

**OS PAPÉIS URBANOS DA CIDADE DE CAROLINA NA
FRONTEIRA AGRÍCOLA DA AMAZÔNIA LEGAL**

**THE URBAN ROLES OF THE CITY OF CAROLINA ON THE
AGRICULTURAL FRONTIER OF THE LEGAL AMAZON**

**LOS PAPELES URBANOS DE LA CIUDAD DE CAROLINA EN LA
FRONTERA AGRÍCOLA DE LA AMAZONIA LEGAL**

Reges Sodré

Doutorando em Geografia pela Universidade Federal de Goiás – UFG. Mestre em Geografia pela Universidade Federal de Uberlândia – UFU.
regessodre@gmail.com

Julio Cesar de Lima Ramires

Doutor em Geografia Humana pela Universidade de São Paulo – USP. Professor Titular do Instituto de Geografia da Universidade Federal de Uberlândia – UFU.
ramires_julio@yahoo.com.br

Recebido para avaliação em 26/07/2017; Aceito para publicação em 09/07/2018.

RESUMO

Esse artigo teve por objetivo analisar os papéis e funções urbanas da cidade local de Carolina, situada no sul do Maranhão, frente à expansão da fronteira agrícola na Amazônia Legal. A pesquisa foi construída a partir de revisão teórica em Santos (1979, 2008), Valverde e Dias (1967), Melo (2008), Brito (2009) e Fresca (2010); levantamentos de dados sobre população, empresas por setor da economia e empregos formais e informais no Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE); e trabalho de campo. Constatou-se que essa cidade teve um importante papel na região sul-maranhense e norte tocantinense antes da política de integração nacional dos anos de 1960. Não sendo beneficiada por essa política, a cidade perdeu funções na rede urbana, mas não entrou em completo processo de esvaziamento demográfico e econômico. Atualmente, o comércio e os serviços de Carolina estão voltados especialmente para o atendimento da demanda da população local – rural e urbana. No segmento industrial, a cidade tem um maior protagonismo, especialmente pela atuação de duas empresas, a PIPES e a Marka Florestal. Além disso, o agronegócio da soja encontra-se em pleno processo de expansão, o que pode trazer novas dinâmicas à cidade, além de conflitos no campo.

Palavras-chave: Carolina; Cidade Local; Rede Urbana; Fronteira Agrícola.

ABSTRACT

This paper aimed to analyze the roles and urban functions of the local city of Carolina, located in south of Maranhão, in front of the expansion of the agricultural frontier in the Legal Amazon. The research was constructed from a theoretical review in Santos (1979, 2008), Valverde and Dias (1967), Melo (2008), Brito (2009), and Fresca (2010); surveys of data on population, companies by sector of the economy and formal and informal Jobs at the Brazilian Institute of Geography and Statistics; and field work. It was found that this city played an important role in the south Maranhão and north Tocantins region before the national integration policy of the 1960s. Not being benefited by this policy, the city lost its functions in the urban network, but did not enter into full process demographic and economic depletion. Currently, Carolina's trade and services are geared

specifically to meeting the demand of the local population – rural and urban. In the industrial segment, the city has a greater role, especially through the activities of two companies, PIPES and Marka Florestal. In addition soybean agribusiness is in the process of expansion, which can bring new dynamics to the city, as well as conflicts in the countryside.

Keywords: Carolina; Local City; Urban Network; Agricultural Frontier.

RESUMEN

Este artículo tuvo por objetivo analizar los papeles y funciones urbanas de la ciudad local de Carolina, situada en el Sur de Maranhão, frente a la expansión de la frontera agrícola en la Amazonia Legal. La investigación fue construida a partir de revisión teórica en Santos (1979, 2008), Valverde y Días (1967), Melo (2008), Brito (2009) y Fresca (2010); de los datos sobre población, empresas por sector de la economía y empleos formales e informales en el Instituto Brasileño de Geografía y Estadística; y trabajo de campo. Se constató que esa ciudad tuvo un importante papel en la región sur-maranhense y norte tocantinense antes de la política de integración nacional de los años 1960. No siendo beneficiada por esa política, la ciudad perdió funciones en la red urbana, pero no entró en completo proceso de vaciamiento demográfico y económico. Actualmente, el comercio y los servicios de Carolina están dirigidos especialmente para atender la demanda de la población local – rural y urbana. En el segmento industrial, la ciudad tiene un mayor protagonismo, especialmente, por la actuación de dos empresas, la PIPES y la Marka Florestal. Además, el agronegocio de la soja se encuentra en pleno proceso de expansión, lo que puede traer nuevas dinámicas a la ciudad, además de conflictos en el campo.

Palabras-clave: Carolina; Ciudad Local; Red Urbana; Frontera Agrícola.

INTRODUÇÃO

Os centros urbanos podem ser estudados a partir de seus papéis na rede urbana, com destaque para distribuição, produção e gestão. Segundo Ribeiro (1998), no primeiro caso, os centros são hierarquizados em função da oferta de bens e serviços, sendo elas frequentes e elementares ou sofisticadas e raras. Nos papéis relacionados à produção, os centros possuem maior ou menor especialização/diversificação das respectivas atividades econômicas desenvolvidas. Por fim, as cidades podem ser lidas a partir da rede de gestão, isto é, do controle e comando que exercem sobre uma porção do espaço geográfico.

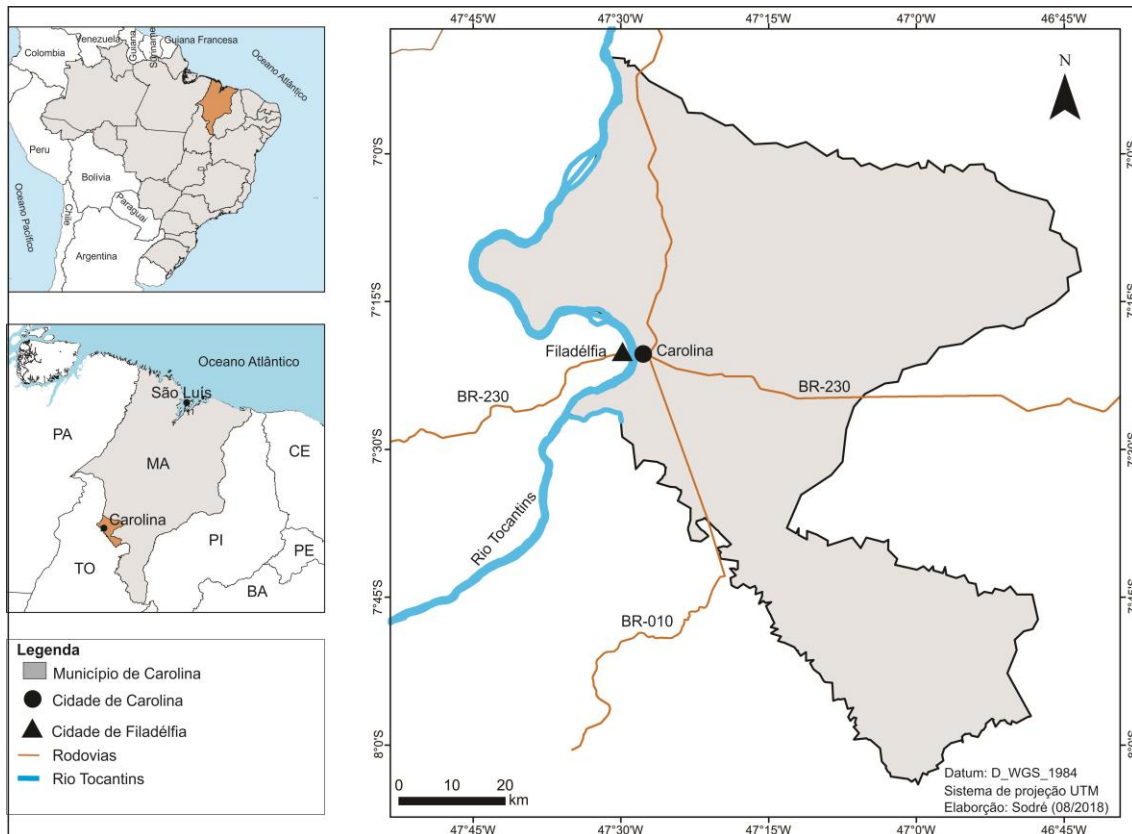
Destaca-se que os papéis de distribuição e produção dos centros urbanos brasileiros, especialmente das cidades médias e pequenas, têm sofrido importantes modificações desde os anos de 1970, principalmente pelos avanços nos a) meios de transferências; b) na desconcentração industrial e centralização espacial dos comandos; c) na difusão do consumo; d) e no fortalecimento do agronegócio (SPOSITO et al., 2007). Tais processos têm conferido às pequenas cidades, ora situação de dinamismo, ora de declínio.

Por um lado, boa parte das pequenas cidades perderam funções na rede urbana a partir da segunda metade do século XX, tendo em vista que a ampliação dos espaços de

fluxos e a intensificação das novas demandas por consumo (educação, saúde, etc.) motivaram não só a intensificação de deslocamentos para cidades médias e grandes centros, mas a migração para esses espaços. Por sua vez, a modernização do campo acaba por concentrar terras e promover a migração campo-cidade, deixando largos contingentes populacionais empobrecidos (MELO, 2008).

Por outro lado, as novas condições de fluidez do território brasileiro possibilitaram que um conjunto de pequenas cidades ganhassem maior expressividade na rede urbana, especialmente em termos de produção e distribuição. Esse processo acontece, ao menos sob as seguintes formas: primeiro, através da interiorização de unidades industriais de regiões metropolitanas e seus entornos (REOLON, 2013); segundo, por meio de iniciativas locais de produção que ganham relevo em nível nacional (VEIGA, 2007); terceiro, pela produção do agronegócio, onde algumas poucas pequenas cidades se tornam importantes produtoras e fornecedoras de insumo ao campo (FREDERICO, 2010); quarto, oferta de consumo do/no espaço pelo turismo.

Diante disso, esse trabalho tem como finalidade estudar os papéis e funções urbanas da cidade local de Carolina, situada no sul do Maranhão (ver mapa 1). Prioriza-se, na dimensão econômica, os papéis de produção e distribuição dessa cidade na rede urbana a partir de transformações impostas pelo avanço da fronteira agrícola desde os anos de 1950. Essa cidade foi municipalizada em 1831, constituindo, por muito tempo, um dos principais centros urbanos do sul do Maranhão, tendo boa parte de seus papéis esvaziados depois da segunda metade do século XX, em virtude, entre outros fatores, de seu isolamento e dos poucos investimentos recebidos no contexto dos Planos de Integração Nacional.



Mapa 1 – Localização de Carolina, Maranhão

Fonte: Base Cartográfica UFMS. SEPLAN-TO.

A cidade é servida por três rodovias que a ligam com Balsas, Estreito (rodovia transamazônica – BR-230), Araguaína (TO-222) e Goiatins (BR-010, esse trecho encontra-se sem pavimentação). Segundo dados do Censo Demográfico 2010 (IBGE, 2010), o município tinha 23.959 habitantes, divididos em 16.237 na área urbana e 7.722 na área rural. No estudo Regiões de Influência das Cidades (IBGE, 2008), Carolina foi classificada como centro local, estando diretamente na área de atuação de Araguaína-TO.

Diante desse quadro, e visando atingir o objetivo da pesquisa, na primeira parte do artigo faz-se uma discussão sobre a noção de cidade pequena e local para, em seguida, situar esse tipo de cidade na fronteira agrícola amazônica. No segundo momento, levantamos dados sobre a formação territorial de Carolina; o crescimento econômico e demográfico frente a expansão da fronteira agrícola, relacionando as principais ações estatais dos anos de 1960-1970 na região. Finalmente, na última seção, apresenta-se como a cidade vem se reestruturando com a investida de novas frentes do capital.

Os resultados apresentados se basearam em dois procedimentos: 1) levantamentos de dados sobre população, empresas por setor da economia, empregos formais e informais, e leituras bibliográficas; 2) trabalho de campo, realizado em 2016, no qual fizemos

entrevistas com comerciantes, empresários (4 entrevistas) e população (94 entrevistas), e levantamento do número e tipo de estabelecimentos comerciais.

CIDADES LOCAIS E PEQUENAS

Segundo Fresca (2010), as cidades pequenas foram até 1990 pouco exploradas pela geografia e somente a partir de então cresce o interesse pelo seu estudo. Em verdade, de acordo com Melo (2008, p. 435), “a inserção da temática pequena cidade, no meio acadêmico, não é em si, efetivamente, recente”, pois, podem ser citados alguns trabalhos pioneiros, como os de Harris (1956), Azevedo (1957), Geiger (1963), Alegre (1970), Juanico (1977), Silva (1978), Santos (1979, 1993, 2004), Singer (1990) e Faissol (1994). O problema, segundo a autora, é que nesses trabalhos as pequenas cidades aparecem em meio a discussões mais amplas e os avanços conceituais, teóricos e metodológicos são modestos.

Há muitas razões que corroboraram para o aumento do interesse em estudar as cidades pequenas, relacionadas às intensas modificações na organização socioespacial brasileira que levaram a transformações em vários segmentos da rede urbana nacional, permitindo a produção de novos papéis nessas cidades, através da realização de uma parcela importante da produção propriamente dita e inserindo-as em interações espaciais de grande alcance (FRESCA, 2010). Ademais, Jurado da Silva (2011) ressalta que o movimento de interiorização das Universidades contribuiu para esse aumento dos estudos, bem como a inserção de estudantes advindos de cidades pequenas nos programas de pós-graduação em Geografia.

É oportuno destacar que tal atraso nos estudos dessa categoria de cidade resultou em imprecisões conceituais e generalizações equivocadas, de sorte que “a discussão sobre as pequenas cidades encontra-se aberta e apresenta-se como enquanto (sic) riqueza de possibilidade de pesquisas” (PADINHA, 2010, p. 22). Por outro lado, como bem pontuou Endlich (2006, p. 31), “não contemplar as pequenas cidades é esquecer uma parte da realidade urbana [...] como também esta falta de estudo compromete uma compreensão mais ampla da rede urbana”. O estudo de tais espaços ajuda mesmo a explicar as funções e centralidades dos espaços localizados em nível hierárquico superior, como cidades médias e grandes (ENDLICH, 2006).

Melo (2008) aponta algumas dificuldades em conceituar e teorizar sobre tais cidades: i) fragilidade teórica e metodológica da Geografia e de outras áreas no tratamento do tema; ii) a própria diversidade da realidade socioespacial brasileira constitui-se em um

complicador; iii) coexistem pequenas cidades que funcionam como reservatório de mão de obra e também são marcadas pelo esvaziamento gerado por processos migratórios; iv) há ainda pequenas cidades turísticas, industriais e algumas que têm as festividades religiosas, as manifestações culturais, as feiras, entre outras, como elementos que as inserem em um contexto socioeconômico mais amplo; v) pequenas cidades localizadas nos entornos metropolitanos, as quais se apresentam bastante diversas das demais.

Há vários caminhos de reflexão sobre essas cidades, o privilegiado aqui será a dinâmica econômica pensada no âmbito da rede urbana. Numa primeira aproximação, pode-se afirmar que essas cidades ocupam os patamares inferiores da rede de cidades, exercendo papéis e funções que atendem, na maioria das vezes, apenas a população que se encontra em seus limites municipais (CORRÊA, 2011). No entanto, Endlich (2006, p. 52) ressalta que os “pequenos centros urbanos não são iguais entre si, pois possuem conteúdos diferentes que em alguns casos geram relações hierárquicas entre eles”. De sorte que as “cidades com atividades comerciais e equipamentos de serviços públicos e privados um pouco mais diversificados funcionam como pólos microrregionais” (ibidem, p. 52).

Seria o caso de questionar se não há necessidade de uma distinção conceitual entre esses dois tipos de cidades aludidos: cidades pequenas que atuam apenas na área de seu município e cidades pequenas que influenciam outros núcleos vizinhos (contíguos e descontínuos). Ou, de outro modo, o que ambos os tipos de cidades têm rigorosamente em comum a ponto serem colocadas no mesmo referencial teórico? Essa preocupação está inscrita nos marcos de uma reflexão que busca compreender as pequenas cidades em suas relações, isto é, na rede urbana, mas não precisa necessariamente a ela estar circunscrita, podendo outros pontos, além da centralidade e das interações espaciais, fazerem parte do arcabouço que fundamenta a proposição conceitual.

Santos (1979, p. 71) define cidade local “como a aglomeração capaz de responder às necessidades vitais mínimas, reais ou criadas, de toda uma população, função esta que implica uma vida de relações”. Em sua acepção, essas cidades são o patamar mais inferior da hierarquia urbana, abaixo desse porte não se pode mais falar de cidades.

Seguindo a proposição de Santos (1979) e tentando avançar, Fresca (2010) assevera que as cidades locais são aquelas que ofertam serviços mínimos a seus habitantes, enquanto as cidades pequenas seriam capazes de aglutinar um nível de oferta mais complexo, extrapolando o nível de atividades mínimas, sem que isso as conduzissem à condição de intermediação na rede urbana (cidade média ou de porte médio). Nessa diferenciação, as

idades locais estão incluídas na classe de cidades pequenas, mas não se deixa confundir inteiramente com elas.

Nessa linha de raciocínio, Roma (2008), estudando as cidades de Mariápolis e Osvaldo Cruz no estado de São Paulo, chega à conclusão que ambas são cidades pequenas, mas com funcionalidades diferentes, o que inviabiliza a classificação de ambas rigorosamente num mesmo patamar. Assim, a autora assinala que Mariápolis é uma cidade local, pois não desempenha “centralidade em relação a outras cidades, atendendo apenas as demandas de seus espaços rurais e agrícolas. Ou seja, o centro local é a pequena localidade que depende de outras aglomerações” (ibidem, p. 16). Osvaldo Cruz gera “centralidade em relação às cidades locais, mas esse poder de atração é estritamente atinente à área de sua hinterlândia, não podendo assim ser classificada como regional ou média”, mas “não pode ser considerada cidade local, tomando-se esse nível como o inferior da rede urbana” (ibidem, p. 29, grifo nosso). A solução encontrada pela autora leva-a a classificar essa cidade como um centro sub-regional.

Assim, mesmo sabendo dos inúmeros avanços que precisam ser encaminhados na construção conceitual desses pares – cidade pequena e local –, tais terminologias serão usadas considerando as proposições levantadas, ou seja, cidade pequena é aquela capaz de exercer papéis e funções além de seus limites municipais e lograr de ofertar de bens e serviços superiores a um patamar mínimo de subsistência. Já cidade local é entendida como a de menor relevância na rede urbana, em termos da oferta de bens e serviços, ainda que eventualmente possa influenciar municípios vizinhos (especialmente aqueles que formam uma contiguidade territorial) e ter algum segmento especializado de destaque.

A FRONTEIRA AGRÍCOLA DA AMAZÔNIA LEGAL E AS CIDADES PEQUENAS E LOCAIS

Segundo Becker (1985), a fronteira agrícola é um espaço não plenamente estruturado, definido em relação a um espaço estruturado e urbanizado, do qual é reserva de recursos, espaço de manobra política e espaço ideológico. É onde a expansão do capital se dá de forma avassaladora sobre as culturas preexistentes, gerando muitos conflitos por recursos naturais e pela posse da terra.

O processo de ocupação da Amazônia é longo e remete à própria constituição do Brasil. Nos interessa a expansão moderna orientada pelo estado, a qual começou, segundo

Becker (2007), com a iniciativa de Getúlio Vargas e Juscelino Kubitschek, com projetos como Marcha Para o Oeste e rodovias de penetração nacional.

Entre as ações levadas a cabo pelo Estado, está a criação, em 1953, da Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPVA) através da Lei nº 1.806 de 06.01.1953 – Art. 2º, visando: a) Assegurar a ocupação da Amazônia; b) constituir na Amazônia uma sociedade economicamente estável e progressista, capaz de, com seus próprios recursos, prover a execução de suas tarefas sociais; c) e desenvolver a Amazônia Legal num sentido paralelo e complementar ao da economia brasileira. Ficou definido o espaço da Amazônia Legal, compreendendo territórios federais do Acre, Amapá, Guaporé (Rondônia) e Rio Branco (Acre), parte do Mato Grosso, Maranhão, e de Goiás a norte do paralelo 13º, justamente a área que posteriormente seria o Tocantins (BRASIL, 2016).

Mas é somente entre 1966 e 1985 que se inicia o planejamento regional efetivo da região. O Estado toma para si a iniciativa de um novo e ordenado ciclo de devassamento amazônico, num projeto geopolítico para a modernização acelerada da sociedade e do território nacionais. Neste projeto, a ocupação da Amazônia assume prioridade por várias razões. É percebida como solução para as tensões sociais internas decorrentes da expulsão de pequenos produtores do Nordeste e do Sudeste pela modernização da agricultura. Sua ocupação também foi percebida como prioritária em face da possibilidade de nela se desenvolverem focos revolucionários (BECKER, 2007, p. 26).

Nesse contexto, a fim de agilizar o processo de ocupação da região, com forte atuação do Estado, foi extinta a SPVA e criada a Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM), em 1966, através da Lei nº 5.173, de 27 de outubro de 1966, mantendo os limites territoriais da Amazônia Legal. A SUDAM atuou principalmente na atração de investimentos para a Amazônia por meio do Fundo de Investimento da Amazônia (Finam) e dos incentivos fiscais (BRASIL, 2016).

As cidades pequenas e locais receberam pouco espaço no planejamento da expansão da fronteira agrícola, na medida em que as políticas públicas de integração se fundaram na constituição de polos de desenvolvimento, direcionando a elas o maior montante de investimentos. Assim, embora o discurso oficial defendesse a necessidade de atenuar desequilíbrios regionais, tratava-se de “integrar à acumulação áreas, populações e atividades sob novas formas, mais adequadas a manutenção do seu poder econômico e social”, criando novas diferenciações e desigualdades territoriais (MACHADO, 1979, p. 38).

Observando a constituição das políticas públicas, é possível notar que houve processos contrários ao fortalecimento das cidades pequenas e locais, principalmente das últimas. A política de integração nacional incentivou o processo de ocupação pelo fortalecimento dos latifúndios. Esse tipo de propriedade concentrador de terra conduz, de um lado, a consolidação dos centros regionais e não das cidades pequenas, justamente pela menor distribuição de renda, elemento fundamental na ampliação da oferta de bens e serviços e da maior complexidade da urbanização no nível inferior da rede urbana. De outro, liberou mão de obra que se movia para os centros regionais, a partir da expulsão de pequenos proprietários do campo e da pouca geração de empregos que a pecuária extensiva demanda (MACHADO, 1979). O resultado dessa política é uma rede urbana caracterizada “pela presença de poucos centros com centralidade expressiva e um grande número de cidades com fraca e muito fraca centralidade” (BECKER, 2007, p. 95).

Isso não significa que as cidades e núcleos pequenos foram destituídas de importância na ocupação da Amazônia. Elas cumpriram papel fundamental na circulação da força de trabalho durante o processo de ocupação do espaço amazônico, uma vez que “a estruturação da fronteira se viabiliza pela mediação do urbano que é a base logística para o projeto de sua rápida ocupação” (BECKER, 1985, p. 360). Não obstante, conforme Becker (2007, p. 31), a fronteira tende ao esgotamento e consolidação depois dos anos 1990, sendo que a “Amazônia é hoje uma floresta urbanizada, com 69,07% dos seus 20 milhões de habitantes vivendo em núcleos urbanos, com importante papel na dinâmica regional”. Nesse interim, verifica-se a emergência de algumas cidades pequenas como centros de distribuição de bens e serviços e sustentáculos da produção do agronegócio, seja pelas novas qualidades que a pecuária ganha, se modernizando, ou pela expansão dos grãos de soja e milho.

A este respeito, Sodré (2015) ressalta o crescimento de pequenas cidades como Redenção-PA e Balsas-MA. A primeira tem agregado cada vez mais uma oferta de consumo produtivo voltada ao agronegócio bovino, enquanto a segunda tem direcionado a oferta à produção de soja e milho. Tais cidades são centros “sub-regionais” que exercem importantes funções na rede urbana ao viabilizarem “a materialização das condições de reprodução do agronegócio, pois elas respondem pela oferta de serviços e produtos, tais como insumos químicos, consultoria, máquinas, medicamentos veterinários, recursos financeiros”, além de “mão de obra qualificada e não qualificada e redes agroindustriais” (ibidem, p. 253).

Esta expansão econômica nos municípios das pequenas cidades nem sempre é acompanhada de justiça social e melhoria das condições de vida da maioria dos habitantes pobres. Em geral, estas cidades têm infraestrutura urbana precária e os conflitos no campo se agravam, especialmente pela negligência do Estado.

A FORMAÇÃO TERRITORIAL DE CAROLINA: dinâmica econômica e demográfica

Carolina-MA, emancipada em 1831, teve ocupação iniciada em 1809, com fazendeiros procedentes do município de Pastos Bons-MA, com frentes de ocupações oriundas da Bahia e de Pernambuco. Localizada a margem do rio Tocantins, principal via de circulação daquela época, o núcleo urbano foi crescendo lentamente e se consolidando como centro de abastecimento do Sul do Maranhão e Norte do atual estado do Tocantins. Além dessa dimensão econômica, o papel dessa cidade, até 1960, foi de suporte à expansão da ocupação do território em escala regional, envolvendo o Leste do Tocantins, o Sudeste do Pará, e, claro, o Sul do Maranhão, a partir de frentes de migração advindas do Nordeste, principalmente da Bahia (VALVERDE e DIAS, 1967; PEREIRA, 2015; CHAVES, 2009).

O período de maior importância de Carolina foi de 1930 a 1970, assegurado pela instalação de energia elétrica em 1939; inauguração do aeroporto em 1937; teatros e cinemas criados em 1930, 1941 e 1959; circulação de jornais e criação de emissoras de rádio; instalação do Banco do Brasil em 1950; e as primeiras indústrias da região, que fabricavam tijolos, sabão, móveis e beneficiamento de arroz. O aeroporto de Carolina, que chegou a ser o segundo mais movimentado do Maranhão, tinha ligação diária com as cidades de Balsas, Barreiras, Goiânia, Conceição do Araguaia, Pedro Afonso, Araguaína, Santarém, Belém, São Luís, Grajaú, Alto Parnaíba e Imperatriz (VALVERDE e DIAS, 1967; REIS e PEREIRA, 2007; IBGE, 1959; BRASIL, 2015).

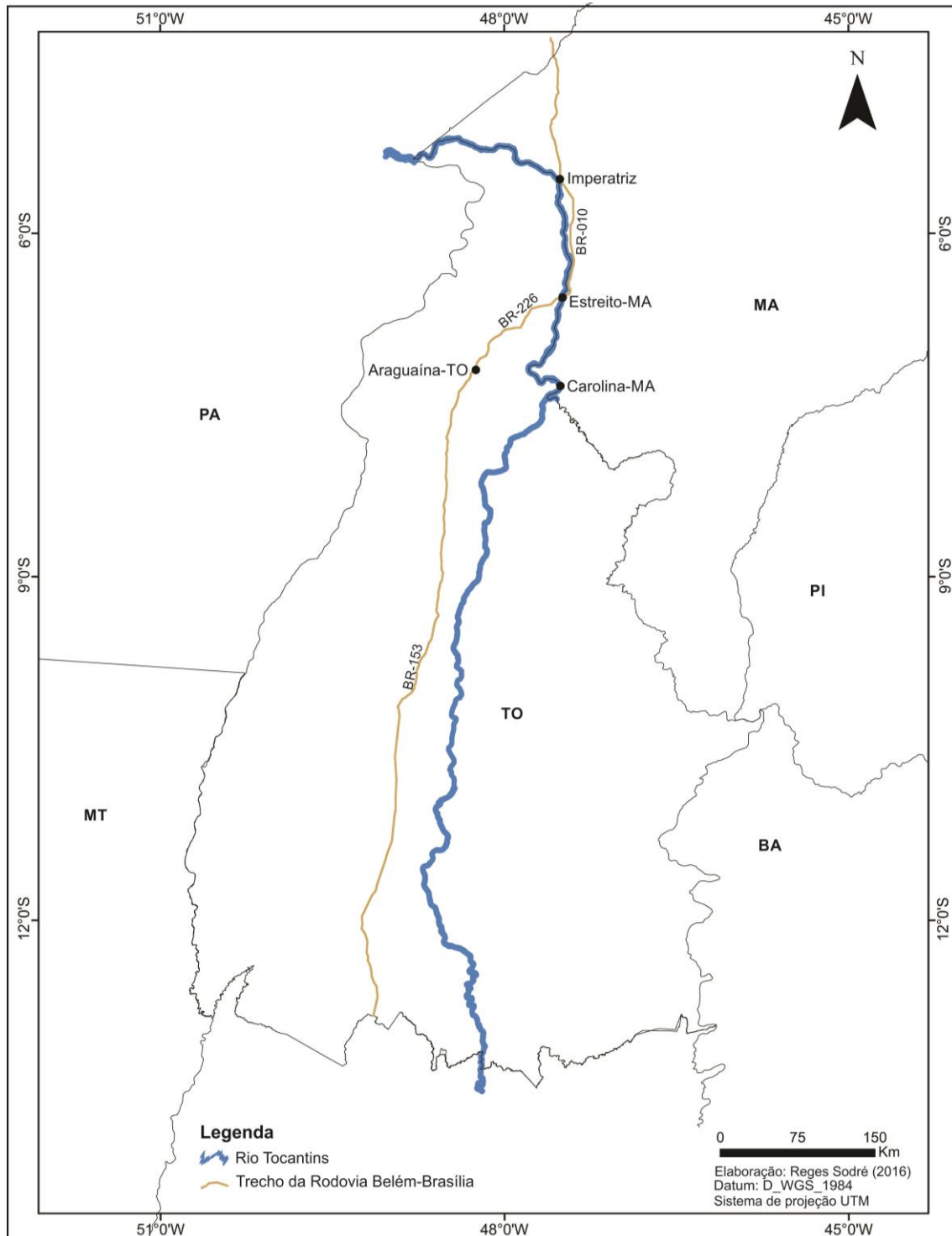
Com a abertura da rodovia Belém-Brasília, em 1960, essa cidade entra em declínio, refletido no êxodo rural da população para as áreas servidas pela rodovia e na desarticulação de Carolina com sua região, ao passo que Araguaína se beneficia e ascende hierarquicamente. Se a primeira cidade ocupava uma posição importante no contexto da navegação fluvial, seu isolamento terrestre se complica com a construção da rodovia, tornando sua posição geográfica um grave entreve ao desenvolvimento e manutenção da centralidade precedente (VALVERDE e DIAS, 1967; PEREIRA, 2015; CHAVES, 2009).

A partir do mapa 2, que demonstra o traçado da rodovia Belém-Brasília, identificamos a situação de isolamento que Carolina fica após a construção da estrada, ainda que possua atualmente ligação até essa rodovia, como se observou na mapa 1.

Cabe um parêntese para esclarecer “que a rodovia popularmente conhecida como Belém-Brasília é formada por várias rodovias federais e, dentre estas, compreende o trecho da BR 153” (BRITO, 2009, p. 77), como ilustrado no mapa 2. Alguns autores refutam chamar a estrada de Belém-Brasília, preferindo adotar apenas nomes de trechos oficiais, como BR-153.

No entanto, temos usado a denominação Belém-Brasília desde 2011 (SODRÉ e BRITO, 2011), por entender que a explicitação do contexto histórico fica mais claro usando essa terminologia, coisa que os nomes formais não o fazem, ao contrário, esconde essa rica realidade histórica. Ademais, autores clássicos que trataram da fronteira agrícola adotaram a terminologia Belém-Brasília, como Martins (2009), Becker (1985), Machado (1979) e Santos e Silveira (2008).

No âmbito econômico, depois de 1970, quando a rodovia Belém-Brasília entrava em processo de consolidação e as cidades ao seu entorno viviam o pleno crescimento, em Carolina “passou a verificar uma drástica fuga de investimentos financeiros, tanto do setor público quanto da iniciativa privada. Foi a partir dessa época que inúmeros empresários desistiram de investir”, fechando as portas ou transferindo “suas empresas para outros centros promissores, principalmente Imperatriz, Araguaína e Anápolis” (REIS; PEREIRA, 2007, p. 79).



Mapa 2 – Localização da Rodovia Belém-Brasília em relação à cidade de Carolina
Fonte: SEPLAN-TO, 2012, DNIT (2015), Brito (2009), Valverde e Dias (1967).

Analisando o crescimento populacional de Carolina, antes e depois da construção da rodovia Belém-Brasília, não é legítimo assegurar que houve êxodo da população para as áreas de construção da rodovia a ponto de caracterizar um esvaziamento populacional, não que os autores antes citados tenham afirmado isso *ipsis litteris*, mas suas falas podem conduzir facilmente a essa interpretação. A população rural, urbana e total cresceu no

interregno de 1940 a 1980. Especialmente a urbana, com incremento de 12 mil pessoas (ver gráfico 01).

Esse dado estatístico certamente carrega um engodo, pois ele esconde que o atual município de Estreito, até 1980 distrito de Carolina (IBGE, 2011), foi servido diretamente pela rodovia Belém-Brasília (ver mapa 2). Segundo Brito (2009), se consolidou como ponto de passagem e passou a ter uma posição geográfica melhor do que a de Carolina. Entendemos, então, que seja plausível a ocorrência de migrações da cidade de Carolina para as áreas servidas pela Belém-Brasília que os dados não foram capazes de captar, compensados pelo crescimento do distrito de Estreito. Mesmo assim, é indubitável que esse processo migratório não foi alarmante, nem se deu repentinamente.

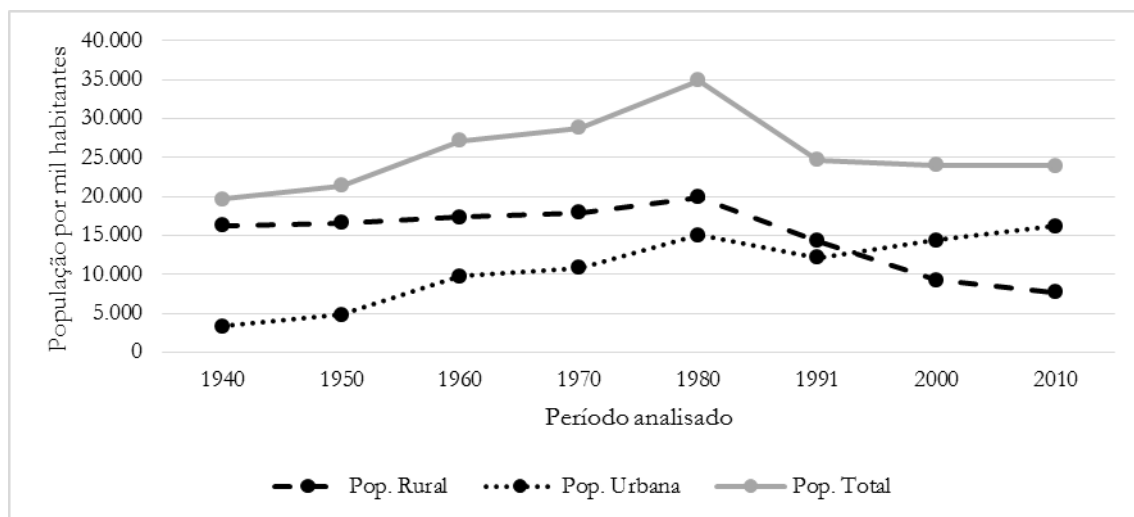


Gráfico 01 – Evolução da população rural, urbana e total de Carolina (1940-2010)
Fonte: Ipeadata (ca. 2010).

A perda demográfica significativa que o município de Carolina teve foi no interregno de 1980 a 1991, justificado não por fluxos migratórios, nem por ausência de importância *per se* da cidade (embora também possa ser), mas pela emancipação do distrito de Estreito. Confrontando a população que Carolina mantém depois do desmembramento e a que tinha antes da rodovia, o resultado demonstra crescimento e comprova que não ocorreu um esvaziamento demográfico. Não obstante, a partir de 1991, Carolina vem perdendo população total a uma taxa de -0,15% ao ano, já a população rural conheceu um relevante ponto de inflexão. Antes de 1991 vinha crescendo a taxa de 0,66%, depois declinou anualmente na casa dos -3%. Embora a população urbana tenha crescido 1,52% a.a de 1991-2010, ela conseguiu absorver somente em torno de 50% do êxodo rural.

Segundo Pereira (2015, p. 64-88), a construção da Usina Hidrelétrica de Estreito, inaugurada oficialmente em 2012, que afetou o município e a cidade de Carolina, acelerou o

êxodo da população (a autora não dimensiona essa aceleração), pois “as pessoas continuam a sair do município em busca de trabalho em outras cidades ou fora do estado, pois o acesso à terra é cada vez mais restrito”. Através da população estimada para 2018 pelo IBGE, em relação à contada no censo demográfico de 2010, Carolina teve crescimento de 1,58%, embora seja uma estimativa bastante inferior àquela projetada para a população nacional, que foi de 9,31%, no mesmo período. De todo modo, pensamos que é necessária muita cautela, pois só uma análise demográfica (aliada a outros indicadores) em longo prazo, determinará o quanto realmente a usina contribui para o declínio demográfico (e econômico?) do município.

Se em termos populacionais a trajetória de Carolina na região não se mostra reveladora e linear, é necessário confrontar outros dados. A evolução dos estabelecimentos empresariais e a geração de ocupações no comércio, serviço e indústria é um caminho interessante. Encontramos, de início uma primeira dificuldade ao confrontar dados disponíveis no IPEADATA com aqueles do IBGE, nos censos de 1950 a 1980, isto é, antes e depois da rodovia Belém-Brasília, pois falta-lhes assimetria total. O IBGE revela notável declínio na indústria somente entre 1975 e 1980, nos serviços a queda coincide com a década de 1970, já o comércio apresentou crescimento contínuo, sendo o único a ter saldo positivo, antes e depois de 1970. O IPEADATA aponta a evasão/fechamento contínuo e acentuado de empresas em todos os setores da economia urbana, de sorte que nenhum apresenta saldo positivo. Entretanto, quando somados todos os estabelecimentos nas duas fontes, fica comprovado que houve redução pós-1970. (IBGE, 1956ab, 1966, 1974, 1975ab, 1979, 1980, 1981, 1984abc; IPEADATA, ca. 2010).

Em um nível de detalhamento maior, a desagregação do IBGE esclarece um importante elemento no comércio que também indica perda de funções centrais de Carolina depois da construção da rodovia Belém-Brasília. Em 1950, existiam 5 estabelecimentos no setor atacadista, nos anos de 1960 aumentou para 14, confirmando que a cidade vinha se consolidando enquanto centro distribuidor de alimentos e outras mercadorias no norte do Tocantins e Sul do Maranhão. Em 1970, houve praticamente um esvaziamento dessa função, já que foram registrados apenas 3 atacadistas. Mesmo que nos anos seguintes os dados tenham algumas anomalias, o quadro prevalece (IBGE, 1956, 1966a, 1975a, 1980).

De 1967 a 1980 consta que, na cidade de Carolina, foram criadas 10 empresas, configurando um processo de estagnação, ainda mais que elas podem ter sido implantadas no distrito de Estreito, que logo se tornara independente. No entanto, segundo o IBGE,

em 1970, Carolina tinha 731 pessoas ocupadas, enquanto em 1980 eram 930. Já para o IPEADATA, eram 731 e 661, respectivamente, mostrando que as fontes se divergem no quesito empregos gerados. O detalhe importante é que, mesmo considerando os dados mais pessimista do IPEADATA, o percentual de fechamento de empresas não foi similar à perda de postos de trabalho. 96,22% das empresas de 1970 não existiam em 1980, mas somente 10,59% dos postos de trabalho foram extintos.

Esses dados corroboram com a tese de que a rodovia Belém-Brasília (e todas as políticas de investimento rural e urbana no seu entorno) contribuiu para um declínio das atividades econômicas em Carolina, mas a parca queda no nível de emprego ajuda a explicar, duplamente, porque a população do município não sofreu perdas drásticas e a urbana se ampliou expressivamente. Esses dados assinalam que o pináculo da decadência carolinense foi entre 1975 e 1990, e o auge da cidade, entre 1960 e 1970, justamente nos primeiros anos de rodovia construída. Foi a partir de 1991 que Carolina voltou a apresentar indícios de dinamismo.

De 1991 e 2000, foram abertas 82 empresas, e de 2001 a 2013, foram 179 unidades. Isso não significa que a cidade recuperou quantitativamente o *status* de 1970. Naquele ano, Carolina tinha 416 estabelecimentos no comércio, serviços e indústria, enquanto em 2010 tinha 279 estabelecimentos. Destaca-se que, para uma reflexão coerente sobre o período de recuperação econômica de Carolina (1991-2015), no setor econômico, é necessário se livrar do saudosismo. O contexto em que a cidade está inserida é outro, não é admissível avaliar seu crescimento como se ela fosse ocupar novamente o posto de cidade mais importante do sul do Maranhão e norte do Tocantins. Muitas de suas funções era fruto daquela época e dois exemplos ilustram essa ideia: no campo da cultura não se vê mais uma pulverização de teatros e cinemas como naquele momento; na viação, Brito (2009) argumenta que o fechamento de aeroportos se deve a uma reorganização do transporte aéreo, no qual as empresas passam a priorizar as capitais e cidades médias.

Dessa forma, mesmo que a cidade não tenha recuperado seu quantitativo de empresas, evoluiu em muito na geração de empregos. Em 1970, eram 731 empregos gerados, enquanto em 2010 foram 2.491, se for considerada a administração pública e trabalho agropecuário, o total de empregos sobe para 7.427 (IBGE, 2010). Portanto, a cidade não vive um marasmo em relação ao passado, como imaginam as visões nostálgicas. Quantitativamente tem menos estabelecimentos comerciais, mas, qualitativamente gera mais empregos, inclusive a indústria, com 279 ocupações em 2010, atinge seu auge na geração de empregos (IBGE, 2010).

Com efeito, não estamos dizendo que Carolina “vive às mil maravilhas”, nem que está inserida em uma região de riqueza e prosperidade, semelhantes aos pontos luminosos do território brasileiro (SANTOS; SILVEIRA, 2008). A problematização levantada descortina a falácia do passado maravilhoso e do presente nefasto, mas não cai de forma alguma no extremo oposto, do presente sem problema e do passado nebuloso.

PAPÉIS E FUNÇÕES DE CAROLINA NO ALVORECER DO SÉCULO XXI

O comércio e os serviços da cidade de Carolina estão voltados especialmente para o atendimento da demanda da população local – rural e urbana. As lojas de eletrodoméstico, que incluem duas redes que atuam em diversas cidades do Tocantins, Pará e Maranhão, são os destaques no varejo. Esse segmento chega a atender fluxos oriundos da cidade vizinha de Filadélfia, que tem uma infraestrutura econômica inferior a Carolina. Em menor proporção, registrou-se deslocamentos da cidade de Goiatins, situada a 61 km.

Os supermercados da cidade são todos de pequeno porte e chegam a ser insuficientes para atender a demanda local. Os entrevistados reclamaram também do alto preço praticado pelos comerciantes. Predominam os estabelecimentos de pequeno porte, chamados de mercearia, cujas características do circuito inferior da economia urbana (SANTOS, 2008) se fazem presente, tais como informalidade, baixo número de vendas, margem elevada de lucro por produto, entre outros. Diante disso, parcela da população que possui maior renda se desloca para as cidades de Araguaína e Estreito. Às vezes, quem não logra de condição e os meios de mobilidade, se reúne com vizinhos para dividir o custo da viagem, possibilitando, em um só deslocamento, a aquisição de bens para os membros envolvidos.

No segmento industrial, a cidade tem um maior protagonismo, especialmente pela atuação de duas empresas: a Pipes e a Marka Florestal. A Pipes, criada em 1973 (CARVALHO; CARVALHO, 2015) é a maior empresa da cidade, como apontou Reis e Pereira (2007). São empresas do grupo Pipes: Pipes Empreendimento, Pipes Transportes Manutenção e Comércio, Produtos Cerâmicos Pipes, Pipes Complexo Turístico Pedra Caída, Sistema Pipes de Comunicação, Revendedora de Gás Pipes, Pipes Agronegócio e J.F.E Santo Serviços. Todas essas empresas abrangem as seguintes áreas de atuação: construção de embarcações de médio e grande porte; transporte por navegação fluvial de veículos e passageiros; extração e fornecimento de areia, brita e cascalho; serviço de mecânica e lavagem de veículos; serraria e carpintaria; fabricação de produtos em cerâmica;

retífica de motores; comércio de combustível; manutenção de aeronaves; borracharia, alinhamento e balanceamento; edificações residenciais e comerciais; aluguel de imóveis; lazer e turismo (CARVALHO; CARVALHO, 2015).

A área de maior destaque da empresa é o transporte por navegação fluvial de veículos e passageiros. A Pipes monopoliza esse serviço em vários pontos dos rios Tocantins e Araguaia e em outros cursos fluviais, abrangendo ainda os estados do Maranhão e Piauí. Ao todo são 46 municípios, com 51 unidades da empresa (CARVALHO; CARVALHO, 2015). Essa ampla rede configura uma drenagem de renda que é investida no município de Carolina, já que aí estão a sede da empresa, as unidades industriais e outros investimentos da mesma, corroborando com a geração de emprego. Segundo informações da Relação Anual de Informações Sociais (RAIS, 2014), são 408 funcionários empregados nessa área da empresa, que, no total, gera 519 ocupações formais em Carolina.

As interações espaciais interescolares que a PIPES coloca Carolina, não se restringem às filiais da empresa. Desde 2009, essa cidade aparece no mapa da balança comercial brasileira através de importações da Pipes. Os principais produtos importados são laminados, barras de aço, balsas de materiais têxteis, ventilador com motor elétrico, bombas de ar ou vácuo, partes dos veículos, máquinas e aparelhos. Os países que fornecem esses produtos são China (incluindo Hong Kong e Taiwan), Alemanha, Índia, África do Sul, Estados Unidos, Coreia do Sul, Coreia do Norte, Espanha, Finlândia, Argentina, entre outros países (BRASIL, 2015).

A Marka Florestal é uma empresa que atua no ramo de produção de mudas certificadas de eucalipto, tendo como principal cliente a multinacional Suzano, que tem fábrica em Imperatriz. Instalada em 2008, a empresa chegou a produzir, em 2010, mais de 40 milhões de mudas de eucalipto (CARDOSO, 2013). A Marka Florestal é a segunda maior empregadora do município, com 264 empregos formais (RAIS, 2014).

Pereira (2014) afirma que o território carolinense é reserva para a expansão de eucalipto e soja. A respeito do primeiro cultivo, a autora certamente acerta o alvo, mas no segundo não. Em 2014, Carolina tinha 733 hectares (IBGE, 2014) de área plantada de eucalipto, número bastante reduzido. Tal plantação, ou parte dela, pertence, segundo Pereira (2014), à multinacional Suzano. Essa empresa tem um Projeto Florestal no Sul do Maranhão que abrange 21 municípios (entre eles Carolina) e prevê o plantio de 60 mil hectares e investimentos iniciais de 352 milhões na região. Assim, é provável que, nos próximos anos, ela se expanda para novas áreas do município carolinense.

Por outro lado, a soja já é uma realidade nesse município. Em 2014 foram plantados 35 mil hectares do grão, são 27 mil hectares a mais em relação a 2004, levando Carolina a tornar-se o sexto maior produtor de soja do Maranhão (IBGE, 2014). Ainda existe muito espaço para expansão, mas não se pode dizer que a soja chegará, pois ela já o fez. A inexistência de infraestrutura de consumo produtivo no espaço urbano esconde a pujança do campo, isso ocorre porque os investidores são de municípios vizinhos e Balsas comanda a oferta de bens e serviços.

Outra atividade importante no município de Carolina é a prática do Turismo, especialmente o ecoturismo. Em 2010, a atividade ganhou um reforço de peso, quando a empresa PIPES comprou a Fazenda Pedra Caída, de 12.500 hectares com 25 cachoeiras e localizada próximo ao Parque Nacional da Chapada das Mesas. A partir daí, empreendeu-se uma ampla reforma no local, com a construção de hotéis, chalés, heliponto, trilhas e diversas outras atividades (CARVALHO; CARVALHO, 2015). A empresa investiu cerca de 40 milhões de reais nas reformas, sendo inaugurado em 20 de novembro de 2014 o Complexo Turístico Pedra Caída (COMPLEXO TURÍSTICO, 2014).

Além da infraestrutura construída, é preciso considerar a força política e midiática que o proprietário da PIPES possui nessa região. Ele tem grande influência com deputados, senadores, governadores e diversos empresários, e conta com a simpatia, e, às vezes, idolatria, da mídia regional e local. Elementos que facilitam na fulcral divulgação do turismo.

É por meio da produção de bens especializados que o município busca se inserir em relações que propiciem um aumento do dinamismo econômico. O turismo também surge como atividade promissora, mas enfrenta vários entraves para decolar de vez. A possibilidade de expandir a centralidade é remota, pois municípios vizinhos como Estreito e Balsas crescem e possuem infraestrutura maior, capturando a oferta de serviços. Por outro lado, a estruturação dos sistemas de transporte, principalmente as rodovias, mas também a Ferrovia Norte-Sul, acabam por beneficiar as cidades médias, especialmente Araguaína. Assim, fica mais fácil e cômodo para os moradores de Goiatins e Filadélfia se deslocarem para essa cidade do que para Carolina.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A expansão da fronteira agrícola dos anos de 1960 propiciou a estagnação econômica de Carolina, na medida em que deslocou o eixo de crescimento para o entorno

da rodovia Belém-Brasília. No entanto, como mostramos, esse processo não conduziu a um esvaziamento demográfico e econômico de Carolina, ao contrário, a geração de empregos se elevou ao longo do tempo. Entre os fatores que explicam esse quadro, está o aumento do funcionalismo público que gera renda em cidades locais e o surgimento de indústria que agrupa muitos funcionários.

A principal perda que Carolina teve foi relativa a seu papel de distribuição na rede urbana e da possibilidade de crescimento que lograva. A cidade nunca foi um grande centro, se pensada à luz do presente, o que acontecia é que estava inserida numa região praticamente despovoada, então o pouco que tinha a colocava em situação de destaque. Como lembra Padinha (2010, p. 201), “em terras precárias quem tem pouco é centro”, esse era precisamente o caso de Carolina.

Nesse contexto, a articulação entre cidade e região era precária (MACHADO, 1979). Portanto, como enfatizado, não se pode idealizar o papel que Carolina teve no passado, cujo resultado imediato é a demonização do presente, como se a cidade vivesse em decadência mortal. A dinâmica da mesma, de fato, não é invejável, mas reflete o contexto regional de um estado que está entre os menos desenvolvidos do Brasil. Além disso, é preciso pontuar que, entre as cidades locais da região de influência de Araguaína (26 cidades), tal como definida pelo IBGE (2008), ela está entre as maiores, perdendo apenas para São Geraldo do Araguaia, no Pará.

As recentes dinâmicas pelas quais passa Carolina são oriundas da produção industrial, da soja e do turismo. Este último possui reconhecido potencial de crescimento, mas ainda padece da ausência de uma melhor infraestrutura e da falta de marketing mais amplo. Em relação à soja, observa-se um crescimento exponencial da plantação nos últimos 10 anos, influenciado pela localização deste município no chamado anel da soja, no sul do Maranhão. No entanto, o crescimento da economia urbana, para atender às demandas do setor produtivo, enfrenta dificuldades, pois este papel é exercido com crescente força pela cidade de Balsas e, em menor proporção, por Araguaína.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços. **Balança comercial brasileira por município: 2009-2015**. Brasília: MDIC, 2015. Disponível em: <<http://www.mdic.gov.br/>>. Acesso em: 15 mar. 2016.

BECKER, Bertha Koiffman. Fronteira e urbanização repensadas. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 36, n. 2, p. 357-371, 1985. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br>>. Acesso em: 15 mar. 2014.

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

BRITO, Eliseu Pereira de. **O papel de Palmas-TO na rede de integração regional**. 2009. 262 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal da Grande Dourados, Dourados, 2009.

CHAVES, Patrícia Rocha. **As Relações sócio-territoriais na construção da Usina Hidrelétrica de Estreito e a reprodução do espaço urbano nas cidades de Carolina-MA e Filadélfia-TO**. 2009. 215 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional e Agronegócio) – Universidade Federal do Tocantins, Palmas, 2009.

CARDOSO, Paulo. A silvicultura chega com força ao estado do Maranhão. **Painel Florestal**, 9 mar. 2013. Disponível em: <<http://www.painelflorestal.com.br/>>. Acesso em: 04 abr. 2016.

CARVALHO, Rosa; CARVALHO, Zilma. **Pedro Iram: rei do rio**. Goiânia: Kelps, 2015.

COMPLEXO TURÍSTICO de Pedra Caída é inaugurado. **Norte do Tocantins**, 21 nov. 2014. Disponível em: <<http://www.nortedotocantins.com.br/11/2014/complexturistico-de-pedra-caida-e-inaugurado/>>. Acesso em: 27 maio 2016.

CORREIA, Roberto Lobato. As pequenas cidades na confluência do urbano e do rural. **Geosp – espaço e tempo**, São Paulo, n. 30, p. 199-12, 2011. Disponível em: <<http://citrus.uspnet.usp.br/geosp/ojs-2.2.4/index.php/geosp/index>>. Acesso em: 04 fev. 2015.

ENDLICH, Ângela Maria. **Pensando os papéis e significados das pequenas cidades do Noroeste do Paraná**. 2006. 504 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2006.

FRESCA, Tânia. Centros locais e pequenas cidades: diferenças necessárias. **Revista Mercator**, Fortaleza, v. 9, n. 20, n. especial, p. 75-81, dez. 2010. Disponível em: <<http://www.periodicos.ufc.br/mercator/article/view/700/677>>. Acesso em: 19 abr. 2015.

FREDERICO, Samuel. **O Novo Tempo do Cerrado: expansão dos fronts agrícolas e controle do sistema de armazenamento de grãos**. 2010. 285 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censos Econômicos Maranhão. VI Recenseamento Geral do Brasil-1950**. Rio de Janeiro, 1956. (v. XII, série regional, tomo II).

_____. **Enciclopédia dos municípios brasileiros**. Rio de Janeiro, IBGE, 1959. v. 15.

_____. Censos comercial e dos serviços de 1960: Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte. **VII Recenseamento Geral do Brasil**. Rio de Janeiro, 1966a. (v. IV, série regional, tomo III).

_____. Censo industrial de 1960: Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte. **VII Recenseamento Geral do Brasil**. Rio de Janeiro, 1966b. (v. III, série regional, tomo II).

_____. Censo industrial Maranhão. **VIII Recenseamento Geral - 1970**. Rio de Janeiro, 1974. (v. IV, série regional, tomo V).

_____. Censo comercial Maranhão. **VIII Recenseamento Geral**. Rio de Janeiro, 1975a. (v. VI, série regional, tomo V).

_____. Censo dos serviços Maranhão. **VIII Recenseamento Geral - 1970**. Rio de Janeiro, 1975b. (v. VII, série regional, tomo V).

_____. Censo industrial Maranhão. **Censos econômicos de 1975**. Rio de Janeiro, 1979. (v. II, série regional, tomo V).

_____. Censo comercial Maranhão. **Censos econômicos de 1975**. Rio de Janeiro, 1980. (v. III, série regional, tomo V).

_____. Censo dos serviços Maranhão. **Censos econômicos de 1975**. Rio de Janeiro, 1981. (v. IV, série regional, tomo V).

_____. Censo comercial Maranhão. **IX Recenseamento Geral do Brasil**. Rio de Janeiro, 1984a. (v. IV, n. 7).

_____. Censo dos serviços Maranhão. **IX Recenseamento Geral do Brasil-1980**. Rio de Janeiro, 1984b. (v. 5, n. 7).

_____. Censo industrial dados gerais Maranhão. **IX Recenseamento Geral do Brasil-1980**. Rio de Janeiro, 1984c. (v. III, tomo, II, parte 1, n. 7).

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

_____. **Censo Demográfico 2010**. Rio de Janeiro, 2010. Disponível em: <www.ibge.gov.br>. Acesso em: 22 jan. 2016.

JURADO DA SILVA, Paulo Fernando. **Cidades pequenas e indústria**: contribuição para a análise da dinâmica econômica na região de Presidente Prudente-SP. 2011. 285 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2011.

MACHADO, Lia Osório. **Urbanização e política de integração no norte de Goiás**. 1979. 198 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1979.

MARTINS, José de Souza. **Fronteira**: a degradação do Outro nos confins do humano. São Paulo: Contexto, 2009.

MELO, Nágela Aparecida de. **Pequenas cidades da microrregião geográfica de Catalão (GO):** análises de seus conteúdos e considerações teórico-metodológicas. 2008. 527 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2008.

SANTOS, Milton. As cidades locais no terceiro mundo: o caso da América Latina. In: _____. **Espaço e sociedade:** ensaios. Petrópolis: Vozes, 1979. p. 69-75.

_____. **O espaço dividido:** os dois circuitos da Economia Urbana dos Países Subdesenvolvidos. São Paulo: Edusp, 2008.

_____; SILVEIRA, María Laura. **O Brasil:** sociedade e território no início do século XXI. Rio de Janeiro: Record, 2008.

STCP ENGENHARIA DE PROJETOS LTDA. **Relatório de Impacto Ambiental – RIMA da área de implantação do projeto florestal da Suzano, na região de Porto Franco, estado do Maranhão.** Curitiba: STCP Engenharia de Projetos Ltda.; Suzano Papel e Celulose S.A., 2010. (Relatório Final).

SODRÉ, Reges; BRITO, Eliseu Pereira de. A rodovia Belém-Brasília, seus impactos no norte Goiano/Tocantins e sua importância para Araguaína no século XXI. In: SIMPÓSIO INTERNACIONAL DE GEOGRAFIA AGRÁRIA, 5. 2011, Belém. **Anais...** Belém: Universidade Federal do Pará, 2011. p. 1-13. (CD-ROM).

_____. A questão das relações campo-cidade na região de influência de Araguaína-TO: In: SODRÉ, R.; ARANTES, C. A. (Org.). **Espaços em (trans)formações no Tocantins:** Economia, Política, Cidade e Campo. Uberlândia: Edibrás, 2015. p. 219-255.

PADINHA, Marcel Ribeiro. **Em terras precárias quem tem pouco é centro:** o papel das pequenas cidades na rede urbana amazônica: uma análise a partir de Cametá-PA. 2010. 221 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Pará, Belém, 2010.

PEREIRA, Jaciene. **O atual modelo energético e a gestão ambiental no Brasil:** uma análise a partir do caso da UHE-Estreito e os impactos socioespaciais em Carolina-MA. 2015. 175 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Socioespacial e Regional) – Universidade Estadual do Maranhão, São Luís, 2015.

REIS, Alda Almeida Miranda; PEREIRA, Maria Rita Brandão. **Carolina:** apogeu, declínio e ressurgência. Imperatriz: Ética: 2007.

REOLON, Cleverson Alexsander. **Produção industrial e comando do capital no Brasil:** uma análise espacial. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2013.

RIBEIRO, Miguel Ângelo Campos. **A complexidade da Rede Urbana Amazônica:** três dimensões de análise. 1998. 332 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Geociências, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1988.

ROMA, Cláudia Marques. **Segregação socioespacial em cidades pequenas.** 2008. 156 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2008.

_____ [et al.]. O estudo das cidades médias brasileiras: uma proposta metodológica. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Org.). **Cidades Médias: espaço em transição**. São Paulo: Expressão Popular, 2007. p. 35-67.

VALVERDE, Orlando; DIAS, Catarina Vergolino. **A rodovia Belém-Brasília: estudo de Geografia Regional**. Rio de Janeiro: Fundação Instituto Brasileiro de Geografia, 1967.

VEIGA, Léia Aparecida. **Jaguapitã-PR: pequena cidade da rede urbana norteparanaense especializada na produção industrial de mesas para bilhar**. 2007. 235 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Estadual de Londrina, Londrina, 2007.