a Comarca do Norte dividida em duas comarcas – Cavalcante e Porto Imperial (apenas a última pertencente ao atual Tocantins). Alguns dos arraiais existentes no norte goiano já haviam sido elevados à condição de vila – Palma, Porto Imperial, Natividade e Arraias. Entre 1850 e 1861, ocorreu outra reestruturação e a região passou contar com três comarcas – Cavalcante, Porto Imperial e Carolina (apenas a segunda citada pertencente ao atual Tocantins). Nesse período, ocorreu a elevação de outros arraiais à condição de vila, como Dianópolis, e a elevação de três vilas à condição de cidade – Palma, Porto Imperial e Arraias. Já em 1872, o então norte goiano contava com nove comarcas, sendo três pertencentes ao atual Tocantins: Palma, Porto Imperial e Boa Vista.

A população desses arraiais, vilas e cidades dedicava-se à agricultura para o autoconsumo e, havendo um pequeno excedente, para abastecer o limitado comércio interno e, em pequena escala, o comércio inter-regional. Gêneros alimentícios, como milho, feijão, arroz, mandioca, cana-de-açúcar, farinha, açúcar e aguardente eram produzidos de forma rudimentar e escassa em todos os arraiais e vilas, o que limitava a atividade comercial. Nas palavras de Estevam (1997, p. 27), “a maioria dos habitantes plantava para o autoconsumo e pouquíssimos produtos eram enviados para fora da região [...]”. A atividade comercial era quase inexistente e estava limitada à produção desses gêneros alimentícios. Há registros, entre 1819 e 1843, de transações comerciais em Arraias e em



Boa Vista (Tocantinópolis) (MAGALHÃES, 2004). O gado, atividade mais rentável, era comercializado com as províncias da Bahia e do Pará. Dos mercados da Bahia e do Pará, eram importados produtos como sal, tecidos, bebidas e ferragens (MAGALHÃES, 2004; ESTEVAM, 1997).

Com o incremento da navegação no Tocantins, estabeleceu-se uma rota comercial com Belém. Há relatórios gerais da província, de 1858, que demonstraram a movimentação de mercadorias entre Porto Imperial (Porto Nacional) e Belém (MAGALHÃES, 2004; ESTEVAM, 1997). Há um documento demonstrativo do comércio no rio Tocantins, de 1861, que expressa os gêneros exportados (couros e peles cruas) e importados (sal, vinho, ferragens e louças) através de Porto Imperial (FLORES, 2009). Todavia, durante o século XIX tais atividades comerciais foram incipientes devido à fraca inserção na divisão territorial do trabalho.

## **O Relativo Revigoramento Urbano do Início do Século XX**

Em fins do século XIX e nas primeiras décadas do século XX ocorreu a dispersão dessas atividades citadas anteriormente, ainda com baixo aproveitamento das terras, no Bico do Papagaio e na porção entre os rios Tocantins e Araguaia, e a gradual comercialização de produtos excedentes. Essas atividades animaram os centros já existentes e promoveram o surgimento de novos pequenos centros, incluindo aqueles formados a partir da doação de patrimônio religioso. Foram responsáveis também pela relativa ampliação das relações entre esses núcleos de povoamento, caracterizada pela comercialização dos produtos regionais e de gêneros e bens de consumo não produzidos localmente – gerando escassos fluxos no interior da região, entre um conjunto de arraiais que desenvolviam atividades agropastoris e alguns núcleos ribeirinhos no Tocantins e Araguaia, e fluxos exteriores à região, com centros no Pará, no sul goiano, na Bahia, no Maranhão e no Piauí.

O padrão de rede urbana resultante, não mais embrionário, mas ainda não solidamente estabelecido, tinha na antiguidade e na localização ribeirinha de seus centros os principais fatores de distinção, pois, com a predominância da atividade agropastoril e de formas de produção pré-capitalistas, num longo período de estagnação, não havia grandes diferenciações funcionais entre os núcleos urbanos, resultando em uma “integração intrarregional fraca” (MACHADO, 1979, p. 80).

Nesse contexto, diferenciaram-se Porto Nacional e Tocantinópolis, principais portos fluviais, responsáveis pela circulação dos produtos regionais, demonstrando o comando exercido pela rede fluvial no processo de interconexão das aglomerações. Em decorrência da posição ribeirinha, esses centros alcançaram certa relevância no norte do estado de Goiás. Através desses portos fluviais, exportava-se produtos agropastoris (gado, charque, couros, peles, óleos vegetais, borracha de mangabeira) e importava-se produtos como sal, querosene, ferramentas, tecidos, produtos farmacêuticos e até manufaturados europeus. Com isso, retomaram-se as interações comerciais após décadas de isolamento, caracterizadas por Palacín (1979) como o período de letargia que se seguiu após a decadência da mineração.

A partir de 1940, a garimpagem de cristal de quartzo, uma nova atividade, promoveu o surgimento de alguns pequenos núcleos urbanos (Pium, Dois Irmãos do Tocantins, Cristalândia, Pequizeiro, Araguaçu, Dueré, Itaporã, Formoso do Araguaia, Xambioá, Araguaã, Arapoema, Araguatins e Ananás), ampliando o dinamismo na região entre os rios Tocantins e Araguaia. O cristal extraído era transportado por via aérea para o Rio de Janeiro para exportação. A presença dos garimpos estimulou a produção de alimentos para abastecer a população mineradora e dinamizou a área e os centros já existentes entre os vales do Araguaia e Tocantins, tais como Araguaína. Com a retração da comercialização do cristal de quartzo e a conseqüente decadência desses garimpos, as populações dessa região dedicaram-se ao extrativismo vegetal e à agropecuária tradicional.

Com o desenvolvimento da atividade agropastoril, foram surgindo estabelecimentos para o beneficiamento primário dos produtos regionais. As máquinas de beneficiar arroz instalaram-se em Porto Nacional, Miracema do Norte, Pedro Afonso, Filadélfia e Tocantinópolis. Os matadouros situaram-se próximo aos grandes rebanhos, que, nesse período, encontravam-se nos vales dos rios Tocantins e Araguaia, sendo importante destacar a presença de frigoríficos em Pedro Afonso e Araguacema. Em Tocantinópolis, havia uma fábrica de óleo para o beneficiamento da amêndoa do babaçu. A atividade industrial era bastante inexpressiva e tinha caráter artesanal, destacando-se a transformação de produtos alimentares e bebidas, a exemplo das “casas de farinha” e das “engenhocas” para a fabricação de farinha, rapadura, aguardente e açúcar, e pequenos estabelecimentos de fabricação voltados para atividades urbanas, como cerâmicas, olarias, tecelagens e sapatarias, que se destinavam ao mercado local (IBGE, 1959).

A atividade industrial tinha papel secundário. As atividades agropastoris, ao contrário, eram fundamentais, pois a partir dos excedentes estabeleciam-se intercâmbios permanentes entre o campo e os principais centros coletores e expedidores da produção agropecuária. Paradoxalmente, é por meio das atividades agropastoris, especialmente a pecuária, que se introduz formas capitalistas de produção (MACHADO, 1979). Em contrapartida, esses centros eram responsáveis pela distribuição de bens e serviços para os centros menores e para o campo, criando um novo padrão de rede urbana, marcado pelas relações cidade-campo. A partir dessas, foram criadas as bases para a conversão de uma economia rural agrária em uma economia urbana de base agrária.

Com base nesses intercâmbios gerados pelo comércio e serviços, o norte goiano participava de redes mais amplas que encontravam, ao sul, Anápolis e Goiânia; ao norte, Marabá e Belém; à sudeste, Barreiras e Salvador; e, à nordeste, Carolina e Imperatriz. Num conjunto espacial mais amplo, esses centros estabeleciam contatos com São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Recife, Fortaleza, São Luís e Teresina (IBGE, 1959).

Na década de 1950, a rede urbana do norte goiano caracterizava-se pela presença de 14 centros – que desempenhavam papéis como sedes de município e, portanto, com funções urbanas vinculadas às atividades administrativas municipais – e pela existência de 28 distritos e 70 vilas e povoados (IBGE, 1959). Entre esses núcleos, apenas seis contavam com população superior de 10.000 habitantes (Porto Nacional, Pedro Afonso, Tocantinópolis, Araguacema, Filadélfia e Natividade), que juntos con-

centravam 72,5% da população regional, que, em 1950, totalizava 204.041 habitantes (IBGE, 1950).

Até o final da década de 1950 e início da década de 1960, o padrão de rede no norte goiano estava associado às atividades agropastoris, às atividades comerciais e de prestação de serviços e à circulação fluvial. A presença dos portos fluviais, destacadamente Porto Nacional e Tocantinópolis, atuou como um vetor interno da organização espacial. O comando sobre o sistema de transporte fluvial acelerou a diferenciação desses núcleos, que passaram a influenciar vasta área agropecuarista, com as quais mantinham um movimento de trocas desiguais, pela capacidade de organização e pelo controle dos excedentes regionais.

### **As Políticas de Integração Nacional e as Transformações no Norte de Goiás**

A partir do final dos anos de 1950 e início dos anos de 1960, novos eventos, associados à política de integração nacional, os impulsos ao processo de interiorização e a construção da nova capital federal criaram as variáveis que promoveram mudanças nesse arranjo espacial, resultando numa quarta fase de estruturação dessa rede, agora marcada pela ascensão de outros dois centros, Araguaína e Gurupi. Trata-se de uma primeira mudança na natureza da rede urbana, seja pela gênese distinta dos núcleos urbanos, vinculada a um sítio à beira da rodovia e não às margens de rios, seja pela intensificação das relações entre os núcleos urbanos. Esses elementos são caracterizadores das transformações da rede urbana do antigo norte goiano, alterando um padrão espacial que se caracterizava pelo caráter ribeirinho dos principais centros.

A rodovia BR-153 impulsionou o surgimento e a expansão de núcleos urbanos – Gurupi, Paraíso do Norte, Guaraí, Colinas do Norte e Araguaína. Essa rodovia, como aponta Souza (2004, p. 382), “[...] provocou a estagnação econômico-política dos municípios ribeirinhos”, a exemplo de Porto Nacional e Tocantinópolis. Em Porto Nacional, os processos de estancamento e regressão só não foram maiores porque se criou o acesso à BR-153 em fins da década de 1970.

A atividade agropastoril manteve-se ainda como a principal atividade regional, sendo responsável pela inserção na divisão territorial do trabalho, sobretudo pela entrada de novos empreendimentos agropecuários, que, segundo Machado (1979, p. 83), representou “[...] o início do domínio capitalista da agricultura regional [...] que acompanha o avanço da fronteira agrícola, em moldes capitalistas”.

Os investimentos da política de integração do governo federal na Amazônia Legal incorporaram áreas junto à BR-153, no antigo norte goiano, impulsionando os núcleos urbanos regionais e redefinindo seus papéis “[...] como catalisadores do processo de ocupação” (MACHADO, 1979, p. 65). Tais investimentos financiaram projetos para a instalação de infraestruturas econômicas (transporte, energia e armazenamento), para o desenvolvimento agrícola e da pecuária (Polo Agropecuário do Araguaia-Tocantins, Polo Gurupi), para o desenvolvimento agroindustrial (frigorífico e loja de insumos agrícolas em Araguaína, fábrica de implementos agrícolas em Miracema do Norte, usina de beneficiamento de arroz em Gurupi, frigorífico em Araguaçu) e para a melhoria de infraestruturas e equipamentos urbanos, assim como estimularam o crédito, notadamente linhas de financiamento rural (MACHADO, 1979).

Nesses centros regionais, ampliaram-se e diversificaram-se as funções comerciais e de prestação de serviços, especialmente nos pontos de interseção com a BR-153, indicando, segundo Machado (1979, p. 71), uma “[...] urbanização relacionada ao crescimento comercial dos núcleos urbanos”. Também se aumentou a própria escala de urbanização, como resultado das políticas de concentração de terras, de imigração e de desenvolvimento urbano. O índice de população urbana saltou de 12,9%, em 1950, para 39,7%, em 1980 (IBGE, 1950 e 1980). Nos centros juntos à BR-153, tal processo foi mais expressivo – Araguaína (66,5%), Colinas do Tocantins (77,7%), Gurupi (79,9%), Miranorte (67,7%) e Paraíso do Tocantins (72,5%).

Nesse momento, as vias de transporte rodoviários e os investimentos produtivos agropecuários, agroindustriais e urbanos surgiram como os motores da reorganização espacial, atuando como imperativos para a reorganização da rede, colocando, inclusive, a região sob a influência direta da capital estadual, Goiânia, e, secundariamente, da capital federal, Brasília. Tais centros, contudo, caracterizavam-se como lugares centrais, pelas funções de comercialização da produção rural e pela atuação na distribuição de bens e de serviços, com uma discreta estrutura industrial.

Assim, verificaram-se mudanças na rede urbana, marcadas pela criação de novos centros, pela estagnação dos centros preexistentes, sobretudo os com localização ribeirinha, e pela evolução da população urbana, com a ascensão de Araguaína e Gurupi, que, segundo Machado (1979, p. 157), desempenhavam papéis como centros regionais, inclusive pelo “[...] comando da expansão capitalista na região”. Desse modo, desenhou-se uma nova geografia dos comandos e das decisões da vida regional, marcadamente pela existência de uma rede hierarquizada de localidades centrais, que “[...] organiza os fluxos de produtos excedentes no sentido de assegurar sua captação e circulação” (MACHADO, 1979, p. 4).

Antes, com uma divisão interna do trabalho menos densa e com o governo federal protegendo os interesses de oligarquias locais, os controles regionais estavam associados a Porto Nacional. Porém, com a emergência de políticas de Estado, em nível federal, que contrariaram os interesses das oligarquias locais em prol da expansão do capital industrial, e com o alargamento da divisão interna do trabalho, Araguaína e Gurupi apareceram exercendo papéis de controle sobre o espaço e sobre parcelas da produção regional, em posições quase excêntricas e determinadas pelo aperfeiçoamento dos meios de transporte: o primeiro centro na porção norte e o segundo centro na porção sul da região, ambos na BR-153, que passou a sustentar a densificação dos padrões de articulação espacial. Esse fato demonstra a crescente diferenciação entre os centros, resultando em uma reatualização da rede urbana regional, com mudanças na hierarquia que sintetizam processos de recriação das diferenças espaciais.

## **A Criação do Novo Estado e a Formação de uma Rede Urbana de Múltiplos Circuitos**

Com a instalação do estado do Tocantins e da capital estadual, em 1989, introduziram-se novas diferenciações entre os núcleos urbanos e, por conseguinte, no padrão

espacial da rede. No início da década de 1990, o novo estado contava com 79 centros, que exerciam papéis como sedes de município, dos quais apenas 10 possuíam população superior a 20.000 habitantes (Araguaína, Gurupi, Porto Nacional, Tocantinópolis, Paraíso do Tocantins, Araguatins, Palmas, Colinas do Tocantins, Guaraí e Miracema do Tocantins). Tais centros, juntos, concentravam 41,1% da população estadual, que em 1991 totalizava 919.863 habitantes (IBGE, 1991).

A rede urbana encontrava-se bastante desarticulada, pela desigual espaçotemporalidade dos processos em curso, que resultaram em uma profunda reorganização desse espaço. A capital estadual – Palmas – aparece exercendo papéis de controle sobre o espaço e sobre parcelas da produção regional, por meio das funções urbanas de natureza político-administrativa e, assim, estabelece-se uma nova hierarquia. Tal hierarquia foi reforçada e alargada por meio das funções comerciais e de prestação de serviços (público e privado) que se ampliaram e se diversificaram, resultando em maior distinção. Tanto Araguaína como Gurupi e Porto Nacional foram esvaziados de parcelas de suas funções, especialmente as de comando regional.

O processo de mudança segue incompleto e esse segmento de rede urbana encontra-se em fase de elaboração de um novo padrão de articulação, com desdobramentos que extrapolam a escala regional. Nesse contexto, observa-se a ampliação da complexidade funcional dos centros urbanos, diretamente associada a uma crescente divisão do trabalho, que resulta em alterações hierárquicas e qualificações mais específicas, com destaque para os papéis exercidos pelos centros de zona, centros regionais e pela capital estadual.

Tais mudanças estão diretamente relacionadas com os desdobramentos ocorridos a partir da constituição do estado e da criação de sua capital, envolvendo a ampliação das infraestruturas de transporte rodoviário, ferroviário, aéreo e hidroviário, que visa consolidar novos corredores de exportação, e a implantação de projetos hidrelétricos. Não obstante, abarcam a implantação de projetos agropecuários que, desde o final dos anos de 1970, promovem incentivos à melhoria da pecuária e ao desenvolvimento da agricultura e fruticultura. Observa-se a chegada de grandes corporações nacionais e multinacionais do agronegócio, que são responsáveis pela implantação da usina produtora de açúcar e bioenergia da Bunge Alimentos, em Pedro Afonso, e do complexo industrial da Granol, em Porto Nacional, afora a implantação de filiais e de unidades de armazenagem em vários centros. Sobressaem indústrias frigoríficas, além de abatedouros e curtumes. No setor terciário, as alterações são marcadas pelas modernas estruturas do comércio varejista e atacadista, especialmente pela difusão dos supermercados, hipermercados e *shopping centers*, e pelas novas atividades associadas à prestação de serviços.

Há de se ressaltar o papel do Estado na criação e instalação, tanto na capital como em outros centros, de um número crescente de instituições, fundações e órgãos estatais ligados à gestão político-administrativa direta e à prestação de serviços públicos. A presença desses órgãos implica um ponderável campo de trabalho e, por essa razão, esses centros, sobretudo a capital, têm atraído parte da população migrante, tendo em vista o peso do setor público como principal empregador no mercado formal de trabalho.

Portanto, esses centros apresentam-se como focos da vida político-administrativa e como pontos de atração de empresas industriais, comerciais e prestadoras de serviços. Entre esses, sobressaem-se, por sediar atividades vinculadas às demandas regionais e às modernas formas de expansão capitalista, Palmas, Araguaína, Gurupi, Paraíso do Tocantins, Porto Nacional, Guaraí e Colinas do Tocantins. Outros centros também se destacam: Araguatins, Dianópolis, Miracema do Tocantins, Formoso do Araguaia, Pedro Afonso, Miranorte, Alvorada, Araguaçu e Tocantinópolis.

A presença dessas atividades reforça a tendência à urbanização concentrada em poucos centros e a natureza hierárquica das relações interurbanas. Em 2010, o estado já contava com 139 centros, que exerciam papéis como sedes de município, dos quais apenas 10 com população superior a 20.000 habitantes (Palmas, Araguaína, Gurupi, Porto Nacional, Paraíso do Tocantins, Araguatins, Colinas do Tocantins, Guaraí, Tocantinópolis e Miracema do Tocantins). Esses centros, juntos, concentravam 49,0% da população estadual, que, em 2010, totalizava 1.383.453 habitantes (IBGE, 2010), revelando o processo de concentração da população em poucos centros urbanos.

Nota-se que essas atividades, tanto associadas às demandas regionais como às modernas formas de expansão capitalista, são responsáveis por um aumento quantitativo e qualitativo das interações espaciais, que passam a ocorrer por meio da combinação de relações que se articulam em escalas regional, nacional e, até mesmo, internacional. Nesses centros, diversificaram-se e avolumaram-se as relações interurbanas nas respectivas áreas de influência, e as relações de longa distância, especialmente na capital, nos centros regionais, nos centros de zona e, em função da presença de atividades especializadas, em centros como Pedro Afonso, Campos Lindos, Formoso do Araguaia e Xambioá.

Nesse contexto, a concretude das interações mantidas pelos centros urbanos desse segmento de rede revela-se por meio de dois recortes espaciais: um que opera num espaço contínuo, delimitando os contornos regionais por meio da criação de horizontalidades que definem as redes e as intencionalidades regionais; e outro que opera num amplo espaço descontínuo, marcado por interações extrarregionais e pela descontiguidade territorial, originando verticalidades. Tais recortes determinam os papéis de cada um desses centros, bem como seus níveis de integração em escala regional, nacional e internacional, porque estão associadas às redes criadas pelas funções urbanas básicas, às especializações funcionais e às atividades exercidas pelos atores hegemônicos vinculados às corporações nacionais e globais, envolvendo uma gama cada vez mais complexa de interações materiais e imateriais.

Desse modo, esses centros inserem-se na rede urbana por meio de uma forte centralidade regional, assim como se inserem como centros que sediam importantes capitais extrarregionais, gerando uma rede com múltiplos circuitos, caracterizada por horizontalidades e verticalidades. Esses recortes espaciais expressam a existência de uma parcela de comando regional diretamente subordinada a uma base de comando externo sobre a produção e a circulação demandada pelas grandes corporações. Assim, percebe-se o controle regional apenas sobre parcelas das atividades, a continuidade da reprodução

dos capitais locais, o aprofundamento das articulações com os capitais externos, os investimentos em infraestruturas e a inserção nas novas racionalidades da atual divisão territorial do trabalho.

Tais condições aprofundaram a ampliação e a diversificação dos papéis urbanos, resultando numa rede urbana complexa, com múltiplos circuitos e hierarquizada. Nota-se que essa rede continua em fase de elaboração de um novo arranjo espacial, que expressa uma nova classificação mais recente dos centros urbanos. Nesta, verifica-se que Palmas desempenha papel como Capital Regional (Figura 3), pois vem articulando um segmento de rede próprio, por meio das ações de seus agentes sociais, políticos e econômicos, contando com relativas funções urbanas, entre as quais se destacam a gestão política, a comercial e a de prestação de serviços. Ademais, sobressaem Araguaína, exercendo papel como Centro Macro-Regional, e Gurupi, desempenhando papel como Centro Regional, ambos estruturados em torno de fornecimento de bens e serviços para atendimento à população local e regional. Destacam-se ainda Porto Nacional, Paraíso do Tocantins, Dianópolis e Araguatins, que desempenham papéis como Centros Sub-Regionais. Observam-se alguns centros de zona, entre os quais: Colinas do Tocantins e Guaraí, que exercem papéis como Centros Macro-Zonais; e Tocantinópolis, Miracema do Tocantins, Pedro Afonso, Alvorada, Arraias, Taguatinga, Formoso do Araguaia, Augustinópolis, Miranorte, Araguaçu e Xambioá, que cumprem papéis como Centros de Zona propriamente ditos, estruturados em torno de um fornecimento de bens e serviços básicos, para atendimento à sua população local e microrregional. Mantém-se, na base dessa rede, um importante número de pequenas aglomerações urbanas, que desempenham papéis subordinados.

Esses principais centros urbanos do Tocantins, integrados nas redes produtivas, mercantis e financeiras da economia nacional e internacional, e inseridos numa trama de relações que ultrapassa o local, pela presença de firmas hegemônicas, com novos agentes no processo produtivo, com forte influência sobre o Estado, sofrem modificações notáveis diante das exigências e das demandas requeridas, mudando de conteúdo, distinguindo-se dos demais centros, uma vez que respondem por relações socioeconômicas distintas, expressando uma nova fase de estruturação da rede urbana.

## **Considerações Finais**

A diferenciação entre os centros de uma dada rede urbana está inexoravelmente relacionada com os processos de mudança social e suas espaçotemporalidades distintas. Nesses processos, está a base para a explicação das diferenças entre os centros urbanos e da diversidade de suas redes.

A essência das análises não deve apenas permanecer situada na descrição dos aspectos da mudança, ao contrário, deve centrar-se nas racionalidades que deflagram o processo de transformação, bem como nos contextos espaciais e históricos, levando em conta a noção de rede urbana como dimensão socioespacial. A rede urbana, sendo uma dimensão socioespacial, crescentemente diferenciada e complexificada, passa a ser



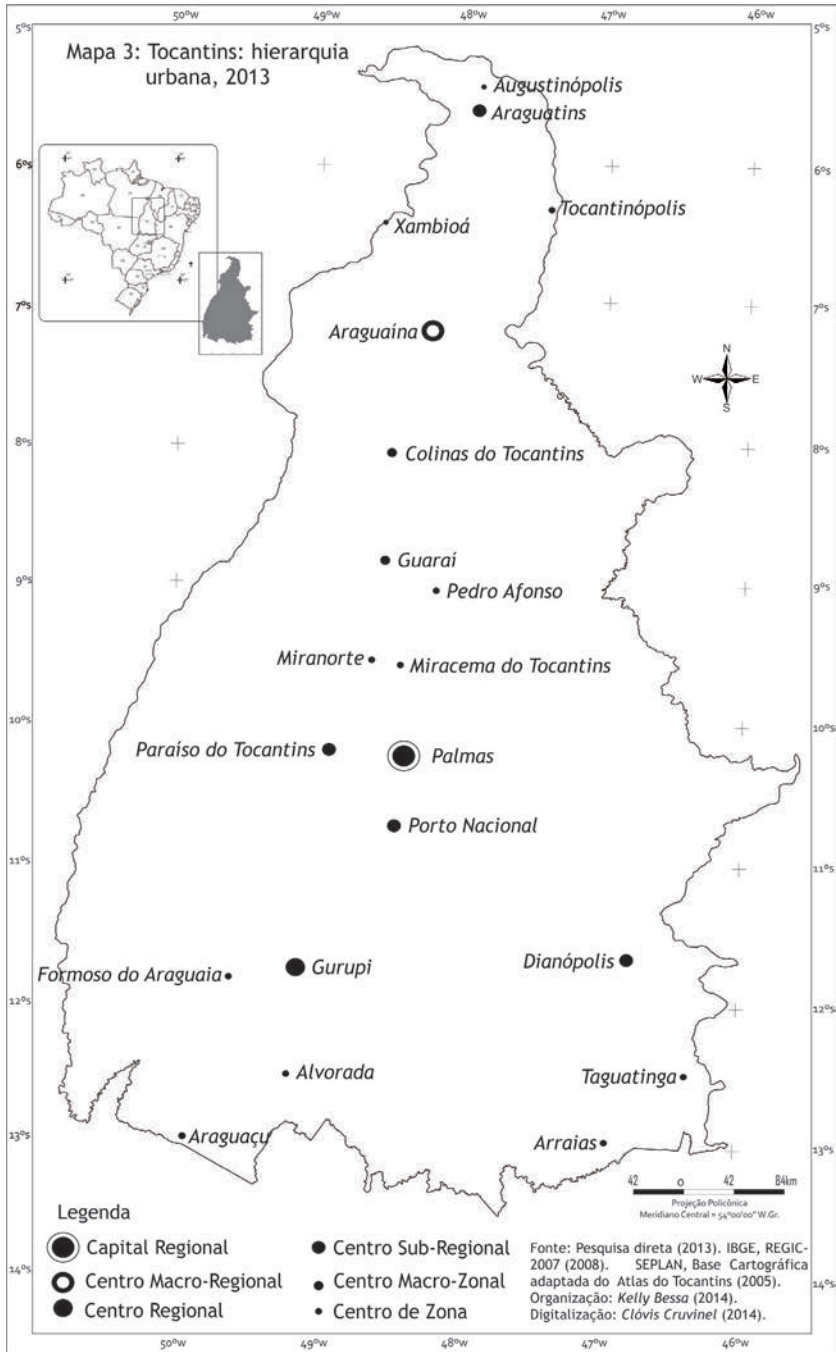


Figura 3 – Tocantins: hierarquia urbana, 2013

submetida a tensões numerosas e profundas que se impõem sobre seu funcionamento e sua estrutura. Tais tensões podem levar a mudanças, por vezes, lentas, orientadas por uma continuidade especiosa, a exemplo das vagarosas alterações ocorridas no antigo norte goiano entre o final do século XVIII e o início do século XX; por vezes, rápidas, fundamentadas em princípios diferentes dos anteriores, notadamente presentes nas transformações no segmento de rede urbana no norte de Goiás a partir de 1960, quando se impôs uma modificação na hierarquia dos centros, quando centros como Araguaína e Gurupi passaram a desempenhar papéis de intermediação, alterando, gradativamente, a configuração da própria rede urbana; e, não raro, brutais, rompendo, de forma radical, com os padrões precedentes, como no caso da criação de um novo estado e de sua capital, responsáveis por mudanças drásticas no padrão de articulação do segmento da rede urbana do Tocantins após de 1989.

Trata-se, respectivamente, de mudanças com continuidade e mudanças com descontinuidade, posto que, a cada momento histórico e a cada contexto espacial, se tem o embate entre tais processos, caracterizando a incessante renovação da sociedade e, por conseguinte, a recriação constante de diferencialidades espaciais.

Nessa perspectiva, faz-se necessário entender a natureza da rede urbana e os seus complexos processos de formação e transformação. No Tocantins, a dinâmica do segmento de rede urbana revela alterações significativas, reflexo das transformações políticas, econômicas e socioculturais por que vem passando a região, sobretudo, depois da separação política do estado de Goiás e da inserção na Amazônia Oriental em 1989. Tais transformações resultaram em novos padrões geográficos, em que se verifica crescente diferenciação entre os centros, marcada pela criação de novos núcleos, pela mudança na estrutura hierárquica, com destaque para os papéis de intermediação que alguns centros passam a desempenhar, pela modificação e ampliação das funções urbanas, pela intensificação das interações espaciais, que passam a ocorrer por meio de horizontalidades e verticalidades, resultando na modificação e na complexificação do próprio segmento de rede.

## Referências Bibliográficas

BERTRAN, P. *História da terra e do homem no planalto central: eco-história do planalto central: do indígena ao colonizador*. Brasília: Solo, 1994.

CORREIA, R. L. Rede urbana e formação espacial – uma reflexão considerando o Brasil. *Revista Território*, Rio de Janeiro: Garamond, ano V, n. 8, p. 121-129, jan./jun. 2000.

COSTA, W. M. da. *O estado e as políticas territoriais no Brasil*. São Paulo: Contexto, 1988.

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

Kelly Bessa

ESTEVAM, L. A. *O tempo da transformação: estrutura e dinâmica na formação econômica de Goiás*. 1997, 180 f. Tese (Doutorado em Economia) – Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1997.

FLORES, K. M. *Caminhos que andam: o rio Tocantins e a navegação fluvial nos sertões do Brasil*. Goiânia: Ed. da UCG, 2009.

HOLANDA, S. B. (org.). *História geral da civilização brasileira: a época colonial*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1989.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Censos demográficos 1950, 1980, 1991, 2000 e 2010. Disponível em: <<http://www.sidra.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 2012.

\_\_\_\_\_. *Enciclopédia dos municípios brasileiros*. Rio de Janeiro: IBGE, 1959.

LEITÃO, T. M. *Abastecimento alimentar na primeira metade do século XIX*. 2012. 142 f. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2012.

MACHADO, L. O. *Urbanização e política de integração no norte de Goiás*. 1979. 198f. Tese (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1979.

MAGALHÃES, S. M. *Alimentação, saúde e doenças em Goiás no século XIX*. 2004. 254f. Tese (Doutorado em História) – Departamento de História da Faculdade de História, Direito e Serviço Social, Universidade Estadual Paulista, Franca, 2004.

MORAES, M. A. S. Conjuntura econômica, administrativa e política de Goiás nas primeiras décadas do século XIX. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Goiás*, 5(6): 27-37, 1977.

PALACÍN, L. Os três povoamentos de Goiás. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Goiás*, Goiânia, 7(8): 81-95, 1979.

\_\_\_\_\_; MORAES, M. A. S. *História de Goiás (1722-1972)*. Goiânia: Ed. da UCG/Ed. Vieira, 2008.

PRADO JÚNIOR, C. *Formação do Brasil contemporâneo: Colônia*. São Paulo: Brasiliense, 1986.

REIS FILHO, N. G. *Evolução urbana do Brasil*. São Paulo: Instituto de Física. 1971.

SAINT-HILAIRE, A. *Viagem à província de Goiás*. Belo Horizonte; São Paulo: Itatiaia/Edusp, 1975.

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

Recebido em: 17/6/2015      Aceito em: 30/10/2015

---

<sup>1</sup> Em 1809, instalou-se a Comarca de São João das Duas Barras (Comarca do Norte), composta pelos julgados de Traíras (Tupiraçaba), Cavalcante, São Félix, Arraias, São João da Palma (Paraná), São Luís (Natividade) e Porto Real (Porto Nacional) (PALACIN; MORAES, 2008). Desses julgados apenas os quatro últimos pertencem ao atual estado do Tocantins.

<sup>2</sup> Há registro de quatro aldeamentos nos séculos XVIII e XIX: Dianópolis (Duro e Formiga), Pedro Afonso (Travessa dos Gentios) e Tocantínia (Piabanha). Já no início do século XX, foi instalado o aldeamento de Itacajá (1938).

<sup>3</sup> Capitâneas, províncias, comarcas e julgados eram divisões político-administrativas que, seguindo padrões portugueses, perduraram até o advento da república, quando se introduziu o modelo federativo (COSTA, 1988).

<sup>4</sup> Cabe comentar que muitos dos arraiais da mineração deixaram de existir quando do fim da exploração do ouro no norte goiano, a exemplo de Bom Jesus do Pontal, Chapada dos Negros, Pontal da Natividade e Taboca.

<sup>5</sup> Prado Júnior (1986, p. 53) afirma que “[...] à pecuária se deve a ocupação de boa parte do território da colônia, e calculado em área efetivamente colonizada, ela ultrapassa a mineração”.

