

**FUNDAÇÃO UNIVERSIDADE FEDERAL DO TOCANTINS
CAMPUS UNIVERSITÁRIO DE PORTO NACIONAL
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA
MESTRADO EM GEOGRAFIA**

MARIA DE JESUS COELHO ABREU

**OS IMPACTOS SOCIOECONÔMICOS DA FERROVIA NORTE SUL
NO DISTRITO DE LUZIMANGUES - TO**

PORTO NACIONAL - TO

2014

MARIA DE JESUS COELHO ABREU

**OS IMPACTOS SOCIOECONÔMICOS DA FERROVIA NORTE SUL
NO DISTRITO DE LUZIMANGUES - TO**

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

Orientador: Prof. Dr. José Pedro Cabrera Cabral

**PORTO NACIONAL - TO
2014**

Catálogo na fonte: Janira Iolanda Lopes da Rosa CRB-10/420

A162 Abreu, Maria de Jesus Coelho

Os impactos socioeconômicos da Ferrovia Norte Sul no distrito de Luzimangues - TO. Maria de Jesus Coelho - Porto Nacional, TO: UFT, 2014.

104 p.; il.

Orientador: Prof. Dr. José Pedro Cabrera Cabral.

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

Geografia. 2. Desenvolvimento econômico. 3. Ferrovias. I. Título. II. Tocantins.

CDD 338.918.7

CDD 304.2

CDU 504

MARIA DE JESUS COELHO ABREU

**OS IMPACTOS SOCIOECONÔMICOS DA FERROVIA NORTE SUL
NO DISTRITO DE LUZIMANGUES - TO**

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

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. José Pedro Cabrera Cabral (orientador)
Universidade Federal do Tocantins - UFT

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

Prof. Dr. Antônio Miranda de Oliveira (Examinador)
Universidade Federal do Tocantins - UFT

**PORTO NACIONAL - TO
2014**

DEDICATÓRIA

*Ao meu pai, “in memoriam”, amigo, incentivador, conselheiro,
um grande exemplo de cidadão. À minha mãe, pelo seu exemplo
de paciência e determinação. Ao meu filho, sol irradiador de
alegria e esperança.*

AGRADECIMENTOS

Ao final deste trabalho, em primeiro lugar, agradeço a Deus, força sobrenatural que nos motiva na caminhada da vida e na realização de todos nossos projetos.

Ao meu orientador, professor Dr. José Pedro Cabrera Cabral, por ter aceitado me orientar e, acima de tudo, pela dedicação prestada durante essa longa jornada de trabalho.

Ao coordenador do Programa de Mestrado em Geografia, Dr. Elizeu Ribeiro Lira, que considero mais do que um professor, um amigo, um grande militante envolvido com a causa da Geografia não só na Universidade, mas também fora dela.

Aos professores da Banca de Qualificação, Prof. Dr. Elizeu Ribeiro Lira e Prof. Dr. Roberto de Souza Santos, pelas valiosas críticas que muito contribuíram para o enriquecimento deste trabalho.

Aos meus professores do Programa de Mestrado: Dr. Ariovaldo Umbelino, Dr. Elizeu Ribeiro Lira, Dr. Roberto de Souza Santos, Dr. Fernando Moraes, Dr. José Pedro Cabrera Cabral, Dr. José Ramiro Lamadrid Maron, Dr. Lucas Barbosa e Souza e Dra. Rosane Balsan.

À equipe administrativa do Programa de Mestrado em Geografia, aos funcionários Raimunda e Ronaldo, que nunca mediram esforços para nos fornecer as informações solicitadas.

Aos meus colegas de turma pela amizade, carinho e convivência durante esses dois anos: Claudia Fernanda Pimentel, Claudiomar da Cruz Martins, Diógenes Alencar Bolwerk, Edna de Jesus, Guilherme Pereira de Carvalho, Joeslan Rocha, Junio Batista do Nascimento, Núbia Nogueira do Nascimento e Ordália Dias da Silva Guilherme.

Aos colegas de trabalho da Secretaria de Estado da Educação do Tocantins, especialmente a Professora Élide Sabino da Silva, pelo apoio e encorajamento naqueles momentos em que a luz não aparece no fim do túnel.

À equipe de funcionários do Pátio Multimodal de Porto Nacional, da INVESTICO, e de algumas Imobiliárias que muito contribuíram com suas informações.

Aos servidores da Prefeitura Municipal de Porto Nacional, pelas informações prestadas durante a realização da pesquisa, especialmente ao Senhor Célio C. Ramos, Diretor Comercial da Secretaria de Indústria e Comércio.

Ao Subprefeito de Luzimangues, Senhor Rogerio Tonaco, pelas valiosas informações e fotografias fornecidas.

À minha irmã Maria do Socorro Abreu Valadares e à amiga Maria Viana Paz, que muito me auxiliaram durante a aplicação dos instrumentos de pesquisa. Que Deus as abençoe.

Enfim, agradeço a toda minha família, especialmente meu filho, pelo apoio material e espiritual, mesmo que inconscientemente.

RESUMO

Os modelos de desenvolvimento adotados pelo governo federal têm se mostrado absolutamente ineficientes para o desenvolvimento da maioria da sociedade brasileira, pautados sobre a lógica neoliberal com base na teoria do desenvolvimento endógeno, pois continuam beneficiando os processos de acumulação de capital em detrimento do desenvolvimento humano. A ausência de políticas públicas com estratégias de desenvolvimento efetivas para a população é uma das marcas inconfundíveis de que o modelo capitalista de produção e os processos de acumulação são os que determinam as dinâmicas da economia mundial, regional e local, no atual mundo globalizado. Com base nesse quadro, esta pesquisa objetiva analisar o desenvolvimento socioeconômico de Luzimangues – distrito de Porto Nacional - To, após a implantação do Pátio Multimodal da Ferrovia Norte-Sul. Foca especialmente os conceitos de desenvolvimento presentes nas Propostas do PAC, bem como suas influências nas Políticas Públicas de infraestrutura e transporte, direcionadas ao Distrito de Luzimangues. Nesse sentido, busca-se compreender as seguintes situações: o que é de fato desenvolvimento; quais são as políticas de desenvolvimento regional e de desenvolvimento endógeno que permeiam o campo teórico de discussão atual; qual o tipo de desenvolvimento econômico brasileiro está ocorrendo, segundo o Governo Federal, na atual conjuntura; quais são as influências das ferrovias no desenvolvimento brasileiro; e, finalmente, quais são as influências econômicas do Pátio Multimodal de Porto Nacional sobre o distrito de Luzimangues. Para tanto, a metodologia do trabalho se baseia em diferentes técnicas, como a análise documental e o trabalho de campo. Após discussão teórica e conceitual sobre o possível desenvolvimento de Luzimangues decorrente da implantação do Pátio Multimodal da Ferrovia Norte Sul, verifica-se que não ficou visível nenhuma evolução de crescimento nesses dez anos, muito menos por meio do empreendimento federal, Ferrovia Norte-Sul, pois a maioria da população vive ainda do trabalho informal, mora em residências com estruturas precárias e não usufrui de boas condições de saúde, educação e segurança. Nesse sentido, verifica-se também que o desenvolvimento ideal e necessário a um país, estado, cidade ou distrito não ocorre apenas com o crescimento econômico e com a modernização, especialmente a tecnológica, não que elas não sejam necessárias, mas é necessário, sobretudo, que esse crescimento tenha condições de oferecer qualidade de vida por meio da oferta de educação, saúde e segurança de qualidade, além da geração de emprego e de uma justa distribuição de renda a seus habitantes.

Palavras-chave: Desenvolvimento. Crescimento Econômico. Ferrovia. Políticas Públicas. Luzimangues.

ABSTRACT

The development models adopted by the national government, ruled by a neoliberal logic and based on endogenous development theory, have proven totally inefficient for the development of the majority of the Brazilian society, because they keep benefiting the processes of capital accumulation at the expense of human development. The lack of public policies which hold development strategies that can be effective to the population is one of the distinctive marks of capitalist model; and the accumulation processes are the ones which rule the dynamics of global, regional and local economy in current globalist world. Using this framework as basis, this study aims to analyze social and economic development in Luzimangues – located in the district of Porto Nacional -To, after implementing the Multi modal Area of North-South Railway. It focus especially the concepts of development in PAC, as well as their influence on Public Policies regarding infrastructure and transportation, addressed particularly to Luzimangues. Therefore, we try to comprehend the following situations: what development is happening effectively; which policies of regional development and endogenous development are within the theoretical field of current discussions; which type of economic development is taking place in Brazil, according to the Government; how railways influence in Brazilian development; and, finally, what economic influences occur due to the Multi modal Area in Luzimangues. The methodology of this study is based in different techniques, like document analysis and field research. After a theoretical and conceptual discussion about the development possibilities in Luzimangues as a result of the implementation of the Multi modal Area, we found that it was not noticeable any growth in the last ten years, even less due to the Government enterprise, North-South Railway, because most of the population still support themselves with informal labor, live in houses that have poor structure and do not have good health, education and safety conditions. We also found that the ideal development necessary for a country, state or city do not occur simply by economic growth and modernization, especially, the technological one. It is not the case to consider that they are not necessary, but it is essential, mainly, that this growth occur along with conditions to offer life quality through the delivery of good quality education, health and safety conditions, beyond creating jobs and a fair wealth distribution among inhabitants.

Keywords: Development. Economic Growth. Railway. Public Policies. Luzimangues.

LISTA DE FOTOS

Foto 1 – Ponte sobre o lago de Palmas.....	63
Foto 2 – Canteiro de obras do Pátio Multimodal da Ferrovia Norte Sul, Porto Nacional, com ênfase para os tanques da Petrobrás	76
Foto 3 - Loteamento em Luzimangues.....	77

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 – Localização geral da área de estudo	60
Mapa 2 – Projeto de reassentamento rural Luzimangues	65
Mapa 3 – Localização dos Pátios Multimodais da Ferrovia Norte-Sul, com ênfase para o Pátio de Porto Nacional.....	72
Mapa 4 – Pátio de Porto Nacional (TO) – Km 719.....	74

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Produto e inflação – 1964/1968.....	34
Tabela 2 – Previsão de orçamento para o quadriênio 2007-2010.....	41
Tabela 3 – Origem estadual das famílias do Reassentamento Luzimangues.....	66
Tabela 4 - Origem interestadual das famílias do Reassentamento Luzimangues	66
Tabela 5 – Renda do chefe da família em 1998.....	68
Tabela 6 – Categoria Profissional	69
Tabela 7 – Bens de consumo: eletrodoméstico	69
Tabela 8 – Nível de escolaridade	69
Tabela 9 – Comercialização de produtos.....	70
Tabela 10 – População entrevistada de Luzimangues por faixa etária e sexo – 2013	79
Tabela 11 – Escolaridade da população entrevistada – 2013	84
Tabela 12 – Tipo de vínculo empregatício – Trabalho formal e informal 2013.....	85
Tabela 13 – Trabalho Informal por tipo de ocupação e faixa etária – 2013	86
Tabela 14 – Faixa salarial por família – 2013. Trabalho formal e informal.....	86

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Tempo de residência no Distrito	80
Gráfico 2 – Tamanho da residência	81
Gráfico 3 – Paredes das residências.....	82
Gráfico 4 – Teto das casas residenciais do Distrito	83
Gráfico 5 – Meios de transporte utilizados pela comunidade	83
Gráfico 6 – Percentual de analfabetos e das variáveis do Ensino Fundamental	84
Gráfico 7 – Percentuais de Ensino Médio e Ensino Superior e suas variáveis	85
Gráfico 8 – Opinião sobre a possível emancipação do Distrito de Luzimangues	88
Gráfico 9 – Haverá contribuição da Ferrovia Norte-Sul para com o desenvolvimento do Distrito de Luzimangues?	88
Gráfico 10 – Expectativas de desenvolvimento a partir da implantação do Pátio Multimodal.....	89

LISTA DE SIGLAS

BNH – Banco Nacional de Habitação

CENOG – Casa do Estudante do Norte Goiano

CEPAL – A Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe

CONORTE – Comissão de Estudos do Norte Goiano

DNER – Departamento Nacional de Estradas de Ferro

ELETROBRAS – Centrais Elétricas Brasileiras S.A.

EUA – Estados Unidos Americano

FNO – Fundos Constitucional de Financiamentos do Norte

FNS – Ferrovia Norte Sul

FMI – Fundo Monetário Internacional

GEIA – Grupo Executivo da Indústria Automobilística

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IDH – Índice de Desenvolvimento Humano

IPEIA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

IPTU – Imposto Predial Territorial Urbano

ISSQN – Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza

ITPAC – Instituto Tocantinense Presidente Antônio Carlos

INVESTCO – Consórcio responsável pela construção da Usina Hidrelétrica Luiz Eduardo Magalhães

MCE – Modelos de Crescimento Endógeno

NOVACAP – Companhia Urbanizadora da Nova Capital

OECD – Organização da Cooperação Econômica para o Desenvolvimento

ONU – Organização das Nações Unidas

OTAN – Organização do Tratado do Atlântico Norte

PAC – Programa de Aceleração do Crescimento

PAEG – Plano de Assistência Econômica do Governo

PBA – Programa Básico Ambiental

PDDS-PN – Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentável de Porto Nacional

PDV – Plano de Demissão Voluntária

PIB – Produto Interno Bruto

PNUD – Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento

PDPRL – Plano de Desenvolvimento do Projeto de Reassentamento Luzimangues

PRONAF – Programa Nacional de Desenvolvimento da Agricultura Familiar

PRONATEC – Programa Nacional de Acesso ao Ensino Técnico

SEPLAN-TO – Secretaria de Estado do Planejamento do Tocantins

SIDRA – Sistema IBGE de Recuperação Automática

SUDENE – Superintendência para o Desenvolvimento do Nordeste

THEMAG – Engenharia e Gerenciamento Ltda.

TKU – Tonelada Quilômetro Útil

UHE – Usina Hidrelétrica

UPA – Unidade Pronto Atendimento

URV – Unidade Real de Valor

USIMINAS – Usinas Siderúrgicas de Minas Gerais S.A.

ZEN – Zona Especial de Negócio

ZEIS – Zonas Especiais de Interesse Social

ZPE – Zona de Processamento de Exportação

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	16
2 REVISÃO CONCEITUAL	21
2.1 REFLEXÕES SOBRE O CONCEITO DE DESENVOLVIMENTO.....	21
2.1.1 Desenvolvimento econômico	23
2.1.2 O desenvolvimento econômico brasileiro e seus fatores históricos determinantes..	25
3 DESENVOLVIMENTO CONTEMPORÂNEO	37
3.1 O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO BRASILEIRO SEGUNDO O GOVERNO FEDERAL NA ATUAL CONJUNTURA	37
3.2 PAC – PROGRAMA DE ACELERAÇÃO DO CRESCIMENTO	41
3.3 AS POLÍTICAS DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL E O DESENVOLVIMENTO ENDÓGENO	44
3.4 AS FERROVIAS E SUA INFLUÊNCIA NO DESENVOLVIMENTO BRASILEIRO ..	51
4 CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO	55
4.1 LOCALIZAÇÕES DA ÁREA DE ESTUDO	59
4.2 UMA REGIÃO EM ENTORNO DE PALMAS E SEU PROCESSO DE OCUPAÇÃO, LUZIMANGUES	61
4.3 ASPECTOS SOCIOECONÔMICOS DE LUZIMANGUES E SUAS POTENCIALIDADES	67
4.4 A FERROVIA NORTE SUL, O PÁTIO MULTIMODAL DE PORTO NACIONAL E SUAS INFLUÊNCIAS ECONÔMICAS SOBRE O DISTRITO DE LUZIMANGUES	70
5 DIAGNÓSTICO SOCIOECONÔMICO DE LUZIMANGUES.....	79
5.1 ANÁLISE E DISCUSSÃO DAS INFORMAÇÕES.....	79
5.2 MANIFESTAÇÕES DE RESIDENTES DO DISTRITO DE LUZIMANGUES	90
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	96
7 REFERÊNCIAS	100

1 INTRODUÇÃO

O distrito de Luzimangues, localizado à margem esquerda do reservatório de água formado pela usina Hidrelétrica Luiz Eduardo Magalhães, no município de Porto Nacional, atualmente vem passando por várias mudanças e, conseqüentemente, ganhando uma nova fisionomia geográfica. Vários fatores vêm contribuindo para essa mudança, cabendo destacar a valorização das terras próximas à capital e a expectativa de expansão industrial, decorrente da implantação do Pátio Multimodal da Ferrovia Norte-Sul.

Em relação à intensa valorização das terras próximas à capital, cabe destacar que Palmas é uma cidade que, embora planejada, já apresenta os mesmos vícios dos grandes centros urbanos do Brasil, tais como segregação social e vazios urbanos, entre outros. Seu projeto inicial visava a uma ocupação ordenada, em que seria ocupada inicialmente a área central e, posteriormente, as áreas periféricas, evitando assim o processo espoliativo da classe trabalhadora. Porém, esse projeto não se concretizou, pois, pressionados pelas políticas públicas estatais e imobiliárias, Palmas, “o eldorado urbano do século XXI”, se transforma em uma cidade que, embora jovem, já apresenta uma extrema segregação social. Como exemplos disso podem ser citados os bairros Aurenys, Taquari, Santa Barbara e outros, que vêm abrigando a população de baixa renda. A somatória de todos esses fatores e ainda a dificuldade legal para ocupação do solo urbano de Palmas levaram a população menos favorecida, que sonha morar em Palmas, a buscar em Luzimangues uma nova alternativa.

Quanto à expectativa decorrente da construção da Ferrovia Norte-Sul, materializa-se no sonho que cada um alimenta de desenvolvimento decorrente do suposto crescimento econômico que essa Ferrovia possivelmente trará para o Tocantins, particularmente na região de Luzimangues, distrito localizado próximo ao Pátio Multimodal de Porto Nacional.

A Ferrovia Norte-Sul teve início em 1987, ainda na gestão do então governador do Maranhão, Jose Sarney, sendo construído, naquele período, um trecho de apenas 215 quilômetros, que vai dos municípios de Estreito a Açailândia, no Maranhão, o qual se conectou com a Estrada de Ferro Carajás e permitiu acesso ao Porto de Itaqui, em São Luís do Maranhão. Recentemente, no governo de Luiz Inácio Lula da Silva, por meio do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), houve um avanço e praticamente conclusão das obras dessa ferrovia.

A Ferrovia Norte-Sul representa investimentos público-privados, gerenciados pelo Ministério dos Transportes, tendo como empresa responsável por sua implantação a VALEC – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. Essa ferrovia representa um grande anseio da

população em seu imaginário e alimenta perspectivas para o desenvolvimento regional, por meio da melhoria da infraestrutura logística no País. Adorno (1999, p. 120-123) afirma que o pequeno trecho da Ferrovia Norte-Sul em operação, no final da década de 1990, no Estado do Maranhão, proporcionou a “expansão e o crescimento da soja no Sul do Maranhão e a implantação do Programa de Desenvolvimento de Grãos do Cerrado no Maranhão, Piauí e Tocantins”.

Atualmente, cumprindo uma agenda do governo federal, por meio do Programa de Aceleração do Crescimento, a Ferrovia Norte-Sul se concretiza em solo tocantinense em um trecho de aproximadamente 853 km e apresenta uma estrutura logística ousada e moderna, que contemplam seis pátios multimodais, sendo eles Aguiarnópolis, Araguaína, Colinas do Tocantins, Guaraí, Porto Nacional e Gurupi. Entende-se que, com a realização desse sonho, o Tocantins estará expandindo seu agronegócio e, conseqüentemente, elevando o crescimento do Produto Interno Bruto (PIB), uma vez que essa modalidade de transporte representa um custo menor em relação ao transporte rodoviário, sinalizando, assim, mudanças socioeconômicas ou apenas econômicas, o que se pretende verificar na conclusão deste trabalho.

Considerando as variáveis expostas e a intensa dinâmica comercial, ou mesmo o surto imobiliário que está ocorrendo naquele lugar, expresso na grande quantidade de lotes vendidos, aproximadamente 22.323 terrenos no período 1995/2012, verifica-se, de acordo com Pinto (2012, p.139), mudanças geoeconômicas significativas nesse distrito. Muitos chamam essas mudanças de desenvolvimento, atribuído à chegada da Ferrovia Norte-Sul, por meio da implantação do Pátio Multimodal. Verificar e analisar a variável “expectativa de expansão industrial decorrente da implantação do Pátio Multimodal da Ferrovia Norte-Sul”, responsável pelo suposto desenvolvimento que está ocorrendo no distrito de Luzimangues, constitui o problema dessa investigação.

Esta pesquisa tem como objetivo geral analisar o desenvolvimento socioeconômico de Luzimangues – distrito de Porto Nacional, após a implantação do Pátio Multimodal da Ferrovia Norte-Sul. Dessa forma, os objetivos específicos surgidos a partir da questão principal são:

- analisar os conceitos de desenvolvimento presentes nas Propostas do PAC, bem como suas influências nas Políticas Públicas de infraestrutura e transporte, direcionadas ao Distrito de Luzimangues;
- ela

- elaborar uma caracterização geral da área de estudo do distrito de Luzimangues, envolvendo os aspectos históricos, sociais e culturais; e
- realizar um estudo socioeconômico no distrito, por meio de pesquisa de campo para identificar o nível de desenvolvimento efetivamente concretizado com a construção da ferrovia e sua relação com as expectativas criadas na população de Luzimangues.

Diante disso, verifica-se que é uma pesquisa de caráter mais qualitativo do que quantitativo, embora os dados quantitativos tenha forte sustentação na concretização desse trabalho. Foi desenvolvido na perspectiva de uma pesquisa empírica, com base nas informações coletadas junto à comunidade local.

Segundo Silveira e Córdova (2010), os pesquisadores que procuram utilizar mais os métodos qualitativos sempre buscam explicar o porquê das coisas, ressaltando o que deve ser feito, pois a pesquisa qualitativa possui: objetivação do fenômeno; hierarquização das ações de descrever, compreender, explicar, precisão das relações entre o global e o local em determinado fenômeno; observância das diferenças entre o mundo social e o mundo natural; respeito ao caráter interativo entre os objetivos buscados pelos investigadores, suas orientações teóricas e seus dados empíricos; busca de resultados os mais fidedignos possíveis; oposição ao pressuposto que defende um modelo único de pesquisa para todas as ciências.

Metodologicamente, este trabalho foi desenvolvido obedecendo a três etapas básicas. A primeira etapa consistiu em consultas e estudos bibliográficos, compreendendo o exame da literatura referente aos diferentes conceitos de desenvolvimento, bem como as influências do PAC nas políticas de transporte ferroviário, como forma propulsora de desenvolvimento. Além disso, foi feito um estudo de caracterização da área da pesquisa, por meio de biografias ou bibliografias históricas e geográficas do lugar.

Para Gil (2002, p. 45), a diferença essencial entre pesquisa documental e bibliográfica está na natureza das fontes. Enquanto a pesquisa bibliográfica se utiliza, fundamentalmente, das contribuições de diversos autores sobre determinado assunto, a pesquisa documental vale-se de matérias que ainda não receberam um tratamento analítico.

Na segunda etapa da pesquisa, ocorreu o levantamento de indicadores socioeconômicos, ou seja, a realização da pesquisa de campo propriamente dita. Essa etapa foi realizada por meio da aplicação do questionário “Levantamento socioeconômico da população de Luzimangues”, que versa sobre questões que buscam criar um perfil da população, por meio de perguntas como: expectativa de vida, situação ocupacional, renda familiar etc. Nessa amostra, foram entrevistadas 150 famílias que, de acordo com o Sistema

IBGE de Recuperação Automática – (SIDRA, 2010), totalizam 2.310 pessoas que moram nesse distrito. As entrevistas foram realizadas na comunidade local, Instituições governamentais (escolas, postos de saúde), além do poder público local, representado pela subprefeitura. Além disso, foram realizadas também entrevistas com pessoas que participaram e sempre vêm participando do processo de crescimento de Luzimangues, tais como o morador mais antigo do lugar, o cidadão que sempre se envolveu com as questões coletivas, entre outros. Os resultados dessa pesquisa de campo tiveram como objetivo principal coletar as informações para montar o diagnóstico socioeconômico do distrito de Luzimangues, procurando entender o processo nas dimensões sociais, econômicas, políticas, culturais e, sobretudo, na dimensão socioeconômica. Diante disso, entende-se que a pesquisa de campo foi necessária e essencial, considerando a escassez de dados documentais, portanto, constituem o principal indicador deste trabalho.

A terceira etapa da pesquisa foi realizada com a escrita propriamente dita da dissertação, considerando os dados bibliográficos e documentais levantados. Foi o momento de confronto entre o empírico e o teórico, com vista a obter respostas para as perguntas iniciais: a Ferrovia Norte-Sul está trazendo desenvolvimento para o Distrito de Luzimangues? O que está ocorrendo nessa área é desenvolvimento ou apenas crescimento econômico e segregação social? Ou o *bum* de Luzimangues decorre da extrema valorização e dificuldade de obtenção das terras em Palmas?

O trabalho foi estruturado em quatro capítulos básicos, que contêm a essência das informações necessárias para torná-los acessíveis à compreensão, por acadêmicos ou profissionais ligados ou não à área da Geografia Econômica.

O primeiro e o segundo capítulos constituem-se de uma análise conceitual referente aos diferentes conceitos de desenvolvimento, bem como as influências do PAC nas políticas de transporte ferroviário. Este trabalho foi realizado por meio de consultas e estudos bibliográficos, compreendendo o exame da literatura referente. Os principais autores utilizados como base teórica foram Celso Furtado (2005), PNUD (2011), Caio Prado Junior (2000), Siqueira (2010), IPEA (1990, 2011), Harrod (1948), Domar (1945), Brandão (2007), Milani (2010) e outros. A análise desse tema por meio dos autores citados visa à identificação, ou seja, à correlação dos conceitos e das teorias com a área de estudo, com vista a se obter as resposta para as perguntas levantadas no início deste trabalho. Em outras palavras, buscou-se verificar o que de fato está acontecendo com o distrito de Luzimangues. Para a construção dos demais capítulos, foi necessária a aplicação de técnicas como análise documental e pesquisa de campo.

Nessa perspectiva, o terceiro capítulo procura situar o distrito de Luziangués, sua localização, seu processo histórico de povoamento e suas características socioeconômicas. A base para estudo foram documentos levantados junto às empresas que fizeram o trabalho de reassentamento daquela população impactada pela construção da usina hidrelétrica, nesse caso, as duas empresas foram a Investico e a Themag.

O quarto capítulo contém o cerne do trabalho, pois nele estão os resultados da pesquisa, seguidos das discussões provocadas a partir desses resultados. A ideia foi verificar e analisar o modo como aquela comunidade vive, que condições de vida lhes são oferecidas, tais como: trabalho, segurança, saúde, educação, entre outras. Buscou-se também avaliar a efetividade das políticas públicas de desenvolvimento, consideradas como elementos fundamentais para a garantia da qualidade de vida das pessoas.

2 REVISÃO CONCEITUAL

2.1 REFLEXÕES SOBRE O CONCEITO DE DESENVOLVIMENTO

Desenvolvimento é um conceito que, apesar de ter sido usado inicialmente como crescimento econômico, hoje já apresenta uma relação bem consolidada com diferentes áreas das Ciências Sociais Aplicadas, e se configura, portanto, como conceito chave para estudo. Desde o final da Segunda Guerra Mundial, até aproximadamente o começo dos anos de 70, a palavra “desenvolvimento” se confundia com o conceito de “crescimento econômico”, pois era entendido, fundamentalmente, como o processo pelo qual o sistema econômico criava e incorporava progresso técnico e ganho de produtividade ao nível, sobretudo das empresas. O primeiro estudo efetivamente concreto sobre desenvolvimento ocorreu no século XVIII, realizado pelo economista Adam Smith, em 1776, e teve como resultado a publicação do livro “Investigação Sobre a Natureza e a Causa da Riqueza das Nações” (PEREIRA *apud* ADELMAN, 1972; HUGON, 1988). Apesar disso, a controvérsia entre os conceitos de crescimento econômico e desenvolvimento ainda não foi bem esclarecida. Sobre isso, Oliveira *apud* Scatolin (1989, p. 6) observa que

Poucos são os outros conceitos nas Ciências Sociais que se têm prestado a tanta controvérsia. Conceitos como progresso, crescimento, industrialização, transformação, modernização, têm sido usados frequentemente como sinônimos de desenvolvimento. Em verdade, eles carregam dentro de si toda uma compreensão específica dos fenômenos e constituem verdadeiros diagnósticos da realidade, pois o conceito prejulga, indicando em que se deverá atuar para alcançar o desenvolvimento.

Dentro de uma visão simplista, a palavra desenvolvimento é bastante utilizada por pessoas leigas, cultas, em discursos políticos e em justificativas das mais diversas ordens, sendo, portanto, desenvolvimento é um conceito transdisciplinar, que sempre gera polêmicas. Em uma leitura evolucionista das obras de Celso Furtado e Raimundo Faoro, Arend (2008) analisa que os estudos apontam para a existência de uma confusão entre os conceitos de desenvolvimento e modernização, pois o primeiro envolve complexas mudanças sociais, econômicas e políticas, enquanto o segundo diz respeito a mudanças complementares nas características demográficas, culturais e políticas de uma sociedade. Em outras palavras, a modernização faz parte do desenvolvimento, mas ela por si só não traz desenvolvimento. Ou

seja, um determinado grupo social pode utilizar objetos modernos, de última geração, como é o caso dos aparelhos celulares, *tablets*, entre outros, e não dispor de outros recursos mínimos e essenciais que garantem o desenvolvimento social, como é o caso de uma boa alimentação, educação de qualidade, saneamento básico, acesso a serviços de saúde, entre outros.

Várias áreas do conhecimento tentam explicar o que é desenvolvimento. A economia compreende o desenvolvimento praticamente como sinônimo de crescimento econômico, criação de mercados, competitividade, dados estatísticos, servindo apenas como parâmetro para análise de resultados. Para o Relatório do Desenvolvimento Humano (PROGRAMA DAS NAÇÕES UNIDAS PARA O DESENVOLVIMENTO, 2011), o objetivo básico do desenvolvimento será criar um ambiente favorável em que as pessoas possam desfrutar de vidas longas, saudáveis e criativas. As pessoas são as verdadeiras riquezas das nações, embora, muitas vezes, esse patrimônio seja esquecido em função das subidas e descidas do Produto Interno Bruto – PIB, chegando, às vezes, a serem colocadas em um mesmo prato, riqueza material/econômica e riqueza humana. Entende-se que o desenvolvimento ideal e necessário será aquele em que são oferecidas oportunidades para as pessoas realizem seus potenciais como seres humanos, em que são levadas em consideração as variáveis: respeito à dignidade humana, à qualidade de vida, à inclusão social, à cultura e identidades locais etc.

Diante do exposto, inúmeras são as variáveis que condicionam o desenvolvimento, sendo, portanto, a mais importante, o ser humano, sua integridade e sua condição de vida. Dessa forma, percebe-se que o conceito de capital humano e capital social estão no centro da questão sobre desenvolvimento e, conseqüentemente, devem estar presentes nas discussões sobre políticas públicas. Além do capital humano e social, as novas concepções de desenvolvimento incluem em suas discussões conceitos de localidade e sustentabilidade, que devem ser analisadas em uma amplitude maior do que o mero contexto ambiental. Acredita-se que, em uma sociedade em que existem boas relações sociais, haja maior possibilidade de desenvolvimento econômico. Diante disso, conclui-se que desenvolvimento não se resume meramente em crescimento financeiro/econômico. Os componentes básicos que levam ao desenvolvimento são representados pela existência de Capital Social, Capital Humano, de Capacidades Territoriais, de Cidadania e de Condições de Sustentabilidade. Seguindo esse raciocínio, torna-se necessário que as políticas públicas sejam criadas e efetivadas no sentido de fortalecer esses componentes, por meio de investimentos nas áreas prioritárias e geradoras de desenvolvimento, que são: educação, saúde, segurança, meio ambiente, entre outras. Os investimentos devem ser sérios, efetivos, capazes de provocarem mudanças de verdade, não apenas meros programas de caráter assistencialista.

O desenvolvimento perpassa por diferentes esferas temporais e espaciais, as quais constituem categorias de análises e estudos, sendo elas: desenvolvimento econômico, desenvolvimento local, desenvolvimento regional, desenvolvimento social, desenvolvimento sustentável e desenvolvimento endógeno. Reconhecendo a importância de todas essas categorias, mas com vistas a melhor compreensão do que está ocorrendo no distrito de Luzimangues, este trabalho vai focar apenas duas categorias que se entende conter os elementos essenciais para a compreensão do “fenômeno Luzimangues”, que são o desenvolvimento econômico e o desenvolvimento endógeno.

2.1.1 Desenvolvimento econômico

O desenvolvimento econômico é um fenômeno histórico, que ocorreu inicialmente nos países centrais, e desenvolveu-se a partir da lógica de acumulação do capital, gerada pelo sistema capitalista. A característica principal desse modelo de desenvolvimento econômico é o aumento sustentado da renda *per capita*, associada a um elevado índice tecnológico, pois a evolução e o crescimento do homem dentro do sistema capitalista sempre estiveram associados ao desenvolvimento da técnica e à disponibilidade de trabalho. Outro fator a ser considerado, para que haja um efetivo desenvolvimento econômico, é a adoção de um bom planejamento. Quando uma economia está em pleno processo de crescimento, é sinal de que existe uma estratégia nacional de desenvolvimento, em que seu governo, seus empresários, técnicos e trabalhadores estão trabalhando de forma centrada na competição econômica com as demais nações. Quando uma economia começa a crescer muito lentamente, ou até mesmo estagnar, é sinal de que seu equilíbrio interno está em crise e que perdeu a ideia de nação e, portanto, já não conta com os dois elementos necessários já citados anteriormente, os quais a mantêm competitiva e desenvolvida.

Sobre desenvolvimento econômico, Furtado (2005, p. 6) afirma que “[...] o desenvolvimento requer como condição *sine qua non* um mínimo de equidade social. A questão central consiste na presença de estruturas sociais que permitam que o movimento de acumulação de capital provoque uma tendência à escassez relativa de trabalho”.

Visando a melhor compreensão de desenvolvimento econômico, cabe analisar, rapidamente, o que é Estado-Nação, Sociedade Civil, Mercado e Dinheiro. O Estado que se caracteriza como o eixo do desenvolvimento econômico é uma nação ou sociedade civil. Enquanto nação, tem uma conotação política mais abrangente, ou seja, uma vontade popular

mais forte. A sociedade civil, por outro lado, especialmente a burguesia, seria mais livre, mais liberal, conforme diz Adam Smith, o clássico da teoria do liberalismo econômico, que advogava a ideia de que as nações podem alcançar significativo desenvolvimento econômico, sem a interferência do Estado. Quanto ao mercado, é uma instituição que, por meio da competição, coordena a divisão do trabalho e a alocação dos recursos produtivos.

Os mercados existiram antes dos estados nacionais, mas os mercados modernos são socialmente constituídos, organizados e regulados pelos estados nacionais, em nível nacional e internacional. Já o dinheiro, finalmente, é a instituição que serve de meio de troca e reserva de valor, para que o mercado possa funcionar. Os relatos históricos mostram que, para haver desenvolvimento econômico, é necessário que instituições nacionais e estatais assegurem, em primeiro lugar, a ordem pública e a estabilidade política; em segundo lugar, o bom funcionamento do mercado; e, em terceiro, boas oportunidades de lucro. Porém, diante de tudo isso e com o passar do tempo, é que se percebe que está ocorrendo, na maioria das nações, um acentuado crescimento econômico dissociado do desenvolvimento.

As investigações sobre o fenômeno “desenvolvimento econômico” têm sido muito discutidas e estudadas, desde os séculos passados, pelas diversas ciências, especialmente pelas Ciências Econômicas, por meio de questionamentos, como: que fatores levaram algumas nações a serem mais prósperas do que outras? Por que algumas nações não conseguem desenvolver-se economicamente, embora haja condições físicas e geográficas para tal? A preocupação com as questões ligadas ao desenvolvimento econômico era intensa entre os autores clássicos e tinham como principal foco compreender as questões ligadas aos avanços e declínios das economias. Os teóricos clássicos estavam preocupados com a expansão do sistema capitalista na sociedade tradicional, a partir da imposição de um novo modelo de organização da produção. A análise clássica focava na influência das formas de divisão do produto (lucros, salários e renda da terra), no processo de acumulação capitalista, fenômeno considerado motor do desenvolvimento capitalista.

Diante disso, a concepção de desenvolvimento econômico ficou moldada às transformações das estruturas econômicas e sociais, que iam aumentando, cada vez mais, a qualidade e a quantidade dos bens produzidos. Porém, na medida em que as economias centrais (as pioneiras no processo de acumulação de capital) cresciam e evoluíam, as questões relacionadas ao desenvolvimento econômico perderam importância para a maioria dos autores. O estudo do desenvolvimento econômico passou por um período de pouco brilho. No entanto, após a Segunda Guerra Mundial, com o estabelecimento de uma nova ordem internacional, a questão ligada ao desenvolvimento econômico das nações voltou a chamar a

atenção. O desenvolvimento econômico era agora uma questão global e expressava conflitos diferentes daqueles presentes na análise clássica, passando a ocupar um espaço na agenda da Organização das Nações Unidas (ONU).

O Desenvolvimento Econômico, no âmbito da Organização das Nações Unidas (ONU), é discutido em um viés diferente do apresentado nas teorias clássicas, pois sua essência agora se constitui em buscar soluções para os desafios do desenvolvimento, em seus diferentes níveis. O órgão responsável por essa tarefa é o Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD), que foi criado a partir de resolução da Assembleia Geral da ONU, em 1965, e estabelecia a fusão de duas entidades então existentes: o *United Nations Special Fund* (Fundo Especial das Nações Unidas) e o *Expanded Programme of Technical Assistance* (Programa Expandido de Cooperação Técnica).

Machado e Pamplona (2007, p. 32) relatam que

Atualmente existem programas do PNUD em 166 países e em 2004 seu orçamento anual chegou aos US\$ 4 bilhões (UNDP, 2005, p. 40). O Programa concentra seu foco em 5 áreas: governança democrática, redução da pobreza, prevenção e recuperação de crises, energia e meio-ambiente e HIV/Aids. Finalmente, vale dizer que o PNUD é também responsável pela publicação dos Relatórios de Desenvolvimento Humano.

O Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD) busca compreender o desenvolvimento econômico investigando as causas que tornam as nações cada vez mais desiguais, ou seja, assimétricas. Nesse contexto, a questão do desenvolvimento apresenta uma perspectiva totalmente nova, que é a dimensão humana. A dimensão humana estudada pelo PNUD é feita por meio dos Relatórios do Desenvolvimento Humano e do Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), indicadores que têm grande influência na teoria e também na prática do desenvolvimento econômico em todo o mundo.

2.1.2 O desenvolvimento econômico brasileiro e seus fatores históricos determinantes

O Brasil é um país que apresenta, segundo o IBGE (2010), grandes dimensões continentais, 8.514.876,599 km², com relevantes capacidades de recursos naturais e fortes potencialidades turísticas. Do ponto de vista físico-geográfico, é um "eldorado" para o desenvolvimento econômico, porém sua formação histórico-cultural deixou legados profundos, que comprometem a efetividade de um desenvolvimento com equidade e justiça social. Para Furtado (2005), duas questões específicas marcam o desenvolvimento econômico

do Brasil, que é relevância das questões regionais e o papel do mercado interno (abordagem histórica-regional estruturalista)¹.

Sobre a Formação Econômica do Brasil, Furtado (2005, p. 8) afirma que

[...] a economia brasileira está marcada pelo baixíssimo grau de desenvolvimento da economia colonial, pelo atraso na formação do mercado interno, pela eclosão tardia da industrialização, pela subordinação da substituição de importações à lógica da modernização dos padrões de consumo, pela presença de fortes heterogeneidades produtivas, sociais e regionais, bem como pela cristalização de uma estrutura centro-periferia dentro do próprio país que tendia a agravar as desigualdades regionais, pela tendência ao desequilíbrio externo e à inflação estrutural, pelas dificuldades para a consolidação de centros internos de decisão.

Considerando a afirmação anterior, percebe-se que a economia brasileira está marcada por um baixíssimo grau de desenvolvimento desde o período colonial, ocasionada por vários fatores, entre eles: atraso na formação dos mercados internos, ingresso tardio no processo de industrialização, subordinação no processo de substituição de importação, presença de fortes heterogeneidades produtivas, sociais e regionais, bem como pela cristalização de uma estrutura centro-periferia dentro do próprio País, que tendia a agravar as desigualdades regionais. Furtado (2005) afirma que o nó da questão estrutural do País está na forma de acesso às terras, aos meios de produção e ao mercado de trabalho, ou seja, a dimensão histórico-cultural e a distribuição de renda.

Segundo Prado Junior (2000, p. 117), para se compreender a formação econômica do Brasil, é necessário conhecer sua história de colonização. O País era uma colônia destinada a fornecer ao comércio europeu alguns gêneros tropicais ou minerais de grande importância: açúcar, algodão, ouro, entre outros, ou seja, uma economia subordinada aos interesses das metrópoles. Diante disso, a estrutura agrária brasileira se organiza de forma a marcar três características específicas e essenciais, que vão demonstrar a fisionomia geográfica e econômica do Brasil colônia, que são: a grande propriedade, a monocultura e o trabalho escravo. Das características citadas, praticamente todas ainda existem no cenário econômico brasileiro, algumas com menos expressão, como é o caso do trabalho escravo, mas ainda existente. Por outro lado, em relação à grande propriedade e às atividades sobre o modelo de monoculturas, estas são expressas por meio das grandes *commodities*, destinadas à exportação, como é o caso expressivo da soja no Estado do Tocantins.

¹Método analítico criado por Celso Furtado, denominado de “Histórico-estrutural”. As principais contribuições à abordagem estruturalista são: a inclusão da dimensão histórica à abordagem “estrutural-cepalina”; as relações entre crescimento e distribuição de renda e a ênfase no sistema cultural.

Para uma melhor compressão da economia brasileira, torna-se necessário fazer um apanhado histórico dos fatores que tiveram influência decisiva em sua formação econômica, sendo imprescindível conhecer um pouco da história econômica do País. Essa história perpassa por processos de auge e decadência dos produtos primários no Brasil colônia, que deixaram um legado socioeconômico muito forte, cabendo destacar: economia escravista de agricultura tropical, séculos XVI e XVII; economia escravista mineira, século XVIII; e gestação da economia cafeeira, século XX.

Nesse sentido, Prado Junior (2000, p. 127) afirma que,

Da economia brasileira, em suma, e é o que devemos levar daqui, o que se destaca e lhe serve de característica fundamental é: de um lado, na sua estrutura, um organismo meramente produtor, e constituído só para isto: um pequeno número de empresários e dirigentes que senhoreiam tudo, e a grande massa da população que lhe seve de mão de obra. Doutro lado, no funcionamento, um fornecedor do comercio internacional dos gêneros que este reclama e de que dispõe. Finalmente, na sua evolução, e como consequência daquelas feições, a exploração extensiva e simplesmente especuladora, instável no tempo e no espaço dos recursos naturais do País.

A Economia Escravista de Agricultura Tropical – cana de açúcar, séculos XVI e XVII, foi a primeira atividade econômica organizada no Brasil, por meio dos governos metropolitanos, que resolveram estimular alguns portugueses a instalarem engenhos para produzirem açúcar no litoral. A escolha pela cana-de-açúcar ocorreu por se tratar de uma cultura rápida, chegando ao corte a partir do segundo ano, e também devido ao tipo de solo existente, o massapé, excelente para o plantio de cana. Além disso, sua localização estratégica permitia fácil escoamento do açúcar produzido e estava mais próximo dos mercados consumidores.

A economia açucareira constituiu um mercado de dimensões relativamente grandes e movimentou a economia do Brasil no período colonial por mais de três séculos, resistindo às sucessivas depressões e recuperando-se, sempre que as condições do mercado externo assim o permitiam, sem provocar mudanças estruturais. As características marcantes da economia açucareira eram a mão de obra escrava, os grandes lotes de engenho, a grande lucratividade, fazendo dessa economia um mercado de alta rentabilidade para a metrópole e elevado grau de especialização.

Apesar do pacote de boas vantagens, a economia açucareira não proporcionou um desenvolvimento econômico equilibrado para o País, pelo contrário, deixou marcas de uma economia centralizadora e excludente, pois as rendas geradas por meio das exportações estavam concentradas na menor classe, a classe dos proprietários de engenho, e se revertia

integralmente para o exterior, por meio das importações. Além disso, parte dessa renda era controlada por empresários que residiam fora do Brasil, fazendo com que a produção monetária interna fosse praticamente nula.

Bielschowsky *apud* Furtado (1979, p. 63) afirma que “tudo indica que, no longo período que se estende do último quartel do século XVII aos começos do século XIX, a economia nordestina sofreu um lento processo de atrofiamento, no sentido de que a renda real *per capita* da sua população declinou secularmente”.

Segundo Furtado (1979, p. 64), a expansão da economia nordestina, durante esse longo período, consistiu, em última instância, em um processo de involução econômica: o setor de alta produtividade ia perdendo importância relativa, e a produtividade do setor pecuário declinou à medida que esta crescia.

Paralelo à cana-de-açúcar, surgiu no Nordeste também a economia criatória (criação de animais), que durou igual período e teve peso significativo na economia do Brasil. Ambas tinham algo em comum, que era a utilização de mão de obra escrava e como objetivo final a exportação para a metrópole, porém se comportavam de forma diferente. O sistema açucareiro era de caráter puramente extensivo e funcionava mediante a incorporação de terra, mão de obra (escrava) e importação de equipamentos (engenhos). Muito ao contrário do que ocorria com a açucareira, a economia criatória não dependia de gastos monetários no processo de reposição do capital e de expansão da capacidade produtiva. Na pecuária, o capital se repunha automaticamente, sem exigir gastos monetários significativos, o que tornava essa economia enormemente resistente.

Sobre o sistema açucareiro, Furtado (2005, p. 61) comenta que

A alta rentabilidade do negócio induzia à especialização, sendo perfeitamente explicável – do ponto de vista econômico – que os empresários açucareiros não quisessem desviar seus fatores de produção para atividades secundárias, pelo menos quando eram favoráveis as perspectivas do mercado de açúcar. A própria produção de alimentos para os escravos, nas terras do engenho, tornava-se antieconômica nessas épocas.

Esses dois sistemas econômicos – o açucareiro e o criatório –, apesar do lento processo de decadência que se iniciou na segunda metade do século XVII, constituíram elementos fundamentais na formação do que, no século XX, viria a ser a economia brasileira. Mas, por outro lado, deixaram para a economia brasileira legados culturais profundos, que trazem implicações até os dias atuais, tais como a concentração fundiária, fator que empurrou a população sertaneja para as periferias dos centros urbanos.

Quanto à economia escravista mineira, do século XVIII, iniciou-se por volta do final do século XVII, por meio do empobrecimento das colônias sul-americanas, ficando evidente que a agricultura tropical não podia esperar outro milagre similar ao do açúcar. Nesse contexto, surge a exploração das jazidas de ouro nas Minas Gerais.

De acordo com Furtado (2005), a base geográfica da economia mineira estava situada em uma vasta região, compreendida entre a serra da Mantiqueira, no atual Estado de Minas, e a região de Cuiabá, no Mato Grosso, passando por Goiás. Cabe ressaltar que, em algumas regiões, a curva de produção subiu e baixou rapidamente, provocando grandes fluxos e refluxos de população e, em outras, essa curva foi menos abrupta, tornando-se possível um desenvolvimento demográfico mais regular e a fixação definitiva de núcleos importantes de população.

A existência das minas de ouro, conforme explica Furtado (2005), era de duração curta, pois quanto maior e mais rica uma mina, mais rápido ela era explorada e logo desaparecia. Cabe destacar que a grande distância existente entre a região mineira e os portos contribuía para encarecer relativamente os artigos importados. Todo esse conjunto de circunstâncias tornava a região mineira muito propícia ao desenvolvimento de atividades ligadas ao mercado interno do que havia sido até então a região açucareira. Contudo o desenvolvimento endógeno – isto é, o desenvolvimento com base no seu próprio mercado – da região mineira foi praticamente nulo.

Na economia mineira, praticamente não houve formas permanentes de atividades econômicas, como foi o caso do nordeste açucareiro, onde a pecuária se intensificou, segundo Furtado (2005, p. 79), devido “à própria incapacidade técnica dos imigrantes, para iniciar atividades manufatureiras em escala apreciável”. O declínio na produção do ouro trouxe a essa região desprovida de outras formas permanentes de atividades econômicas, exceto a incipiente agricultura de subsistência, a decadência, logo após o declínio do ouro.

Sobre essa decadência, Furtado (2005, p. 88) analisa que

À medida que se reduzia a produção, as maiores empresas se iam descapitalizando e desagregando. A reposição da mão de obra escrava já não se podia fazer, e muitos empresários de lavras, com o tempo, se foram reduzindo a simples faiscadores. Dessa forma, a decadência se processava por meio de uma lenta diminuição do capital aplicado no setor minerador. A ilusão de que uma nova descoberta poderia vir a qualquer momento induzia o empresário a persistir na lenta destruição de seu ativo, em vez de transferir algum saldo liquidável para outra atividade econômica. Todo o sistema se ia assim atrofiando, perdendo vitalidade, para finalmente desagregar-se numa economia de subsistência.

A economia cafeeira, do século XX, surgiu no momento de decadência da mineração, nos meados do século XIX. O que fazer diante dessa estagnação? A saída viria então com o surto cafeeiro. A primeira fase da expansão cafeeira no Brasil aconteceu por volta do início do século XIX na região onde há predominância da terra rocha, especificamente na região sudeste do estado de São Paulo e norte do Paraná. Dois fatores favoreceram o desenvolvimento da economia cafeeira na região: primeiro a abundância de mão de obra subutilizada, resultante do trabalho nas minas de ouro que estava em decadência; e, segundo, a proximidade do litoral e consequentemente dos portos de exportação, além da quantidade de mulas que existiam e eram utilizadas para o transporte das cargas até os portos.

A empresa cafeeira, na análise de Furtado (2005, p. 116), era semelhante à açucareira no que diz respeito à utilização de mão de obra escrava, porém os custos com a empresa cafeeira eram bem menores, uma vez que o cafezal é uma cultura permanente e as suas necessidades monetárias de reposição são bem menores, pois o equipamento é mais simples e quase sempre de fabricação local.

Para que houvesse desenvolvimento na economia cafeeira, os empresários do café tiveram de tomar algumas providências necessárias, tais como: aquisição de novas terras, recrutamento de mão de obra, organização, direção, transporte e comercialização desse novo produto, bem como interferência na política financeira e econômica, com vistas à melhor comercialização desses produtos no comércio internacional. Outro fator relevante para os empresários, naquela época e também atualmente, diz respeito à importância do papel do governo como instrumento de ação econômica. Essa tendência à subordinação dos instrumentos políticos aos interesses de um grupo econômico permanece até os dias atuais, e sua plenitude, naquela época, foi conquistada com a autonomia estadual, por meio da proclamação da República. Sobre isso, Furtado (2005, p. 116) explica que

Ao concluir-se o terceiro quartel do século XIX os termos do problema econômico brasileiro se haviam modificado basicamente. Surgira o produto que permitiria ao país reintegrar-se nas correntes em expansão do comércio mundial; concluída sua etapa de gestação, a economia cafeeira encontrava-se em condições de autofinanciar sua extraordinária expansão subsequente; estavam formados os quadros da nova classe dirigente que lideraria a grande expansão cafeeira. Restava por resolver, entretanto, o problema da mão de obra.

A economia cafeeira surge em um momento histórico especial, momento em que começa a extinção do trabalho servil aqui no Brasil. Esse fato dificulta a oferta da mão de obra para trabalhar nos cafezais e compromete a consolidação desse modelo econômico. O que fazer, então, para resolver o problema da mão de obra? A saída encontrada para época foi

optar pela corrente migratória europeia organizada pela nova classe de dirigentes do país, no caso os empresários do café, concentrando especialmente nas lavouras cafeeiras do estado de São Paulo.

Se o surto da economia cafeeira tivesse iniciado no momento em que a mineração entrava em decadência, em fins do século XVIII, a economia brasileira talvez tivesse evitado o atraso e o próprio subdesenvolvimento. Furtado (2005, p. 150) acrescenta que

Esse atraso tem sua causa não no ritmo de desenvolvimento dos últimos cem anos, o qual parece haver sido razoavelmente intenso, mas no retrocesso ocorrido nos três quartos de século anteriores. Não conseguindo o Brasil integrar-se nas correntes em expansão do comércio mundial durante essa etapa de rápida transformação das estruturas econômicas dos países mais avançados, criaram-se profundas dissimilaridades entre seu sistema econômico e os daqueles países. A essas dissimilaridades teremos que voltar ao analisar os problemas específicos de subdesenvolvimento com que se confronta a economia brasileira no presente.

De acordo com essa análise, se não fosse a defasagem de praticamente três quartos de séculos, em relação à economia cafeeira, é provável que se houvesse formado no Brasil um mercado interno fortalecido, com elevação salarial, e não uma economia de subsistência, com um exército de mão de obra subempregada, que perambula pelas periferias dos centros urbanos, produzindo em níveis mais visíveis as desigualdades socioeconômicas.

2.1.3 Desenvolvimento econômico brasileiro contemporâneo

O pensamento econômico brasileiro, no pós Segunda Guerra Mundial, não se estruturou nos meios acadêmicos, como ocorreu na formação econômica dos países desenvolvidos. Esse pensamento foi baseado na necessidade de industrialização via superação da pobreza, o chamado desenvolvimentismo. Esse modelo de crescimento baseava-se na industrialização voltada para atender as necessidades do mercado, praticamente sem planejamento estatal.

Somente depois de sucessivos ciclos econômicos, nos quais o crescimento acontecia por meio da exploração, na maioria das vezes predatórias dos recursos naturais, como já foi citado anteriormente, os famosos ciclos “da cana-de-açúcar, do ouro e do café”, o Brasil chegou à metade do século XX para descobrir, no planejamento, o caminho lógico para o desenvolvimento. O primeiro planejamento econômico, de acordo com Siqueira (2010, p. 14), foi elaborado pelo governo Juscelino Kubitschek, na década de cinquenta. Ele se constituiu

em um plano de metas baseado, principalmente, na substituição de importação, ou seja, seriam produzidos aqueles bens industrializados, como, por exemplo, automóveis, bens duráveis etc. Foi um plano voltado essencialmente para subsídios e reserva de mercado.

No pós Segunda Guerra Mundial, a figura de Juscelino Kubitschek foi a expressão desenvolvimentista de maior destaque, por meio de seu plano de metas, que contemplava dois grandes desafios: o primeiro, o desenvolvimento industrial, principalmente de bens duráveis; e o segundo, a integração nacional. A materialização desses dois grandes desafios se concretiza com a construção de Brasília e a abertura de estradas que integram o Sudeste ao Centro-Oeste e ao Norte do país.

Por meio dos caminhos trilhados por Juscelino Kubitschek, iniciados ainda na gestão de Getúlio Vargas, a economia estatal brasileira deixa de ser dependente de um único produto agrícola de exportação, como era na economia cafeeira, economia meramente agrícola, para se inserir, embora timidamente, no mercado internacional, com alguns produtos industrializados. O *slogan* de Juscelino Kubitschek, era “50 anos em 5”, que iria se traduzir por meio do aceleração do processo de acumulação. Aumentou-se, assim, a produtividade dos investimentos existentes e aplicaram-se novos investimentos nas atividades produtivas, conforme elevação do Produto Interno Bruto – PIB para 7%, e o crescimento da renda per capita em até 3,8% no período de 1957 a 1961. (Siqueira 2010, p. 79),

O primeiro desafio do plano de metas da gestão Juscelino Kubitschek, que era o desenvolvimento industrial, foi planejado em todos os setores, embora tenha tido resultados expressivos apenas nas políticas de desenvolvimento das indústrias de base, tais como: nas indústrias automobilísticas, siderúrgica, de mineração etc. Naquele período, cabe destacar a criação da GEIA – Grupo Executivo da Indústria Automobilística, em 1956, a qual buscou viabilizar a implantação das indústrias de automóvel no Brasil. Pode destacar-se que, naquele período, o Brasil já visualizava um mercado produtor e consumidor fortalecido, para tanto o planejamento do governo Juscelino Kubitschek se desdobrava no sentido de atrair os investimentos de capital estrangeiro, por meio das montadoras multinacionais que aqui começaram a se instalar.

No tocante à indústria siderúrgica, o Brasil experimentou seu fortalecimento por meio de novas siderúrgicas, como a USIMINAS e a COPISA que, de acordo com Siqueira (2010, p. 82), possibilitaram a duplicação da produção de lingotes de aço e laminados, fundamentais para o incremento de outras indústrias. Importante lembrar que, como forma de enfraquecimento e desarticulação econômica, essas siderúrgicas foram vendidas por preço módico, na década de 90, atendendo as exigências das políticas econômicas neoliberais.

Quanto ao segundo desafio do plano de metas da gestão Juscelino Kubitschek, que era a integração nacional, iniciou com a construção de Brasília. Para Juscelino Kubitschek, a construção da nova capital do Brasil e, conseqüentemente, a retirada da capital federal da região Sudeste para a região Centro-Oeste, representava a efetivação de um processo de desenvolvimento, ou seja, uma integração econômica, corrigindo um pouco as mazelas criadas pelo expressivo crescimento econômico desigual entre as regiões brasileiras, especialmente as regiões Sudeste e Nordeste. Embora estivesse prevista na Constituição Federal de 1891, a construção da capital federal no interior do País só se concretiza por um ato de ousadia e voluntarismo do governo Juscelino Kubitschek.

A respeito da construção de Brasília, Siqueira (2010, p. 82) comenta que

Brasília foi também um vetor de imigração interna, atraindo cerca de três mil operários contratados pelo NOVACAP, a empresa responsável pela construção da nova capital. Esses candangos como eram conhecidos os homens que construíram Brasília, trabalharam praticamente sem parar e se tornaram os primeiros habitantes da nova cidade.

Embora a capital federal tenha sido construída no chamado coração do Brasil, o processo de industrialização continuou concentrado nas regiões metropolitanas da região Sudeste, especialmente no ABC paulista. Esse fato acentuou cada vez mais o processo migratório para essa região, para onde ia especialmente a população da região Nordeste, em busca de emprego e melhores condições de vida. Com o objetivo de conter ou tentar amenizar esse movimento, o governo Juscelino Kubitschek criou, em 1959, a Superintendência para o Desenvolvimento do Nordeste – SUDENE, que tinha como principal objetivo promover o desenvolvimento regional, por meio da agricultura irrigada, levando, assim, condição de desenvolvimento àquelas comunidades extremamente carentes e sofridas com as secas do sertão nordestino.

Os objetivos da SUDENE não foram alcançados, como a maioria das tentativas de planejamento implantadas, que visavam a proporcionar não apenas crescimento econômico, mas, sobretudo, melhorias efetivas e qualidade de vida. Conforme Furtado e Teixeira (2005), o nó da questão estrutural do País está na forma de acesso às terras, sendo os coronéis frutos dessa má distribuição e figura viva de todo um processo histórico de dominação e escravidão. Diante disso, os projetos da SUDENE foram frustrados, pois os chamados “coronéis” estavam receosos de uma possível reforma agrária.

Após o governo Juscelino Kubitschek, veio o governo Militar e o “milagre brasileiro”. O militarismo assume o governo brasileiro em 1964, por meio de um golpe, em que foi

deposto o governo democrático. Após o golpe, o novo governo realiza mudanças profundas na estrutura de funcionamento da economia brasileira, visando à adaptação a uma sociedade moderna. O cumprimento do ousado Plano de Metas do governo JK deixou pendentes demandas significativas, tais como o endividamento do País e o aumento da inflação, pois embora tenha aumentado o PIB brasileiro e a renda *per capita*, as exportações não geraram as divisas necessárias para pagamento da dívida, ficando o governo dependente dos juros cobrados pelo capital estrangeiro em função da dívida contraída. A política financeira do Brasil, nessa época, consistia na cobrança de juros altíssimos do mercado financeiro, os quais os empresários tinham de pagar, mas também eram repassados ao mercado consumidor. Siqueira (2010, p. 86) assevera que o resultado dessa política financeira foi uma inflação crescente com uma sucessão de escândalos financeiros, “[...] quando grandes empresas, como a Mannesman, a Bausch & Lomb e a Ericson, entre outras, que passavam grande respeitabilidade a todos pelos seus negócios, marcas e – imaginava-se, garantia das matrizes – deixaram de honrar os seus compromissos”.

Em meio a esse contexto de crise financeira, surge o Plano de Assistência Econômica do Governo – PAEG, que tinha como premissas básicas estimular o desenvolvimento econômico, por meio do combate à inflação e do equilíbrio do pagamento da dívida. Esse plano econômico deu continuidade às medidas emergenciais, adotadas por Roberto Campos, ministro da Fazenda na época, o qual fez o reescalonamento de 70% da dívida e conseguiu dois anos de carência e um prazo de cinco anos para pagamento. O PAEG conseguiu reduzir de fato a inflação, conforme Tabela 1.

Tabela 1 - Produto e inflação – 1964/1968

Ano	Crescimento do PIB (%)	Crescimento da produção industrial (%)	Taxa de inflação (%)
1964	3,4	5,0	91,8
1965	2,4	-4,7	65,7
1966	6,7	11,7	41,3
1967	4,2	2,2	30,4
1968	9,8	14,2	22,0

Fonte: Siqueira (2010, p. 90).

De acordo com dados da tabela anterior, percebe-se que o PAEG, além de reduzir a inflação de 91,8 (1964) para 22,0 (1968), em apenas quatro anos ele conseguiu também triplicar o PIB de 3,4 para 9,8. O PAEG, além de atacar a inflação, procurou acabar com as distorções provocadas por ela. Para tanto, criou programas de investimentos públicos, que

estimularam o crescimento, principalmente no setor público, em que as distorções eram mais acentuadas. Nessa época, foi criado o Banco de Habitação Nacional – BNH como uma nova política habitacional.

Sobre o PAEG, Almeida (2006) faz a seguinte análise: o plano não é um episódio, é um processo; não é um decálogo, é um roteiro; não é uma mordação, e sim uma inspiração; não é um exercício matemático, e sim uma aventura calculada.

Planejar, segundo Campos (1968, p. 286-288), é disciplinar prioridades, e prioridade significa postergar uma coisa em favor de outra, ou seja, é a mudança da guarda, conforme discurso pronunciado ao deixar a pasta do Planejamento, em 16 de março de 1967.

O plano não foi a tábua de salvação, mas foi um modelo bastante louvado pelo extraordinário crescimento que propiciou entre 1968 e 1973, conforme dados expressos na tabela anterior. Porém foi criticado por seu fracasso em distribuir renda e oportunidades de forma mais equitativa. Por outro lado, a implementação desse plano deu suporte para o fortalecimento econômico, convergindo no período conhecido como “milagre brasileiro”, que corresponde aos cinco anos de excepcional crescimento da economia entre 1968 e 1973.

Esse crescimento econômico deveu-se, basicamente, a dois fatores, que foram: a compressão salarial e o reforço no tripé da econômica brasileira formado pelo capital privado nacional, o capital multinacional e o capital do Estado. Diferente do Plano de Metas do Governo Juscelino Kubitschek, esse crescimento econômico, de acordo com Becker e Egler (1993), foi marcado pelo viés conservador e autoritário, em que houve um forte controle sobre os trabalhadores, tanto do ponto de vista dos salários quanto da mobilidade, associado ao reforço da capacidade de intervenção do aparelho estatal brasileiro. Considerando essas características, esse período histórico ficou conhecido como “modernização conservadora”.

Siqueira *apud* Veloso et al. (2007, p. 90) analisa que

[...] o PIB brasileiro apresentou um crescimento de cerca de 11,1% anuais no período de 1968 a 1973, contra 4,2% anuais no período de 1964-1967. Ao mesmo tempo, as taxas de inflação declinaram chegando a um patamar relativamente baixo para os padrões brasileiro, passando de 25,5% para 15,6% (Índice Geral de Preços) no período de 1968-1973.

Os anos do “milagre brasileiro” foram também conhecidos pelos grandes projetos de infraestrutura nas áreas de transportes, energia e habitação. Quanto ao setor de transportes, cabe destacar a malha rodoviária na região amazônica, que seguiu por dois principais eixos buscando consolidar a integração entre as regiões do Brasil: a rodovia Transamazônica (BR 230) e rodovia Cuiabá-Santarém (BR 163). No setor energético, cabe destacar a construção da

Usina Hidrelétrica de Itaipu, a maior do mundo, quando foi inaugurada. A construção dessa hidrelétrica resultou de intensas negociações entre Brasil e Paraguai, durante as décadas de 1960 e 1970. Em 1973, Brasil e Paraguai assinaram o Tratado de Itaipu, em que os dois países comprometeram-se com o aproveitamento hidrelétrico do rio Paraná.

A Itaipu abastece energeticamente os dois países, Brasil e Paraguai. Já em se tratando do setor de habitação, a história da urbanização brasileira encontra, por meio do Banco Nacional de Habitação – BNH, um período de muita prosperidade. Dois objetivos principais sustentavam o BNH: alavancar o desenvolvimento econômico e atender a demanda habitacional da população carente. O primeiro objetivo foi literalmente atendido, devido à demanda das classes alta e média, que tinham como pagar pelo financiamento. Já o segundo objetivo foi parcialmente atingido, pois as classes baixas não possuíam a renda necessária para pagar o financiamento, principalmente em um contexto em que os reajustes salariais não acompanhavam a inflação e a correção real dos débitos, gerando assim a inadimplência.

A história de desenvolvimento econômico do Brasil tem a década de 1980 como “década perdida”. Os problemas imediatos que afligiam a economia naquele momento eram a crise energética, o grave desequilíbrio na Balança de Pagamento, a pressão inflacionária e a queda dos investimentos estrangeiros no País. O primeiro governo democrático, depois de vinte anos de ditadura militar, herdou essa conjuntura de alta inflação e, para tentar combatê-la, lançou o ousado Plano Cruzado, que tinha como objetivo principal conter a inflação.

Paralelo a essas medidas de combate à inflação, nessa época ocorreram as primeiras iniciativas de privatizações das empresas estatais. O primeiro plano nacional da Nova República foi criado pelo ministro de planejamento da época, João Sayad, que ficou no cargo de 1985 a 1987. Esse plano tinha como objetivo fundamental combater a pobreza por meio da recuperação do salário real e de investimentos em programas de erradicação da pobreza, dando poder aos municípios para serem agentes de seus planos de desenvolvimento.

A retomada do desenvolvimento econômico surge no governo de Itamar Franco, por meio do Plano Real, o plano de desenvolvimento econômico do Brasil. Esse plano tinha como metas básicas o aumento dos impostos e os cortes nos gastos públicos, além de uma desindexação na economia após anos de alta inflação, por meio da criação da URV (Unidade Real de Valor). Segundo Siqueira (2010, p. 105), como resultado positivo na economia brasileira, cabe destacar os anos 2007 e 2008, nos quais a economia deu um salto significativo, crescendo acima de 5%. Esse fato condicionou ao Brasil, em janeiro de 2008, a antecipar o pagamento de dívida com o FMI, além de adquirir um crédito de US\$ 7 bilhões, ou seja, basicamente nossas reservas internacionais superaram o total de nossa dívida externa.

3 DESENVOLVIMENTO CONTEMPORÂNEO

3.1 O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO BRASILEIRO SEGUNDO O GOVERNO FEDERAL NA ATUAL CONJUNTURA

Com o intuito de compreender como se construiu o "paradigma" do desenvolvimento nacional, promovido pelo Governo Federal, foram analisadas as produções do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA, no período de 1990 até 2011, visto que são consequência de estudos e pesquisas realizadas por intelectuais vinculados e engajados no atual Governo Federal, exercendo ainda função de assessores, em matéria de política econômica e de políticas públicas. O objetivo é analisar a construção e a reconstrução do conceito de "desenvolvimento" nas propostas do Governo Federal, assim como as políticas públicas de desenvolvimento, voltadas para as diversas instâncias e setores do País.

Em 2011, o IPEA publicou um livro intitulado “República, Democracia e Desenvolvimento: contribuições da Diest/Ipea para pensar o Brasil contemporâneo”. Nesse documento, assumia-se o fracasso do modelo liberal de desenvolvimento. Segundo Cardoso Júnior e Bercovici (2011), a primeira década do século XXI deixou em evidência as fraquezas do modelo de desenvolvimento liberal em proporcionar prosperidade econômica e equidade social no Brasil. Em seu lugar, de acordo com IPEA (2011), o que acabou se materializando desde a década de 1990 foram outras questões, como vulnerabilidade nas contas externas e endividamento público, bem como um baixo crescimento econômico, deterioro dos principais indicadores do mercado de trabalho e degradação ambiental.

A concepção de desenvolvimento utilizada pelo IPEA, nesse contexto, definia-se dentro de um marco amplo e abstrato. O desenvolvimento era entendido em inúmeras e complexas dimensões, todas elas socialmente determinadas, portanto mutáveis com o tempo, os costumes e as necessidades dos povos e as regiões do planeta (CARDOSO JÚNIOR; BERCOVICI, 2011).

Lembrando que o IPEA é uma instituição de pesquisa e planejamento do Estado Brasileiro, cabe perguntar: concretamente, que dimensões são essas? O IPEA considerou sete grandes eixos ou dimensões estruturantes para o desenvolvimento brasileiro, as quais se incluíam no planejamento estratégico elaborado pelo IPEA. Essas dimensões eram:

- 1) inserção internacional soberana;

- 2) arranjo macroeconômico que compatibilize, simultaneamente, crescimento econômico, estabilização monetária e geração adequada de postos de trabalho;
- 3) logística de base, infraestrutura econômica, social e urbana;
- 4) estrutura tecnológica e produtiva avançada e regionalmente integrada;
- 5) sustentabilidade ambiental;
- 6) proteção social, garantia de direitos e geração de oportunidades;
- 7) fortalecimento do Estado, das instituições e da democracia.

Como surgiram esses eixos ou dimensões que o IPEA apresenta? Obviamente, corresponde a perguntar o porquê ou qual foi a motivação. O que tudo indica é que, em primeiro lugar, o governo brasileiro necessitou de uma base teórico-metodológica para sustentar seu modelo de desenvolvimento nacional. Em segundo lugar, a necessidade do governo de iniciar um processo de análise própria, ou seja, brasileira e petista. A estrutura do Partido dos Trabalhadores, como partido de massas "progressista", necessitava de um arcabouço teórico – mesmo que embrionário – elaborado "dentro" do próprio governo, pois, assim, poderia legitimar o novo modelo de desenvolvimento nacional.

A realização desse processo dentro do governo federal ficou a cargo do IPEA, que desenvolveu uma estratégia com base em um processo de produção intelectual e de análise de conjuntura. Em 2008, o IPEA elabora um grande projeto que passou a chamar de *Perspectivas do Desenvolvimento Brasileiro*, que teve a intenção de organizar um conjunto amplo de ações e iniciativas em quatro grandes dimensões:

- estudos e pesquisas aplicadas;
- assessoramento governamental, acompanhamento e avaliação de políticas públicas;
- treinamento e capacitações;
- oficinas, seminários e debates.

A partir desse grande projeto, articularam-se a ele vários projetos de impacto, como o projeto Eixos Estratégicos do Desenvolvimento Nacional (IPEA, 2010), com o objetivo de servir como plataforma de análise e sistematização sobre os entraves e oportunidades do desenvolvimento nacional. Segundo o IPEA, o projeto é ambicioso e complexo, mas indispensável para fornecer ao Brasil conhecimento crítico e para subsidiar a tomada de posições frente aos desafios do atual contexto mundial. Esse projeto sobre os "eixos

estratégicos" se vincula ao Programa de Fortalecimento Institucional do Governo Federal, desenvolvido pelo IPEA.

Devem ser observados agora alguns conceitos atrelados aos desafios apontados para o financiamento da infraestrutura de transportes no Brasil no marco dos Eixos Estratégicos para o Desenvolvimento (IPEA, 2010). O governo brasileiro acredita que a infraestrutura de transportes se caracteriza como um importante "condutor" do crescimento econômico e do desenvolvimento econômico e social. Assume uma autocrítica em relação a que os investimentos em infraestrutura até o momento, conforme IPEA (2011, p. 66), essencialmente em rodovias, ferrovias, portos e setor aéreo, têm se mostrado pouco eficientes para aumentar a competitividade do país nos mercados internacionais.

No que se refere ao setor rodoviário, a diminuição dos investimentos por parte do Estado, nos últimos 30 anos, levou a um sucateamento da malha rodoviária de transportes. A saída para enfrentar os altos custos de recuperação, manutenção, operação e ampliação dos serviços foi a privatização de parte deles. Ou seja, o governo terceirizou, entenda-se privatizou, boa parte da malha rodoviária. Nessa "parceria", a iniciativa privada, por meio da concessão de infraestrutura, passou a ser vista como a "solução" para superar a crise, aumentando a eficiência dos serviços de transporte sob a via da terceirização.

Desde 1995, o governo federal e os governos estaduais realizam concessões rodoviárias para as estradas de elevado fluxo de trânsito, visto que são as que atraem os interesses do setor privado pelo elevado lucro que se obtém a partir dos pedágios. O Programa Federal de Concessões Rodoviárias surgiu em 1995 e, desde então, uma permanente concessão de privatizações de estradas vem sendo realizada no País, em benefício dos interesses da iniciativa privada, sob o argumento de que é a única forma de resolver a crise que enfrenta o setor do transporte público rodoviário, que agora já não é tão público.

Segundo dados do IPEA (2010), o governo federal já concedeu 4.763,8 km, acrescidos de 3.663 km que estão programados, o que totaliza 8.426,8 km. A malha rodoviária federal é de 62 mil Km, assim, pode-se afirmar que 13,6% se encontram sobre a responsabilidade da iniciativa privada. Os estados que participam das concessões são: Rio Grande do Sul, São Paulo, Paraná, Santa Catarina, Rio de Janeiro, Espírito Santo, Bahia, Minas Gerais, Pernambuco, Distrito Federal e Goiás. Obviamente, as estradas privatizadas são as que possuem maior fluxo de veículos.

Em relação ao investimento público no período de 2003 a 2010, o crescimento observado passou de 1,3 bilhões para 10,3 bilhões, o que representa um crescimento de 792%. O aumento dos investimentos públicos observados no período reflete uma política pública do

governo federal sobre a melhoria da infraestrutura do transporte rodoviário no país que, a partir de 2008, se intensificou pelos pesados investimentos no âmbito do Programa de Aceleração da Economia – PAC (BRASIL, 2007). Essa política pública se destinou a financiar com dinheiro público o desenvolvimento dos setores privados vinculados à "indústria do pedágio".

No caso da infraestrutura ferroviária, a malha brasileira é composta por 12 ferrovias de transporte de cargas, totalizando 28 mil km de extensão. A malha foi concedida para a iniciativa privada, na segunda metade da década de 1990, ao mesmo tempo em que se iniciou o processo de privatização da malha rodoviária. Desde então, a produção do transporte ferroviário cresceu 102%, passando de 139 bilhões de toneladas por quilômetro útil (TKU) para 280 bilhões de TKU no período de 1999 a 2010. Os principais produtos transportados nessas ferrovias, de acordo com as informações do IPEA (2011), são minério de ferro, carvão mineral, soja e farelo, milho, açúcar, produtos siderúrgicos, calcário, fosfato, fertilizantes, cimento, derivados de petróleo e álcool, entre outros.

Durante a década de 2000, a maior parte dos investimentos em infraestrutura ferroviária foi realizada pela iniciativa privada, visto que o processo de privatização tinha como objetivo a transferência dos investimentos para a iniciativa privada. A partir de 2008, mais investimentos públicos voltaram a ter participação, com o financiamento e a construção de novos trechos ferroviários. Aqui cabe perguntar: se a malha ferroviária estava privatizada desde 2000, por que o governo federal desenvolve investimentos, a partir de 2008, para ampliar a infraestrutura ferroviária no País? Sobre o assunto, o IPEA (2012, p. 108) afirma que

A forma como os investimentos ferroviários ocorreram desde a época das privatizações tem total balizamento na lógica privada para alocação de recursos financeiros. Logo após as privatizações, os investimentos tinham o objetivo de tornar a malha operacional, permitindo iniciar a prestação de serviços de transporte e assim gerar receita para custear as operações e abastecer o caixa para futuros investimentos. Num segundo momento, com a ampliação da demanda por transporte ferroviário, a partir de 2002, foi necessário investir em ampliação real da capacidade, tanto em locomotivas e vagões, quanto em capacidade de tráfego nas principais linhas férreas. Estes investimentos demandaram maior volume de recursos financeiros. Pode-se afirmar, também, que esta fase de ampliação da malha concedida ainda não terminou.

Os investimentos privados realizados foram possíveis devido à perspectiva de que a receita, a ser absorvida depois da recuperação e da ampliação das ferrovias, seria suficiente para cobrir os custos operacionais e de manutenção e ainda permitir aos investidores obter lucros que compensassem os riscos do investimento. Sempre que existe a demanda, os

investimentos em ampliar a capacidade de uma ferrovia permitem aumentar sua rentabilidade. Assim, a iniciativa privada investiu nas ferrovias concedidas, aumentando sua capacidade e, portanto, a própria lucratividade do negócio.

3.2 PAC – PROGRAMA DE ACELERAÇÃO DO CRESCIMENTO

O PAC foi lançado em janeiro de 2007, com previsão de execução no período de 2007 a 2010 e visava, inicialmente, à aceleração do crescimento econômico, ao aumento de emprego e à melhoria na qualidade de vida da população, por meio da elevação do PIB e da integração geoeconômica do Brasil. Esse plano prevê o desenvolvimento de forma sustentável e acelerada, com ações que serão implementadas e executadas durante quatro anos. Para o governo Lula, esse plano representava uma ousadia em desenvolvimento, pois há muito tempo o País necessitava de um planejamento dessa natureza, talvez o último tenha sido o Plano de Metas do Governo Juscelino Kubitschek, já citado anteriormente.

De acordo com Siqueira (2010, p.112), a previsão inicial do PAC era de investimentos totais da ordem de R\$ 503,9 bilhões até 2010, com prioridades para as obras em infraestrutura, englobando áreas como saneamento, habitação, transportes, energia e recursos hídricos, conforme Tabela 2.

Tabela 2 – Previsão de orçamento para o quadriênio 2007-2010

Região	Logística	Energética	Social e Urbana	Total (R\$ bilhões)
Norte	6.3	32.7	11.9	50.9
Nordeste	7.4	29.3	43.7	80.4
Sudeste	7.9	80.8	418	130.5
Sul	4.5	18.7	14.3	37.5
Centro-Oeste	3.8	11.6	8.7	24.1
Nacional*	28.4	101.7	50.4	180.5
Total	58.3	274.8	170.8	503.9

* Projetos de características nacionais, que não estão localizados em uma única região.

Fonte: Siqueira (2010, p. 114).

O capital utilizado no PAC é originário das seguintes fontes: recursos da União (orçamento do Governo Federal), capitais de investimentos de empresas estatais (exemplo: Petrobrás) e investimentos privados com estímulos de investimentos públicos e parcerias.

Fazendo uma análise teórica do contexto histórico em que o PAC foi instituído, percebe-se uma vocação nesse planejamento para atender as demandas neoliberais ditadas

pelo mercado internacional. As políticas neoliberais foram iniciadas nos governos Ronald Reagan (EUA) e Margareth Thatcher, na Grã-Bretanha, na década de 1970. Cabe ressaltar que, naquela década, ocorreram transformações societárias no mundo da produção, tais como flexibilização e precarização das relações de trabalho, que causaram desemprego estrutural, contratos de trabalhos temporários, terceirizações e subemprego, que geraram enfraquecimento dos sindicatos.

Nesse contexto socioeconômico, é enfraquecido o poder interventivo do Estado e surge o mercado como força propulsora de desenvolvimento econômico e das relações sociais. Uma característica importante presente nas ideias neoliberais é a valorização do individualismo como base de sua concepção de sociedade. O neoliberalismo defende a liberdade individual como valor fundamental, e o mercado funciona como garantidor dessa liberdade, que tanto pode ser econômica quanto política, justificando, assim, a sua centralidade no processo de produção e reprodução da vida social. Sobre o neoliberalismo, Sader *apud* Santos (2010, p. 120) comenta que

Este se constituiu em um novo modelo hegemônico na história do capitalismo, sucedendo ao modelo regulador – keynesiano ou de bem-estar social, como se queira chamá-lo. Fez seu diagnóstico do esgotamento do modelo anterior e se propôs reorganizar o sistema capitalista no seu conjunto, conforme seus princípios liberais reciclados para o novo período histórico do capitalismo.

Portanto, percebe-se que os ideais neoliberais assentam-se no pressuposto de que o mercado é o grande regulador, ou seja, a força propulsora do desenvolvimento econômico e das relações sociais. Diante disso, percebe-se que essa nova fase do modo de produção capitalista aponta para a impossibilidade da retomada da política do pleno emprego. Cabe ressaltar que o desemprego tornou-se estrutural, considerando a gradativa substituição do trabalho humano pelo o trabalho realizado pelas máquinas. A exemplo disso, podem-se citar a queda dos salários dos bancários e de outras empresas, seguida das vantagens oferecidas pelos Planos de Demissão Voluntárias – PDV. O resultado de tudo isso foi uma grande massa de trabalhadores destinados à informalidade, ou simplesmente descartados de qualquer participação no processo produtivo, lançando-os ao empobrecimento total.

Essa situação foi mais acentuada nos países periféricos, por carregarem o mais pesado ônus nessa recente redistribuição multinacional da mais-valia. Embora os avanços tecnológicos, especificamente na microeletrônica, tenham acarretado um considerável aumento na produtividade e, conseqüentemente, no custo da produção, significando maiores lucros para os empresários, a Nova Ordem Mundial é mais uma vez custeada por aqueles que

vendem sua força de trabalho no mercado. Isso significou o desemprego em massa, a diminuição do número de trabalhadores sindicalizados, com consequente enfraquecimento dos sindicatos e perda significativa de seu poder de negociação, queda do valor real dos salários e acentuada concentração de renda.

Diante disso, a forma de organização das sociedades tende a se desestatizar com o processo de privatizações. Conforme Siqueira (2010, p. 98), no Brasil, o embrião das privatizações, embora tímido, começou ainda no governo militar do General João Figueiredo. Naquele período, não era empregado o termo privatização, mas o que ocorreu em quase sua totalidade foi um retorno ao setor privado de empresas que, em décadas anteriores, passaram por um processo de “hospitalização”, e que foram incorporadas ao setor estatal para que pudessem recuperar-se. O processo brasileiro de privatização das estatais teve seu ápice na gestão do presidente Fernando Henrique Cardoso, com a venda de grandes patrimônios, como a Vale do Rio do Doce, entre outras.

No Brasil, tanto na gestão do governo Fernando Collor quanto na gestão do governo Fernando Henrique Cardoso e, mais recentemente, na gestão do governo Lula, foram adotadas medidas que deram prioridade para acabar com a inflação, privatizar e reformar a Constituição para flexibilizar as relações entre o Estado e a sociedade. É nesse contexto histórico, conforme Silva *apud* Santos (2010, p.122), que se procedeu a formulação dos objetivos do PAC, com vistas a promover mudanças nas leis a fim de favorecer o capital em detrimento das condições de vida das classes trabalhadoras.

Vários estudos foram feitos e várias proposições apresentadas sobre o PAC, cabendo destacar Brasilino *apud* Santos (2010, p. 118), o qual afirma que

[...] o PAC nada mais é do que “um verniz desenvolvimentista numa política financista”. Gonçalves (2008, p.1) afirma que “O PAC [...] não é um plano de desenvolvimento e sim uma lista *ad hoc* de projetos” e que o PAC “transformou-se em instrumento de barganha e cooptação que tem, de um lado, o governo central (Lula), e de outro, governadores e prefeitos com influência política”.

O PAC é um planejamento macro e abrange várias áreas, portanto se subdivide em PAC-Saúde, PAC-Educação, PAC-Infraestrutura. Os projetos de infraestrutura do PAC se subdividem em três eixos: Infraestrutura Logística, Infraestrutura Energética e Infraestrutura Social e Urbana. O foco deste estudo é o eixo de Infraestrutura Logística, considerando os reflexos desse planejamento no aceleração da construção das obras da Ferrovia Norte-Sul e na lógica de desenvolvimento por ele difundida.

Por meio do PAC, as obras da Ferrovia Norte-Sul tiveram um grande avanço e praticamente conclusão, pois, conforme a Tabela 2, exposta anteriormente, do montante de 58.3 bilhões previstos para o PAC Infraestrutura Logísticos – 2007 a 2010 –, 37% dessas obras foram concluídas, entre elas, de acordo com Siqueira (2010, p. 146), estão as obras da Ferrovia Norte-Sul. Pensar em logística é pensar em toda uma estrutura que facilite o escoamento da produção e a chegada mais fácil e com menos custo do produto ao destino final. Em um país com dimensões continentais consideráveis, como é o caso do Brasil, uma boa infraestrutura logística de transportes é fundamental para que as perdas sejam minimizadas e para que a integração regional seja alcançada, sendo, portanto, nessa lógica que a ferrovia foi planejada e está sendo construída.

A Ferrovia Norte-Sul representa um grande anseio no imaginário da população e carrega em si aparentes perspectivas para o desenvolvimento regional, por meio da melhoria da infraestrutura logística no País. Por meio das leituras realizadas sobre a implementação do PAC e, especialmente, a construção da Ferrovia Norte-Sul, percebe-se que a lógica desenvolvimentista difundida segue o receituário neoliberal, que acaba favorecendo os investidores privados. Isso contrasta com o discurso do governo, que é proporcionar uma ampliação do crescimento econômico, com melhoria na qualidade de vida da população e ampliação de seus direitos. Trazendo essa discussão para o contexto tocantinense, a Ferrovia Norte-Sul visa a atender especialmente à comercialização das grandes *commodities*, visto que o setor de exportação encontra-se vulnerável, considerando o estado de precariedade em que se encontram as ferrovias e estradas do Tocantins e do Brasil.

3.3 AS POLÍTICAS DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL E O DESENVOLVIMENTO ENDÓGENO

Em termos de produção, os anos setenta foram bastante fecundos, no que diz respeito às políticas de desenvolvimento econômico. Dois enfoques contraditórios dominaram o panorama naquele momento, que foram os enfoques Keynesianos e os enfoques neoclássicos. A corrente Keynesiana postulava que o nível de desenvolvimento alcançado por uma região está condicionado à posição que ela ocupa em um sistema hierarquizado e assimétrico. Como exemplo, pode-se citar a teoria centro-periferia de Myrdal (1972) e Kaldor (1961). Segundo o pensamento keynesiano, a premissa fundamental para se compreender uma economia encontrava-se na simples observação dos níveis de consumo e investimento do governo, das

empresas e dos próprios consumidores. Partindo desse princípio, a doutrina keynesiana aponta que, no momento em que as empresas tendem a investir menos, inicia-se todo um processo de retração econômica que abre portas para o estabelecimento de uma crise.

As políticas regionais praticadas desde os anos cinquenta apresentam resultados bastante conclusivos, pois a maioria dos países que registraram experiências exitosas em matéria de desenvolvimento econômico são frutos das políticas econômicas impostas pelo Estado naquela época. As teorias neoclássicas de desenvolvimento econômico estão concentrando sua atenção nas diferenças nos níveis de produção e no crescimento das taxas dentro de um mesmo país. Ao mesmo tempo, Harrod (1948) e Domar (1945) formularam as primeiras teorias que acentuam a importância do aumento da tecnologia no ritmo do crescimento econômico. Um estudo realizado pela Organização da Cooperação Econômica para o Desenvolvimento (OECD), sobre as perspectivas econômicas de desenvolvimento do mundo capitalista, realizado no início dos anos setenta, traz a seguinte conclusão: a produção de bens e serviços das regiões econômicas ligadas a OECD tem dobrado sua produção nas últimas décadas.

Segundo Diniz *apud* Brandão (2007, p. 2), as abordagens regionais clássicas são divididas em “escolas americanas” (Isard) e “escola francesa” (Perroux), mostrando que vários temas ou categorias analíticas foram considerados na explicação dos processos de localização, concentração e desenvolvimento regional, tais como o custo do transporte, a renda da terra, a qualificação do trabalho, a centralização das áreas de mercados e o processo de polarização da empresa motriz. Nos anos 50 e 60, o debate sobre desenvolvimento regional recebeu influências diretas de todas as correntes principais das chamadas teorias do desenvolvimento econômico, tais como na escala regional as formulações, de Rostow (1961), e de causalção circular acumulativa, de Myrdal (1972).

Nos estudos latino-americanos, cabe destacar as influências da CEPAL em relação aos estudos regionais e urbanos, os quais buscaram estudar as diversidades regionais a partir de suas raízes históricas, culturais e de suas diversidades produtivas. Já as contribuições teóricas marxistas, sobre a produção capitalista e organização espacial, buscam compreender o espaço como um prisma de acumulação de capital e reflexos das relações de produção e da luta de classes. Nesse contexto, diversas foram as contribuições apontadas pela geografia radical, crítica e marxista, bem como da sociologia urbana e da economia política, tais como Henri Lefebvre, Manuel Castell, Milton Santos e outros. Todas essas contribuições teóricas levam à conclusão de que é preciso pensar as regiões como locais de produção concretas, ou seja, é preciso ter cuidado para não entender o espaço e o tempo de forma separada da ação social.

Segundo Jimenéz (2001), a reespecialização dos acontecimentos socioeconômicos e políticos estão redesenhando uma nova configuração do mundo atual e podem ser analisados sob várias perspectivas, tais como: perspectiva política, perspectiva econômica, perspectiva social e perspectiva ambiental, visto que todas elas convergem para uma configuração espacial regional.

Analisando a nova configuração do mundo na perspectiva política, observa-se que, desde a assinatura do Tratado de Westphalia, em 1648, a insegurança territorial é vista como uma consequência da diminuição, ou praticamente desaparecimento do Estado-Nação, que fora considerado durante muito tempo como pedra angular da organização política do mundo. Diante disso, segundo Kennedy *apud* Jimenez (2001), as transformações globais que vêm ocorrendo colocam em xeque a utilidade do Estado-Nação, pois as fortes pressões por uma supranacionalização dos problemas, como macroeconomia, deveres humanos, meio ambiente, narcotráfico, armamentismo, entre outros, reforçam o poder da sociedade local e enfraquecem a soberania do Estado-Nação.

Alguns autores fomentam uma interpretação extrema em que o Estado-Nação seria substituída por Estado-Região. Como exemplo disso podem-se citar as experiências recentes de regiões (tidas como ganhadoras), nesse caso, as regiões de Cataluña, Baden-Wuerttemberg (Alemanha), Rhône-Alpes (França), nas quais o êxito se explica em boa medida pelas sinergias e complementariedades entre as políticas regionais e seus respectivos estados nacionais. Nesse sentido, Jean-Marie Guéhenno (1995) pergunta: é possível existir democracia sem Estado-Nação? O desaparecimento do Estado-Nação leva à morte da política? Todas essas perguntas suscitam respostas, respostas que muitas vezes precisam de outras perguntas.

Na perspectiva econômica, de acordo com a visão de Jimenéz (2001), o desenvolvimento regional tem como fatores relevantes a acumulação flexível e a competitividade. Essas variáveis vêm contribuindo para essa forma de desenvolvimento, uma vez que seu modelo de gestão produtiva, sua forma de organização e trabalho fundamentam-se na ideia da flexibilidade, ou seja, a finalidade dessa forma de organização é suprir demandas colocadas no momento exato.

Diante disso, trabalha-se com estoques reduzidos, voltados para a fabricação em pequenas quantidades, podendo atender um mercado diferenciado, dotado de público cada vez mais específico. Esse modelo difere-se do modelo fordista (produção em massa), que consistia em aumentar a produção por meio do aumento de eficiência e baixar o preço do produto. Essa nova forma de organização da produção está fazendo com que os grandes polos

industriais deem lugar a micropolos econômicos, sustentados pela força de produção local.

Essa forma de organização do trabalho está tornando o mundo cada vez mais competitivo e enfraquecendo o poder do Estado, visto que as distribuições das empresas não se restringem mais às fronteiras territoriais, mas sim às exigências ditadas pelo mercado internacional. Para ilustrar essa situação, Jimenez (2001, p. 30) cita como exemplo o Silicom Valley (Estados Unidos), onde está havendo uma desaglomeração, ou seja, uma desintegração vertical dos diferentes produtos, provocando um fenômeno generalizado de todos os ramos industriais.

Para Jimenéz (2001), os pontos mais relevantes sobre esse assunto são: primeiro, na medida em que as economias nacionais se tornam mais abertas, começam a serem facilmente distinguidas as economias regionais – região e nação vão discretamente se tornando distintas; segundo, o êxito de uma região depende em parte das circunstâncias locais e, por outro lado, das condições externas, pois os fatores locais (endógenos) dependem cada vez mais dos agentes da região, nesse caso dos empresários, dos trabalhadores, dos administradores, entre outros. Para Jimenéz (2001), o conceito de crescimento endógeno leva em consideração a acumulação de capital e inovações tecnológica como consequências das decisões tomadas por agentes racionais maximizadores dos ganhos de um determinado contexto histórico.

Nessa perspectiva, nasce a Nova Geografia Econômica, em meio aos modelos de crescimento endógeno (MCE), com aportes sobre o lugar central e a organização hierárquica dos espacializamentos urbanos. Tem-se como ideia central que o crescimento regional obedece a uma escala de crescimento circular, em que os encaminhamentos conduzem para que as empresas formem uma aglomeração de atividades que se autorrefazem progressivamente.

Vários autores estudam sobre a relação positiva entre o capital social e o desenvolvimento econômico. As sociedades com um alto nível de confiança social, conforme afirma Francis (1996), podem criar organizações empresariais flexíveis, garantindo assim competições exitosas na economia globalizada. Já na dimensão ambiental, segundo a CEPAL (1991), o desenvolvimento sustentável é um equilíbrio dinâmico entre todas as formas de capital e patrimônio que participam no esforço nacional e regional: humano, natural, físico, financeiro, institucional e cultural, para manter uma sociedade ambientalmente mais justa e solidariamente mais sustentável. Nesse sentido, a sustentabilidade de um território estaria dada, de um lado, pela garantia do fornecimento dos recursos naturais e fluxos dos serviços ambientais essenciais para a sobrevivência da humanidade e, por outro lado, pelo adequado aproveitamento econômico desses recursos.

Nos últimos anos, a categoria território voltou ao debate, principalmente como tema das Ciências Sociais, trazendo uma nova concepção sobre a escala local, a qual tem um poder ilimitado. Essa concepção invadiu os debates sobre desenvolvimento territorial no Brasil e no mundo. Como exemplo, podem-se citar os *clusters*, as incubadoras, os distritos industriais, entre outros. Essa “endógena exagerada” das localidades crê sobremaneira na capacidade das vontades e iniciativas dos autores de uma comunidade empreendedora e solidária, que tem controle sobre seu destino e procura promover sua governança virtuosa local.

Brandão (2007) apresenta as principais vertentes do pensamento que sustenta o desenvolvimento endógeno, criticando a enorme literatura que sugere que estaríamos vivendo a possibilidade de consolidar um novo padrão de desenvolvimento, constituído totalmente no âmbito local. Esse novo padrão atuaria como um “novo paradigma”, que alicerçaria um também novo “modelo” de desenvolvimento em questão.

Segundo Brandão (2007), as produções intelectuais exageram na capacidade endógena de determinado território para engendrar um processo virtuoso de desenvolvimento socioeconômico, e o espaço local é visto como um mero nó entrelaçado em uma imensa rede, parecendo um recorte singular, dotado de vantagens únicas. A concepção de escala local tem poder ilimitado e tudo pode diante da crescente sensibilidade do capital às variações do lugar, basta mostrar-se diferente e especial, atrativo para garantir sua inserção na modernidade. Diante disso, o local mostra-se capaz, dependendo de sua capacidade de autoimpulso.

Segundo essa análise, a lógica do desenvolvimento local endógeno tem por base a capacidade de desenvolver-se dentro de um espaço particular (local), se os “atores” assim desejarem, ou seja, transfere a responsabilidade pelo sucesso ou fracasso de uma determinada localidade ou território para as pessoas que nele habitam. Os processos de desenvolvimento estariam, assim, condicionados às capacidades inovadoras e de empreendedorismo dos habitantes de um determinado território.

A grande novidade do desenvolvimento na visão localista é o empreendedorismo, sendo os trabalhadores seus próprios patrões “donos de seus próprios negócios” ou, aqueles que não se enquadrassem nessa categoria, buscariam sua própria qualificação para melhorar sua empregabilidade. Por isso, o empreendedorismo se apresenta como uma possibilidade tanto “coletiva” como “individual”. Nesse modelo de desenvolvimento, o Estado teria pouco a fazer, diante dessa atmosfera sociopolítica em que os atores se congregam e se aproximam de forma coletiva e cooperativa.

Nesse contexto de desenvolvimento, a ação pública, no caso o Estado, deverá promover externalidades positivas, desobstruir entraves macroeconômicos e institucionais, ou

seja, desenvolver uma política atrativa de benefícios socioeconômicos para o lugar, além de estabelecer parcerias com o setor privado. Estabelecido esse “tecido socioproductivo” localizado, tudo dependeria da força comunitária da cooperação e da eficiência coletiva, constituindo, assim, uma atmosfera sinérgica, endógena. Se tudo depende da virtuosidade microeconômica, há pouco ou nenhum papel para os fatores exógenos e macroeconômicos.

O novo desenho da Geografia Econômica mundial demanda amplas e complexas questões ligadas à metamorfose do movimento de acumulação de capital em sua dimensão espacial, ou seja, o grande desafio hoje é responder às intrigantes questões, como: qual o papel do local hoje? E da região? E do espaço nacional? Essas questões, às vezes, não são respondidas, mas a dinâmica do mundo não para e novas hierarquizações e enquadramentos atualizam-se e desatualizam-se rapidamente, criando e desfazendo fluxos de mercadorias e redes com muita velocidade.

Diante disso, as regiões são vistas como meras construções teóricas, meros receptáculos neutros, sítios sem textura ou entorno. A distribuição especializada das estruturas econômicas se dá a partir de pontos ordenados de produção e zonas de mercado de consumo. Nesse sentido, a discussão do tamanho do mercado e das distâncias tornou-se parâmetro fundamental de análise e escolhas do lugar para produzir e consumir. A distância do mercado hierarquiza o território, estruturando-o em redes de centros urbanos.

Tudo isso é atribuído ao papel do capital, que não tem pátria, tem mercado. Diante disso, as manifestações dos processos de produção, de consumo, de distribuição e de troca são bem diferentes espacialmente. O capital praticamente universalizou, mas, por outro lado, acentuaram-se os particularismos localistas. Descortina-se uma visão dualista, na qual o mundo se estrutura em redes poderosas, como as transnacionais, ou em tecidos localizados de pequenas empresas, enfatizando o desenvolvimento endógeno.

O desenvolvimento endógeno, tanto do ponto de vista espacial quanto regional, pode ser entendido como um processo interno de ampliação contínua, em que a região tem de aumentar sua capacidade de agregação de valor sobre sua produção. Ou seja, é a capacidade que a região tem de reter o excedente econômico gerado na economia local, bem como a capacidade de atração de excedentes provenientes de outras regiões. Como variáveis positivas desse modelo de desenvolvimento, Boisier *apud* Amaral Filho (1995) cita: a ampliação do emprego, o aumento da produção e da renda local, por meio de um novo paradigma de desenvolvimento, que acontece de acordo com a participação dos atores locais, e não mais pelo planejamento centralizado.

Esse modelo de desenvolvimento pode ser definido como desenvolvimento realizado

de baixo para cima, ou seja, partindo das potencialidades socioeconômicas originais do local, ao invés do tão conhecido desenvolvimento de cima para baixo, que normalmente acontecem conduzidos pela intervenção dos Estados Nacionais. Segundo Amaral Filho (1995), essa teoria teve a sua origem na década de 1970, quando as propostas de desenvolvimento da base para o topo emergiram com maior notoriedade. Desde então, essa teoria evoluiu com a colaboração de novos enfoques ao problema do crescimento desequilibrado, concentrando-se, durante a década de 1990, em tentar entender por que o nível de crescimento era desigual entre as diversas regiões e países, mesmo dispondo das mesmas variáveis, como: capital financeiro, capital humano, tecnologia etc.

O desenvolvimento endógeno abasteca-se em três fontes alternativas de natureza fiscal, a saber:

- o novo papel do Estado Federado;
- as estratégias de desenvolvimento econômico local e regional, baseadas na mobilidade da poupança;
- a valorização dos novos fatores de produção, nesse caso, a produção local.

Essas três fontes formam o que podemos chamar de tipo ideal do desenvolvimento endógeno, mas sua fonte primária está associada, fundamentalmente, à formulação de um modelo de desenvolvimento que, por sua vez, depende do paradigma societário, gerado no seio da formação social local ou regional.

Amaral Filho (1995, p. 37) assevera que, teoricamente, o desenvolvimento endógeno, predominante nessa década, pode ser definido como

[...] um processo interno de ampliação contínua da capacidade de agregação de valor sobre a produção, bem como da capacidade de absorção da região, cujo desdobramento é a retenção do excedente econômico gerado na economia local e/ou a atração de excedentes provenientes de outras regiões. Este processo tem como resultado a ampliação do emprego, do produto, e da renda local ou da região, em um modelo de desenvolvimento regional definido.

Em síntese, o desenvolvimento endógeno pode ser entendido como um processo interno, que vem aumentar e agregar valor sobre a produção, bem como a capacidade de absorção da região. Esse processo tem como resultado a ampliação do emprego, do produto e da renda do local ou da região, em um modelo de desenvolvimento regional definido. A maior novidade desse modelo de desenvolvimento é que os atores principais de sua estruturação é a

comunidade local, ou seja, é um planejamento de baixo para cima, diferente do que acontece em quase todas as regiões do País.

3.4 AS FERROVIAS E SUA INFLUÊNCIA NO DESENVOLVIMENTO BRASILEIRO

Há algumas décadas, o termo logística era visto pelas empresas como simplesmente para diminuir custos com transportes. Com a virada do milênio, esse termo é visto como estratégias para ganhar novos mercados, cativar novos consumidores, enfim, garantir lucros e bom funcionamento dos negócios.

A função básica dos transportes é proporcionar a disponibilização de bens, produtos e serviços que permitam integrar diferentes sociedades, ampliando, assim, a possibilidade de expansão dos mercados.

Segundo Batista Filho *apud* Araújo (2009, p. 42), os investimentos em transportes e a promoção do crescimento em nível local ou regional se concretizam com a satisfação de três necessidades que se consolidam simultaneamente, que são: as necessidades econômicas, os investimentos e a política institucional vigente. Não adianta implantar uma rodovia ou ferrovia se em seu conjunto não existirem economias de aglomeração, mercado de trabalho, bem como produtos e condições político-institucionais favoráveis. Quando existem apenas investimentos e condições político-institucionais, a atividade de uma localização particular poderia mudar, mas isso seria meramente a redistribuição de um desenvolvimento já existente, mais que um adicional de crescimento.

Batista Filho *apud* Araújo (2006, p. 43) assevera que

O grau que os transportes criam ou impelem novas atividades dependerá da existência de outras condições dentro da economia, tais como: a qualidade de sua estrutura administrativa e de sua ordem social, o caráter e a diretriz de seu sistema educacional, a natureza das relações jurídicas e de propriedade, de outras propensões a crescer de uma nação.

A infraestrutura de transportes contribui para o desenvolvimento econômico por meio dos serviços que prestam aos usuários e diferentes agentes e segmentos da sociedade. Para o Banco Mundial (2005, p. 53), o aumento na capacidade dos sistemas de transportes destina-se a aumentar o bem-estar econômico e social das pessoas, pois se pode “reduzir o tempo de viagem e diminuir o custo de uso dos veículos, enquanto aumenta o acesso aos serviços de

mercado, empregos, educação, saúde e reduzem os custos de transporte de cargas e passageiros”.

Em se tratando do sistema de transporte brasileiro, o transporte ferroviário teve início ainda no período imperial e tinha como objetivo principal integrar as regiões e escoar a produção do interior até os mercados consumidores e os portos. Esse modelo de sistema durou por muito tempo e, apesar de ser seguro, mais barato e eficaz, ele não foi muito utilizado, ficando mais em segundo plano. Cabe ressaltar que a história do sistema ferroviário brasileiro está ligada a um dos ciclos econômicos brasileiros, nesse caso, à atividade cafeeira, muito significativa para sua economia. Com o fim das atividades mineradoras no País, surge outro ramo de atividade econômica, que é atividade cafeeira, especialmente nas regiões sudeste e sul do Brasil, sendo, portanto, montada toda uma estrutura para atender a cultura e atrair investidores ao longo do século XIX. Quando analisamos o contexto socioeconômico daquela época, verifica-se que a atividade mineradora deixou boas condições para se desenvolver a cultura cafeeira, tais como: sistema de transporte formado por tropas e mulas, mão de obra abundante, estradas para o escoamento da produção, além de um mercado consumidor que, embora pequeno, se formava na região sudeste, justamente no local mais adequado para o desenvolvimento do café. Antes do surgimento das estradas de ferro no Brasil, o transporte da exportação cafeeira era feito em lombo de animais, cavalos e mulas, fato que deu origem a uma organização de transportes, de comércio e à formação de um segmento social que chegou a ter certa projeção na política nacional. A título de informação, antes das tropas de animais, esse transporte era feito por meio dos escravos, que as transportavam as mercadorias carregando-as nas costas, nos ombros e às vezes na cabeça.

Milani *apud* Coimbra (1974, p. 23), sobre a situação do transporte brasileiro nesse período, afirma que,

Até então, apesar do crescimento da produção interna, da diversificação das importações e da expansão do comércio internacional, o nosso transporte terrestre continuava com as mesmas características do período colonial, e feito, quase na sua totalidade, no dorso de bestas de carga.

De acordo com o exposto, as exportações de café forneceram o impulso necessário para acelerar as mudanças sociais e econômicas no Brasil, durante a última metade do século XIX. E as exportações das lavouras mais afastadas do litoral somente foram possíveis graças às estradas de ferro. Percebe-se com isso que a produção cafeeira e as ferrovias cresciam lado a lado, sendo até mesmo sócias na conquista de uma nova fronteira econômica. Mas foi

somente em 1860 que o destino da produção cafeeira se relaciona diretamente com o sistema ferroviário, por meio do capitalismo inglês. Isso ocorreu principalmente no Oeste Paulista, o mais moderno sistema de transporte ferroviário, o qual proporcionava maior segurança, funcionalidade, eficiência, rapidez, menores custos e fretes, regularidade, menores riscos de deteriorização do produto, bem como comportava maior volume de cargas. Essas novas linhas férreas possibilitaram e aceleraram o desenvolvimento das lavouras de café para várias direções, chegando a áreas até então restritas pela operacionalidade das tropas e, por outro lado, facilitaram o deslocamento da produção até os grandes portos do Brasil, tais como Rio de Janeiro e Santos. Nesse período, praticamente todo o sistema de transportes realizado pelas tropas de mulas seria substituído, com enorme vantagem, pelas ferrovias. Diante disso, percebe-se que as ferrovias aceleraram significativamente o processo de modernização do País, provocando alterações em seu sistema produtivo, beneficiando tanto o comércio das regiões cafeeiras como o comércio de produtos industrializados europeus.

De acordo com Milani (2010), entre 1948 e 1953, o movimento interestadual de carga transportada aumentou em torno de 400%, o marítimo elevou-se para 50%, enquanto o transporte ferroviário se manteve constante. Durante o primeiro governo Vargas, diversas mudanças positivas ocorreram em relação ao sistema de transportes no Brasil, e um plano mais bem elaborado, que atendesse aos diversos setores da economia, foi implantado. As primeiras providências tomadas foram não apenas para ampliação das linhas de ferro, mas também o aperfeiçoamento do sistema já existente e a modernização da frota de trens. Composições a vapor foram substituídas por trens elétricos, melhorando, dessa forma, o insuficiente e desconfortável serviço de transporte para uma grande parcela da população, dando-se um passo à frente no sentido do progresso e da modernização do equipamento ferroviário. Apenas como exemplo, pode-se citar a Estrada de Ferro Central do Brasil, principal complexo ferroviário que, graças à modernização, pôde se tornar um sistema de transporte muito mais eficaz, lucrativo e seguro. O resultado desse trabalho originou o Departamento Nacional de Rodagem – DNER e o Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNER, órgãos responsáveis pela manutenção e pela conservação das estradas rodoviárias e ferroviárias no país.

Milani (2010, p. 1) afirma que “a ferrovia foi e ainda é o principal meio de transporte das economias mais avançadas no mundo. Entretanto, para que ela seja mais bem utilizada de maneira a assegurar o crescimento econômico interno, é necessário o equilíbrio com os outros tipos de transportes, tais como o rodoviário, o aéreo, e os hidroviários”. De fato, as ferrovias aceleraram o processo de desenvolvimento e modernização do país, provocando alterações no

sistema produtivo, beneficiando tanto o comércio das regiões cafeeiras como o comércio de produtos industrializados europeus. Porém esse processo de acelerado crescimento econômico provocado pelas ferrovias foi desestimulado aproximadamente a partir da década de 1940, quando o transporte rodoviário toma um grande impulso e, apesar de o transporte ferroviário ser mais viável economicamente, foi praticamente substituído pelo transporte rodoviário.

4 CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO

Neste capítulo, pretende-se realizar uma caracterização da área de estudo, a partir de sua localização, incluindo os aspectos geográficos e históricos, considerando a importância das variáveis de região, território e lugar, bem como ressaltar o seu potencial socioeconômico. Para melhor conhecer e estudar o Distrito de Luzimangues, objeto de estudo desta pesquisa, torna-se necessário situá-lo em um contexto de organização espacial maior que é o contexto regional. Para tanto, faz-se necessário discutir, de maneira sucinta, os diversos domínios da noção de região.

No senso comum, a noção de região parece existir relacionada a dois princípios fundamentais, que são o princípio de localização e de extensão. Portanto, empregam-se, cotidianamente, expressões como: “a região mais pobre”, “a região montanhosa”, “a região metropolitana” como referência a um conjunto de áreas onde há o domínio de determinadas características, que distingue aquela área das demais. Nas ciências em geral, a noção de região possui um emprego associado à localização de certo domínio, ou seja, domínio de uma dada propriedade matemática, domínio de uma dada espécie de plantas, domínio de certo afloramento rochoso, entre outros.

Na Geografia, o uso dessa noção de região é bem mais complexo, pois coexiste o conceito científico e o senso comum, visto que estamos diante de um produto único, sintético, formado pela inter-relação dos fatores combinados de forma variada, que é a região. A Geografia Regional Francesa nos ensina que, na identificação da Borgonha, o fundamental é o quadro histórico; nos Pirineus mediterrânicos, o clima; no Himalaia, o relevo; ou seja, a região é estudada e analisada sob diferentes pontos de vista, dependendo do que interessar ao estudioso.

Para Gomes (2008), a região é a materialidade plena das manifestações do homem, da cultura com o meio ambiente e a natureza. Dessa forma, a região é capaz de promover o encontro entre as Ciências da Natureza e as Ciências Humanas, o produto síntese de uma ciência verdadeiramente geográfica. Para Santos (2008), a região é a síntese concreta e histórica das instâncias espaciais ontológicas dos processos sociais, produto e meio de produção e reprodução de toda a vida social.

Nesse sentido, Oliveira *apud* Brito (2009, p. 32) afirma que “[...] a região é um espaço onde se dá uma forma especial da reprodução do capital local, que o político e o econômico funcionam. A partir do desenvolvimento desigual tem-se a região, isso decorre da

especificidade relacionada à dominação de uma forma de reprodução do capital e das relações de produção”.

A região tem também um sentido bastante conhecido como unidade administrativa e, nesse caso, a divisão regional é o meio pelo qual se exerce, frequentemente, a hierarquia e o controle administrativo dos Estados. Em se tratando da regionalização brasileira, vale ressaltar que é resultado de processos históricos, com determinantes e condicionantes específicos, e cada qual reage à sua maneira, em função da sua estrutura social, econômica e cultural, herdada do passado e das suas opções políticas no presente.

Dentro dessa visão regionalista administrativa, o Distrito de Luzimangues pertence ao contexto regional da Amazônia Legal, por meio da criação do Estado do Tocantins, em 1988, o qual, segundo a reclassificação do IBGE (2010), passou a integrar a região Norte. A Amazônia Legal é uma construção geopolítica estabelecida na década de 50, para fins de planejamento regional. É formada pelos estados do Pará, Acre, Amapá, Amazonas, Mato Grosso, Tocantins e áreas do Maranhão, totalizando uma extensão de 5.109.812 km², do território nacional, situado a oeste do meridiano 44°.

Becker e Egler *apud* (Brito, 2009 p. 30) ensinam que

A Amazônia é um conjunto homogêneo/fragmentado, constituído na Amazônia Legal pela relação entre os arranjos locais e a ação governamental, podendo ser fragmentado em três conjuntos sub-regionais segundo divisão do IBGE: a Amazônia Oriental (leste-sul do Pará, norte de Goiás e sudoeste do Maranhão) e Amazônia Meridional (Acre, Rondônia e Mato Grosso), e a Amazônia Ocidental (Amazonas e Roraima).

A região da Amazônia Legal é composta de territórios com processos históricos bastantes diferentes, resultantes dos períodos de auges e crises das atividades econômicas, principalmente as de origem da extração mineral e vegetal. Cabe ressaltar que o conceito de Amazônia Legal foi instituído em 1953 e seus limites territoriais decorrem da necessidade de planejar o desenvolvimento econômico da região, sendo, portanto, alterados de acordo com as necessidades de mudanças na divisão política do país.

A categoria território, juntamente com a paisagem, o lugar, a região e o espaço, é um dos principais focos de estudo da Geografia. Para tanto, faz-se necessário discorrer sobre o assunto, ainda que maneira sucinta, visto que o Distrito em estudo ocupa uma área territorial com delimitações físicas e sociais, resultantes das relações de poder sobre um determinado lugar.

Etimologicamente, a palavra território, *territorium* em latim, é derivada diretamente do vocabulário latino *terra*. O território é um conceito-chave para a Geografia, contudo sua análise não é exclusiva da Ciência Geográfica, sendo, portanto, abordado por outras ciências, o que o torna um termo polissêmico. Em Geografia, a concepção mais comum de território é a de uma divisão administrativa, resultantes das relações de poder, as quais criam fronteiras que delimitam países, regiões, estados, municípios, bairros e até mesmo área de influência de um mesmo grupo.

A Ciência Política, por outro lado, enfatiza sua construção a partir das relações de poder, enquanto que a Economia o vê como uma das bases de produção, ou seja, como força produtiva. A Antropologia destaca sua dimensão simbólica, principalmente no que diz respeito ao estudo das sociedades ditas tradicionais; a Sociologia o enfoca a partir de sua intervenção nas relações sociais; e a Psicologia, finalmente, incorpora-o no debate da construção da subjetividade ou da identidade pessoal.

Todas essas ciências mostram a dimensão e a complexidade da categoria território, portanto, esse não precisa e nem deve ser reduzido a essa escala ou associação com figura somente do Estado, como comumente é utilizada, pois territórios existem e são construídos e desconstruídos nas mais diversas escalas, por exemplo, da mais acanhada e menor rua à área formada pelo conjunto dos territórios dos países-membros a Organização do Tratado do Atlântico Norte – OTAN. Tudo pode ser transformado dentro de escalas temporais das mais diversas, como séculos, décadas, anos, meses ou dias. Portanto, território pode ter um caráter permanente ou uma existência transitória, temporária, cíclica.

Para Souza (2008), território é fundamentalmente um espaço definido e delimitado por e a partir de relações de poder. Nesse sentido, o conceito de território abrange mais do que Estado-Nação e não se restringe somente às fronteiras entre os países, sendo, portanto, caracterizado pela ideia de posse, domínio e poder, correspondente ao espaço geográfico socializado, apropriado por seus habitantes, independentemente de sua extensão territorial.

Souza (2008, p. 78) afirma que

A questão primordial, aqui, não é, na realidade, quais são as características geológicas e os recursos naturais de certa área, o que se produz ou quem produz em um dado espaço, ou ainda quais as ligações afetivas e de identidade entre um grupo social e seu espaço. Estes aspectos podem ser de crucial importância para a compreensão da gênese de um território ou do interesse por tomá-lo e mantê-lo.

Para o Geógrafo Político alemão Ratzel (1987), o território representa uma porção do espaço terrestre identificada pela posse, sendo uma área de domínio de uma comunidade ou

Estado, pois a função precípua do Estado é a defesa do território. Em outras palavras, quando a sociedade se organiza para defender o território, este se transforma em Estado. Diante disso, o território passa, cada vez mais, a ser identificado como espaço nacional, isto é, uma área controlada por um estado nacional.

Costa (2006) sintetiza as várias noções de território agrupando essas concepções em quatro vertentes básicas: política, cultural, econômica e natural. A vertente política é a mais difundida, em que o território é visto como um espaço delimitado e controlado pelo poder de alguém, normalmente referindo-se ao poder político do Estado. Na vertente cultural, o território é visto, sobretudo, como um produto de apropriação-valorização simbólica de um grupo em relação ao seu espaço vivido. Já a vertente econômica, a menos difundida, enfatiza a dimensão espacial das relações econômicas, o embate entre as classes sociais, na relação capital-trabalho, como produto da divisão territorial. A vertente natural, por outro lado, enfatiza as relações entre sociedade e natureza, especialmente no que se refere ao comportamento natural dos homens em relação ao seu ambiente físico.

Diante do exposto, vários são os conceitos e os pensamentos sobre território. No entanto, considerando o objeto de estudo – o distrito de Luzimangues, área geográfica de intensas transformações sociais, econômicas, políticas e culturais –, os estudos de Raffestin melhor explicam esse processo, pois trabalha a noção de territorialidade considerando a totalidade das relações efetivadas nele.

Oliveira *apud* Raffestin (1980, p. 158) explicam que

[...] a territorialidade assume um valor bem particular, pois reflete o multidimensionamento do "vivido" territorial pelos membros de uma coletividade, pela sociedade em geral. Os homens vivem ao mesmo tempo o processo territorial e o produto territorial por intermédio de um sistema de relações existenciais e/ou produtivas.

Ao contextualizar o distrito de Luzimangues em uma dimensão menor, que é o lugar, é necessário fazer uma reflexão do espaço geográfico que, de acordo com Santos (2008), é formado por sistemas de objetos e sistemas de ações, constituindo um todo indissociável, ou seja, um subespaço, cuja totalidade é o mundo, em que cada subespaço se define conjuntamente por uma tecnosfera e uma psicoesfera, funcionando de modo unitário. A tecnosfera é o mundo dos objetos, e psicoesfera é o mundo das ações. Assim, cada lugar se define tanto por existência própria como por existência relacional, razão que o torna diferente. O lugar é o espaço capaz de definir a funcionalização e a materialização dos sistemas de

objetos e sistemas de ações que constituem o espaço geográfico, sendo, portanto, capaz de refletir empiricamente e sistematicamente o mundo.

O conceito de lugar é definido por Santos (2008) pela sua densidade técnica, pela sua densidade informacional e pela sua densidade comunicacional. A densidade técnica seria dada pelos diversos artifícios técnicos presentes em um dado lugar, como, por exemplo, o grande centro comercial de Nova York. Assim, esses espaços seriam considerados espaços técnicos maduros, espaços inteligentes, capazes de atender prontamente às intenções e necessidade daqueles que o conceberam. A densidade informacional se atém mais na informação sobre os graus, níveis de exterioridade do lugar, sua predisposição relacional com outros lugares e a efetivação dessa predisposição e quem são os atores e setores privilegiados. Já as relações comunicacionais, mais do que as outras, são geradas no lugar, às vezes distantes dos objetos, dos homens e das ordens que os movem. As relações informacionais são verticais, e as relações comunicacionais são horizontais, sendo, às vezes, as relações informacionais indiferentes ao meio, enquanto as relações comunicacionais são uma resultante do meio social ambiente. Hoje, mais importante do que o lugar, certamente será a consciência do mundo transmitida por meio do lugar. O mundo, nas condições atuais, visto como um todo, por meio do lugar é o grande fenômeno do século XXI, e esse é o grande papel do lugar na produção da história.

4.1 LOCALIZAÇÕES DA ÁREA DE ESTUDO

O distrito de Luzimangues está inserido no município de Porto Nacional, cidade localizada no centro geográfico do Estado, distante 64 km de Palmas, possuindo, de acordo com o IBGE (2010), altitude média 212 ms.n.m, uma superfície de 4.446,91 Km², o que representa a 1,7% da área total do Estado, e tem como coordenadas 10°42'29'' de latitude e 48°25'02'' de longitude, com uma população de 49.146 habitantes. Os limites físicos do município são: ao Norte, os municípios de Palmas e Paraíso do Tocantins; ao Sul, os municípios de Silvanópolis e Brejinho de Nazaré; a Leste, os municípios de Monte do Carmo e Brejinho de Nazaré; e a Oeste, o rio Tocantins e a BR-153, próximo a Fátima, Nova Rosalândia e Aliança do Tocantins. Com uma área de 950,9616 hectares, Luzimangues situa-se no extremo norte de Porto Nacional, às margens da TO 080, km 12, entre as coordenadas geográficas 10°03'31" a 10°28'00" de latitudes Norte e Sul e 48°21'01" a 48°46'07" de longitude Leste e Oeste.

O Mapa 1 ilustra a localização do distrito de Luzimangues, dentro do município de Porto Nacional e entre os municípios de Palmas, Miracema e Paraíso do Tocantins.

Mapa 1 – Localização geral da área de estudo



Fonte: elaborado pela autora (2013).

Segundo Pinto *apud* IBGE (2010), o distrito de Luzimangues é dividido em três setores censitários, abrangendo a área urbana e rural. O Setor nº 171820425000001 abrange o núcleo central de Luzimangues, a área dos loteamentos urbanos mais antigos e o assentamento. O Setor nº 171820425000002 diz respeito à área norte de Luzimangues, e o Setor nº 171820425000003 se refere à área sul de Luzimangues. Com o propósito de promover assentamentos habitacionais para população de baixa renda, realizar a recuperação urbanística, bem como promover também a regularização fundiária, a Prefeitura Municipal de Porto Nacional, por meio de seu Plano Diretor, criou três tipos de zonas, como se pode observar na citação a seguir, no artigo 51 do PDDS-PN:

- I. ZEIS 1: localizada no Loteamento São Francisco;
- II. ZEIS 2: localizada no loteamento São Vicente;
- III. ZEIS 3: a totalidade a Macrozona Urbana 2 – MU2 (distrito de Luzimangues).

A ZEIS 3 da Macrozona Urbana 2 – MU2 (distrito de Luzimangues) vem passando por inúmeras transformações no que se refere ao parcelamento do solo, desde que foi criada a Lei do Plano Diretor de Porto Nacional, em 2006. Vários loteamentos urbanos vêm sendo implantados em Luzimangues e existe uma disparidade considerável entre o número de habitantes e o número de lotes comercializados.

De acordo com Pinto (2012), o Censo (IBGE, 2010) contabilizou um total de 2.310 moradores nesse distrito, contabilizando os setores censitários urbanos e rurais. Considerando o Censo e o número de lotes vendidos, seria necessário quase trinta e quatro “Luzimangues do

mundo real” para alcançar uma “Luzimangues dos sonhos imobiliários”, isso ainda em 2012. Atualmente esse número praticamente duplicou.

4.2 UMA REGIÃO EM ENTORNO DE PALMAS E SEU PROCESSO DE OCUPAÇÃO, LUZIMANGUES

Estudar uma região é, acima de tudo, penetrar em um mar de relações, formas, funções, organizações, estruturas, entre outros aspectos, levando em consideração os seus mais distintos níveis de interação e contradição. Por falar em contradição, atualmente, o distrito de Luzimangues vem apresentando um crescimento geoeconômico de forma desordenado e contraditório. De um lado, estão sendo realizadas vendas de inúmeras quadras que são abertas e vendidas da noite para o dia; de outro lado, existe um pacato reassentamento do antigo Porto da Balsa, que ainda vivem de forma tradicional. Tudo isso expressa a mais alta forma de materialização do sistema capitalista. O espaço urbano, ou seja, a cidade reflete as condições sociais de diferentes agentes sociais que dela fazem uso. Segundo Correia (2005), em um primeiro momento mais se assemelha a um mosaico de peças justapostas produzidas nas relações por agentes detentores dos meios de produção, proprietários fundiários, promotores imobiliários, o próprio Estado e a camada dos excluídos.

A história do distrito de Luzimangues se mistura com a história da cidade de Porto Nacional, pois geograficamente está localizado nesse município. Diante disso, para melhor conhecer Luzimangues, torna-se necessário conhecer a própria história de Porto Nacional.

A histórica cidade de Porto Nacional guarda marcas do Período Colonial e preenche páginas de livros, revistas e jornais que remontam ao século XVIII, período áureo das minas de ouro de Pontal, do Carmo, da navegação no rio Tocantins e, em um passado não muito distante, do convento e das escolas aéreas. Tudo começou com o barqueiro português Felix Camôa, que habitava as margens do rio Tocantins, local onde hoje se localiza Porto Nacional. “O ponto escolhido pelo destemido barqueiro [...] ficava entre duas ilhas, à margem direita do rio num plano elevado, para um caso de ataque dos gentios, ele se refugiar em uma das ilhas, [...]” (GODINHO, 1988, p. 10).

Segundo Oliveira (2009), Porto Nacional surgiu durante o ciclo do ouro, no sertão brasileiro, sendo construído, inicialmente, um Arraial de Pontal do Carmo que, posteriormente, se elevou à condição de vila, com o nome de Porto Real. Sua história de

povoamento está intrinsecamente relacionada à navegação do Rio Tocantins, proporcionada, em grande medida, pela rede de atividades comerciais com a cidade de Belém do Pará.

Muitos são os fatos e as situações que ilustram a história de Porto Nacional. Na pesquisa de Oliveira (2009), destaca-se a história do casebre do português Felix Camôa, um barqueiro que se dedicava à travessia dos mineradores, por meio do Rio Tocantins, na última década do século XVIII, que buscavam as minas de ouro de Pontal, populosa vila, situada a 12 km da margem do rio, e Carmo, distante 42 km da margem direita do Tocantins. É considerada uma cidade histórica, devido à sua origem, como já citado anteriormente.

Segundo dados da SEPLAN (2013) e do IBGE (2010), Porto Nacional é um dos mais antigos municípios do Estado. Sua privilegiada localização geográfica entre dois povoados mineradores importantes – Pontal e Carmo – fez surgir Porto Real, que se desenvolveu com o comércio e a navegação. Lira (2011) comenta que, no século XVIII, as Províncias do Norte de Goiás e a província do Grão-Pará eram integradas por meio da rota que ligava Belém do Pará à cidade goiana de Porto Nacional, por meio do rio Tocantins.

De acordo com Oliveira (2009), o Município registra em sua cultura marcas do passado, como a Catedral Nossa Senhora das Mercês, o Seminário São José, o Colégio Sagrado Coração de Jesus etc. Esses monumentos expressam o resultado da atuação escrava na história do Estado. Seu primeiro nome era Porto Real, sendo promovida a Vila em 1831, passando a Porto Imperial em 13 de junho de 1861, quando recebeu o estatuto de cidade pela Resolução nº 333. Com a proclamação da República em 1889, o município passou a chamar-se Porto Nacional, por meio do Decreto Estadual nº 21, de 7 de março de 1890, tendo como seu primeiro prefeito o Coronel Joaquim Ayres da Silva. Desde 1889, Porto já contava com assistência médica oferecida pelo Dr. Francisco Ayres da Silva que, além de médico, foi político e jornalista. Este fundou o jornal “Norte de Goiaz” que, durante meio século, defendeu as causas do desenvolvimento regional. Esse filho portuense também trouxe, em 1929, os primeiros veículos, um Ford e um caminhão Chevrolet, adquiridos no Rio de Janeiro e conduzidos até Porto via estado de Minas Gerais e Bahia, abrindo caminho pelos sertões.

Porto Nacional, conforme salienta Oliveira (2009), muito contribuiu para o processo de criação do estado do Tocantins, destacando-se a atuação de dois movimentos, a Casa do Estudante do Norte Goiano – CENOG e a Comissão de Estudos do Norte Goiano – CONORTE. Esses movimentos tiveram participação de estudantes, políticos e pessoas influentes da comunidade portuense, cujo lema era: “Estou Goiano, mas sou Tocantinense”.

O Distrito de Luzimangues, como já citado anteriormente, faz parte do município de Porto Nacional, localizado no extremo norte, às margens da TO 080 e do rio Tocantins. Seu processo de criação é semelhante ao processo de Porto Nacional.

Sobre o processo de criação de Luzimangues, Pinto (2012, p. 101) salienta que

A história do povoamento da região de Luzimangues se confunde com a própria história do município de Porto Nacional, a região vem sendo ocupada desde a primeira metade do século XIX, com uma distribuição esparsa pelo cerrado de propriedades rurais voltadas à agricultura de subsistência e à criação de gado.

O distrito de Luzimangues originou-se no local onde hoje é a ponte sobre o reservatório de água da usina hidrelétrica Luiz Eduardo Magalhaes em Palmas, na margem esquerda.

Foto 1 – Ponte sobre o reservatório de água da usina hidrelétrica Luiz Eduardo Magalhaes, em Palmas – To.



Fonte: elaborado pela autora (2014).

Próximo a esse local, na margem esquerda do rio Tocantins, surge uma “nova cidade”, espaço urbano que tem como objetivo principal sua exploração pelo capital particular do mercado de terras (PINTO, 2012). Esse distrito provavelmente tenha surgido em decorrência da travessia do rio, que era feita de balsa e utilizava mão de obra, formando assim as primeiras aglomerações. Inicialmente, nesse local, foi constituído um assentamento rural de

dois conjuntos distintos de lotes, formando pequenas agrovilas. A origem do nome “Luzimangues” deve-se à fusão do nome de dois rios importantes na região, que são os rios Santa Luzia e Mangues, região onde se situa o distrito.

Na década de 1990, surge, na margem direita do rio Tocantins, paralela a essa região, a capital do Estado, a cidade de Palmas, advento que alterou significativamente a estrutura e a dinâmica dessa região e seu entorno. Ainda nessa mesma década, foram feitos diversos loteamentos em Luzimangues, e a maioria foi feita apenas com abertura das ruas, sem qualquer infraestrutura. De acordo com Pinto (2012, p. 103), em 1993, foi promulgada a Lei nº 1.415, de 14 de outubro de 1993, que cria o “Distrito de Mangues/Santa Luzia”. No ano seguinte, é instituída a Lei nº 1.454, de 21 de junho de 1994, que altera o nome do distrito para “Luzimangues”. O Distrito permanece sem muitas mudanças de 1994 a 1997, cabendo destacar apenas, nesse período, a conclusão da pavimentação da TO 080, que liga Palmas à Paraíso, facilitando a locomoção da população e o aumento do tráfego dos veículos. Ainda em 1997, foi assinado o contrato de concessão da construção e exploração do UHE Lajeado, posteriormente mudando o nome para Usina Hidrelétrica Luiz Eduardo Magalhaes.

Segundo a ELETROBRAS *apud* Pinto (2012), a construção do UHE já estava contida no planejamento estratégico nacional, com previsão de limites de cotas de 212 metros para enchimento do lago. Logo, a população ribeirinha ficaria toda impactada, inclusive a população do Porto da Balsa, como normalmente era conhecida. Inicia-se um período de dúvidas, incertezas e mudanças, começa a especulação do reassentamento. Para onde iremos? Perguntava a população impactada.

O remanejamento involuntário, ocasionado pela formação do lago da Usina Hidrelétrica Luís Eduardo Magalhaes, traz à tona amplas discussões, por permitir os mais variados enfoques, em decorrência da complexidade da questão. Segundo o Programa Básico Ambiental *apud* INVESTCO (2000, p. 2), pode-se considerar que os impactos sobre a população acontecem em dois momentos: o primeiro refere-se à desapropriação e à disponibilização das áreas para a construção da barragem e do canteiro de obras e infraestrutura; o segundo momento dá-se em função da necessidade das áreas para a formação do lago, que iniciará seu processo de enchimento após a conclusão. O impacto, no caso de Luzimangues, aconteceu no segundo momento, após o enchimento total do lago, em 2001, quando grande parte da população do antigo distrito de Luzimangues foi transferida para o Reassentamento Luzimangues, conforme Mapa 2.

Mapa 2 – Projeto de reassentamento rural Luzimangues



Fonte: INVESTICO – PROTEC (2001).

O mapa acima mostra o reassentamento rural Luzimangues, onde aparece ao sul e nas imediações ao norte e noroeste os lotes chácaras, no meio do mapa está a área verde, uma cascalheira, e na região sudeste aparece a parte histórica do reassentamento, com a igreja, a escola, posto telefônico e outras obras. Observa-se que o tamanho dos lotes são grandes, justamente para atender o modo de vida que a comunidade tinha anteriormente. Antes da construção da Usina Hidrelétrica, as terras inundadas eram utilizadas pelas famílias que hoje constituem o reassentamento como moradia e renda. Essas famílias cultivavam as terras, além disso, exerciam atividades de subsistência, utilizando a flora nativa como: caju, pequi, buriti e outros. A alta fertilidade do solo, a água em abundância e a facilidade de extração dos recursos naturais proporcionavam uma alimentação rica e diversificada. As principais atividades agrícolas desenvolvidas eram: plantio de arroz, feijão, milho, banana pimenta do reino e horta, além da pecuária e da criação de pequenos animais, como galinha, porco e

caprino. As produções eram comercializadas em Palmas e no porto da balsa. Viviam em comunidades e exerciam atividades culturais, principalmente de cunho religioso, como: Festa do Divino, Festejo de São José e Santa Luzia.

Segundo Sêne (2007), a comunidade Luzimangues é, em parte, formada por uma população ribeirinha que antes da hidrelétrica moravam às margens do rio Tocantins, e por agricultores, vaqueiros, pedreiros, carpinteiros, mecânicos, entre outras profissões que não exigem alto nível de instrução e escolaridade.

O Reassentamento Luzimangues está localizado dentro do Distrito de Luzimangues a 15 km de Palmas, no município de Porto Nacional, às margens da TO 080, Km12, sentido Palmas-Paraíso, aproximadamente a 1.500 metros das margens da referida rodovia. Segundo o PDPRL (INVESTCO, 2000, p. 26), as famílias remanejadas para essa área eram de antigos moradores das fazendas Ribeirão do Maia, Sapezal, Brejinho da Vila da Balsa e Mutuca, também oriundos do loteamento Maria da Balsa e Vila Luzimangues, totalizando um número de 83 famílias reassentadas e 8 permutadas, distribuídas em uma área de 950,9616 ha.

Tabela 3 – Origem estadual das famílias do Reassentamento Luzimangues

REGIÃO	PERCENTUAL
Vila Luzimangues-Porto da Balsa	22,22%
Vila Graciosa	16,66%
Outros (Faz. Bom Sucesso, Mutuca, Sta. Maria, Água Fria e Palmas.	61,12%

Fonte: PDPRL (INVESTCO, 2000, p. 26).

Há uma grande diversidade nas famílias do Reassentamento Luzimangues, sendo identificados quatro estados diferentes, conforme dados coletado *in loco* do Plano de Desenvolvimento do Projeto de Reassentamento Luzimangues, conforme IVESTCO (2000, p. 27).

Tabela 4 - Origem interestadual das famílias do Reassentamento Luzimangues

ESTADOS	PERCENTUAL
Alagoas	5,55%
Bahia	16,60%
Goiás	55,65%
Minas Gerais	5,55%
Tocantins	5,55%
Maranhão	5,55%
Outros	5,55%

Fonte: PDPRL (INVESTCO, 2000, p. 27).

O antigo Distrito tinha característica de vila, com pouca infraestrutura, tendo apenas uma escola (Escola Estadual Beira Rio), um posto de saúde, telefone público, energia elétrica

e transporte coletivo. Além do transporte coletivo, as pessoas utilizavam também canoa, balsa, bicicleta, carona ou andavam a pé, quando precisavam se locomover. Essas famílias utilizam essas áreas de moradia também para a sua manutenção, exercendo atividades agrícolas e utilizam-se da flora nativa, especialmente das frutíferas (caju, manga, pequi, buriti e outras) para enriquecimento alimentar.

Em relação aos reassentados, Sêne *apud* Ferreira (2007, p. 6), comenta que

Os reassentados [...] lutam para não saírem da condição na qual se encontravam em suas áreas de origem, de seus hábitos e de tudo que representa aquele lugar. Em uma comunidade rural, há muito mais que apenas uma unidade produtiva, há relações e inter-relações construídas há décadas, culturas enraizadas há gerações e gerações. O sentimento de total pertencimento à terra se configura em tudo que rodeia. O que a população desejava, [...], era permanecer na beira do rio.

O PDPRL (INVESTCO, 2000, p. 38) aponta várias dificuldades que a comunidade considerava prioridade para serem solucionadas e outras que considera prioritárias até hoje, tais como: situação de insegurança, falta de policiamento, falta de água, curva de nível mal feita, muita pedra, erosão, falta de transporte coletivo, encharcamento na época da chuva, atendimento no posto de saúde precário, falta de energia, falta de água para irrigar na seca.

4.3 ASPECTOS SOCIOECONÔMICOS DE LUZIMANGUES E SUAS POTENCIALIDADES

Nesta seção, procura-se compreender os aspectos populacionais e de infraestrutura de saúde, educação, saneamento básico, segurança pública e aspectos culturais do distrito de Luzimangues, especialmente dos reassentados, partindo de análise bibliográfica e documental disponível. Quanto a esses aspectos, segundo levantamento feito por meio de questionários pelo PDPRL (INVESTCO, 2000, p. 32), a média do rendimento anual dos reassentados de Luzimangues naquela época era de R\$ 3.072,00 anual e R\$ 256,00 mensal. Aproximadamente 95% da população do reassentamento não trabalhavam fora da propriedade. Por se tratar de um reassentamento implantado, em que as pessoas foram remanejadas de seus locais de origem e colocadas em uma área bem diferente daquela em que viviam, o sistema produtivo é constituído, em sua maior parte, por recurso do empreendedor e praticamente voltada para a subsistência dos reassentados.

As principais atividades agrícolas desenvolvidas eram: plantio de arroz, feijão, milho, banana, pimenta de cheiro e horta, além da pecuária, a criação de pequenos animais, como

galinha, porco e caprinos. As culturas predominantes no reassentamento são o arroz, o milho, a mandioca e o feijão. O arroz e o milho têm problemas na produção, devido à baixa fertilidade do solo, enquanto o feijão e a mandioca são mais adaptados às características do reassentamento e alcançam um desenvolvimento e produtividade melhores, mas as áreas utilizadas para o plantio são bem menores.

Quanto ao sistema de criação animal, no reassentamento, não há atividade pecuária de expressão econômica, e as famílias trabalham com a criação de aves (galinha caipira) apenas para o consumo, tendo uma média de 26 unidades animal. A alternativa é a criação de suínos, com criatório variando de 1 a 18 unidades/animal.

Quanto à situação fundiária local, corresponde às propriedades que variam de 4 a 12 ha, dependendo da sua situação de origem, e a maioria dos lotes são apenas de 4 ha. A maioria dos reassentados, de acordo com as informações do PDPRL (INVESTCO, 2000, p. 28), 78 famílias possuem documentação definitiva. Quanto à infraestrutura, o projeto apresenta, em relação à habitação, casas padronizadas entre cinco a sete cômodos, construídas de tijolo e cobertas de telhas, com piso de cimento queimado, portas e janelas com venezianas de aço, possuindo também banheiro interno e paiol com fogão caipira, para a comunidade não perder a tradição cultural. O sistema de abastecimento de água é poço artesiano, sendo a água distribuída por meio do sistema de encanação. A comunidade possui também um galpão comunitário, uma estrutura fechada, com cobertura de telha de zinco e piso de cimento, que é utilizado para o armazenamento da produção agrícola.

A comercialização dos artigos produzidos era realizada nas feiras de Palmas e em pontos de comércio na beira do rio, perto da balsa. A comunidade exercia atividades culturais, sobretudo de cunho religioso, como festa do divino, festejo de São João e Santa Luzia. Quanto à renda das famílias do reassentamento Luzimangues, conforme tabela a seguir, os percentuais são irrisórios, o que reflete o grau de pobreza dessa comunidade.

Tabela 5 – Renda do chefe da família em 1998

RENDA	CHEFE DA FAMILIA	%
Menos de 1 Salário Mínimo	64	17,0
de 1 a 3 Salário Mínimo	250	66,5
de 3 a 5 Salário Mínimo	15	4,00
de 5 a 10 Salário Mínimo	8	2,10
Mais de 10 Salário Mínimo	8	2,10
Sem rendimentos	14	3,70
Não informou	17	4,60
Total Geral	376	100,0

Fonte: Adaptado do PBA, THEMAG (1998)).

Quanto à situação profissional dos reassentados Luzimangues, conforme tabela a seguir, a comunidade ainda vive basicamente da agricultura de subsistência, pois 60% são agricultores.

Tabela 6 – Categoria Profissional

CATEGORIA PROFISSIONAL	PERCENTUAL
Agricultor	60%
Comerciante	10%
Horticultor	6%
Dona de casa	6%
Ajudante de pedreiro	6%
Funcionário público	6%
Não respondeu	6%
Total Geral	100%

Fonte: PDPRL (INVESTCO, 2000, p. 28).

Quanto à utilização de eletrodomésticos, verifica-se um bom percentual que já utiliza bens de consumo e se encaixa no que é chamado de bens de consumo moderno.

Tabela 7 – Bens de consumo: eletrodoméstico

BENS	PERCENTUAL
Televisão	66,66%
Fogão	83,3%
Geladeira	88,88%
Radio	61,12%

Fonte: PDPRL (INVESTCO, 2000, p. 29).

Em relação à educação, conforme Tabela 8, observa-se que a maioria da população apresenta um baixo grau de formação.

Tabela 8 – Nível de escolaridade

NIVEL	PERCENTUAL
Analfabetos	5.55%
1º Grau Completo	5,55%
1º Grau Incompleto	77,79%
2º Grau Completo	11,11%

Fonte: PDPRL (INVESTCO, 2000, p. 30).

A comunidade dispõe de uma estrutura escolar insuficiente, pois, em 2000, não havia disponibilidade de todas as séries do Ensino Médio funcionando, porém dispunha de um curso de Alfabetização de Jovens e Adultos, no período noturno, com boa aceitação na comunidade.

Com base no Programa de Desenvolvimento Integrado do Reassentamento, a área em estudo é uma comunidade pobre e carente, que vive da agricultura de subsistência e da criação de animais domésticos. Mas, por outro lado, o sistema produtivo do reassentamento conta com aptidões, tanto para agricultura como para a pecuária, ainda pouco explorada, mas que são utilizadas para complementar a renda familiar, por meio da venda de alguns excedentes, ou pela prestação de serviços a terceiros. Atualmente, o sistema produtivo do reassentamento Luzimangues é pouco diversificado, isso se deve principalmente ao período da seca, pois o plantio de hortaliças e outras culturas elevam o custo de produção, inviabilizando a sustentabilidade dos produtores. Por se tratar de um reassentamento implantado e com características bem distintas das áreas anteriores, o sistema produtivo é constituído em sua maior parte por recursos do empreendedor e praticamente voltada para a subsistência dos reassentados. A complementação da renda é assegurada pela venda de alguns excedentes ou pela prestação de serviços a terceiros.

Tabela 9 – Comercialização de produtos

TIPO DE PRODUTO COMERCIALIZADO	PERCENTUAL
Arroz, milho, hortaliças e confecções	16.6%
Mandioca, melancia, milho, galinha, abacaxi e farinha	38.8%
Trabalham com outras atividades que não são ligadas ao cultivo da terra.	11.1%

Fonte: PDPRL (INVESTCO, 2000, p. 37 e 38).

Luzimangues permanece novamente sem muitas mudanças por um período de aproximadamente dez anos (2000 a 2010), até que foram retomadas as obras da construção da Ferrovia Norte-Sul.

4.4 A FERROVIA NORTE SUL, O PÁTIO MULTIMODAL DE PORTO NACIONAL E SUAS INFLUÊNCIAS ECONÔMICAS SOBRE O DISTRITO DE LUZIMANGUES

As obras de construção da Ferrovia Norte-Sul foram iniciadas no governo do Presidente José Sarney, em 1987, como já citado anteriormente neste trabalho. Por falta de recursos financeiros, as obras dessa ferrovia ficaram paralisadas por algum tempo.

Adorno (1999, p.15) considera que “coube então ao novo período político de redemocratização no país o palco de lançamento mais efetivo do projeto de instituir a ligação

ferroviária Norte-Sul, precisamente com a sua oficialização por meio do Projeto Brasil Central a partir de 1987, pelo governo do presidente José Sarney”.

O Projeto Brasil Central previa a conclusão das obras da Ferrovia Norte-Sul para 1992 e totalizavam investimentos da ordem de US\$ de 2.740 milhões, porém as coisas não aconteceram como haviam sido previstas, vistos as denúncias de fraudes nas licitações. Tudo isso provocou um enorme desgaste na gestão Sarney, gerando até um levante popular com o lema: “Comitê contra a Ferrovia Norte-Sul que ligará Nada a Coisa Nenhuma”! Em meio a esse escândalo, existiam movimentos favoráveis à implantação dessa ferrovia, que ganhavam força e impulsionavam sua concretização.

O Estado do Tocantins nasceu sustentado pelo discurso de viabilidade da construção da Ferrovia para efetivar o sonhado desenvolvimento regional para essa região tão esquecida que, durante muitos anos, foi conhecida como “Norte Goiano”. O curioso de toda essa história foi que os trilhos só chegaram de fato em território tocantinense no início do século XXI. Um dos primeiros atos do governo provisoriamente eleito do Tocantins Siqueira Campos foi assinar o Despacho 001/89 de 18/01/89, liberando a instalação ferroviária no Estado.

De acordo com Brito (2009), considerando a escassez dos recursos, a obra foi parada diversas vezes, e a alternativa colocada foi sua privatização. Conforme matéria publicada no Jornal do Tocantins (nº 1.773, 2000), o edital de licitação do andamento das obras da ferrovia dependia da privatização, embora os recursos públicos fossem decisivos para seu andamento, e a parceria privada só veio a existir após a conclusão da ferrovia até a cidade de Filadélfia. Considerando as mudanças econômicas que vinham ocorrendo no Brasil e no mundo, houve modificações na construção e na manutenção dessa ferrovia, sendo, portanto, privatizadas suas obras.

Com a implantação definitiva da Ferrovia Norte-Sul e com ela a perspectiva de desenvolvimento econômico, foram cogitados alguns cenários econômicos, como:

- Polos de produção no Extremo Norte – Bico do Papagaio, concentrando a produção na mandioca, cana-de-açúcar, girassol e soja. Esses produtos foram pensados inicialmente para serem exportados *in natura*, mas se abriu a possibilidade da agroindustrialização;
- Polo de produção de grãos e celulose no Vale do rio Tocantins, comandado pelo Proceder III;
- Zona de Processamento de Exportação – ZPE, próximo à cidade de Araguaína.

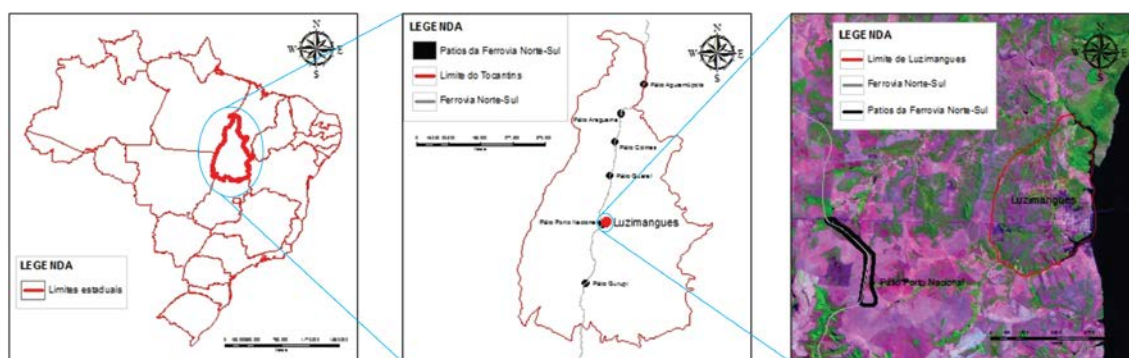
Brito *apud* Silveira (2003, p. 303), em se tratando da importância da Norte-Sul, afirma que, “com a concretização da Norte-Sul a soja que sai de Goiás chegará ao porto de Rotterdam, na Holanda, 8% mais barata”. Dessa forma, a ferrovia possibilitará uma maior competitividade entre a Amazônia Oriental e o Centro-Sul do país.

A Ferrovia Norte-Sul foi projetada para promover a integração nacional, minimizando os custos com transporte de longa distância e interligando as regiões Norte e Nordeste às regiões Sul e Sudeste, por meio das suas conexões com cinco mil quilômetros de ferrovias privadas. Os principais objetivos da Ferrovia Norte Sul são, em primeiro lugar a busca de alternativa mais econômica para os fluxos à longa distância, a preferência por uma logística exportadora competitiva por meio do porto de Itaqui no Maranhão e, finalmente, um empreendimento indutor da ocupação econômica do Cerrado Brasileiro. A ferrovia é direcionada, basicamente, para promover o desenvolvimento regional e a multimodalidade, por meio do crescimento do mercado interno, voltado para as exportações de diversos produtos, como matéria prima (minério) e diversos gêneros agrícolas, como soja e outros.

A ferrovia não é uma rodovia, pelos seus trilhos passarão cargas e não gente. Onde não se tem plataforma de embarque o trem é apenas um espetáculo, portanto, está aí a importância da construção estratégica dos Pátios Multimodais.

Atualmente, cumprindo uma agenda do governo federal, por meio do Programa de Aceleração do Crescimento, a Ferrovia Norte-Sul se concretiza em solo tocantinense em um trecho de 853 km aproximadamente, e apresenta uma estrutura logística ousada e moderna que contemplam seis pátios multimodais, sendo eles: Aguiarnópolis, Araguaína, Colinas do Tocantins, Guaraí, Porto Nacional e Gurupi.

Mapa 3 – Localização dos Pátios Multimodais da Ferrovia Norte Sul, com ênfase para o Pátio de Porto Nacional



Fonte: elaborado pela autora (2013).

Destaca-se, em especial, de acordo com Adorno (1999, p.114), o projeto de implantação de uma plataforma de distribuição de mercadorias. Trata-se de um projeto governamental que visa a atrair o interesse da iniciativa privada que atua no setor atacadista e de 108 transformações, servido por um nó de integração viário.

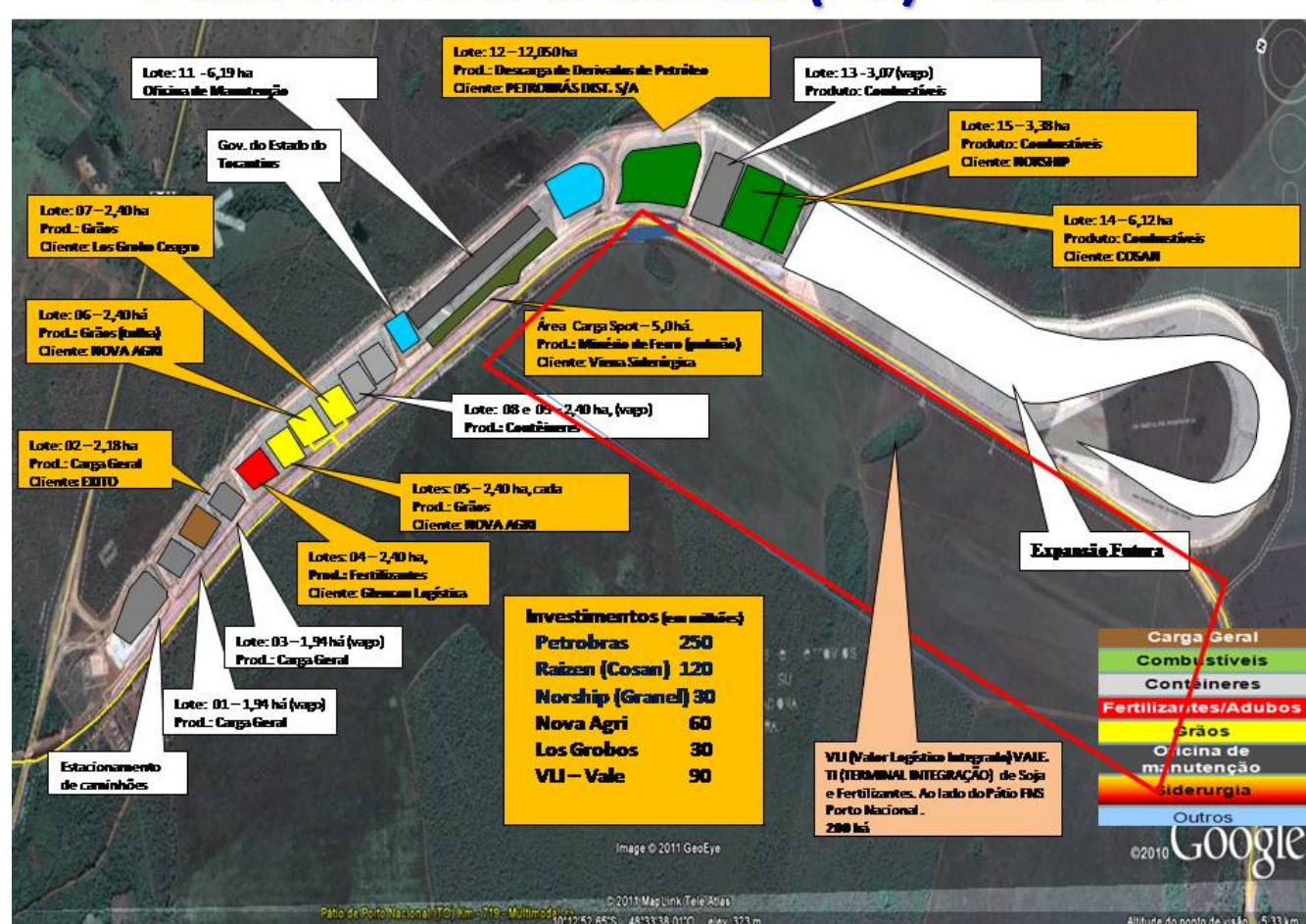
O projeto logístico da Plataforma de Porto Nacional coloca à disposição quatro modalidade de transportes:

- aéreo, para os produtos leves com alto valor agregado (hortícolas, peixe, alguns frutos exóticos etc.);
- rodoviário, para os produtos agroalimentares e as mercadorias diversas;
- fluvial, destinado ao transporte de cereais e madeira que alimentarão localmente indústrias de transformação;
- ferroviário, que atenderá a exportação de grãos e produtos beneficiados.

Cabe ressaltar que os Pátios Multimodais desempenham um papel fundamental na logística do transporte regional e destinam-se à carga de fertilizantes, grãos, siderurgia, combustíveis e outros derivados de petróleo.

Mapa 4 – Pátio de Porto Nacional (TO) – Km 719

Pátio de Porto Nacional (TO) – Km 719



Fonte: Ramos, Celio C. (2013).

De acordo com o mapa anterior, visualizam-se algumas empresas de grande porte já operando no Pátio Multimodal de Porto Nacional, tais como: Petrobrás, Raizen, Norship, Nova Agri, Los Grobos e Vale, a maioria delas setorializadas no ramo de distribuição de combustível. Os principais benefícios desse Corredor Centro-Norte, com base no Distrito de Luzimangues, em Porto Nacional, vêm com redução nas despesas com transporte e potencial para carregar maiores volumes de grãos ou biocombustíveis, que após a conclusão das obras podem chegar aos mercados asiático, europeu e americano com preços competitivos, diferentemente se essa operação for realizada por via terrestre. A localização estratégica do Estado tem facilitado a atração de empresas e vem demonstrando o potencial que o Estado tem para se tornar um grande eixo de desenvolvimento e, principalmente, de distribuição de produtos, aproveitando a ligação, pela Ferrovia Norte-Sul, do Tocantins com o Porto de Itaqui, no Maranhão.

Segundo Brito (2009), a plataforma de Porto Nacional será a maior da ferrovia e terá um custo estimado em R\$ 30 milhões, provenientes dos recursos do Programa de Aceleração do Crescimento, do Governo Federal.

No processo de territorialização atual do distrito de Luzimangues, a construção das obras da Ferrovia Norte-Sul, especialmente as obras do Pátio Multimodal de Porto Nacional, vem dando um novo desenho geográfico a esse pacato distrito e seu entorno. O espaço, que antes era somente campo cerrado, está cedendo lugar para o canteiro de obras do pátio que abriga, além dos trilhos, os pontos de embarque e desembarque, os grandes e numerosos tanques de combustíveis da Petrobrás.

Foto 2 – Canteiro de obras do Pátio Multimodal da Ferrovia Norte Sul, Porto Nacional, com ênfase para os tanques da Petrobrás



Fonte: elaborado pela autora (2013).

A imagem anterior demonstra uma base que conta com 14 tanques e tem a capacidade de armazenar 35 milhões de litros de derivados de petróleo, a maior do Brasil. Juntamente com o acelerado crescimento do canteiro de obras, vem também o acelerado crescimento das vendas de lotes em Luzimangues. Da noite para o dia, são abertas e vendidas quadras inteiras. Diversas imobiliárias vêm atuando no ramo, tais como: União do Lago e Buriti, Laguna Empreendimento Imobiliário Ltda., Jardins do Lago Empreendimentos Imobiliários Ltda., entre outras.

O distrito de Luzimangues não se restringe apenas ao reassentamento Luzimangues, vários são outros reassentamentos, tais como: Reassentamento PA Capivara, Terra Prometida entre outros, além das inúmeras quadras que estão sendo abertas e vendidas rapidamente. Tudo isso, somada à enorme expectativa de crescimento decorrente da Ferrovia Norte-Sul, estão conferindo, ou melhor, estão desenhando um novo mapa de Luzimangues, em que os sinais de especulação imobiliária são muito fortes.

Foto 3 - Loteamento em Luzimangues



Fonte: Oliveira (2014).

Segundo Pinto (2009), a especulação imobiliária presente em Luzimangues insere-se no modelo mais geral de transformação rural/urbano, do grande especulador. Ou seja, aquele que vê a oportunidade na transição hectare/metro quadrado, adquire terras rurais pagando por hectare e empreendendo os procedimentos para instalação de loteamentos, transformando e vendendo por metro quadrado, ampliando indiscriminadamente a malha urbana da cidade. Cabe ressaltar que esse modelo de especulação aplicado é o que vem ampliando as periferias, as cidades médias e as fronteiras agrícolas.

Para o Senhor Valdir (cidadão de Luzimangues), hoje quem manda no território de Luzimangues é o mercado imobiliário: “Vários são os loteamentos que são abertos da noite para o dia e poucas são as casas que estão sendo construídas nestes loteamentos. Então é uma questão de exploração do mercado imobiliário mesmo, não tem outra”. Outro fator que merece atenção em relação ao suposto desenvolvimento de Luzimangues diz respeito à expansão urbana que se apresenta de forma desordenada. Ainda segundo o Senhor Valdir, os primeiros empreendimentos “Village Morena” e “Riviera do Lago” foram feitos quando a lei ainda era outra e a realidade econômica também: naquela época os lotes eram maiores (450m²), os preços não eram tão caros e o parcelamento era limitado em até 60 meses. Hoje a realidade é outra: os lotes são bem menores, pois segundo os agentes imobiliários, se o lote for grande, os investidores, que geralmente são de baixa renda, não vão dar conta de pagar.

Tudo isso, somando à expectativa de desenvolvimento econômico que o empreendimento desperta quando estiver em plena execução, criou-se a ideia de um *Bum* em Luzimangues, onde só se houve falar: Veja só o crescimento de Luzimangues! A ferrovia está trazendo desenvolvimento à região. Breve Luzimangues será um polo Industrial. Esses e outros comentários vêm ocupando espaço nos jornais, revistas e outros meios de comunicação, fazendo as pessoas acreditarem que o tão sonhado desenvolvimento está realmente acontecendo. Sobre esse processo de desenvolvimento e modernização do território, Souza Filho e Santos (2012, p. 156) comentam que

O processo de modernização do território (modelo de desenvolvimento) para estruturação espacial da região, articulado ao mercado internacional globalizado, parte da filosofia de que o crescimento econômico contínuo é a única forma de buscar a “qualidade de vida”, o desenvolvimento social, mais emprego e a justiça social.

Espera-se que, com a concretização desse projeto ferroviário, o Estado, ou os estados brasileiros, alcancem vários benefícios, como: melhoria na performance econômica da malha ferroviária, maior competitividade nos produtos brasileiros, redução nos custos de comercialização, incentivo à modernização e à produção e, finalmente, o aumento da renda nacional e a tão sonhada redução da pobreza. Será que haverá mesmo redução da pobreza? E, em Luzimangues, será que a ferrovia está realmente reduzindo os índices de pobreza?

5 DIAGNÓSTICO SOCIOECONÔMICO DE LUZIMANGUES

Neste capítulo, apresentam-se as conclusões sobre o trabalho de pesquisa realizado no distrito de Luzimangues, especialmente no reassentamento Luzimangues, feito pela INVESTICO, em 2001. O diagnóstico atual focaliza os aspectos socioeconômico e histórico-cultural e tem como objetivo principal identificar e avaliar o desenvolvimento efetivamente concretizado com a construção da Ferrovia Norte-Sul, especialmente o Pátio Multimodal de Porto Nacional e sua relação com as expectativas criadas na população local. Para se chegar a essas informações e se obterem os dados levantados, foi elaborado um questionário “Levantamento socioeconômico da população de Luzimangues”, que versa sobre questões que buscaram criar um perfil da população, por meio de perguntas, como: expectativa de vida, situação ocupacional, renda familiar, trabalho, escolaridade etc. O diagnóstico obtido mostra a situação socioeconômica do distrito de Luzimangues e procura entender esse processo nas dimensões sociais, econômicas, políticas e culturais, sobretudo na dimensão socioeconômica.

5.1 ANÁLISE E DISCUSSÃO DAS INFORMAÇÕES

Entre os meses de março e agosto de 2013, foram entrevistadas 150 famílias no Distrito de Luzimangues. As entrevistas se realizaram de residência em residência e colheram informações sobre as famílias moradoras no local. Utilizou-se um questionário semiestruturado com perguntas objetivas e subjetivas. O total de pessoas participantes da coleta de dados foi de 514, sendo 257 do sexo masculino e 257 do sexo feminino. Na Tabela 10, pode-se observar a distribuição por faixa etária e sexo das famílias entrevistadas.

Tabela 10 – População entrevistada de Luzimangues por faixa etária e sexo - 2013

Faixa Etária	Masculino No de pessoas	Feminino No de pessoas	Total de pessoas
0 a 6 anos	21	30	51
7 a 12 anos	41	40	81
13 a 18 anos	37	34	71
19 a 24 anos	32	36	68
25 a 30 anos	23	31	54
31 a 36 anos	29	30	59
37 a 42 anos	22	10	32
43 a 48 anos	11	15	26
49 a 54 anos	9	10	19

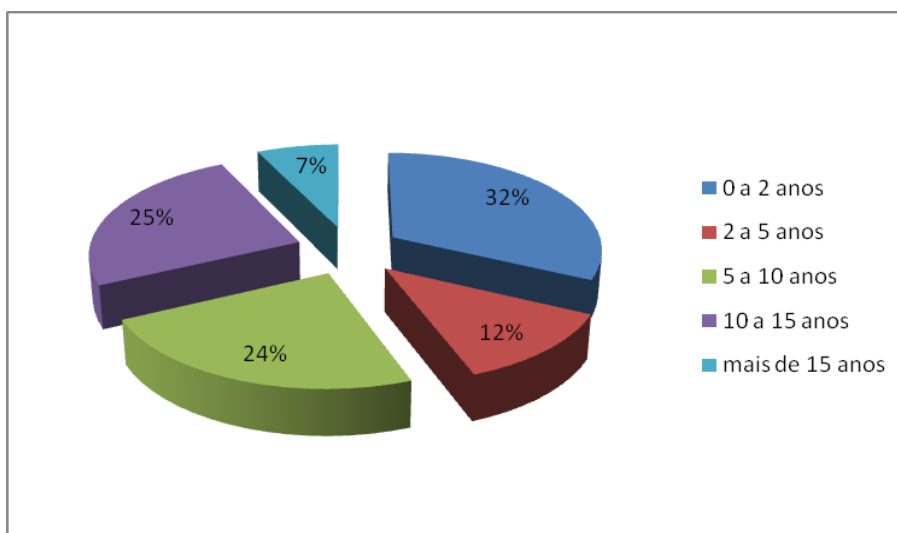
55 a 60 anos	17	13	30
61 a 66 anos	6	4	10
67 a 72 anos	6	2	8
73 a 78 anos	3	2	5
Total	257	257	514

Fonte: elaborado pela autora (2014).

Pode-se observar que, na faixa populacional que corresponde às crianças – de 0 a 12 anos – há uma população de 132 pessoas, representando 25,5% do total dos entrevistados. Na faixa etária de 13 a 24 anos de idade, o número de jovens é de 139, correspondendo a 27% da população. Deve-se considerar ainda que, para ambos sexos, as faixas populacionais situadas entre os 19 e 24 anos, de 25 a 30 e de 31 a 36 anos representam a população economicamente ativa do distrito.

Em relação ao tempo de residência no local, 32% das famílias manifestaram que residem no local de 0 a 2 anos, seguidos por 25%, de 10 a 15 anos (observar Gráfico 1). O restante, 24% dos entrevistados, manifestaram residir entre o período de 5 a 10 anos no Distrito, e 7%, a minoria, manifestaram residir em um período de mais de 15 anos.

Gráfico 1 – Tempo de residência no Distrito



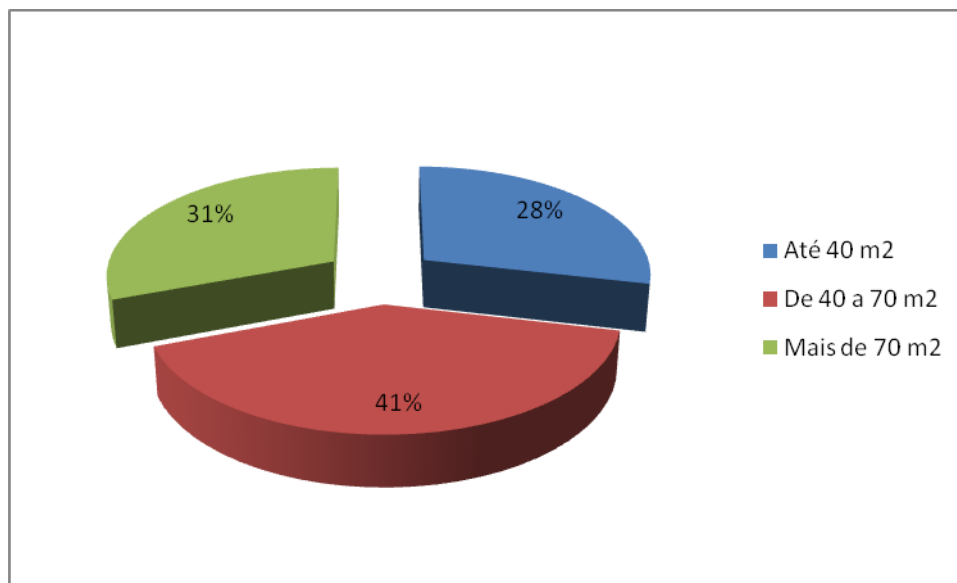
Fonte: elaborado pela autora (2014).

A situação da propriedade da residência foi indicada, em sua maioria, 66%, como dono da casa própria, sendo 18% das casas alugadas e 14% das residências inscritas como reassentamento. Observe-se que grande parte das pessoas que indicaram que sua casa é "própria" são reassentadas e não se identificam como tal. Somente 2% dos entrevistados se

inscreveram na categoria de "outras", correspondendo à situação de agregados ou ocupantes de moradias emprestadas.

Em relação ao tamanho da moradia, observe-se a Gráfico 2.

Gráfico 2 – Tamanho da Residência



Fonte: elaborado pela autora (2014).

No gráfico 2, pode observar-se que, segundo as manifestações, 41% das residências possuem um tamanho que se encontra entre 40 a 70 m², enquanto que 31% manifestaram que sua residência possui mais de 70 m², e 28% manifestaram que sua casa é de até 40 m². Observou-se que a maioria das famílias entrevistadas possuem uma média de 5 moradores por casa, enquanto que nas residências de menor tamanho (a categoria de até 40 m²) residem em média as famílias mais numerosas, chegando a 7 moradores por grupo familiar.

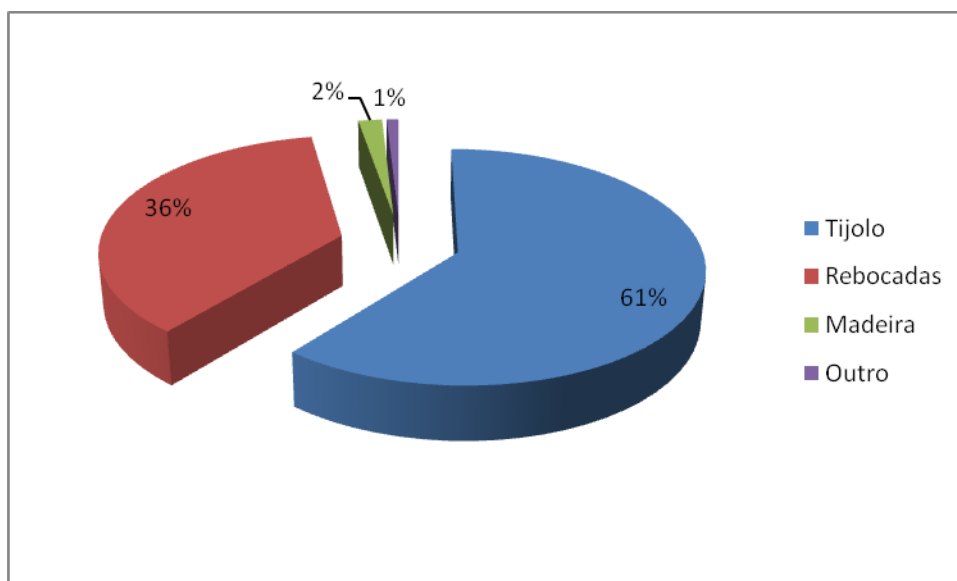
Não é pretensão analisar a qualidade de vida dos moradores do Distrito de Luzimangues, mas entendemos que a categoria de "qualidade de vida" está inserida necessariamente em um projeto de desenvolvimento. Entende-se que vários fatores integram a "qualidade de vida" e que os mesmos perpassam pela moradia, pelas condições de saneamento básico, pelo acesso aos serviços públicos primários e à educação e ao trabalho, entendendo este com um papel "central" na vida dos seres humanos.

A moradia se compõe de um conjunto de fatores que podem indicar alguns elementos básicos para se pensar a qualidade de vida e, juntamente com ela, o grau de desenvolvimento efetivo que uma comunidade ou região pode obter. Portanto, serão demonstrados alguns

quisitos que indicam fortes traços da qualidade de vida aferida a partir da categoria "residência".

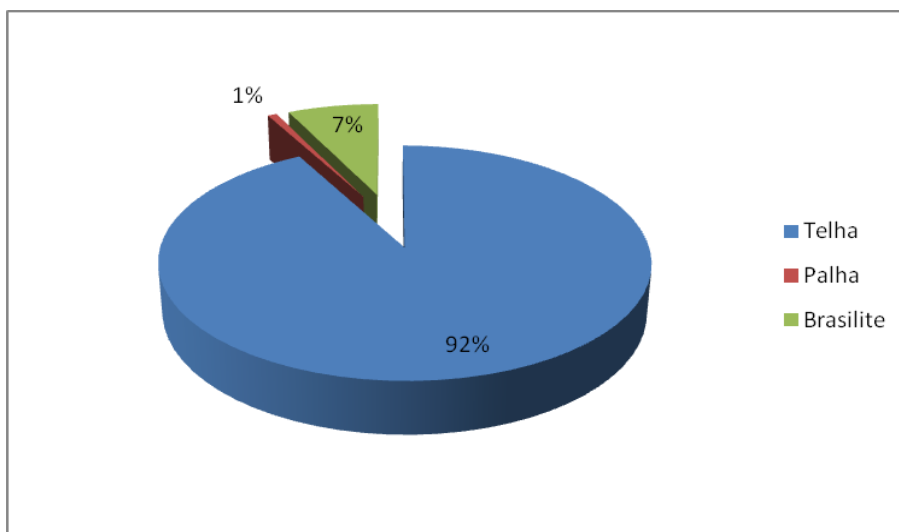
Quanto à estrutura física das residências, observa-se que, na sua construção, as paredes da casa são de tijolo em 61%, em 36% dos casos estão rebocadas, 2% são de madeira e 1% de plásticos e papelão, conforme Gráfico 3. Observou-se também que a maioria das moradias estão inacabadas ou com um acabamento precário, o que apontaria para a falta de recursos financeiros das famílias na questão de concluir sua moradia.

Gráfico 3 – Paredes das residências



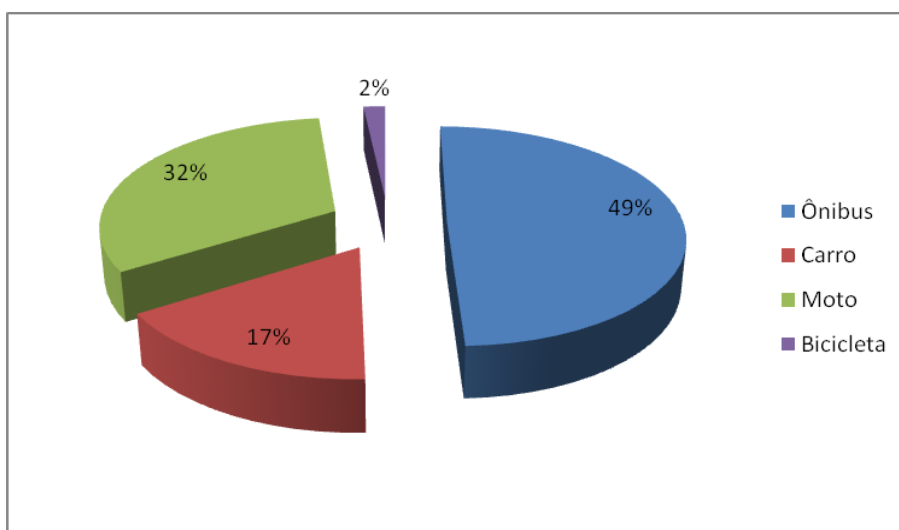
Fonte: elaborado pela autora (2014).

Quanto ao teto das casas, 92% são de telhas, encontrando-se 7% de casas com telhado de Brasilit e 1% de palha, conforme Gráfico 4. As condições gerais de moradia se somam algumas informações de relevância para observar o nível de qualidade de vida dessa população. Assim, 100% das residências possuem energia elétrica, mas também 100% das moradias têm acesso à água para consumo humano de poço artesiano. Da mesma forma, todas as residências têm como sistema de saneamento básico fossa séptica.

Gráfico 4 – Teto das casas residenciais do Distrito

Fonte: elaborado pela autora (2014).

Outra informação relevante é que somente 8 famílias das 150 entrevistadas têm algum tipo de plano de saúde. O transporte utilizado por essas pessoas para sua locomoção cotidiana se expressa no Gráfico 5. Segundo as manifestações, 49% das pessoas residentes no Distrito de Luzimangues utilizam o transporte coletivo como meio de locomoção, o qual possui poucos horários que transitam pelo distrito.

Gráfico 5 – Meios de transporte utilizados pela comunidade

Fonte: elaborado pela autora (2014).

Em relação ao nível de escolaridade, pode-se observar, na Tabela 11, a presença de 2,8% de analfabetos e, considerando o número de crianças e adolescentes em idade escolar

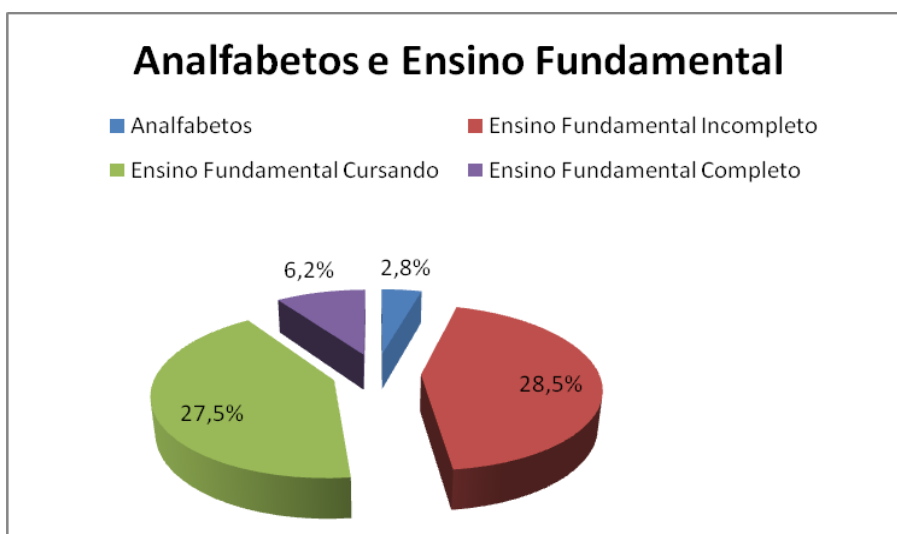
(81 pessoas), a quantidade de pessoas com baixa escolaridade é significativa. A categoria de Ensino Fundamental incompleto (132 pessoas, 28,5%) implica pessoas que não concluíram os estudos, portanto, não podem ser confundidos com pessoas que estão cursando o Ensino Fundamental. Observa-se um número significativo para as pessoas que manifestaram encontrar-se com o Ensino Médio concluído (110, ou seja, 23,7%). As categorias referentes ao Ensino Superior demonstram-se pouco significativas (0,6 para completo e incompleto). Observem-se os Gráficos 6 e 7, complementares à Tabela 11.

Tabela 11 – Escolaridade da população entrevistada – 2013

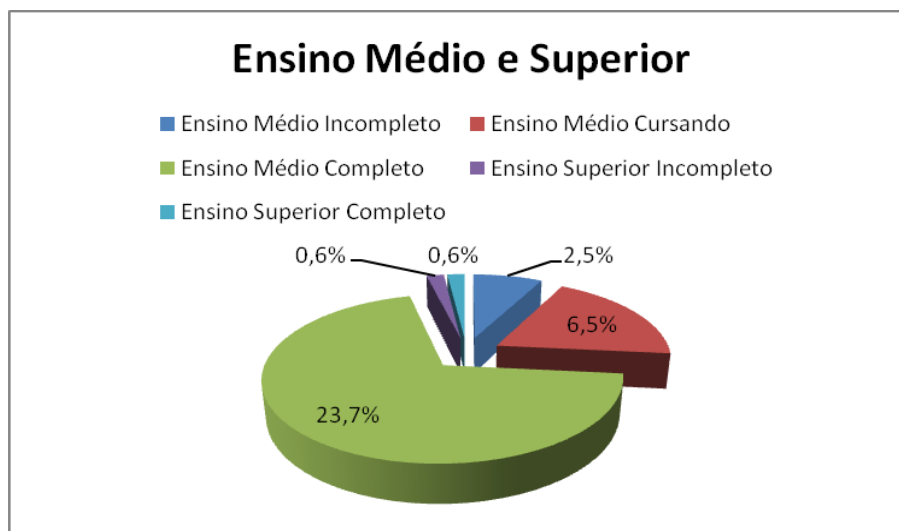
Situação de Escolaridade	Nº de pessoas	Percentual sobre o Total
Analfabetos	18	2,8
Ensino Fundamental Incompleto	142	28,5
Ensino Fundamental Cursando	137	27,5
Ensino Fundamental Completo	29	6,2
Ensino Médio Incompleto	17	2,5
Ensino Médio Cursando	30	6,5
Ensino Médio Completo	130	23,7
Ensino Superior Incompleto	3	0,6
Ensino Superior Completo	3	0,6
Não Informado	5	0,8
TOTAL	463	100%

Fonte: elaborado pela autora (2014).

Gráfico 6 – Percentual de analfabetos e das variáveis do Ensino Fundamental



Fonte: elaborado pela autora (2014).

Gráfico 7 – Percentuais de Ensino Médio e Ensino Superior e suas variáveis

Fonte: elaborado pela autora (2014).

A questão da educação tem sido colocada como um condicionante para o acesso ao trabalho. Setores vinculados às obras da Ferrovia Norte-Sul no pátio multimodal de Luzimangues argumentam que a baixa escolaridade, assim como a falta de qualificação dos moradores do Distrito são os responsáveis para não contratação de trabalhadores da região nas mencionadas obras. Na pesquisa de campo, foram encontrados 9 moradores de Luzimangues empregados (com carteira assinada) nas obras da Ferrovia, e nenhum deles são originários da região, todos são de regiões distantes e residem em Luzimangues porque estão empregados nas obras.

A respeito da situação do trabalho e renda das pessoas residentes no distrito de Luzimangues, do total de 514 entrevistados, 226 pessoas se encontram realizando algum tipo de ocupação remunerada, ou seja, 44%. Dentro desse número de trabalhadores, 109 têm ocupações dentro da informalidade, o que corresponde a 48%. Dentro do grupo que possui vínculo formal de trabalho, 76 pessoas são celetistas, 10 comerciantes, 9 autônomos e 18 servidores públicos.

Tabela 12 – Tipo de vínculo empregatício – Trabalho Formal e Informal 2013

Tipo e vínculo da ocupação principal	Nº de trabalhadores ocupados
Informalidade	109
Carteira de Trabalho	76
Servidor Municipal	12
Comerciante	10
Autônomo	9

Servidor Estadual	6
Outros	3
Servidor Federal	1
TOTAL	226

Fonte: elaborado pela autora (2014).

A questão do trabalho informal parece ser um dos problemas que as estratégias de desenvolvimento não têm conseguido superar. Observe-se, na Tabela 13, por categorias, o tipo de atividades vinculadas ao trabalho informal.

Tabela 13 – Trabalho Informal por tipo de ocupação e faixa etária – 2013

Ocupações Informais	Nº de trabalhadores	% sobre o total	Faixa etária - média – anos
Serviço Doméstico	39	36%	34
Pedreiro	31	28%	39
Agricultor	30	27%	49
Cabeleireira	4	4%	33
Auxiliar de serviços	3	2%	38,5
Costureira	2	2%	43
TOTAL	109	100%	39,5

Fonte: elaborado pela autora (2014).

Observe-se que as ocupações de serviço doméstico (36%), pedreiro (28%) e agricultor (27%) ocupam os lugares de impacto na ocupação informal do distrito, totalizando 100% trabalhadores informais sobre um total de 109 trabalhadores informais. A faixa etária desses trabalhadores situa-se entre os 34 a 49 anos de idade. Já as categorias de cabeleireira (2%), auxiliar de serviços (2%) e costureira (2%) encontram-se na faixa etária de 33 a 43 anos de idade. Estas três últimas categorias, juntas, representam 8% dos trabalhadores informais entrevistados. Observe-se a Tabela 14, sobre a faixa salarial familiar dos entrevistados.

Tabela 14 – Faixa Salarial por Família – 2013. Trabalho formal e informal

Faixa Salarial Familiar	Percentual
Até 1 salário mínimo	28%
De 1 a 2 salários mínimos	38%
De 2 a 3 salários mínimos	18%
De 3 a 4 salários mínimos	12%
De 4 A 5 salários mínimos	2%
Mais de 5 salários mínimos	2%

Fonte: elaborado pela autora (2014).

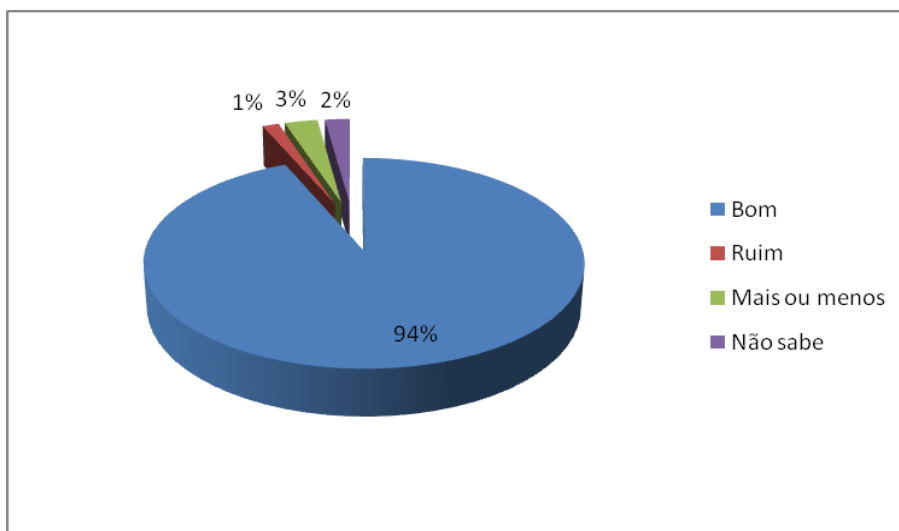
Nas faixas salariais das famílias, deve-se observar que 33% dos entrevistados das primeiras duas categorias (até 1 salário mínimo e de 1 a 2 salários mínimos) incluem dentro da renda familiar o benefício do Programa Bolsa Família. Essas duas categorias juntas, 66%, representam as menores rendas familiares dos entrevistados do distrito de Luzimangues. Não somente pelos baixos salários, senão pelo tipo de atividades desenvolvidas, pode-se considerar que o Pátio Multimodal da Ferrovia Norte-Sul não gerou trabalho e renda para a população local, como era esperado pela população.

Durante as entrevistas com a população do distrito, realizaram-se três perguntas semiestruturadas para os entrevistados com a intenção de conhecer as opiniões da população sobre as seguintes temáticas: 1) seria bom para o distrito de Luzimangues se emancipar de Porto Nacional?; 2) Qual seria a contribuição da Ferrovia Norte-Sul para com o desenvolvimento de Luzimangues?; e 3) Quais são suas expectativas com a implantação do Pátio Multimodal da Ferrovia em Luzimangues?

Para além da opinião dos entrevistados, o objetivo dessas perguntas foi o de observar a relação existente entre as expectativas de desenvolvimento geradas no imaginário da população em questão com os efetivos ganhos ou não que a implantação da Ferrovia trouxe para essa população. A hipótese inicial foi que a implantação do Pátio Multimodal não atendeu as expectativas da população, portanto, não contribuiu para o desenvolvimento dessa população.

Perguntado à população se a possível emancipação do Distrito de Luzimangues do município de Porto Nacional seria benéfica para o desenvolvimento local, obtivemos as seguintes respostas: 131 indicações afirmando que seria muito bom para o distrito, representando 94% das manifestações; 2 que seria ruim, representando 1% das manifestações; 4 dizendo que seria mais ou menos, representando 3% das manifestações; e 2% das manifestações dizendo que não sabem se a emancipação terá benefícios concretos para o Distrito. Observe-se o Gráfico 8.

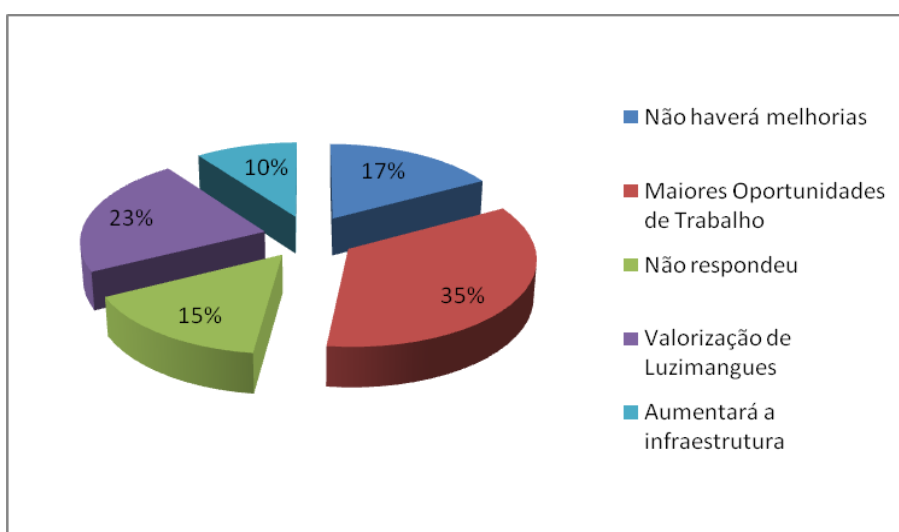
Gráfico 8 – Opinião sobre a possível emancipação do Distrito de Luzimangues



Fonte: elaborado pela autora (2014).

Na segunda pergunta, indagou-se sobre a contribuição que a Ferrovia poderia trazer para o desenvolvimento de Luzimangues, conforme Gráfico 9. Primariamente, 100 pessoas (50%) responderam que sim, haveria contribuição; 25 pessoas (25%) responderam que não haveria contribuição; e 25 pessoas (25% dos entrevistados) responderam que não sabiam se haveria uma real contribuição para o desenvolvimento do Distrito.

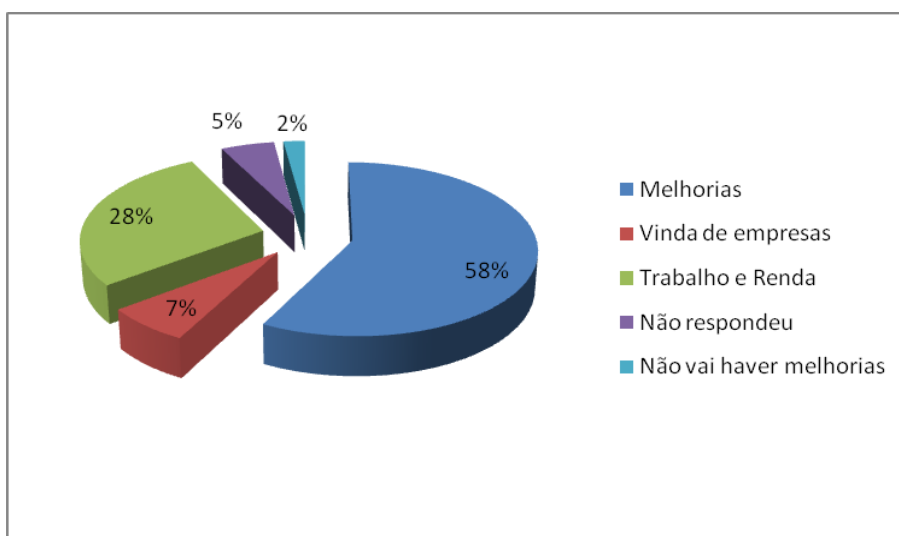
Gráfico 9 – Haverá contribuição da Ferrovia Norte-Sul para com o desenvolvimento do Distrito de Luzimangues?



Fonte: elaborado pela autora (2014).

Quando indagados sobre o porquê de suas opiniões, os entrevistados argumentaram: 35% maiores oportunidade de trabalho; 23% maior valorização de Luzimangues, o que implica especificamente maior valorização dos lotes, ou seja, especulação imobiliária; 17% afirmaram que não haverá melhorias no processo de desenvolvimento local; 15% não responderam; e 10% responderam que a implantação do Pátio Multimodal aumentará a infraestrutura de Luzimangues.

Gráfico 10 – Expectativas de desenvolvimento a partir da implantação do Pátio Multimodal



Fonte: elaborado pela autora (2014).

As expectativas geradas com a implantação do Pátio Multimodal da Ferrovia Norte-Sul na população de Luzimangues, segundo os entrevistados, foram de: 58% melhorias na infraestrutura da região; 28% manifestaram que suas expectativas se centravam na geração de trabalho e renda; 7% indicaram que a vinda de novas empresas a se instalar na região seria ponto positivo para o Distrito; 5% não responderam; e 2% indicaram que não haveria melhorias para o Distrito a partir da implantação da Ferrovia.

Com relação à hipótese inicial, sobre a contribuição efetiva da Ferrovia para o processo de desenvolvimento local de Luzimangues, observa-se que as expectativas não foram atendidas e que o discurso tão promovido pela imprensa local de que o desenvolvimento atenderia a população local e regional foi, mais uma vez, mera demagogia, visto que o desenvolvimento passa muito longe da população de Luzimangues.

5.2 MANIFESTAÇÕES DE RESIDENTES DO DISTRITO DE LUZIMANGUES

a) Entrevistada 1

De acordo a entrevistada 1, o distrito de Luzimangues se apresenta geograficamente de maneira desordenada, muito complexa, pois, próximo ao reassentamento inicial, foram e continuam sendo abertas enormes quadras que são vendidas da noite para o dia. Montadoras, Universidades (Itepac, Católica etc.) estão se instalando no setor Bela Vista. Tudo isso sinalizando desenvolvimento. A receita hoje é altíssima em função dos produtos que já estão sendo comercializados na Plataforma. As empresas compraram direito junto à Prefeitura, sendo, por exemplo, o direito da Petrobras um dos maiores, só perdendo para a plataforma marítima.

Quanto à produção rural familiar (produção com utilização da mão de obra familiar), é a base econômica dos reassentados; sendo produzido arroz, feijão, abacaxi, laranja e frutas em geral. Mas existem linhas de crédito que podem atender essa comunidade, tais como: FNO (BASA), PRONAF (Caixa), PRONATEC entre outras. O grande problema é que esses chacareiros estão perdendo seus espaços rurais para o acelerado processo de urbanização que está ocorrendo em todo o distrito de Luzimangues em função da implantação da Plataforma Multimodal que alterou o desenho inicial do reassentamento. Hoje eles se encontram pressionados e tendo de aceitar a urbanização inevitavelmente, além de pagar o preço por ela. O que irão fazer esses chacareiros dentro do espaço urbano?

Quanto à educação, as escolas rurais em Luzimangues estão melhores do que as urbanas. Nesse caso, os alunos urbanos são levados para lá, evitando assim o êxodo rural e mantendo a mão de obra no campo. O problema da educação em Luzimangues está na ausência do Ensino Médio, fato que está forçando a população a sair às vezes de coletivo em situação precária para o centro mais próximo, nesse caso, Palmas.

A entrevistada considera que, após a implantação do Pátio, Luzimangues é considerada um “eldorado” pelo fato da própria ferrovia e pela dificuldade financeira de habitação em Palmas. Segundo ela, está havendo desenvolvimento regional. Ainda segundo a entrevistada, Luzimangues é um distrito com uma população heterogenia, formada não somente pelos reassentados da INVESTICO, mas também por pessoas de alto poder aquisitivo formando uma população variada.

b) Entrevistado 2

Na opinião do entrevistado 2, a Ferrovia Norte-Sul pouco tem influenciado no crescimento de Luzimangues, pois da mão de obra que trabalha nessa ferrovia, poucos são de Luzimangues, e a grande maioria é de fora, além disso, os recursos comercializados lá têm pouca influência na economia local, pois se restringem a combustível e algumas toneladas de minérios, e o combustível equivale a dez postos de gasolina em Palmas e os minérios vão diretamente para o Porto de Itaqui no Maranhão. Segundo o entrevistado, o ISSQN – Imposto Sobre Serviço de Qualquer Natureza gerado pela ferrovia é depositado nos cofres públicos do Estado e, posteriormente, repassados 50% ao município de Porto Nacional.

Para o entrevistado, a criação da subprefeitura tem trazido grandes benefícios ao lugar, cabendo ressaltar o asfalto feito no Reassentamento, além de quatro novas pontes, inclusive uma que dá acesso a uma granja que não estava escoando a produção. Ainda segundo o entrevistado, uma Senadora tem um projeto de construção de uma Praça em Luzimangues, que possivelmente terá início ainda neste ano de 2014. Um fator interessante colocado pelo vereador é que Luzimangues hoje pode ser considerada uma cidade dormitório, pois ela tem uma população pendular que trabalha o dia inteiro em Palmas e à noite volta para lá somente para dormir, muitos ainda tem seus domicílios eleitorais em Palmas. A população que participa da vida social e cultura de Luzimangues se restringe ainda à população dos reassentados. Diante disso, percebe-se que o exagerado crescimento de Luzimangues atribui-se ao encarecimento das terras em Palmas, acompanhado das dificuldades arquitetônicas e ambientais de construção nesse solo urbano.

c) Entrevistado 3

Para o entrevistado 3, arquivo vivo da história de Luzimangues, Palmas e região, o processo de criação e recriação do distrito sempre esteve atrelado aos interesses sociais e políticos da região. Segundo ele, quando a população morava às margens do rio, vivia quase que exclusivamente da pesca e da agricultura de subsistência, cultivando, sobretudo, arroz, mandioca, milho etc. Com o surgimento do lago, essa população impactada foi reassentada na região conhecida como Luzimangues, localizada entre os córregos Santa Luzia e Mangues. Essa mudança provocou e ainda vem provocando grandes impactos sociais,

econômicos e políticos sobre a população do distrito, pois inicialmente essa população foi, entre aspas, jogada nessa região dispondo de pouca infraestrutura urbana e pouca assistência por parte do poder público, nesse caso, a prefeitura de Porto Nacional.

O projeto inicial do distrito foi modificado, pois visava a poucas mudanças sobre a população impactada, visto que esta reproduziria sua vida econômica e social muito semelhante com a vida anterior. Foram disponibilizados inicialmente lotes – chácaras, para abrigar os reassentados. Esse projeto foi frustrado, pois, pressionados pelo acelerado crescimento urbano de seu entorno, as chácaras estão todas praticamente urbanizadas, tendo, portanto, a população de pagar pelo preço da urbanização, água, luz, IPTU etc. Para ele, Luzimangues pode ser considerado um distrito heterogêneo, onde convivem diferentes realidades, por um lado uma população com hábitos e costumes ribeirinhos, confrontando com uma população ora composta por trabalhadores da construção civil, ora composta por trabalhadores que atuam em diversos campos e áreas de trabalho.

d) Entrevistada 4

Segundo a entrevistada 4, está havendo desenvolvimento no distrito de Luzimangues, tais como: asfalto, legalização das áreas urbanas, construção de escola, uma grande escola na zona rural entre outras obras que estão melhorando a cidade. Mas falta ainda muita coisa, como: melhor segurança, principalmente à noite, melhor sistema de transporte, ainda são poucos ônibus e não circulam em todos os horários. Quanto à ferrovia, ela não sabe informar muita coisa, mas acredita que os trabalhadores que trabalham lá não são de Luzimangues. De acordo com o pensamento dela, os ex-reassentados do Porto da Balsa trabalham nas chácaras (os mais velhos), os mais novos trabalham em Palmas ou nas imobiliárias que estão vendendo lotes em Luzimangues. Portanto, ela acredita que a ferrovia Norte-Sul pouco vem influenciando no crescimento de Luzimangues.

e) Entrevistado 5

De acordo com o entrevistado 5, o desenvolvimento que está ocorrendo no distrito de Luzimangues não está relacionado com a Plataforma Multimodal da Ferrovia Norte-Sul, pois, segundo ele, “esta não trouxe camisa nova e nem calça velha”. Melhor dizendo: o desenvolvimento é incipiente, pois a população propriamente dita não usufrui de boas condições de vida e nem o distrito dispõe de infraestrutura básica. A água fornecida é por

meio de poço artesiano, causando muita falta de água para os moradores, principalmente nos meses de agosto e setembro; não existe uma UPA – Unidade de Pronto Atendimento, quando os moradores adoecem à noite são obrigados a irem para Palmas. O asfalto feito nas quadras que são vendidas da noite para o dia é de baixa qualidade, já estão derretendo; as Unidades Escolares não atendem o número de alunos, pois a migração é grande, entre outros problemas.

Por outro lado, o setor imobiliário cresce cada vez mais, 62.000 mil lotes aproximadamente já foram vendidos, embora não tenha sido construído nem 15% desses imóveis vendidos. Segundo ele, a ferrovia é muito importante para o país escoar essa produção local, num baixo custo, pois os empregos dela gerados são temporários e no rateio dos impostos o que compete ao município é um percentual muito pequeno. As indústrias de grande porte não vêm para Luzimangues, pois lá não tem número de habitantes significativo, e as poucas empresas que existem já têm seus empregados, nesse caso, mão de obra qualificada. Para ele, a ferrovia trouxe apenas benefício psicológico, o sonho do desenvolvimento nas asas de esperança, abrigada nos vagões que transportam soja e minério.

f) Entrevistado 6

Segundo o entrevistado 6, o advento da Ferrovia acelerou o desenvolvimento de Luzimangues, embora esse desenvolvimento já vinha acontecendo, mesmo lentamente. Com a Ferrovia, a migração acelerou-se, e a população de 2.500 habitantes, censo de 2010, praticamente dobrou para aproximadamente 4.500 habitantes. Para ele, a partir do momento que houve esse reflexo positivo da ferrovia sobre o distrito, o poder público entra em ação, sendo criado em 2013 a Subprefeitura para atender as demandas dessa comunidade que estava abandonada ao seu próprio destino. Segundo ele, muitas delas já foram atendidas, porém algumas ainda deixam a desejar, como é o caso da Educação, pois o fluxo migratório é muito grande, embora existam projetos significativos de expansão para atender essa demanda.

A ferrovia foi a explosão que o distrito precisava para ser notado em âmbito estadual e nacional. Há mais de 40.000 lotes vendidos depois da ferrovia, o governo estadual em parceria com a prefeitura está criando uma ZEN – Zona Especial de Negócios, para fomentar o desenvolvimento econômico, por meio da instalação de grandes empresas (Petrobrás, Reysen, Norshipe e outras), além de um parque industrial voltado para outros

ramos, como: logística, construção civil etc. Além dessas, ele ressalta ainda duas obras de cunho estadual que foram construídas por meio dos reflexos da ferrovia, que foi a Rodovia que liga Luzimangues a Barrolândia e a rodovia que liga Luzimangues a Porto Nacional. Segundo ele, Luzimangues tem tudo para se transformar numa grande cidade, pois vários fatores lhes são favoráveis, especialmente o fator geográfico, principalmente o clima, nesse caso bem melhor do que o de Palmas, além dos preços dos lotes, a topografia do lugar também favorece.

g) Entrevistada 7

Para a entrevistada 7, a Ferrovia Norte-Sul trouxe um grande impacto. Pode ser considerado o “Eldorado”, aquele local onde todas as intenções de negócios, emprego, melhoria de vida convergiram para lá. Em seus relatos, ela fala que durante a sua gestão como agente pública ela comprou uma área imensa e dividiu em pequenos lotes e distribuiu para as famílias carentes; então, quando ela olha e vê todo esse suposto desenvolvimento, fica feliz, pois embora a maioria da população não seja os reassentados, mas os que ficaram estão tendo, embora mínima, oportunidades de urbanização. Acrescenta que atualmente já foram comercializados aproximadamente 72.000 mil lotes, distribuídos na porção Leste e Oeste de Luzimangues.

Os lotes são vendidos da noite para o dia, pois só é necessário dar um percentual pequeno de entrada, o restante é dividido em suaves prestações. Tudo isso está fazendo aumentar a área geográfica do distrito, mas com grandes vazios. Quanto aos serviços públicos, ressalta que deixam a desejar, pois a saúde é precária, não existe nenhuma UPA – Unidade de Pronto Atendimento, a segurança é horrível, não existe nem a Polícia Militar, nem Civil e nem a Guarda Metropolitana. Sobre Educação nem dá para falar, escolas superlotadas, sala com cinquenta alunos, sem climatização, sob um clima de 40 graus. O mais gritante é em relação ao transporte dos alunos da zona rural, que são apanhados em suas casas cinco horas da manhã, têm como lanche bolacha seca, sem suco, sem leite. O que existe de fato na comunidade de Luzimangues é a vontade de crescer, de melhorar de vida, pois o povo brasileiro é assim, quando imaginamos que desapareceram, ressurgem em outro lugar, e é isso que está acontecendo com o distrito de Luzimangues.

h) Entrevistada 8

De acordo com a entrevistada 8, funcionária de uma empresa localizada no Pátio Multimodal de Porto Nacional, são muitos os postos de trabalho oferecidos pela Ferrovia Norte-Sul, tais como: Auxiliar de Carga e Descarga, Auxiliar Administrativo, Assistentes Administrativo, Operador de Terminal, entre outros. Esses cargos praticamente têm como exigência legal para provimento a escolarização mínima do Ensino Médio. Em abril desse ano, foram ofertadas trinta e duas vagas, porém somente vinte e duas foram preenchidas, e o mais curioso é que nenhum desses candidatos é de Luzimangues. Segundo ela, não está havendo desenvolvimento, apenas um aquecimento fundiário, muitos lotes são vendidos rapidamente, decorrente das expectativas de desenvolvimento que a Ferrovia trará. Outra questão diz respeito ao pequeno comerciante, vendedores ambulantes que ofertam almoço e lanches aos trabalhadores, mas apenas vai acontecer enquanto existir os canteiros de obras. Segundo ela isso está aquecendo, embora timidamente, a economia local.

Considerando as entrevistas apresentadas, várias são as colocações expressas em que muitos falam em crescimento, em aumento da arrecadação de impostos, em expectativa de industrialização, mas a afirmação que marcou a fala de praticamente todos foi o acelerado e desordenado crescimento geográfico, seguido de uma grande especulação imobiliária, em que o capital reproduz o próprio capital e as necessidades humanas são praticamente esquecidas. Mais 62.000 mil lotes aproximadamente já foram vendidos, embora não tenha sido construído nem 15% desses imóveis vendidos, afirma um dos entrevistados. Por outro lado, o sonho alimentado por muitos em relação à efetividade do desenvolvimento decorrente da implantação do Pátio Multimodal da Ferrovia Norte-Sul ainda não aconteceu e não sabemos se vai acontecer, pois as condições de vida da população expressas em toda a pesquisa, especialmente nessas entrevistas, denotam uma comunidade carente e que precisa de uma política pública consistente e não apenas meros programas assistenciais.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A presente dissertação teve como principal questionamento verificar e analisar a variável “expectativa de expansão industrial decorrente da implantação do Pátio Multimodal da Ferrovia Norte-Sul”, responsável pelo suposto desenvolvimento que está ocorrendo no distrito de Luzimangues, localizado no extremo norte do município de Porto Nacional, às margens da TO 080, km 12. Para tanto, buscou-se um debate dentro de uma abordagem conceitual e histórica acerca do termo desenvolvimento, desenvolvimento econômico, desenvolvimento brasileiro, tendo como base autores economistas como Celso Furtado, Caio Prado Junior e outros. Realizou-se também uma caracterização da área de estudo, envolvendo os aspectos históricos, econômicos, culturais e, finalizado, produziu-se um diagnóstico socioeconômico por meio da aplicação de instrumentos, como: questionários, entrevistas, além de visitas à comunidade local.

Quanto ao termo desenvolvimento, após estudos, discussões bibliográficas e documentais acerca desse tema, que várias áreas do conhecimento tentam explicar, verificou-se que muitas vezes é confundido com crescimento econômico ou ainda com modernização. O Relatório do Desenvolvimento Humano (PROGRAMA DAS NAÇÕES UNIDAS PARA O DESENVOLVIMENTO, 1990) considera desenvolvimento como um ambiente favorável em que as pessoas possam desfrutar de vidas longas, saudáveis e criativas. Nessa situação, as pessoas são as verdadeiras riquezas das nações, o patrimônio que deve ser bem preservado. O Relatório dos Direitos Humanos acrescenta ainda que o desenvolvimento ideal e necessário seria aquele em que são oferecidas oportunidades para as pessoas realizem seus potenciais como seres humanos, em que são levadas em consideração as variáveis: respeito à dignidade humana, à qualidade de vida, à inclusão social, à cultura e identidades locais etc.

Quanto à caracterização da área de estudo, o distrito de Luzimangues está inserido no município de Porto Nacional, localizado no centro geográfico do Estado, e tem uma população 2.310 pessoas (SIDRA 2010 – IBGE). Esse distrito originou-se no local onde hoje é a ponte sobre o lago de Palmas, na margem esquerda, provavelmente tenha surgido em decorrência da travessia do rio que era feita de balsa e utilizava mão de obra, formando assim as primeiras aglomerações. A origem do nome “Luzimangues” deve-se à fusão do nome de dois rios importantes na região, que são os rios Santa Luzia e Mangues, região onde se situa o distrito.

O advento da cidade de Palmas, capital do Estado, trouxe mais vida a esse pacato vilarejo ribeirinho, porém não foi suficiente para melhorar e trazer desenvolvimento, pois todas as atividades administrativas, econômicas, culturais, entre outras continuavam na margem direita do rio, e essa comunidade, para se beneficiar de tudo isso, tinha de atravessar o rio e se descolar até Palmas, fato que ainda vem acontecendo atualmente, apenas com um diferencial, a ponte que liga os dois extremos e traz mais comodidade para população. Com a criação do reservatório de água resultante da Usina Hidrelétrica Luís Eduardo Magalhães, o destino dessa comunidade mudou, pois esta foi remanejada para o reassentamento Luzimangues, organizado pela INVESTICO em 2001.

O novo reassentamento, juntamente com outros reassentamentos e inúmeras quadras que são abertas e vendidas da noite para o dia, constitui o que chamam hoje de distrito “Luzimangues”. Diante do contexto histórico, cultural, social e econômico que esse distrito atualmente apresenta, fica difícil caracterizá-lo como um todo, porém foi escolhido apenas o reassentamento Luzimangues, para extrairmos os dados que foram discutidos no capítulo IV.

O diagnóstico socioeconômico obtido mediante a análise documental aponta para os seguintes dados: quanto aos aspectos econômicos em 2000, segundo levantamento feito por meio de questionários, pelo Plano de Desenvolvimento do Projeto de Reassentamento Luzimangues PDPRL (INVESTICO, 2000), a média do rendimento anual dos reassentados de Luzimangues é de R\$ 3.072,00 anual e R\$ 256,00 mensal, e aproximadamente 95% da população do reassentamento não trabalhavam fora da propriedade. Quanto à renda familiar, 17% da população ganhavam menos de 1 salário mínimo, e 66% ganhavam de 1 a 3 salários mínimos. Quanto à educação, 5,5% são analfabetos, 77,79% possuem o 1º Grau Completo, enquanto que 11,11% possuem o 2º Grau Completo. Ninguém naquela época possuía Nível Superior naquele distrito. Quanto à atividade profissional, 60% da população eram agricultores, 10% eram comerciantes e os 30% restantes estavam distribuídos entre pedreiros, funcionários públicos e donas de casa.

O diagnóstico socioeconômico obtido mediante a avaliação da aplicação do instrumento de pesquisa, Questionário – Levantamento socioeconômico de Luzimangues, feito entre os meses de março e agosto de 2013, permitiu colher informações sobre expectativa de vida e gênero, índice de escolaridade, renda familiar e vínculo empregatício, além de outros dados, como: tempo de residência, estrutura da residência e meios de transportes. Foram pesquisadas 514 pessoas, sendo 257 do sexo masculino e 257 do sexo feminino. Além dos questionários, foram realizadas, entre os meses de janeiro a março de 2014, oito entrevistas com diferentes pessoas, tais como: cidadão que vem participando do

processo de criação e crescimento do distrito, professores, funcionários autônomos, funcionários que trabalham na ferrovia, entre outros.

Quanto aos aspectos levantados, obtiveram-se os seguintes dados: em relação à expectativa de vida, das 257 pessoas, apenas 6 do sexo masculino e 2 do sexo feminino alcançará a expectativa de vida do povo brasileiro, segundo o IBGE. Em se tratando da situação de escolaridade, 6,2% das 514 pessoas entrevistadas possuem o Ensino Fundamental completo, a maioria ainda está cursando; porém o Ensino Médio atingiu um percentual de 23,7%, enquanto o Ensino Superior alcançou apenas 0,6%. Quanto à renda familiar, 38% da população ganham de 1 a 2 salários mínimos, 28% ganham menos de um salário mínimo e apenas 2% ganham de 4 a 5 salários mínimos. Quanto à saúde, à segurança e ao transporte, segundo informações levantadas por meio de entrevistas, esses aspectos apresentam-se em condições muito distante daquela que seria o ideal para se classificar um país, cidade ou distrito como desenvolvido.

Considerando os dados da análise documental de 2000 e os dados levantados atualmente por meio da pesquisa e considerando ainda o que o Relatório do Desenvolvimento Humano (PROGRAMA DAS NAÇÕES UNIDAS PARA O DESENVOLVIMENTO, 1990) expõe sobre desenvolvimento, podem-se fazer os apontamentos a seguir.

- Durante a análise dos dados, não ficou visível nenhuma evolução de crescimento nesses dez anos, muito menos por meio do empreendimento federal, Ferrovia Norte-Sul, pois a maioria da população vive ainda do trabalho informal, mora em residências com estruturas precárias e não usufrui de boas condições de saúde, educação e segurança.
- Além disso, essa situação, segundo os dados observados, não pode ser classificada como desenvolvimento, pois a expectativa de vida é baixa, seguidos do nível de escolaridade, renda familiar, saúde e segurança, critérios essenciais utilizados na composição do IDH.
- O que está ocorrendo com o distrito de Luzimangues é apenas a expectativa de desenvolvimento econômico que o empreendimento vem despertando quando estiver em plena execução, uma ideia de um *Bum* em Luzimangues, onde só se houve falar: Veja só o crescimento de Luzimangues? A ferrovia está trazendo de fato desenvolvimento à região!
- Além disso, por ser classificada segundo o artigo 51 do PDDS-PN como uma ZEIS, ainda não foi identificado nenhum programa intervencional e nem tampouco reconhecimento dessa área como Zona Especial de Interesse Social com a finalidade de atender as diretrizes a que ela se remete. Pelo contrário, a maioria dos bairros de

Luzimangues continua precisando de infraestrutura básica, como: água, iluminação adequada, Unidade de Saúde com atendimento noturno, transporte mais eficaz, segurança, mais unidades escolares, além da pavimentação no interior das quadras.

- Portanto, o desenvolvimento ideal e necessário a um país, estado, cidade ou distrito não ocorre apenas com o crescimento econômico e com a modernização, especialmente a tecnológica, não que elas não sejam necessárias, mas é necessário, sobretudo, que esse crescimento tenha condições de oferecer qualidade de vida por meio da oferta de educação, saúde e segurança de qualidade, além da geração de emprego e de uma justa distribuição de renda a seus habitantes.

Diante disso, observa-se que os modelos de desenvolvimento adotados pelo governo federal têm se demonstrado absolutamente ineficientes para o desenvolvimento da maioria da sociedade brasileira. Isso porque, pautados sobre a lógica neoliberal com base na teoria do desenvolvimento endógeno, continuam beneficiando os processos de acumulação de capital em detrimento do desenvolvimento humano. A ausência de políticas públicas que desenhem estratégias de desenvolvimento efetivas para a população é uma das marcas inconfundíveis de que o modelo capitalista de produção e os processos de acumulação são os que determinam as dinâmicas da economia mundial, regional e local, no atual mundo globalizado.

A promessa de "progresso" com a chegada do "trem do desenvolvimento" – em relação à Ferrovia Norte-Sul – colocou na população de Luzimangues a possibilidade de ver o desenvolvimento chegar até essa região do norte brasileiro. O "Trem" chegou, mas não gerou trabalho nem renda no processo para a população, pelo contrário, o trabalho efetivo dessa população continua sendo tão informal e precário como antes da chegada do "trem do desenvolvimento". As expectativas de gerar postos de trabalho com a instalação do Pátio Multimodal da Ferrovia se frustraram.

A única expectativa atendida – em parte – foi a da especulação financeira ocorrida a partir das obras da Ferrovia e do Pátio Multimodal. Em um período de cinco anos, o aumento do valor dos terrenos residenciais próximos à ferrovia se multiplicou incoerentemente, pois um terreno padrão, 360 m², que em 2008 custava R\$ 3.500, em 2013 passou a valer R\$ 45.000. Sem contar que, na corrida desenfreada de acumulação de capital, se lotearam terrenos em áreas de preservação ambiental com a aprovação das autoridades municipais e estaduais competentes.

Essa expectativa atendida vem conferindo ao distrito um novo mapa que apresenta características físico-geográficas e histórico-culturais bem distintas, pois de um lado temos o

distrito propriamente dito formado pelo reassentamento dos impactados da usina, nesse caso, as 83 (oitenta e três) famílias atingidas pela construção da Usina Hidrelétrica Luiz Eduardo Magalhães, de outro lado temos as enormes quadras abertas com loteamentos que são vendidos da noite para o dia, pouco povoadas, na grande maioria esperando o valor rentável que a própria terra atribui. Tudo isso está muito longe de ser considerando desenvolvimento.

Diante disso, pode-se fazer alusão à fala de um dos entrevistados que diz que “A ferrovia até momento trouxe apenas benefício psicológico, o sonho do desenvolvimento nas asas da esperança, abrigada nos vagões que transportam soja e minério”. Para tanto, a população de Luzimangues continua esperando por desenvolvimento, ou seja, infraestrutura básica, por um ordenado processo de urbanização com escolas, postos de saúde, saneamento básico entre outros e, fundamentalmente, por postos de trabalho que gerem renda e contribuam para o desenvolvimento humano e social dessa população. Mas, apesar dos pesares, tem se avançado, pois a população de forma geral compreendeu finalmente que o “trem do desenvolvimento” está a serviço do agronegócio, da indústria extrativista e dos setores agroexportadores e que sua função é o escoamento da produção para o desenvolvimento da acumulação do capital.

7 REFERÊNCIAS

AB' SÁBER, A. N. **Os domínios de natureza no Brasil**: potencialidades paisagísticas. São Paulo: Ateliê, 2003.

ADELMAN, I. **Teorias do desenvolvimento econômico**. Rio de Janeiro: Forense, 1972.

ADORNO, Lucio Flavio Marini. **Ferrovia Norte-Sul**: na trilha da questão regional. Palmas: UNITINS, 1999.

ALMEIDA, P. A experiência brasileira em planejamento econômico: uma síntese histórica. In: GIACOMONI, J.; PAGNUSSAT, J. L. (Orgs). **Planejamento e orçamento governamental**. Brasília: ENAP, 2006.

AMARAL FILHO, Jair do. **Desenvolvimento regional endógeno em um ambiente Federalista**. Planejamento e Políticas Públicas. v. 14. Brasília: IPEA, 1995.

ARAÚJO, Maria da Piedade. **Infra-estrutura de transporte e desenvolvimento regional**: uma abordagem de equilíbrio geral inter-regional. São Paulo: Escola Superior de Agricultura “Luiz de Queiroz”, 2006.

AREND, Marcelo. **Atraso via modernização cultural**: uma leitura evolucionista das obras de Raymundo Faoro e de Celso Furtado. Revista Economia. Set./Dez., 2008. Disponível em: <http://www.anpec.org.br/revista/vol9/vol9n3p651_681.pdf>. Acesso em: 10 abr. 2013.

BECKER, Berta; EGLER, Claudio. **Brasil**: uma nova potência regional na economia-mundo. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1993.

BRANDÃO, Carlos Antônio. **Território e desenvolvimento**: as múltiplas escalas entre o local e o global. Campinas, SP: UNICAMP, 2007.

BRASIL. Presidência da República. **Programa de Aceleração do Crescimento, Palácio do Planalto**. Brasília, DF: Casa Civil, 2007.

BRITO, Eliseu Pereira de. **O Papel de Palmas – TO na Rede de Integração Regional**. Dissertação de Mestrado. Dourados, MS: UFGD, 2009.

CAMPOS, Roberto de Oliveira. **Do outro lado da cerca**. 3. ed. Rio de Janeiro: APEC, 1968.

CARDOSO JR, José Celso; BERCOVICI, Gilberto. **Diálogos para o Desenvolvimento**. v. 10. Brasília: IPEA, 2013. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/livros/livros/livro_republicademocracia.pdf>. Acesso em: 12 abr. 2014.

_____. **República, democracia e desenvolvimento**: contribuições da Diest/Ipea para pensar o Brasil contemporâneo. Diálogos para o Desenvolvimento. v. 10. Rio de Janeiro: IPEA, 2011.

CEPAL. **El desarrollo sustentable**: transformacion productiva, equidade y medio ambiente. Santiago de Chile: CEPAL, 1991.

COIMBRA, Crésio. **Visão histórica e análise conceitual dos transportes no Brasil**. Rio de Janeiro: CEDOP do Ministério dos Transportes, 1974.

COMISION DE DESARROLO Y MEDIO AMBIENTE DE AMERICA LATINA E EL CARIBE. **Nuestra própria agenda sobre desarrollo, médio ambiente**. México: BID/PNUD/Fundo de Cultura Econômica, 1991.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Espaço Urbano**. São Paulo: Bertrand Brasil, Ática, 1989.

_____. **O Espaço Urbano**. 3. ed. São Paulo: Ática, 2005.

CORRÊA, Roberto Lobato Corrêa. Espaço: um conceito-chave da Geografia. In: CASTRO, I. E. de C.; GOMES, P. C. da C.; CORRÊA, R. L. (Orgs.) **Geografia: conceitos e temas**. 11. ed. Rio de Janeiro; Bertrand Brasil, 2008.

COSTA, Rogério Haesbaert da. **O mito da desterritorialização: do “fim dos territórios” à multiterritorialidade**. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

DINIZ, Clélio Campolina. Global-local: interdependências e desigualdade ou notas para uma política tecnológica e industrial regionalizada no Brasil. In: CASS IOLATO, José Eduardo; LAS TRES, Helena Maria Martins (Coord.). **Arranjos e sistemas produtivos locais e as novas políticas de desenvolvimento industrial e tecnológico**. Rio de Janeiro: Instituto de Economia da Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2000.

DOMAR, Evsey D. **Expansion and Employment**. American Economic Review. v. 37, n. 1. 1945.

FERREIRA, Luzia Amélia. **A geração de energia elétrica e os impactos socioambientais causados às populações rurais: a construção da Usina Hidrelétrica Luis Eduardo Magalhães**. Palmas: UFT, 2003.

FRANCIS, Fukuyama. **Confianza (trust), las virtudes sociales y la capacidade de generar prosperidade**. Madrid: Atlântida, 1996.

FURTADO, Celso. **Formação econômica do Brasil**. 34. ed. São Paulo: Nacional, 2005.

_____. **Formação econômica do Brasil**. São Paulo: Nacional, 1979.

GERHARDT, Tatiana Engel; SILVEIRA, Denise Tolfo (orgs.). **Métodos de pesquisa**. Porto Alegre: UFRGS, 2009.

GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de Pesquisa**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2002.

GODINHO, Durval C. **História de Porto Nacional**. Porto Nacional: S/Ed, 1988.

HAESBAERT, Rogério. **O mito da desterritorialização: do “fim dos territórios” à multiterritorialidade**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

HARROD, R. F. **Toward a dynamic economics: some recent developments of economic theory and their application to policy**. London: Macmillan, 1948.

HUGON, P. **História das doutrinas econômicas**. São Paulo: Atlas, 1988.

IBGE. **Sistema de Recuperação Automática**: população residente por situação de domicílio sexo e idade, 2010. Rio de Janeiro: IBGE, 2010. Disponível em: <<http://www.sidra.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 2 maio 2013.

INVESTICO. **Plano de Desenvolvimento do Projeto de Reassentamento de Luzimangues**. Palmas: INVESTICO, 2000.

IPEA. **Brasil em desenvolvimento 2011**: Estado, planejamento e políticas públicas. Brasília: IPEA, 2012.

_____. **Projeto Perspectivas do Desenvolvimento Brasileiro**. Eixos Estratégico do Desenvolvimento Brasileiro Rio de Janeiro: IPEA, 2010.

JIMÉNEZ, Edgar Moncayo. **Evolución de los paradigmas e modelos interpretativos del desarrollo territorial**. Santiago de Chile: ILPES, 2001.

JORNAL DO TOCANTINS. **Porto e Araguaína lideram em influência política**. Ano 20, n. 1773. Palmas, 22 de fevereiro de 2000.

KALDOR, Nicholas. Capital accumulation and economic growth. In: LUTZ, F.A.; HAGUE, D.C. (Eds.). **The Theory of Capital**. New York: St. Martins, 1961.

KENNEDY, Paul. **Hacia el siglo XXI**, Barcelona: Plaza & Janés, 1993.

LIRA, Elizeu R. **A gênese de Palmas – Tocantins**. Goiânia: Kelps, 2011.

MACHADO, João Guilherme Rocha; PAMPLONA, João Batista. **A ONU e o desenvolvimento econômico**: uma interpretação das bases teóricas da atuação do PNUD. v. 17, n. 1. Campinas: Economia e Sociedade, 2007.

MILANI, Renato Matias. **A importância do desenvolvimento ferroviário para o desenvolvimento capitalista**: uma análise do caso brasileiro – da implantação ao avanço industrial nos anos 50. São Paulo, FAAP, 2010.

MYRDAL, Gunnar. **Teoria econômica e regiões subdesenvolvidas**. Rio de Janeiro: Saga, 1972.

OLIVEIRA, Gilson Batista de. **Uma discussão sobre o conceito de desenvolvimento**. Curitiba, 2002. Disponível em: http://www.unifae.br/publicacoes/pdf/revista_da_fae/v5_n2_maio_agosto_2002.pdf. Acesso em: 2 jun. 2014.

OLIVEIRA, Luciana de Fátima. **O conceito de território e o primeiro processo de territorialização do estado do Maranhão e Grão-Pará – Século XVII**. 2010. Disponível em: <http://www.cdn.ueg.br/arquivos/revista_geth/conteudo/149/artigo3_luciana-PRONTO.pdf>. Acesso em: 9 maio 2014.

OLIVEIRA, Sebastião de Sousa. **De Porto Real a Espaço Periférico de Palmas**. Dissertação de mestrado. Goiânia: Universidade Federal do Estado de Goiás, 2009. Disponível em: <http://bdtd.ufg.br/tesesimplificado/tde_arquivos/21/TDE-2009-11-17T104753Z-477/Publico/Dissertacao>. Acesso em: 15 maio 2014.

PDDS-PN. **Plano diretor de desenvolvimento sustentável de Porto Nacional**. Porto Nacional: Prefeitura Municipal de Porto Nacional, 2006.

PINTO, Lucio Milhomem Cavalcante. **Luzimangues: processos sociais e política urbana na gênese de uma nova cidade**. Dissertação de Mestrado. Palmas: UFT, 2012.

Porto Alegre: UFRGS, 2009. Disponível em: <<http://www.ufrgs.br/cursopgdr/downloadsSerie/derad005.pdf>>. Acesso em: 15 out. 2013.

PRADO JUNIOR, Caio. **Formação do Brasil contemporâneo**. São Paulo: Brasiliense, 2000.

PROGRAMA DAS NAÇÕES UNIDAS PARA O DESENVOLVIMENTO. **Relatório do Desenvolvimento Humano 2011: sustentabilidade e equidade - um futuro melhor para todos**.

New York: IPAD, 2011. Disponível em: <http://hdr.undp.org/en/media/HDR_2011_PT_Contents.pdf>. Acesso em: 8 ago. 2013.

RATZEL, Friedrich. **La géographie politique**. Paris: Fayard, 1987.

ROSTOW, Walt Whitman. **As etapas do desenvolvimento econômico**. Rio de Janeiro: Zahar, 1961.

SADER, E. **O Neoliberalismo Acabou?** Disponível em: <<http://alainet.org/active/26581>>. Acesso em: 12 abr. 2014.

SANTOS, Creusa; YAAKOUB, Melissa *et al.* **PAC: uma orientação neoliberal para as políticas sociais – gestão dos direitos ou dos negócios do social?** v. 12, n. 26. Brasília: SER Social, 2010. Disponível em:

<http://seer.bce.unb.br/index.php/SER_Social/article/view/1016/680>. Acesso em: 12 out. 2013.

SANTOS, Milton. **Da territorialidade ao lugar**. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2008.

SCATOLIN, Fábio Dória. **Indicadores de desenvolvimento: um sistema para o Estado do Paraná**. Dissertação de Mestrado em Economia. Porto Alegre: Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 1989.

SÊNE, Aline Gonçalves. **UHE de Lajeado: um estudo do cotidiano do reassentamento de Luzimangues**. Porto Nacional: UFT, 2007. Disponível em: <<http://www.bocc.ubi.pt/boccmirror/pag/sene-aline-uhe-de-lajeado.pdf>>. Acesso em: 19 out. 2013.

SEPLAN. Secretaria do Planejamento e da Modernização da Gestão Pública do estado do Tocantins. **Perfil Socioeconômico dos Municípios do Tocantins – Porto Nacional**. Palmas: Diretoria de Pesquisa e Zoneamento Ecológico-Econômico, 2013.

SILVA FILHO, Geraldo; SANTOS, Roberto Souza (Orgs.). **Ensaio de Geografia e História do Tocantins**: para uma interpretação crítica. Palmas, TO: Nagô, 2012.

SILVA, C. **O PAC do governo Lula e o processo de dependência e exploração da economia brasileira**. 2008. Disponível em: <<http://www.conlutas.org.br/downloads/Texto%20do%20ILAESE%20sobre%20o%20PAC.pdf>>. Acesso em: 10 jul. 2013.

SILVEIRA, Denise Tolfo; CÓRDOVA, Fernanda Peixoto. A pesquisa Científica. In: SIQUEIRA, Alex Cavichini Teixeira de. **A história do desenvolvimento do Brasil do ciclo econômico ao PAC**. Rio de Janeiro: COP, 2010.

SILVEIRA, Márcio Rogério. **A importância geoeconômica das estradas de ferro no Brasil**. Tese de Doutorado. Presidente Prudente: UNESP, 2003.

SOARES, Dalva Marçal Mesquita. **Diagnostico Socioambiental no Reassentamento Luzimangues**. Palmas: UFT, 2003.

SOUZA, M. J. L. de. O território: sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento. In: CASTRO, I. E. de (Org.). **Geografia: Conceitos e temas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2012.

SOUZA, M. O território: sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento. In: CASTRO, I.; GOMES, P. C.; CORRÊA, R. (Orgs.). **Geografia: Conceitos e Temas**. 11. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2008.

SOUZA, Thaís. **TO terá base da Petrobras e exportará para outros países**. Palmas: Vitrine do Tocantins, 2012. Disponível em: <<http://vitriedotocantins.com.br/?p=1069>>. Acesso em: 10 jul. 2013.

VIGEVANI, Tullo. **Relações Brasil-Estados Unidos**. Brasília, DF: CEPAL-IPEA, 2011. Disponível em: <http://www.cepal.org/brasil/publicaciones/sinsigla/xml/4/43434/CEPAL_30.pdf>. Acesso em: 15 maio 2014.