Universidade Federal de Goiás

Instituto de Ciências Humanas e Letras

Programa de Pós-Graduação em História

Mestrado em História das Sociedades Agrárias

A CONSTRUÇÃO DA BELÉM-BRASÍLIA E A MODERNIDADE NO TOCANTINS

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Goiás, como exigência parcial para a obtenção do título de Mestre em História sob a orientação do Prof. Dr. Luís Palacin Gomez.

NAPOLEÃO ARAÚJO DE AQUINO

Goiânia, 1996

A CONSTRUÇÃO DA BELÉM-BRASÍLIA E A MODERNIDADE NO TOCANTINS

"Ningém avalia a beleza que é navegar no Tocantins, em noite de lua, gozando o silêncio magestoso do sertão."

Lysias Rodrigues

Ao Napoleão Filho (Napozinho)

e

ao Gustavo, pelo carinho, a felecidade e a alegria, enfim, por tudo de maravilhoso que proporcionam... E pelo esforço de entender, desde muito cedo, as circunstâncias da vida, por mais complexas que sejam... (Beijos do papai).

À minha mãe,

Margarida Araújo Aquino, nascida e criada no meio rural, onde sempre viveu, trabalhou e criou seus filhos, sem nunca abandonar o sonho de, um dia, vê-se na cidade, para oferecer a todos a oportunidade de estudar e ter uma vida digna... E hoje, ela própria já se encontra em outra vida,

a nossa homenagem.

Ao meu pai,

Pedro Martins de Aquino, que, tendo residido o tempo todo no campo, hoje se encontra na cidade, sempre a recordar-se com saudades da dura vida de lavrador.

AGRADECIMENTOS

Ao final de um trabalho como este, talvez a maior certeza a que se chegou seja a de que sua realização não teria sido possível sem a colaboração, de maneira direta ou indireta, de muitas pessoas e de instituições. A essas pessoas e instituições, os nossos sinceros agradecimentos.

À UNITINS e à Secretaria de Educação-TO, pela nossa liberação para cursar o Mestrado.

À CAPES e à Coordenação do Programa de Mestrado em História-UFG, na pessoa do Coordenador, Prof. Dr. José Antônio de C. R. de Souza, pela bolsa de pesquisa.

À Casa do Estudante Universitário - CEU - I, na

pessoa do seu Presidente, Pedromar Augusto de Souza, pela valiosa acolhida, ao longo do mestrado.

Ao Prof. Dr. Luís Palacin, pelo dedicado trabalho de orientador e pela amizade que construímos ao longo desta relação de orientador-orientando.

À Profa. Dra. Lena Castello Branco Ferreira de Freitas, pelas sugestões valiosas que nos ofereceu logo no início da pesquisa e, sobretudo, no Exame de Qualificação.

À Profa. Dra. Gilka Vasconcelos F. de Salles, pelas sugestões ao longo do curso e, especialmente no Exame de Qualificação.

Ao Prof. Dr. Antônio Teixeira Neto, pela confecção do mapa, com a conhecida competência, mas também com muita dedicação, o que, com certeza, valoriza o nosso trabalho.

A todos os professores do Mestrado, pela

contribuição na ampliação de nossos horizontes de conhecimentos.

À Fátima Gomes Oliveira, à Edma José Silva ao Ronaldo Vaz, à Mitzi Loprestti e demais colegas do Mestrado, pela convivência acadêmica.

À Beronice e Elaine (Secretaria do Mestrado), pela atenção que nos dispensam.

À colega historiadora Margareth Pereira Arbués, pelas sugestões valiosas e pelo empréstimo de material bibliográfico, que nos foi muitíssimo útil.

Ao Elpídio Ferreira Lopes, à Leide Alves de Araújo, ao Neyson Dorneles Alves, à Márcia, à Beth, à Valda e ao Divino Donizete, pela colaboração na transcrição de fitas.

À Direção do Centro Universitário da UNITINS de Porto Nacional e ao Colegiado de História, pela nossa liberação.

Aos colegas do Centro Universitário de Porto Nacional pela convivência profissional.

Aos funcionários e funcionárias do centro de Porto pelo respeito e convivência profissional.

Ao Hermes Pereira Guimarães, dedicado funcionário da UNITINS, pelo empréstimo de material documental e pela boa convivência profissional.

À Rosemary Negreiros de Araújo, por ter tornado possível o valioso depoimento do Gaúcho.

Ao Júlio César Soares, pelo valioso apoio.

Aos colegas Tito Oliveira, Argemilso Teixeira, Maria Helena Ribeiro e Carmelita Arruda de Miranda (todos da CEU I), pelo apoio.

À Dona Maria Barnabé (Porangatu) e aos colegas Sérgio (Porangatu), Elizeu Ribeiro Lira, Francisco Sobrinho (Porto Nacional) e Jadson Negre (Palmas),

pelas acolhidas em suas casas.

Aos ex-colegas da FECELP (Porangatu), pela relação de amizade e intercâmbio de idéis.

A todos os colegas da CEU I, pela boa convivência e amizade.

Aos colegas Elizeu Ribeiro Lira, Odair Giraldin, Hudson Lustosa e Mariana Pereira, pelo constante intercâmbio de material de consulta e troca de idéias.

Aos colegas Ronald Fernandes de Souza e Geovane, pelo empréstimo da impressora.

Aos funcionários e Direção do Arquivo Histórico de Goiás, pela ampla boa vontade em nos receber e pela amizade.

Aos funcionários do IBGE - Goiânia e Palmas, pela atenção.

Ao colega Francisco Leite Cabral, mestrando em Direito na UFG, pelo intercâmbio de idéias.

Aos funcionários do Centro de Documentação da Org. Jaime Câmara, na pessoa dos amigos Antônio Valmes e Carlos Pereira, pela boa vontade em nos atender.

Ao Roberto Kennedy S. de Souza, pelas fotos da ponte do Estreito (MA) e da Belém-Brasília em suas imediações.

À Leide, Gesilene (Gê) e Juscileide Alves de Araújo, pelo apoio, colaboração e amizade.

A todos os meus irmãos, irmãs, cunhados e sobrinhos pelo apoio e solidariedade à nossa luta

Enfim, nossos sinceros agradecimentos a todas as pessoas que contribuíram de alguma forma para que este trabalho fosse realizado.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO 14

I- O NORTE DE GOIÁS NA PRIMEIRA METADE DO SÉCULO XX 23

1.1- A população Norte-goiana no início do século 24

1.2 - O povoamento: origens das cidades que antecederam a Belém-Brasília 28

1.3 - As comunicações no Norte de Goiás na primeira metade do século, vistas pela literatura regional 31

NOTAS DO CAPÍTULO I 54

II - BELÉM BRASÍLIA: " A EPOPÉIA DO SÉCULO XX" 56

2.1 - Na "Marcha para Oeste", as origens da Belém-Brasília 56

2.2 - Governo JK: a Belém-Brasília deixa de ser apenas um sonho 66

2.3 - A construção da Belém-Brasília e seus impactos socioculturais 75

NOTAS DO CAPÍTULO II 97

III - OS FRUTOS DA BELÉM-BRASÍLIA: A MODERNIDADE NO TOCANTINS 102

3.1 - A Belém-Brasília e o processo de urbanizaçãc do Norte de Goiás 102

3.2 - Tocantins: a modernidade no interior 118

3.3 - A construção da identidade tocantinense no contexto da Belém-Brasília e da modernidade brasileira 124

3.4. Palmas: a modernidade no cerrado 142

3.4.1.Palmas como consequência da Belém-Brasília 142

3.4.2. Palmas enquanto resgate histórico 147

3.4.3. A cidade na ótica do Plano Diretor 149

3.4.4. A cidade vista pelos depoimentos orais 153

NOTAS DO CAPÍTULO III 170

CONSIDERAÇÕES FINAIS 173

FONTES E BIBLIOGRAFIA 177

RELAÇÃO DE ENTREVISTADOS 213

INTRODUÇÃO

A presente pesquisa enfoca uma região ao longo de algumas décadas que foram marcadas por mudanças bastante acentuadas. Refere-se ao antigo Norte de Goiás, cuja emancipação político-administrativa, dando origem ao Estado do Tocantins, ocorreu em 1988. Como a pesquisa situa-se cronologicamente entre a década de 50 e o início dos anos 90, isto significa que na fase pesquisada a região deixou a condição de Norte de Goiás, passando à condição de Estado do Tocantins. Desta maneira, embora não se esteja estudando aqui este acontecimento - a divisão do Estado de Goiás e consequente criação do Estado do Tocantins -, este foi um fato que acarretou pequeno problema em relação ao título do trabalho. Como deveria chamar-se a região no trabalho: Norte de Goiás ou Estado do Tocantins? Para que o título pudesse expressar exatamente a realidade, deveria ficar mais ou menos o seguinte: "A CONSTRUÇÃO DA BELÉM-BRASÍLIA E A MODERNIDADE NO NORTE DE GOIÁS, ATUAL TOCANTINS". Entretanto, além de ficar um pouco longo, não soava muito bem a expressão "ATUAL TOCANTINS". Foi quando o orientador sugeriu: "A

CONSTRUÇÃO DA BELÉM-BRASÍLIA E A MODERNIDADE NO TOCANTINS", o que foi prontamente acatado pelo mestrando.

Então, como o próprio título sugere, [...a construção da Belém-Brasília representa o ponto central da análise, com um desdobramento que se chamou de modernidade no Tocantins. Portanto, a pesquisa teve que abarcar desde o momento da abertura da estrada, até a década atual.

Desta maneira, os censos populacionais se tornaram fontes indispensáveis para se perceber concretamente o novo desenho urbano da região. Ou melhor, as novas tendências da concentração populacional, assim como, de um modo geral, as tendências da urbanização regional no período estudado.

Os censos chegaram mesmo a influenciar a delimitação cronológica da pesquisa. Por exemplo, se a construção da Belém-Brasília é o ponto de partida da pesquisa, esta poderia delimitar-se entre os anos de 1958 - início da construção da estrada - e ano de 1975 - término da pavimentação asfáltica -, tendo também uma importante data intermediária, que foi a da inauguração - 1960.

Entretanto, são os censos que dão conta de

traduzir as mudanças ocorridas, que se refletem no crescimento populacional. Por esta razão, o marco cronológico inicial é o ano de 1950, tendo em vista que nesta data foi realizada a última contagem populacional antes da abertura da estrada.

Pela mesma razão, o ano de 1991 foi tomado como o outro limite, pois nesta data foi realizado o censo mais recente, o que fornece os dados sobre o atual quadro populacional do Estado.

Um outro exemplo que pode ser citado sobre a relevância dos censos populacionais para esta pesquisa foi o fato de que, embora a pesquisa tenha situado-se cronologicamente entre 1950 e 1991, recorreu-se também aos dados do censo de 1900, para, comparando-o ao de 1950, ter-se uma visão do quadro populacional na primeira metade do século.

O nosso interesse pelo tema da rodovia e de suas influências no processo de modernização da região tocantinense surgiu quando começamos a perceber o ritmo do crescimento das cidades situadas às suas margens, como Guripi, Araguaína e outras. Crescimento este que se verificava tanto no aspecto físico da cidade quanto na sua importância como pólos de desenvolvimento regional, passando a atrair ~~pessoas~~ população de diferentes regiões.

No caso da cidade de Gurupi, chamou a atenção especialmente o aspecto do traçado da cidade, que contou com algum planejamento. O traçado da cidade obedece a uma lógica, como, por exemplo, o fato de ter o centro cortado ao meio por avenidas largas no sentido Norte Sul e por ruas, no sentido Leste-Oeste.

Enfim, começamos a perceber que a rodovia funciona como grande atrativo, de modo que a sua dinâmica na região passa a ser facilmente percebida, comparada ao ritmo lento das cidades tradicionais da região.

Daí começarmos a perceber que a rodovia era um fenômeno que merecia ser estudado.

Outra razão do nosso interesse ser despertado pela rodovia e a modernização regional foi começarmos a perceber certa crise de identidade por parte das micro regiões que permaneceram desassistidas, enfim, distantes do progresso.

Assim, nesta pesquisa tivemos algumas preocupações, como, por exemplo, mostar um quadro realista do Norte de Goiás na primeira metade do século, para que se perceba o que era a região antes da

construção da BR. (primeiro capítulo), para que se compare com o novo quadro, isto é, com o momento em que a região entra em processo de urbanização e modernização relativamente brusco, a partir do advento da estrada - segunda metade do século (capítulo II).

Uma outra preocupação semelhante a esta é confrontar a área modernizada da rodovia com as áreas não incorporadas a esses processos, ou que deles não participaram diretamente (capítulo III), contrastando as 5 maiores cidades tradicionais com as 5 maiores da margem da rodovia.

Em consequência, detectar se a região pode ser considerada, pelo menos em termos genéricos, uma região urbanizada e incorporada à modernidade.

No aspecto da modernidade Palmas foi analisada com atenção, por perceber que a nova capital representa uma síntese da idéia de urbanismo, bem como do modernismo que se impõe, numa região despovoada e presa a tradições locais.

Assim, a pequena análise que se fez da capital deu-se no sentido de buscar perceber o nível de vinculação da capital com as consequências da Belém-Brasília e também tivemos atenção sobre o seu aspecto modernista, ou seja, até que ponto a capital

significa uma ruptura e até que ponto ela pode ou não resgatar ou ser assimilada pela cultura regional.

Quanto à pesquisa em seu conjunto, que investiga a construção da Belém-Brasília e seus desdobramentos nos processos de urbanização e modernização do antigo Norte de Goiás e, consequentemente, do hoje Estado do Tocantins, não tivemos a pretensão de esgotar o assunto, mesmo porque isto não seria possível numa pesquisa a nível de mestrado.

De qualquer maneira, procuramos penetrar no centro das preocupações, buscando compreendê-las com algum nível de profundidade, especialmente no que se refere às diferentes etapas da construção da rodovia, através do confronto das fontes.

A pesquisa foi desenvolvida dentro de uma abordagem sociocultural, dedicando alguma atenção aos elementos culturais da população, como por exemplo o aspecto dos costumes, das mentalidades, enfim, do cotidiano das populações e os choques culturais provocados com os impulsos modernizadores.

Ao realizar a pesquisa não se prendeu a nenhum modelo teórico, mas buscamos luzes em leituras pertinentes ao nosso objeto. Dentre essas leituras, citam-se, por exemplo, a obra de Marshall Berman: "Tudo

que é sólido desmanchar no ar: A aventura da Modernidade" e o livro de Nelson Mello e Souza: "Modernidade: desacertos de um consenso", dentre outros, para uma compreensão acerca da temática da modernidade.

Recorremos à obra de Jean-Louis Haruel: "História do Urbanismo" e ao livro de James Holston :" A Cidade Modernista: Uma crítica de Brasília e sua utopia", para uma melhor compreensão do fenômeno da urbanização e, também, sobre modernidade, pois se trata de assuntos intrinsecamente relacionados. Em síntese foram essas, acrescidas de um bom volume de outras leituras, inclusive de obras pertinentes ao aspecto da História regional, bem como sobre mentalidades, cotidiano e, também, sobre história oral.

A pesquisa, obviamente, passou por um momento de maior concentração sobre material propriamente bibliográfico, posteriormente passando-se à fase das fontes nos arquivos. Por último, passou-se a visitar mais frequência a região pesquisada, colhendo depoimentos orais, fotografando a rodovia, localidades etc.

O primeiro capítulo do trabalho visa apenas situar o Norte de Goiás na primeira metade do século, a fim de que se tenha um quadro da região no período que

antecedeu a construção da rodovia.

Este capítulo divide-se em três itens: no primeiro faz-se um rápido demonstrativo da população, a partir de dados comparativos entre o censo de 1900 e o de 1950, buscando perceber aí também o contraste entre o Norte e Sul do Estado.

No item seguinte tem-se apenas uma visão panorâmica sobre as cidades que antecederam a construção da rodovia e, por último, focaliza-se o setor de transportes e comunicações.

O segundo capítulo trata da rodovia, enquanto elemento central da tese (juntamente com os seus desdobramentos, que são tratados no terceiro capítulo). A exemplo do primeiro, este segundo capítulo também divide-se em três itens. Em primeiro lugar faz-se uma investigação sobre as origens da rodovia Belém-Brasília, em que a Colônia Agrícola Nacional de Goiás é vista com atenção.

Em seguida enfoca-se o Governo de Juscelino Kubitschek de Oliveira, responsável pela construção da rodovia e, por último, trata-se da construção da estrada, fazendo referência a alguns impactos que provocou.

No terceiro e último capítulo, cuja importância é comparável à do anterior, uma vez que surge como seu desdobramento, enfocam-se os efeitos modernizadores da rodovia, pegando o aspecto da urbanização, da modernidade, da construção de uma identidade tocantinense e, finalmente, há um item focalizando a cidade de Palmas, capital do Estado do Tocantins.

I- O NORTE DE GOIÁS NA PRIMEIRA METADE DO SÉCULO XX

"...constantemente me vejo debruçado sobre os muros do passado, envolto por densas nuvens de saudades e tristezas, cujas evocações me conduzem ao recuado 1934, quando iniciei minha caminhada como emigrante camponês, despreparado, profissional e psicologicamente para sobreviver na cidade, meio em que o analfabeto sempre teve a sepultura de suas ilusões".
Vitorino Freitas: carpinteiro/escritor

"Muitos se encontram admirados da audácia da primeira jornada em aparelhos civilizados por zonas incultas"
Dr. Francisco Ayres da Silva

Este primeiro capítulo tem como objetivo investigar o estágio em que se encontrava o Norte de Goiás - área que compreende o atual Estado do Tocantins - na primeira metade do presente século.

Considera-se indispensável esta análise, para que melhor se possa compreender as significativas mudanças empreendidas na região(1) a partir dos anos 50. Trata-se da transição de uma sociedade tradicional (em todos os aspectos da vida), para um estágio tipicamente modernizador, verificado a partir da

construção da rodovia Belém-Brasília, cortando toda a região ao meio.

Em todos os sentidos a vida no Norte do Estado se manteve absolutamente distante das dinâmicas industrialistas e modernizadoras em curso, especialmente já a partir do final do século XVIII, com o advento da Revolução Industrial, iniciada na Inglaterra. No presente capítulo serão abordados apenas os aspectos da população, povoamento - as pouquíssimas cidades existentes até então - e, sobretudo, a precariedade das comunicações, tendo em vista o grau em que este setor influencia _ quem sabe determina _ o marasmo ou a dinâmica de determinado contexto social.

1.1- A população Norte-goiana no início do século

A intenção não é apresentar aqui uma análise da população em seus diversos aspectos - o que constituiria um trabalho à parte -, mas fazer uma rápida referência aos seus aspectos quantitativos,

TABELA 01

Quadro comparativo da população do Norte de Goiás na primeira metade do século, tendo por base o censo de 1900 e o de 1950

ANO	1900	1950
POPULAÇÃO	67 748	204 041
HABITANTES/Km^2	0.24	0.74
POPULAÇ. do NORTE	67 748	204 041
POPULAÇ. do SUL	187 536	1 010 880

Fonte: IBGE, Censos de 1900 e 1950 (Estado de Goiás)

tomados como um índice, aqui expressivo, por condicionar todos os demais.

Sob este aspecto, o Norte de Goiás (hoje Tocantins) no começo do século constituía um território quase deserto. Cinquenta anos depois, na metade do século, a situação quase não havia modificado.

Com esta finalidade, de apresentar um índice bruto, mas altamente indicativo, limitar-se-á aos dados nus dos censos de 1900 e 1950,(2) fazendo uma relação entre a população e o território por ela ocupado.

O censo de 1900 dá 67.748 habitantes para o atual território do Tocantins. Perdidos nos 277.321.9 quilômetros quadrados, a densidade populacional atinge apenas um quarto de habitante por quilômetro quadrado (precisamente 0,24 hab. km2).(Veja tabela 1).

O que isto podia significar em termos humanos fica bem expresso no roteiro que um padre dominicano de Porto Nacional propunha para o caminho da desobriga de

porto ao Jalapão, no ano de 1910.

No referido roteiro eram sugeridas duas estradas: uma pelo Carmo, Serra do Carmo e Mansidão. Mas esta alternativa só era viável para o tempo da seca, devido à ausência de moradores em todo percurso. Uma outra alternativa seria seguir pela fazenda "Adobos", do Joaquim Pereira, passando pela Gameleira e Rio Balsas, para ir sair no Baixão da Cruz.

Nesse percurso, haveria em média apenas um morador para cada cinco léguas. Assim, das duas alternativas que se ofereciam para a desobriga, ficava-se diante de duas situações: uma das estradas constituía-se verdadeiro deserto, com um morador de cinco em cinco léguas. Já a outra, seguiria um estirão de mais de cem quilômetros sem um único morador (Cf. PALACIN, 1990: 13).

1950

Em 1050, decorrido exatamente meio século, teria sido possível imaginar uma mudança significativa neste aspecto fundamental da densidade populacional, tendo em

conta os grandes incentivos federais verificados a partir dos anos 30 e durante a década de 40 com a "Marcha para o Oeste", que escolheu Goiás como uma das prioridades.

Entretanto, este incremento não ocorreu no Norte do Estado. Mesmo tendo triplicado a populaçao - saltou para 204.035 habitantes - isto não pode considerar-se uma mudança muito significativa: em termos absolutos o Norte ainda ficava longe de chegar a um habitante por quilômetro quadrado (alcançou apenas 0,74 hab./km2).

Já em termos comparativos com o Sul do Estado, o contraste ficou bem mais nítido, conforme se pode observar: enquanto em 1900 a população do Norte representava 26,54%, em 1950 ficou reduzida à insignificante quota de 16,79% do contingente populacional do Estado.

1.2 - O povoamento: origens das cidades que antecederam a Belém-Brasília

A região em estudo sempre caracterizou-se pelo enorme vazio demográfico. Seus primeiros arraiais surgiram com os descobertos auríferos (século XVIII), sofrendo grande impacto com o declínio das minas.

A decadência da vida urbana e ruralização das populações, consequências imediatas e de longa duração da ruína da mineiração aurífera em Goiás, afetaram mais profudamente o Norte. O desaparecimento total de São Félix, próspero arraial que fora sede da primeira Casa de Fundição, e o esvaziamento de Traíras, que fora o segundo centro urbano da Capitania, até converter-se numa tapera, podem servir de indíces da decadência urbana de todo o Norte.(Veja mapa no Capítulo III).

No estudo que fizeram sobre o patrimônio histórico de Goiás, ao se deterem sobre o tema do povoamento, a arquiteta Ana Maria Borges e o historiador Luís Palacin distinguiram três zonas, sendo a primeira no centro-sul (de Vila Boa ao limite oriental da capitania). A segunda, cerca de duzentos quilômetros mais ao norte, representou também uma continuidade no sentido oeste-leste. Esta atingia a

parte que fora conhecida como "minas do Tocantins", onde ocorria, segundo os pesquisadores, maior concentração de arraiais, como Traíras e São José do Tocantins, hoje Niquelândia (GO), entre outros.

Nos interessa aqui especialmente a terceira zona, por se referir quase que totalmente ao território localizado ao Norte do paralelo treze, marco divisório do atual Estado do Tocantins com Goiás. Esta terceira concentração de aglomerados urbanos era "constituída por uma série de arraiais desconexos, perdidos nos chapadões que se alargam entre o Tocantins e a Serra Geral no limite com a Bahia..." (BORGES e PALACIN, s.d.).(3)

Aí fixaram-se várias povoações, algumas das quais deram origem às "cidades históricas" do Tocantins, como: Arraias, Conceição, Natividade, Carmo e Porto Real (ver: BORGES e PALACIN, s.d.; PALACIN e MORAES, 1986: 11).

Toda uma enorme área que vai de Porto Nacional

ao extremo Norte, era um "deserto total", incluindo os vales do Araguaia e Tocantins.

Para os autores citados, a primeira metade do século XIX quase não alterou este quadro no extremo Norte. Fazem referência então à imigração de maranhenses que origina as primeiras povoações daquela área (Carolina - hoje pertencente ao Maranhão - e Boa Vista), ambas nas margens do Tocantins.

Há também um importante estudo dos geógrafos Horieste Gomes e Antônio Teixeira Neto. Sua Obra faz referência ao povoamento goiano-tocantinense, verificando alguns traços característicos, como a lentidão com que este processo se efetivou, assim como as distintas etapas verificadas, que enumeram: período aurífero (século XVIII); agropecuária tradicional (séculos XIX e XX); colonização espontânea e oficial em zonas pioneiras (primeiras décadas do século XX), bem como os garimpos de cristal, que deram origem a algumas cidades no Norte (primeira metade do século): Cristalândia, Pium e Dueré (GOMES e TEIXEIRA NETO,

1993: 61).

Além destes, outros fatores contribuíram também para o nascimento de algumas cidades, como: Presídios Militares: Araguacema; aldeamento: Dianópolis, Pedro Afonso, Itacajá e Tocantinia (idem: 64).

1.3 - As comunicações no Norte de Goiás na primeira metade do século, vistas pela literatura regional

A região Norte de goiás demorou muito a sentir os reflexos do desenvolvimento desencadeado no mundo a partir da Revolução Industrial, que teve sua grande arrancada nas últimas décadas do século XVIII, com desdobramentos que chegam aos tempos atuais.

Se no bojo deste fenômeno o setor das comunicações presenciou impulsos extremamente significativos, o Norte de Goiás veio dar os primeiros passos para uma integração desenvolvimentista somente no início da segunda metade do século atual. (Isto será

tratado em capítulo posterior). Deve ser dito que o Brasil como um todo integrou-se bastante tardiamente aos processos de industrialização moderna e, portanto, aos impulsos no setor de transportes e comunicações, que começam a se verificar a partir da década de 1930. Houve alguns ensaios anteriores, porém tímidos, a partir da primeira Grande Guerra.

O próprio Estado de Goiás começou dar ensaios desde as primeiras décadas deste século, oportunizado pela chegada da Estrada de Ferro em Goiás (1913), que, por sua vez, estava sintonizada com a ampliação da economia cafeeira no centro-Sul do País, com consequentes modificações na divisão regioal do trabalho. Também o início da Primeira Guerra Mundial (1914), é apontado como fator influenciador de tais processos(ver: CHAUL, 1995: 83).

Mas esses ensaios de progresso estiveram restritos ao Sul do Estado, ainda assim com enorme lentidão. Veja-se o caso da cidade de Anápolis... Esta cidade, situada a 45 km de Goânia, somente em 1935

recebeu os trilhos, que pararam por aí. Ficou conhecida como "ponta de linha" ou "boca de sertão" (ver: POLONIAL, 1995 e BORGES,1990).

Seis anos depois (1941) os ventos do progresso conseguem soprar rumo ao Norte, mas tropeçam na "Barranca" e daí não passam. Trata-se da fundação da Colônia Agrícola Nacional de Goiás _ CANG, hoje cidade de Ceres (GO) _, obra do Governo Vargas, em seu programa denominado "Marcha para o Oeste".

Assim, ao Norte de Ceres, toda a região continou alheia ao progresso.

No presente item as comunicações terrestres receberão ênfase especial, mencionando apenas de passagem as fluviais e as aéreas. E as ferrovias... sobre essas nem se falará, pois nunca existiram na região tocantinense. A ênfase às comunicações terrestres vem em face da pesquisa versar sobre este setor, no seu aspecto rodoviário, onde entra a rodovia Belém-Brasília como objeto central de análise, enfocada

mais detidamente a partir do segundo capítulo.

Desta maneira o item aqui busca reconstituir o quadro das comunicações terrestres consideradas como antecedentes da fase rodoviária, introduzida a partir dos anos 50, com a abertura daquela estrada.

Para o desenvolvimento deste ponto, tomar-se-ão como fontes principais - procedimento pouco em uso entre os historiadores mas em sintonia com o interesse da Nova História pelo específico e local - as fontes literárias, tendo em vista a sensibilidade e capacidade com que este gênero retrata o mundo real através de recursos metafóricos.

Nesse sentido, aqui serão percorridas as picadas, as veredas, os trilheiros e as rodagens que foram abertos por tantos heróis, muitas vezes anônimos, outras vezes conhecidos pelas histórias e estórias, com as denominações de bandeirantes e/ou pioneiros, caminhos esses expressos de maneira tão eloquente por escritores, poetas, enfim, por curiosos artistas das

letras e das palavras.

Serão percorridas as paisagens de uma região onde o homem ainda vivia em harmonia com as matas, os cerrados e os rios. Enfim, serão percorridos caminhos já palmilhados e deliciosamente descritos por escritores ilustres, do quilate de Bernardo Élis e Eli Brasiliense, mas também por pequenos artesãos das letras micro-regionais, como Ana Britto Miranda, professora de Pedro Afonso, o carpinteiro Vitorino Freitas e muitos outros.

Várias são as histórias. Começaremos pela viagem que fez o Padre João, Coronel dos coronéis do Norte e vencedor em dois longos conflitos béliscos da região, o Padre João se candidatou em 1910 a deputado estadual pela região de Boa Vista (Tocantinópolis). Eleito, deveria viajar do extremo Norte à capital, a Cidade de Goiás, para tomar posse do cargo. O caminho direto, ao parecer mais fácil, subindo o Araguaia ou o Tocantins, foi considerado por ele mais difícil, que preferiu descer o Tocantins até Belém, lá embarcar até o Rio de

Janeiro, para, pela estrada de ferro, chegar a Araguari e de lá percorrer os últimos quase quinhentos quilômetros - num percurso de vários milhares - a lombo de burro até a Cidade de Goiás. O mesmo percurso utilizou para a sua precipitada volta. "Isto confirma uma vez mais a extrema dificuldade das comunicações do Norte com o Sul do Estado" (PALACIN, 1990: 156).

Ana Britto Miranda e Othon Maranhão falam de um momento em que a cidade de Pedro Afonso passou por um "surto de progresso", pelos idos de 1909, fruto de crescente exploração da borracha, extraída da mangaba. Segundo esses dois autores, as transações comerciais geradas em torno da borracha se colocaram numa eviência tamanha, a ponto de as relações então existentes com o comércio de Belém, via navegação pelo Tocantins, sofrerem ameaça de esfriamento, visto que as transações com a borracha passaram a ligar Pedro Afonso com a Bahia.

É nesse contexto que lideranças do comércio de Pedro Afonso, tendo à frente Pedro Solino, "abriram"

uma estrada carreira (carros-de-bois), segundo Miranda, ou "reabriram"-na, segundo Maranhão, ligando o Norte à Bahia. Essa estrada ligava Porto Franco, "último ponto navegável do rio do Sono, a São Marcelo, último ponto navegável do rio Preto" (MARNHÃO ,1978: 7 e MIRANDA, 1973: 128-9).

Se Pedro Afonso, Porto Nacional, Piabanha (atual Tocantínia) e Boa Vista (hoje Tocantinópolis), sempre desfrutaram de boas relações comerciais com Belém, dada a posição privilegiada dessas cidades (margem do navegável rio Tocantins), havia, entretanto, algumas cidades afastadas do rio e que contavam com outras alternativas comerciais. É o caso de São José do Duro, hoje Dianópolis.

Essa cidade, por situar-se em região próxima ao Estado da Bahia (menos de 400 km para Barreiras), mantinha relações comerciais bastante estreitas com aquele Estado. Com Barreiras, de maneira especial.

Em sua famosa obra O Tronco, Bernardo Élis

mostra um pouco essas relações, demonstrando pitorescamente o estágio dos transportes de então. É narrada a história de um influente comerciante do Duro, que transportava suas mercadorias em lombo de animais, as tropas. Isto era motivo de chacota por parte dos comerciantes de Barreiras, que diziam não entender o por quê dos goianos não implantarem o transporte por carros de bois.

" _ Ei, seu moço, esse seu Goiás é mesmo um fim de mundo! Por que é que você não traz carro de boi para levar mercadoria?"

Certo que, de tanta provocação, o goiano, que se chamava Pedro Melo, virou-se para o provocador, que era o proprietário da "Rainha da Barateza", maior casa comercial de Barreiras e jurou que dali a um ano chegaria trazendo dois carros de bois.

Para selar o compromisso, que teve peso de aposta, o dono da "Barateza" distribuiu vinho entre os presentes... Em contrapartida, exatamente um ano

depois, Pedro Melo chegou com os dois carros de bois. E o dono da Barateza não teve outra saída, senão mandar dizer uma missa "cantada", conforme prometera. (ÉLIS, 1974: 67-70).

Como se vê, o carro de boi, naquela região,entre 1915 e 1919, era ainda tido como símbolo de poder, luxo e progresso.

Em edição de 1920, o Almanach de Santa Luzia, atual Luziânia (GO), ao enfocar a então vila de Conceição do Norte (hoje cidade de Conceição do Tocantins), fazia referência ao ano de sua fundação (1741), bem como à localização geográfica _ distante 90 km de Natividade, a cuja comarca pertencia na época e 720 km de Goiás, então capital do Estado. O periódico falava da ausência de progresso naquela localidade, atribuindo isso, entre outros fatores, à precariedade das vias de comunicações de que se servia.

"...Si a villa não tem progredido, é isto devido às más condições do local em que se acha edificada, e

também pela falta de vias de comunicação e de outros elementos de que sempre carecem os nossos sertões" (ALMANACH, 1920: 77).

Durval Godinho faz referência aos transportes e comunicações na zona Norte de Goiás, na passagem dos anos 20 aos 30. O autor cita a revista Informação Goiana _ edição de agosto de 1929 _, em que os transportes eram vistos como fator essencial para o desenvolvimento. "Sejam transportes terrestres, fluviais ou marítmos".

Então, se esses meios eram sinônimos de progresso, por isso mesmo, para o periódico, em razão de sua ausência, a zona Norte permanecera por "longos anos de espera".

São apontadas algumas melhorias nos transportes fluviais, em que foram introduzidos os barcos com rebocadores a vapor, depois os botes-motor, muito velozes". As inovações, ainda de acordo com a Informação Goiana, atingiram os transportes terrestres,

com a "boa tentativa das rodovias (...), que para mais tarde serão aos poucos melhoradas" (Revista Informação Goiana, citada por GODINHO, 1988: 41).

É nesse sentido que, na mesma época, vem a façanha do médico Francisco Ayres da Silva, o "Dr. Chiquinho", de Porto Nacional. Quando ocupava uma cadeira de deputado federal, no Rio de Janeiro, então capital do país, Dr. Chiquinho tomou a iniciativa de trazer dois veículos automotores daquela capital à cidade de Porto Nacional, situada nos distantes ermos da região Norte de Goiás. Tudo começou quando o médico deputado, ao ver frustrada na Câmara Federal um projeto seu de abertura de estrada ligando as duas cidades, decidiu-se pela aventura de trazer os dois veículos, para provar que era viável tal empreendimento. Dr. Chiquinho conseguiu trazer à população portuense a oportunidade de ficar conhecendo algo do progresso... E foi recebido com festas, para compensar tamanha aventura. Nessa viagem do Rio de Janeiro a Porto Nacional, Francisco Ayres "transpôs vales, serras e espigões. Vadeou rios e córregos. Improvisou pontes..."

(SILVA, Apresentação de Altamiro de Moura Pacheco, 1972: 13).

Nesta viagem o Dr. Francisco gastou exatamente quatro meses (saiu do Rio de Janeiro em 16 de outubro de 1928 e chegou a Porto Nacional em 16 de fevereiro de 1929).

É bom frisar que, não obstante o esforço e o enorme investimento deste portuense, sua epopéia não significou ainda o início da era do automóvel em Porto Nacional e, muito menos, na região Norte de Goiás como um todo, posto que resultou numa aventura isolada, não existindo nem mesmo combustível para alimentar aquelas máquinas, enfim, faltava toda infraestrutura necessária para incorporar tais veículos à vida regional, que teve de esperar ainda algumas décadas para se tornar realidade.

Há o caso de três juízes que foram designados para Arraias, Natividade e Porto Nacional, em 1932. Reunidos em Goiás, então capital do Estado, demoraram

a decidir qual itinerário adotariam. Primeiramente pensaram embarcar no rio Araguaia, até sua confluência com o Tocantins (extremo Norte) e daí subir por esse até Porto Nacional, de onde seguiriam por terra os juízes de Natividade e Arraias.

Depois houve a idéia de seguir a rota terrestre - estrada tropeira -, que era utilizada por Joca Ayres, então deputado estadual de Porto Nacional. Foi quando João d`Abreu, outro deputado estadual, entrou com a boa-nova de que já era possível ir de caminhão da capital a Arraias, sua cidade. Consequentemente, este foi o itinerário adotado. De qualquer maneira, os juízes de Porto Nacional e Natividade teriam que percorrer algumas centenas de quilômetros por tropas, para acabarem de chegar a suas futuras comarcas. Após decidirem, partiram para a aventura.

Deve se ressaltar que, conforme deixam transparecer os relatos de um desses juizes, a viagem teve sabor de desbravamento, chegando a ser penosa. Inclusive o percurso feito por caminhão foi demorado,

necessitando recorrer ao carro de boi em vários lugares, para arrastar o caminhão. É como se o lucro obtido no trecho percorrido por caminhão tivesse sido apenas o orgulho de terem desfrutado de tal recurso do suposto progresso (cf. SOUZA FILHO, 1980: 25-30).

De enorme contribuição para as comunicações no Norte, foi o piloto Lysias Rodrigues, que percorreu toda a região no sentido Sul-Norte, em 1931. Objetivando construir aeroportos pelo interior do país, desde o Sul até Belém, com vistas às ligações do Correio Aéreo Nacional _ CAN _, Lysias saiu do Rio de Janeiro, passando por São Paulo, Triângulo Mineiro (MG), penetrando por Goiás, onde seguiu a rota rio Tocantins até Belém do Pará.

A viagem utilizou diferentes meios de transportes, desde o trem noturno no Rio e São Paulo, até as tropas e canoas do Norte de Goiás. Nesse Estado, àquela época, vindo do Triângulo, já contava-se com o recurso do trem, pelo menos até Ipameri. Assim, dessa cidade Lysias e comitiva se transformaram em

tropeiros a percorrer sertões, em demanda ao rio Tocantins. Atingindo então o grande rio "dos Tocantins", a rota seguiu o caminho das águas, até Belém, utilizando-se canoas (e, provavelmente, motores...;).

O piloto percorreu todas as cidades do hoje estado do Tocantins, situadas na margem do rio: Paranã, Peixe, Porto Nacional, Piabanha (atual Tocantínia), Pedro Afonso, Carolina (MA) e Boa Vista (hoje Tocantinópolis).

A seguir serão transcritas palavras do aeronauta, onde transparecem, ao mesmo tempo, o aspecto bucólico dos sertões ribeirinhos e o tom romântico com que o viajante registra suas impressões.

"Ninguém avalia a beleza que é navegar no Tocantins, em noite de lua, gozando o silêncio magestoso do sertão! As margens altas de 20 metros estão coifadas de angicos e taibocas, que faceiramente se refletem na agua calma! O rio, prateado pelo luar,

parece uma bela estrada, uma estrada que é uma nova via lactea, tão pontilhada de estrelas está ela!..." (RODRIGUES, 1978: 101).

Em várias cidades estrategicamente posicionadas articulou com os prefeitos a construção de aeroportos locais. Garantida tal infraestrutura, quatro anos depois (1935) Lysias voltou a percorrer a região, dessa vez de avião (Rodrigues, 1978), provocando nas populaçãoes diferentes sensações, da alegria ao terror - medo do mundo estar se acabando. Em algumas cidades as mulheres confessaram a seus maridos as vezes em que lhes foram infiéis..., contou Catão Maranhão, cidadão de Carolina (MA), numa entrevista a "O Popular", em Goiânia (ano de 1993).

Também em 1935, ou seja, dois anos após o início da construção de Goiânia, ainda não havia rodagem ligando a cidade de Peixe (hoje pertencente ao Tocantins), à nova capital. Assim, Ana Braga Gontijo narra a mudança de seu pai (com todos os familiares) de Peixe a Trindade, no entorno de Goiânia. A viagem se

deu a cavalo, com algumas pessoas a pé, tendo demorado mais de mês. "As estradas mal cabiam as patas dos animais. Eram `trieiros`, rasgando, em zig-zag, aquela vasta solidão erma" (GONTIJO, 1973: 37-9).

Ainda na década de 1930, estendendo-se aos anos 40, há importantes narrativas do carpinteiro Vitorino Freitas, que teve a experiência de mais de uma década de frequentes emigrações, tendo morado em várias cidades goianas e se tornando quase que um protótipo do emigrante camponês. Maranhense de nascimento, Vitorino veio para Goiás(1934), onde percorreu muitos caminhos, em busca de uma sobrevivência digna, o que nunca era possível, por não ter escolaridade, conforme deixa sempre transparecer, manifestando enorme e permanente angústia.

Das muitas andanças de Vitorino, vale registro uma de suas últimas aventuras, já em idade avançada, no início da década de 40. Trata-se da mudança que empreendeu (1943), saindo de Goiânia num caminhão, com destino a Pedro Afonso e Porto Nacional, cidades onde

haveria de construir casas nos aeroportos. Embora a viagem tenha-se dado um ano após o batismo cultural da capital, Vitorino gastou dezessete dias, da capital a Tocantínia. Desta cidade a Pedro Afonso não havia rodagem. O velho carpinteiro teve de esperar o dia em que aparecesse uma lancha, já que nesse trecho "a estrada era líquida" (FREITAS, 1978: 165).

O escritor Eli Brasiliense, ao retratar o Norte pela época da exploração dos garimpos de cristal - década de 1940, na região de Cristalândia e Pium -, narra a viagem de um caminhão.

Através de ladeiras e espigões, entre as cidades de Peixe e Porto Nacional, o veículo transportava alguns personagens do romance.

"Um caminhão Chevrolet `Gigante` roncava doidamente, subindo forte ladeira num espigão entre as cidades de Peixe e Pôrto Nacional.

(...) um passageiro de luto olhava

distraidamente a paisagem(...). O caminhão volteava agora junto a um boqueirão, para se afundar num prolongamento de buracos e pedras sôltas a que se dava o nome de rodovia" (BRASILIENSE, 1987: 7).

Algo ilustrativo do contraste entre Sul e Norte de Goiás: mesmo após o advento de Goiânia (o documento não explicita a data), moderna capital do Estado, a realidade nortense continuava em condições precaríssimas, sem o menor reflexo do progresso. Isso é retratado com bastante ênfase por Maximiano da Matta Teixeira, em sua obra Estórias de Goiás. Do referido livro nos interessa aqui a crônica em que trata do aspecto das comunicações e transportes.

O autor descreve a viagem de um prefeito de Porto Nacional e um de Pedro Afonso, acompanhados de mais algumas personalidades expressivas da região. O percurso de Goiânia a Peixe já foi possível ser feito de caminhão, ainda que a duras penas, como se pode ver, com as palavras do autor:

"Partindo de Goiânia em março chuvoso, num ano de grandes enchentes, um caminhão três-quartos enfrentou corajosamente a invernia, os lamaçais, os pontilhões de duas travessas, os mata-burros de bica em estrada feita a `casco` de pneu, para, depois de muitas peripécias, atingir Peixe, à margem esquerda do Tocantins" (TEIXEIRA, 1981: 85).

O roteiro de viagem fora traçado em Goiânia, incluindo a possibilidade de chegar à cidade de Peixe coincidindo com a saída do bote, em que deveriam embarcar, rumo a Porto Nacional e Pedro Afonso, já que a essas cidades ainda não havia acesso por caminhão. Entretanto, devido à lentidão que se verificava também nos serviços de correios, o piloto não recebeu radiograma despachado pela estação de Natividade ("...o estafeta retido no caminho por diversos rios e córregos transbordentes..."). Por esta razão, os viajantes chegaram dois dias após a partida daquela embarcação. Então, na ausência de outra alternativa, decidiu-se pela construção de uma balsa de buriti, "a jangada dos sertões".

A estória dessa viagem é muito rica do ponto de vista da revelação dos costumes do povo sertanejo: o espírito fraternal - onde chegavam, os barqueiros eram recebidos com festas... Além disto, lhes eram ofertados mantimentos, para reforçarem suas "matulas" e havia também os "bota-fora". Muito interessante também eram os fortes traços de religiosidade, as superstições etc.

"_ Eu é que nem se me dessem duzentos mil réis entrava numa geringonça desta...

Se eu fosse vancês não principiava a viagem amanhã. Segunda-fêra (sic) é dia aziago, presta não ... Enfim, toda uma mentalidade que expressava a total ausência de chegada dos novos tempos que já se faziam anunciar no Sul do Estado.

A embarcação, cuja fabricação envolveu grande número de pessoas voluntárias, recebeu o nome de "Rainha do Tocantins", o que denotava um caráter de nobreza.

Outro aspecto bastante revelador da mentalidade reinante na região enfocada numa época cronologicamente tão próxima (ou até simultânea) e, ao mesmo tempo, tão distante da modernidade, foi o casamento por procuração. Uma moça na cidade de Peixe, tendo como procurador seu próprio avô, casou-se com um rapaz de Pedro Afonso. Neta e avô embarcaram rumo à cidade do noivo, numa viagem de destino mais do que incerto, pelo menos para o avô/procurador...(Teixeira, 1981: 85-7).

Ao final deste item sobre as comunicações, enfim, ao final deste primeiro capítulo, é possível se perceber o quanto o Norte permaneceu isolado até a metade deste século, configurando-se enorme vazio demográfico, com pequeno número de cidades existentes, predominantemente na margem direita do rio Tocantins, em sua maioria originadas na época do ouro. São as cidades conhecidas como tradicionais. Mais do que isso, a vida urbana existente naquela época obedecia sutilmente os contornos do rio Tocantins.

Mas é no aspecto dos transportes e comunicações que o quadro era mais precário, especialmente nas comunicações terrestres, aspecto que foi olhado com mais atenção, tendo em vista que o ponto central da pesquisa (rodovia), a ser abordado no próximo capítulo pertence ao setor terrestre.

NOTAS DO CAPÍTULO I

01. No presente estudo, região estará sendo entendida como algo de natureza complexa, onde pressupõe um conteúdo cultural e histórico, em que a sociedade adquire características peculiares, com uma identidade sólida ou pelo menos em construção. Serão adotadas mais ou menos as definições de dois textos citados a seguir. Temos, em primeiro lugar, a conceituação discutida pelo geógrafo Roberto Lobato. Este autor entende a "... região como área de ocorrência de uma mesma paisagem cultural (...), como foco de identificação, sendo definida como um conjunto específico de relações culturais entre um grupo e lugares particulares, uma apropriação simbólica de uma porção do espaço por um determinado grupo ..." (ver. pp. 01-03). Outra definição que contribuirá para esclarecer o sentido em que região será tratada aqui é o texto da Área de Concentração e as novas linhas de pesquisa, do Programa de Mestrado em História-UFG:

"... Uma região se define, portanto, não só pelos seus aspectos físico-geográficos e administrativos, mas e principalmente, pelas formas

de produção econômicas, pelo jogo do poder político e das relações sociais, pelas lógicas mentais específicas forjadas durante séculos de elaboração na convivência das pessoas e nas contradições do cotidiano" (ver, p.51).

02. IBGE, censos de 1900 e 1950, comparativamente.

03. Obs.: Na presente edição esta obra sofreu uma falha por parte do trabalho da editoração: ausência de numeração das páginas, o que não deixa de prejudicar, especialmente no momento em que o trabalho esteja sendo citado textualmente, como aqui.

II - BELÉM BRASÍLIA: " A EPOPÉIA DO SÉCULO XX"

"Um dia hei de chegar a Belém com um trator desse ..."
Bernanrdo Sayão

"Sentia-me orgulhoso da tarefa que me fora reservada. Dera a ordem para derrubar a primeira árvore do traçado da rodovia, e eu próprio iria fazer tombar a última."
Juscelino Kubitschek

2.1 - Na "Marcha para Oeste", as origens da Belém-Brasília

Embora a rodovia Belém-Brasília(1) tenha sido obra do Governo JK, integrando o seu plano de metas que tinha como meta-síntese a construção de Brasília, o que resultaria na transferência da capital federal para o interior do país, como parte do projeto maior de interiorização do desenvolviemtno etc., deve lembrar-se que tal empreendimento se liga, de alguma forma, a

programas que já estavam em curso desde o chamado "Estado Novo" (ditadura Vargas).

Assim, as origens desta rodovia se ligam àquilo que se tornou uma marca da era Vargas, que foi a "Marcha para o Oeste". Esta, por sua vez, teve como traço mais marcante a instalação das colônias agrícolas nacionais (1941), sendo que o Estado de Goiás contou com uma, que foi denominada Colônia Agrícola Nacional de Goiás - CANG -, dando origem à cidade de Ceres (ver: AQUINO, 1994/95:3).

A "Marcha para o Oeste" deve ser entendida criticamente como um programa que resultou da necessidade de ocupar os vazios demográficos existentes pelo interior do país àquela época (final dos anos 30 e início dos 40), enfim, aliviar pressões demográficas já presentes no centro Sul do país. Era também um momento de definições no campo da divisão regional do trabalho, onde centro Sul e regiões mais centrais e Oeste buscam definir papéis, cabendo a estas últimas a função de fornecedoras de gêneros alimentícios - produção

agropecuária, tornando-se, ao mesmo tempo, mercados aptos a consumir produtos industrializados do Sul.

Alcir Lenharo tece as seguintes reflexões, sobre o período em análise (Estado Novo):

"Nesse período assistimos a um intenso revivescimento das teorias e doutrinas orgânicas que, principalmente através de projetos corporativistas, eram apresentados como as reais alternativas para se fazer frente à crise econômica e política do mundo contemporâneo". Para Lenharo, no bojo desta tendência é que se ampliaram as discussões e "viceja uma política de colonização marcada pela intenção da conquista territorial e da integração espacial do país (...)". O autor percebeu na Marcha para o Oeste o esforço do Estado brasileiro em suscitar um clima de emoção em que "todos os brasileiros se vissem marchando juntos..." (cf. LENHARO, 1985:13-14).

Já Aspásia Camargo, ao trabalhar com este tema faz um comentário bastante esclarecedor, em nota de

rodapé, dizendo que esta política foi regulada pelo decreto-lei 3.069 de 14/02/1941, dispondo sobre colônias agrícolas nacionais, seguido do decreto 4.504, dispondo sobre a criação de núcleos coloniais agroindustriais (22/07/1942), complementado pelo decreto n. 6.117, regulamentando a fundação de núcleos coloniais (10/11/1943).

No seu texto Camargo dá conta de que as colônias agrícolas foram de inspiração tenentista, sendo instaladas pelo governo federal em parceria com os estaduais. Faz referência às colônias da Baixada Fluminense, de Dourados, no atual Mato Grosso do Sul, para depois chegar ao caso de Ceres (CAMARGO, 1983: 121-224).

Vendo esses programas como parte dos desenvolvimentos da crise de 1929, Elizeu Lira analisa criticamente a Marcha para o Oeste:

"...Esse modelo, que prometia a justiça social no campo, vinha escamoteando o mais perverso tipo de

ocupação do campo brasileiro as `frentes de expansão', uma espécie de amansadora de terras para depois resultar em `frentes pioneiras' ou `frentes capitalistas' de ocupação (...). Tinha como principal objetivo seguir as novas exigências do capital estrangeiro, fomentador veemente das idéias desenvolvimentistas na Amazônia Brasileira" (LIRA, 1995: 40).

É necessário ter em mente que essas políticas de interiorização do progresso ou do desenvolvimentismo em marcha não atingiram nesses primeiros ensaios, o então Norte de Goiás. Abre uma clareira na densa e fértil mata do São Patrício, estacionando na antiga Barranca, originando a promissora cidade de Ceres e a própria Rialma.

De qualquer maneira, é perfeitamente possível perceber no empreendimento da CANG o ponto de partida para viabilizar a rodovia "Transbrasiliana"/BR-14, atual Belém-Brasília/BR-153. É que nesse modelo de desenvolvimento que se pode chamar induzido, com a

decisiva participação do Estado, houve uma comunhão de interesse dos governos federal e estaduais, com um outro universo, o da economia, em busca de dilatação das fronteiras e de se modernizar.

E é no bojo de tudo isso que surge a figura do engenheiro agrônomo Bernardo Sayão de Carvalho Araújo, indicado por Getúlio para implantar e dirigir a Colônia Agrícola Nacional de Goiás. Tal indicação já não ocorreu por acaso, senão pelo fato de Sayão, anos antes (1939) ter saído do Rio de Janeiro para conhecer o Estado de Goiás, inclusive a cidade de Goiânia, jovem capital planejada e em plena construção. Tratava-se de uma viagem de recreio, porém permeada de sonhos do jovem agrônomo, que acreditava no futuro ver o interior do país integrado por vias de comunicações.

Naquela viagem Bernardo Sayão conheceu cidades do Mato Grosso de Goiás, tais como Anápolis e Jaraguá, ficando deslumbrado com a fertilidade dos terrenos, com as belezas do Araguaia, que também conheceu e com o progresso que já se fazia anunciar, a partir de

Goiânia. Veja-se:

"...Chegamos, enfim, a Goiânia (..) dizia, eufórico: - vejam que ruas! Examinem as árvores. Já tem muita coisa e é de muito futuro. Este é um Estado rico. Ao Norte nem imaginem (..). Se fizessem estradas, num instante tudo cresceria. Estrada é que traz progresso..." (PINA, 1968:45).

Inteirado do interesse que Goiás despertara em Bernardo Sayão, um assessor de Getúlio o aponta ao Presidente como pessoa adequada para assumir a CANG. Sayão é contratado e parte para a aventura.

Apenas tinha início o trabalho de um desbravador, que viria a ser chamado de "bandeirante moderno", ou, para Lena Castello Branco, "incansável violador de florestas e construtor de estradas..." (Costa, 1978:18). Trabalho este que teria desdobramento com a efetivação de empreendimentos maiores, como a construção de Brasília, onde se tornou um dos primeiros homens de JK e a construção da Belém-Brasília, que

comandou e em cujo término - momento da "ligação" - termina também sua própria vida, vitimado, muito provavelmente, por uma árvore que, por sua vez, também é vítima do progresso.(2)

A epopéia da construção da estrada será abordada mais adiante. O presente item tratará apenas do seu embrião.

De acordo com a historiadora Eliane Dayrell, a CANG contou com duas fases distintas. A primeira, inicidada com sua criação (1941), é caracterizada pelo desbravamento da região, até 1950, período em que perdurou a gestão de Bernardo Sayão. Quando este chegou à região para implantar a colônia, segundo Dayrell, já havia uma estrada que dava acesso à desembocadura do rio São Patrício com o das Almas.

A referida estrada, para esta autora, havia sido construída por um casal americano, contratado por um grupo paulista. É que os paulistas detinham uma terra na região, daí a abertura da rodagem ter tido o intuito

de valorizar o terreno. Assim, "Sayão veio de Anápolis até Jaraguá e, aproveitando do trecho existentes, foi abrindo a estrada que chamou Transbrasiliana, em direção à colônia. Já começara a realizar a sonhada ligação. Depois prolongou o traçado até Uruaçu. Colocou a colonização a servico do seu ideal..." (DAYRELL, 1974:88-96).

Tal como a fragilidade daqueles pequenos trechos de caminhos que à época se perdiam nos sertões, inutilmente buscando um dia chegarem a outros pontos, cruzarem outros caminhos, viabilizar as comunicações em um mundo que às vezes já ouvia sons de progresso e de modernidade (Goiânia), assim também as informações que ficaram sobre aqueles mesmos trechos de caminhos muitas vezes se desencontram...

Desta maneira, enquanto há trabalhos dando conta de estrada aberta por americano, sob encomenda de paulistas que buscavam valorização de terras que possuiam na região de São Patrício, há outros dando conta de trechos abertos pelas prefeituras, ligando uma

cidade à outra (Anápolis - Jaraguá).(3) Na verdade, ambas as versões procedem. O aparente desencontro gerado na documentação, especialmente nas fontes orais, refletem a descontinuidade que caracterizava as obras por aqueles tempos, de maneira que, após algumas décadas tudo se torna muito vago na memória dos informantes, em que se baseiam as pesquisas: alguns recordam-se de determinado acontecimento, omitindo um outro e assim por diante.

Mas o presente trabalho não visa deter-se muito neste contexto da CANG, enfim, da Marcha para o Oeste. Objetivou-se apenas mostrar em que contexto foram abertos os primeiros trechos de uma estrada, abrindo-se, igualmente, as possibilidades concretas da realização do antigo sonho daqueles que pretendiam, desde os primórdios da colonização brasileira, ter estrada de Norte a Sul, como afirma Juscelino Kubitschek:

"...Tratava-se, na realidade, da concretização de um sonho antigo, que remontava ao ano recuado de

1616 - em plena infância do Brasil"(KUBITSCHEK, 1975: 100). Ou, de acordo com George Yunes, o Gaúcho, proprietário da companhia de mesmo nome, ex-empreiteira da Belém-Brasília "... Levou 460 anos que o Brasil estava descoberto para ter uma ligação dessa de Norte a Sul ..." (Entrevista).

2.2 - Governo JK: a Belém-Brasília deixa de ser apenas um sonho

Sendo a rodovia Belém-Brasília uma obra do Governo de Juscelino Kubitschek (1956 - 1961), tornou-se oportuno expor aqui as linhas gerais do estilo juscelinista de governar, objetivando assim maior percepção acerca do contexto em que um sonho secular se torna realidade.

Cabe destacar que, para implementar o seu programa de governo, caracterizado por grandes obras, como a construção de Brasília e da própria BR-153, enfim, pelo seu ousado Plano de Metas (4), JK teve de enfrentar desafios impostos pela conjuntura, como

veremos a seguir.

Em primeiro lugar, deve ser apontado o aspecto da sua idelogia nacionalista-desenvolvimentista, contraditoriamente associada ou em cooperação com o grande capital estrangeiro.

Juscelino buscou a implementação de uma política desenvolvimentista onde as mudanças que se processassem, não se dessem em desacordo com uma ordem internacional vigente. Portanto, uma ordem que encontra seus limites além da Nação, abrangendo um conjunto de dimensões internacionais.

Assim, na ideologia Juscelinista, a inserção nesta ordem internacional, de acordo com Miriam Cardoso "não é incompatível com uma certa postura nacionalista". Nesse sentido, promover o desenvolvimento, "implica inserir ainda mais profunda e fortemente a Nação em desenvolvimento na ordem global (...), sem, porém, diluir a identidade nacional ..." (cf. CARDOSO, 1978:258).

É inegável que JK teve que adotar métodos politicamente estratégicos, para viabilizar o seu governo, enfim, levar a bom termo um conjunto de obras vultosas onde se incluem, por exemplo, a construção da nova capital e da própria rodovia Belém-Brasília, obras essas previstas no seu Plano de Metas. Mas conseguiu. Aquele Governo levou até o limite o equilíbrio contraditório entre uma ideologia nacionalista-desenvolvimentista e a efetivação de uma política de abertura ao capital monopolista estrangeiro.

Sem se falar também que Juscelino teria que fazer bom uso de suas origens, isto é, de sua mineirice, para amenizar ou mesmo neutralizar as ações das forças políticas que lhe faziam oposição, o que poderia emperrar suas ações, especialmente no tocante às obras mais gigantescas, que portanto, suscitavam mais ciúmes e polêmicas nas hostes oposicionistas, tal como se manifestou, sobre a construção de Brasília, principal obra de JK, um ferrenho opositor, logo de Minas Gerais.

Trata-se de Pedro Aleixo, deputado da UDN, em discurso proferido na Câmara dos Deputados em 17/02/1960.

"... Sr. Presidente, eu vi Brasília. As críticas que eu pudesse enunciar nunca atingiriam o mérito do problema da mudança da Capital da República (...). No entanto, diante do arrojo, diante do fausto, diante do esplendor das obras materiais, eu poderia, tomando minha formação como critério e medida de juízo, articular uma crise de impugnações, não está em mim aplaudir que se gaste meio bilhão de cruzeiros para erguer no cerrado dos Gerais, no meio do planalto deserto, um palácio que vi, com olhos deslumbrados, como se estivesse vendo ser construído um trecho de Versalhes, ao influxo da vontade sem limites do Rei Sol ... "(ALEIXO, citado por DANTAS e DORATIOTO, 1991: 32-3).

Mas JK era bastante hábil para enfrentar situações adversas, pois sua carreira política, com

sucesso, começara ainda na década de 30, como prefeito de Belo Horizonte. Foi um político que caiu nas graças de Getúlio Vargas, o que lhe facilicitou sobremaneira o futuro político.

Juscelino soube muito bem trabalhar sua imagem, construindo-a historicamente de maneira a garantir sólida penetração no imaginário, não apenas do universo político mas também no popular. E, o que é mais importante: conseguiu trabalhar esta imagem o suficiente para que suas lembranças ressoassem positivamente por toda a nação, inclusive nas gerações que o sucederam.

A este respeito há estudos interessantes, a exemplo de um trabalho que está sendo realizado por uma jovem pesquisadora, aluna da Pós-Graduação da UFMG. Esta historiadora investiga o processo de construção da imagem em Juscelino, cujo sucesso atingiu seu ápice na presidência da República.

Para esta autora, a atuação pública de Juscelino

" ... marcou indelevelmente os rumos da política nacional e do modelo econômico (...) além disso (...), sua marca ficou gravada positivamente no imaginário social. Afinal, foram anos de esperança e crença na força e na grandeza da nação (...). Ao incutir a esperança de um Brasil rico, desencantado[sic] de suas mazelas, Kubitschek penetrou no desejo de cada um, fez-se acreditar. Tornou-se símbolo nacional daquilo que pregava: a modernidade "(SIMÕES, 1995: 2-8)

"Se Brasília foi a grande arma simbólica da presidência de Kubitschek - diz Ricardo Maranhão -, sua grande arma política foi o desenvolvimentismo " (MARANHÃO, 1981:44).

Para JK, o desenvolvimento era o problema número um do Brasil. E, nesse sentido, sentenciava ele: "Nenhuma política será legítima se não objetivar, com carácter prioritário, o desenvolvimento. É esta uma diretriz que já nenhum Governo poderá abandonar no Brasil" (KUBITSCHEK, 1959:9-10).

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

Assim as ações do governo deveriam voltar-se prioritariamente para as grandes obras de integração. É nesse contexto que a construção de Brasília surge como prioridade número um, seguindo-se a abertura de estradas para ligar a nova capital a todas as regiões do país (cf. KUBITSCHEK, 1975:12).

Estavam aí delineados os princípios de uma política governamental onde, enfim, a construção da Belém-Brasília, agora já como uma imposição do desenvolvimentismo juscelinista, passaria do sonho à realidade. Obra esta que motivaria o próprio JK a se expressar da seguinte maneira: " ... entre as novas rodovias, algumas, como a Belém-Brasília, podem ser

consideradas uma autêntica epopéia do século XX."

Aponta também JK a Brasília - Fortaleza, então em obras, assim como a Brasília - Acre, prestes a iniciar-se. Segundo Juscelino, o "grande eixo rodoviário Belém-brasília - Porto Alegre" possuía 5.000 quilômetros. E JK conclui sua avaliação dizendo que este conjunto rodoviário formaria uma "gigantesca cruz, concretização (...) da velha aspiração dos brasileiros, que era a integração nacional" (KUBITSCHEK, 1975:233).

Após definida esta filosofia de governo, restava a JK torná-la concreta, traduzindo-a em obras. Isso se tornou possível, como já foi dito, graças ao timbre de experiente político mineiro. Juscelino chegou à presidência da República com uma imagem positiva, que construíra no exercício da vida pública.

De posse então de todas as possibilidades com as obras de Brasília atingindo um ponto considerado irreversível, Juscelino julgou então concentrar sua atenção na "obsedante" preocupação de levar a efeito a

obra do "cruzeiro rodoviário". Desse cruzeiro, segundo JK, " o braço mais difícil de ser construído era justamente o que fazia a vinculação da nova capital com o Norte. Tratava-se da Belém-Brasília..."(KUBITSCHEK, 1975:99).

É aí que Kubitschek recorre a Bernardo Sayão, vendo nele as qualidades de um pioneiro e mesmo de um bandeirante, com todos os requisitos para a empreitada da Belém-brasília.

Entretanto, JK tinha consciência da dimensão da obra e viu logo que seriam necessárias duas frentes de serviço, uma partindo do Sul em direção ao Norte e outra partindo do Norte (Belém do Pará) em direção ao Sul. Para esse trecho encontra outro nome, o do então presidente da SPVEA, médico/sanitarista Valdir Bouhid. Este, da mesma forma que Bernardo Sayão, sempre sonhara com sua região Norte ligada por estradas à Capital da República, enfim, ao Sul do País.

Tudo acertado, então, tem início a construção da

rodovia Belém-Brasília.

Conta-se que certo dia os trabalhadores da rodovia estavam realizando a drenagem de um pequeno trecho alagadiço quando chega um sujeito de carro. este, sacando de uma arama, força o pessoal a desfazer toda a operação, até quando o Gaúcho, chefe da turma, chega com alguns homens armados que forçam ao referido sujeito a trabalhar por alguns momentos, enquanto os trabalhadores o assistiam... No final das contas, o sujeito "humildemente", foi o primeiro a se beneficiar daquele aterro, atravessando em seu carro, enquqnto ouvia as lições de moral que lhe ofereciam (estória informalmente contada pelo engenheiro Jefferson Bueno).

2.3 - A construção da Belém-Brasília e seus impactos socioculturais

Até aqui já está bastante claro o fato de ter sido a Belém_Brasília obra do Governo JK. De qualquer maneira, vale reconstituirem-se aqui os vários momentos em que foram abertos os trechos que antecederam a

decisiva entrada das máquinas daquele Governo.

Assim, como já foi referido no primeiro item deste capítulo, de pedaço em pedaço a estrada ligou Anápolis às cidades de Ceres e Rialma, ainda na década de 40. Esta informação encontra-se em dados fornecidos pelo próprio DNER. É também este órgão que, reconstituindo as etapas desta obra, acrescenta a informação de que o trecho entre Ceres e Alvorada fora aberto na primeira metade dos anos 50 (1951 a 1956), portanto antes do início do Governo JK.

Desta maneira, a estrada teria atravessado o paralelo 13 e adentrado ao território do hoje Estado do Tocantins ainda naquele período. (Ver: DNER, 1984: 30).

Entretanto, mesmo sendo exatamente o órgão credenciado a dar conta desta cronologia a respeito dos primórdios da Belém_Brasília, o DNER acaba olvidando pequenos detalhes. Nesse sentido, é bom ir-se ao encontro de outras fontes. Pegue-se aqui, por exemplo, uma nota publicada no jornal O Popular, edição de 24

de junho de 1948, intitulada: "Uruaçu em franco desenvolvimento". Esta matéria faz referência à construção da estrada e das expectativas de progresso para aquela cidade e região, como se pode ver:

"Uruaçu se ressentia de falta de transporte, o que vinha emperrando o seu progresso. Hoje, porém, o seu território está sendo cortado por rodovias, dentre elas se destaca a estrada federal (...) cujos trabalhos já estão sendo executados..." (O POPULAR, 1948: 2).(5)

Também José de Souza Martins fala da abertura da rodovia na região, inclusive com referência à data: "Em 1948, com a estrada Transbrasiliana, as terras do então município de Uruaçu se valorizam. Essa estrada viria a fazer parte da futura Rodovia Belém_Brasília..." (Ver: MARTINS, 1986:71).

Isto não é suficiente para se ter claro e preciso até onde os primeiros trechos da rodovia se estenderam para o Norte. Em outras palavras, torna-se necessário consultarem-se mais algumas fontes a fim de

que se possa delimitar com mais consistência o ponto de partida das máquinas de JK.

Para tanto, será valioso o depoimento de alguém que chegou a Gurupi em 1956: "...quando viemos prá cá a estrada já tinha começado, tava ali pelo Cana Brava o zunzunzum..." (A. F. A. entrevista).

Enquanto isso, o próprio Juscelino afirma que quando assumiu o governo a rodovia Transbrasiliana já contava com vários trechos abertos, porém sem nenhuma perspectiva de chegar a Belém, mesmo porque "tornaria muito remota a possibilidade de que fosse cruzada a área amazônica" (KUBITSCHEK, 1975: 101).

Afirma ainda que, ao iniciar sua gestão, a estrada já contava com o trecho que liga Belém a Guamá (PA) pavimentado _ 140 quilômetros _ e que o trecho vindo de Anápolis(GO)(6) em direção ao Norte já havia sido aberto até Gurupi, "a leste da ilha de Bananal (...). Em 1958 a Belém_Brasília não passava, pois, de um projeto. Contudo, toda a minha atenção estava

voltada para aquela estrada" (idem: 101).

Já o engenheiro Jefferson Bueno, que trabalhou na obra, dá conta de que a estrada chegara até a localidade denominada Cercadinho (atual Barrolândia-TO). Ou seja, ao Norte da hoje Paraíso do Tocantins. Porém não se tratava, até então, de rodovia federal. Tratava-se, de fato, de uma picada estadual (GO), precariamente aberta graças à gestão de Bernardo Sayão como vice-Governador de Goiás (início dos anos 50). Todavia, aquela picada traduzia o grande sonho de muitos e, especialmente de Bernardo Sayão de, futuramente, completar a ligação até Belém.

Assim, o depoimento de Jefferson Bueno é certamente o mais preciso, pelo menos quanto ao local dos novos impulsos que a obra toma. Enquanto isto, a pouca consistência das demais fontes deve-se atribuir ao fato de àquela época a região ser demasiadamente despovoada, com municípios de grande abrangência territorial. Daí JK, num esforço de situar-se melhor, teve de colocar a ilha do Bananal como referência.

De acordo com Adauto Cavalcante, com quem concorda Arbués, a "tão esperada rodovia federal BR-14" chega a Gurupi em agosto de 1957, sendo festivamente inaugurada em novembro daquele ano, com a presença de Bernardo Sayão (cf.: CAVALCANTE, 1968: 127-8. Ver também: ARBUÉS, 1995: 13).

Uma vez que os dois últimos estudos citados acima fixam-se especificamente na cidade de Gurupi, é bom retomar-se o pronunciamento de Jefferson Bueno, que cobre a chegada da estrada a Cercadinho, descrevendo com extrema precisão as solenidades de inauguração daquele trecho (já em 1958). Conta o engenheiro que, aproximando-se a data da festa, George Yunes, o Gaúcho - empreiteiro da estrada - foi ao então Governador do Estado, José Ludovico de Almeida. Este, entretanto, não deu importância ao convite...

Resolve então Yunes, acompanhado pelo vice-Governador Sayão, ir ao Presidente JK (Brasília). Em lá chegando, foram muito bem recebidos por Juscelino que, aproximando-se do mapa do Brasil, pediu que o

Gaúcho mostrasse-lhe o local denominado Cercadinho. Após, pergunta se aquilo ali não seria Amazônia. Confirmado que sim, Juscelino promete comparecer à festa. Recomendou então ao Gaúcho que montasse toda infraestrutura: construindo pista de pouso e ornamentando o local com elementos que caracterizassem claramente tratar-se de região amazônica.

Sem perda de tempo JK mobilizou representantes de nações estrangeiras para que essas testemunhassem a presença do seu governo na Amazônia. "No dia pré-fixado, lá pousou em dois C-47 da FAB com uma comitiva de 48 pessoas, entre as quais vários embaixadores".(7)

Aqui, enfim, torna-se claro o local em que as máquinas do Governo JK entram em cena na construção da estrada, com a arrojada decisão de completar a ligação Norte-Sul ainda naquele governo. Ali mesmo em Cercadinho, após reunir toda a população local e na presença dos representantes estrangeiros, Juscelino dá partida numa máquina (trator) e anuncia o início das

obras que ligariam Brasília a Belém do Pará, a 1.300 quilômetros, cortando mais de quinhentos km de selva amazônica. Desta maneira, a construção da Belém-Brasília foi decidida em pleno território tocantinense numa festa que mostrou "originalidades do grande sertão goiano, mormente aves e caças da região" (BUENO, s.d.: 14 e entrevistas).

Vale reproduzir-se aqui trecho de importante colóquio mantido entre Juscelino e seus auxiliares, no momento em que foi decidida a abertura da estrada até Belém do Pará: "JK, indaga a Gaúcho quantos quilômentos de picada existiam? Bueno responde, 17 Km. Há condições de percorrer-se alguns trechos desta picada? Gaúcho, responde, que (...) com cautela poderiam ser percorridos. JK decide percorrer a picada. a poeira era tanta que o Presidente mantinha um lenço protegendo o nariz e a boca. Sayão, em contagiante alegria, acompanhava o Presidente numa kombi, guiada pelo Gaúcho.

De regresso ao acampamento do então histórico

Cercadinho, na presença do povo, o Presidente JK manteve o seguinte diálogo com as autoridades:

JK - Gaúcho, quantos quilômentros faltam para a estrada chegar a Belém?

Gaúcho - Faltam, apenas 1.300 Km, Excelência.

JK - para Waldir Bouhid: Dr. Bouhid, porque[sic] não chegamos a Belém por terra?

Dr. Bouhid - Presidente, mesmo que trabalhássemos 12 horas por dia não chegaríamos a Belém no governo de V. Excelência.

Jk incisivo: Dr. Bouhid, o dia não tem somente 12 horas (...)

Em belo improviso, JK anunciou que naquele momento se iniciava uma das maiores epopéias da engenharia nacional: - a integração da Amazônia ao Sul do Brasil, através do chapadão goiano e da Planície

Amazônica..." (Bueno, sd: 14-15 e entrevista).

Como se percebe, Juscelino revela aqui um dado interessante: abre solenemente as portas da Amazônia ao capital internacional, enfim, às ricas nações estrangeiras, em troca de parcerias que viabilizassem o sucesso de seu projeto de grandes obras.

Para a construção da própria Belém-Brasília em tempo *recorde* JK necessitou de enormes comboios de máquinas importadas dos Estados Unidos, envolvendo negociatas, onde concessões por parte do Governo brasileiro estão implícitas, em alguns momentos e, até explícitas, em outros, nas circunstâncias em que se deram.

O Governo, na pessoa de JK, colocou realmente a "máquina" em ação, mobilizando consulados, embaixadas, agentes financeiros, enfim, todo um forte aparato estatal. Houve inclusive a clara intervenção do presidente, no sentido de agilizar as transações, de modo que a "encomenda fora distribuída entre diversas

firmas Norte-americanas...". (8)

[Para os dias de hoje, as operações que precederam a construção de tão importante obra como foi a Belém_Brasília seria digna de CPI, pois certamente as negociatas aí efetuadas, em algum sentido, foram comparáveis ao que ocorreria décadas depois, no projeto da ferrovia Norte_Sul, com o favorecimento do Governo Sarney em relacão às empreiteiras, na fase da licitação, o que forçou o embargo da obra.]

Além disso, um outro aspecto deve ser levantado, que é o seguinte: a abertura da Belém_Brasília representou (apenas) importante item do programa rodoviário de JK, onde a excessiva prioridade das rodovias em detrimento das ferrovias (e/ou hidrovias) mostra a decisiva opção pelo transporte em caminhões, ônibus e automóveis. Ao fazer esta opção Juscelilno abre, ou melhor, escancara as portas do país às indústrias automobilísticas internacionais, embarcando o Brasil rumo à modernidade, porém sem atenuar seus lacos de dependência, apesar do contraditório discurso

nacionalista.

Está muito claro, portanto, que o radical abandono das ferrovias em favor das rodovias deu-se como pretexto para levar o Brasil à condição de grande consumidor de automóveis, caminhões etc. Enfim, consumidor de todo o aparato de um complexo industrial-automobilístico, indo do motor a um simples parafuso e todos os ingredientes que fazem a máquina funcionar, como o petróleo, seus derivados etc.

E, nisso tudo, deve-se ter em mente que o Brasil, isto é: a nação, o povo, paga alto preço por esta opção radical, uma vez que o transporte ferroviário é três vezes mais econômico do que o rodoviário.

Horieste Gomes cita um trabalho de Nelson Werneck Sodré, onde há um estudo comparativo dos custos entre os setores de transporte, que diz: "Outro dado provado pela experiência é a proporção entre o custo do transporte nas grandes distâncias. Esta proporção é

representada pelos índices seguintes: navio=1; trem=3; caminhão=9; avião=15. O rodoviário é três vêzes mais caro que o ferroviário" (SODRÉ, Nelson W., citado por GOMES, 1969:104).

A expressão "opção radical" vem aqui no sentido de que a política viária não teve a lucidez de realizar estudos de maneira a explorar os três setores de transportes (rodoviário, ferroviário e fluvial), de acordo com potencialidades, necessidades etc., de maneira equilibrada. Dito de outra forma, mais uma vez a política brasileira não revelou independência nacional.

Quanto aos impactos provocados com a abertura da rodovia, vale destacar o aspecto da especulação das terras, dada a perspectiva de sua valorização. É quando se tornam frequentes as grilagens de terras em diversas localidades, nas áreas de influência da estrada. Para se ter uma idéia do quanto esta questão se agravou, foi noticiada no jornal O Popular, em fevereiro de 1960, uma reunião no Rio de Janeiro, presidida pelo Arcebispo

Auxiliar do Rio (então Capital da República), Dom Hélder Câmara. A reunião tinha a finalidade de elaborar um "Plano de Colonização da Estrada Belém-Brasília".

A reunião contou com a presença de Dom Alano, então Bispo de Porto Nacional (hoje pertencente ao Estado do Tocantins), bem como dos governadores dos Estados de Goiás, Pará e Maranhão. Presença também de representantes do Estado Maior do Exército, do Instituto de Imigração e Colonização, do Serviço Social Rural e do Ministério da Agricultura.

De acordo com a matéria, "... será uma missão árdua e difícil porque já está havendo ocupação desordenada das terras marginais da Belém-Brasília".

O jornal faz referência também a uma reunião já havida em Brasília, quando da passagem da chamada Coluna Norte da Caravana de Integração Nacional (9). De acordo com a nota, nessa reunião de Brasília os Governadores da Amazônia mais o Arcebispo de Goiás, Dom Fernando, representando os Bispos dos Estados da

região em questão, manifestaram ao Presidente Juscelino "o maior interesse em coloborarem na execução do plano de harmonização dos trabalhos de colonização da Belém-Brasília". E a nota finaliza, afirmando que o Presidente da República manifestou a disposição de procurar solucionar de maneira definitiva aquele caso, "exigindo, ao mesmo tempo, um relatório conclusivo, que deverá ser apresentado no prazo de 30 dias". ("Os Bispos e a Belém-Brasília". O Popular, 25/02/1960, p. 5.).

Também o geógrafo Orlando Valverde faz referência a choques armados entre grileiros e posseiros, nos vales de Santa Tereza e do Canabrava (cf. VALVERDE, 1972: 186).

Em seu depoimento o Padre Alano faz referência ao êxodo rural, procurando intrepretar a situação em que os homens do campo são levados a mudarem-se para as cidades: "... o homem do campo que tem pequena propriedade - posse -, às vezes iludido pelo gosto da cidade, atraído pela escola (...), ele vende por

qualquer coisa sua terrinha, compra uma casa na cidade e vai viver de biscate ..." (Padre Alano).

Também George Yunes, o Gaúcho (dono da empreiteira responsável pela construção do trecho goiano-tocantinense da rodovia), afirma em seu depoimento que ao longo da estrada eram reservados 6 quilômetros de cada lado, para serem distribuídos entre colonos. Mas, segundo ele, esta tentativa andou longe de dar certo: imediatamente chegavam os latifundiários, oferenciam algum dinheiro, compravam aquelas terras dos colonos e, assim, a margem da rodovia foi-se transformando em latifúndio.

Outro problema apontado pelo Gaúcho que teria dificultado a permanência das pessoas em seus lotes, deveu-se aos perigos a que estariam expostos: "É raro você achar uma casa na beira da estrada porque o pessoal já está fugindo (...), porque na beira da estrada passa bandido, passa tudo" (George Yunes).

Como se vê, foi mais uma atitude demagógica do

Governo, para através desta proposta, iludir a população de que estaria desenvolvendo um programa de cunho social, paralelo à construção da estrada, o que resultou em mais uma enganação dirigida aos homens que sonham em um dia possuir terra. Há que se interrogar: que representariam 6 km de lagura para uma proposta de colonização?

Realmente, trata-se de programa tão mesquinho que é possível se fazer um trocadilho e dizer que meia dúzia de quilômetros seriam capazes de iludir apenas uma meia dúzia de pessoas que já tivessem perdido até a capacidade de ter sonhos mais ambiciosos.

O episódio da construção da estrada foi muito rico de passagens pitorescas, alimentadoras do imaginário popular. Este aspecto do imaginário, inclusive, se estende também às figuras de Bernanrdo Sayão, Juscelino Kubitschek e assim por diante. A seguir serão comentados algumas estórias, apenas a título de exemplos.

É bom começar por um registro do escritor Bariani Ortêncio, um grande contador de causos. A referência aqui será ao termo "guaribar", que, segundo ele, surgiu na abertura da Belém-Brasília. Conforme Ortêncio, devido à enorme dificuldade em levar carne para os trabalhadores da estrada, Bernardo Sayão contratou um grupo de caçadores. A esse grupo, caberia a função de suprir os acampamentos com carne de caças tradicionais da região: " paca, veado, capivara, anta e também peixe".

Entretanto, como também não era fácil encontrar essas caças em quantidades suficientes para abastecer o grande contingente de trabalhadores, os caçadores encontraram uma alternativa. Como existia boa quantidade do macaco guariba, animal de grande porte e de fácil captura, passaram a caçá-lo, colocando sua carne no meio das de outros animais, sem que ninguém tomasse conhecimento.

Então, quando faltava carne das outras caças, faziam a "guaribada". Daí, guaribar passou a significar

enganação(cf. ORTÊNCIO, 1983:215).

No que se refere à inauguração da Belém-Brasília, existe um bom volume de matérias que foram publicadas nos jornais da época, em que há como regra geral o tom de euforia e sensacionalismo. Isto revela o quanto a obra foi bem recebida, mas revela, talvez mais ainda, o quanto as classes dirigentes tinham a necessidade de fazer com que a obra provocasse grande impacto. Daí o peso que teve a imprensa, com enorme espaço garantido para divulgação do acontecimento, de maneira festiva. Esse caráter sensacionalista que predominou no noticiário da época pode ser testemunhado através do seguinte trecho de matéria publicada pelo jornal O Popular:

"A comitiva de integração nacional marcha triunfalmente rumo a Brasília desde às 6 hs. de hoje, depois da celebração de missa especial por Dom Elizeu na Catedral da SEH (sic) e o ato solene de saudações do Governador do Pará (...). Partiram pela Belém-Brasília, numa jornada histórica que representa a arrancada do

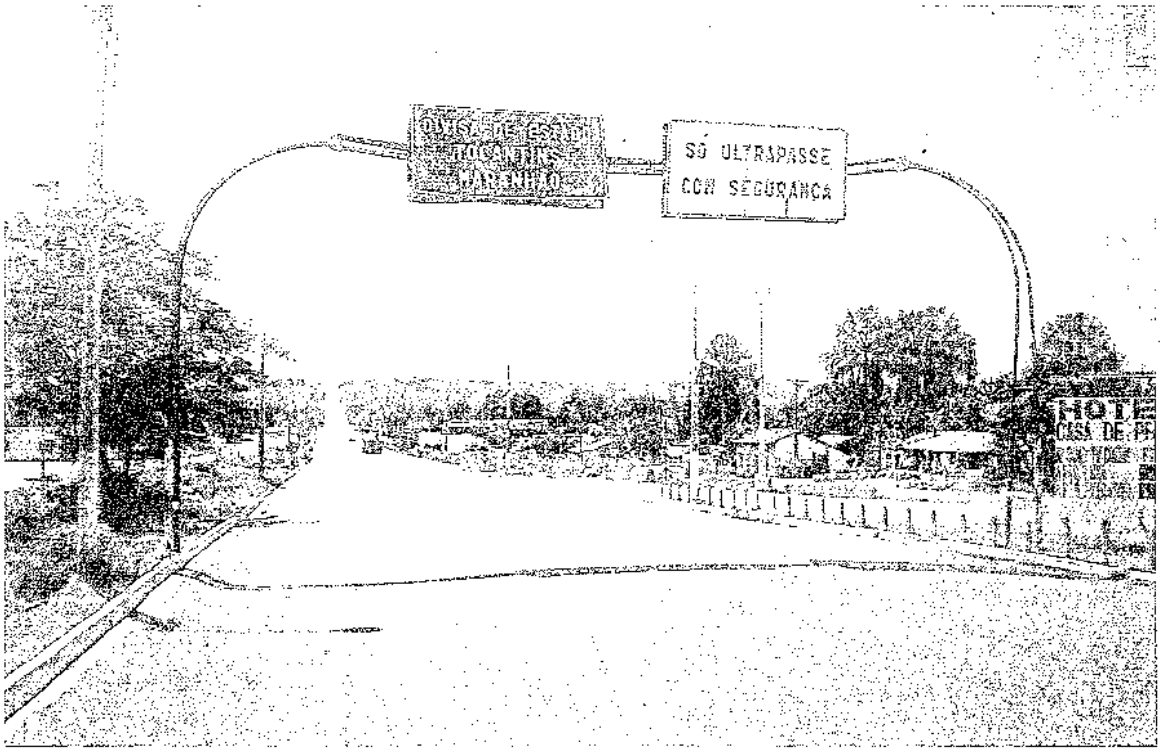


Foto de ROBERTO KENNEDY SIQUEIRA DE SOUZA/1995

RODOVIA BELÉM-BRASÍLIA (DIVISA DE ESTADO TOCANTINS - MARANHÃO)

Foto de NAPOLEÃO ARAÚJO DE AQUINO/1995

RODOVIA BELÉM-BRASÍLIA (DIVISA DE ESTADO TOCANTINS - GOIÁS)

Brasil rumo ao seu glorioso destino econômico (...). Todos os membros da comitiva, com efeito, mostram-se entusiasmadíssimos com a B B (sic) e são unânimes em afirmar que ela representa, ineludivelmente, o marco inicial de uma jornada decisiva do Brasil, capaz de levá-lo à condição de 3a. Nação do mundo, dentro de pouco tempo"(10).

Nese caso, a imprensa desempenha o papel de propagandista oficial dos eventos, colocando-se a serviço do Estado e da economia privada em geral, a fim de obscurecer as contradições que permeiam a implantação de uma obra do porte da referida estrada. Mesmo reconhecendo-se a importância desta rodovia para romper com a apatia das regiões por ela atingidas, isto é, oportunizar novas possibilidades de progresso, sabe-se também que as populações e o meio ambiente das áreas atingidas pagaram um preço alto. Um exemplo disso foi a impossibilidade da população pobre conservar suas terras (posses), à medida que elas prometiam valorização. Isto é um dos preços que se paga pelo progresso. Um outro preço é pago pelo meio ambiente.

Nesse sentido, uma das pessoas entrevistadas, testemunha ocular da abertura da estrada, afirmou que, lamentavlemente, na época em que foi construída a rodovia nem se falava ainda em medidas que atenuassem os impactos ambientais.

"... naquela época não se via assim - com a clareza que se vê hoje -, não só o perigo da internacionalização da Amazônia, como também não se via o perigo do meio ambiente ser profundamente atingido" (depoimento do Eng. Jefforson Bueno).

Enfim, a construção da rodovia Belém-Brasília foi um acontecimento de grande importância histórica, não apenas para o antigo Norte de Goiás, hoje Estado do Tocantins, mas para o País como um todo. JK chegou a afirmar que entre as novas rodovias que estava construindo, "... algumas, como a Belém-Brasília, poderiam ser consideradas uma autêntica epopéia do século XX" (KUBITSCHEK, 1975: 233)

Os impactos socioeconômicos, culturais e

ambientais que a estrada provocou devem ser considerados como decisivos para a região tocantinense dar os seus primeiros passos rumo à modernidade.

NOTAS DO CAPÍTULO II

1 . Vários nomes recebeu esta rodovia, tais como: Rodovia Transbrasiliana, logo no início de sua construção por Bernardo Sayão, quando da construão da CANG, no início dos anos 40. Depois lhe foram dados os seguintes nomes: Anápolis-Belém, Rodovia Bernardo Sayão, em homenagem ao fundador e Rodovia BR-14. Finalmente foi denominada BR-153 ou Belém-Brasília, denominações pelas quais esta estrada é conhecida hoje. A rodovia foi também chamada de "estrada das onças", por seus opositores.

2. As causas da morte de Bernardo Sayão permancem envoltas em verdadeiro mistério. Embora seja mais conhecida a versão de que fora vitimado por um galho de árvore, há também uma outra, segundo a qual Sayão teria sido sequestrado pelos índios. Esta última chegou aos dias de hoje pela tradição oral.

3. Ver DAYRELL, 1974, cit. e PINA, 1968, cit. Sobre a Marcha para o Oeste e/ou CANG ver também: ANDRADE, Nair Leal de. História e histórias da CANG - meu rincão por adoção. Goiânia, Ed. do Autor, 1990; CARNEIRO,

Maria Esperança Fernandes. A revolta camponesa de Formoso e Trombas. Goiânia, Ed. UFG, 1988. (Teses Universitárias, 42). CHAUL, Nasr N. Fayad. A construção de Goiânia e a transferência da capital. Goiânia, CEGRAF-UFG, 1988. (documentos Goiânia, 17); CHAUL, Nasr Fayad. Goiânia: a utopia do progresso na marcrha para o Oeste. Texto apresentado na Semana de História, Goiânia, HCHL-UFG, 1993, mimeo.; COLEÇÃO BRÀSILEIRA, - ANTECEDENTES HISTÓRICOS (1897-1945). Rio de Janeiro, Presidência da República - Serviço de Documentação, 1960. COSTA, MariaBeatriz Ribeiro. A revolução de 1930 e a Revista Oeste na consolidação de Goiânia: do bandeirismo utópico à concretização do discurso. Goiânia, ICHL-UFG, 1994. Tese de Mestrado, mimeo.; DINIZ, Eli. "O Estado Novo: estrutuvà de poder. Relações de classes" in FAUSTO, Boris. HGCB, 2 ed. Tomo III, Vol. 3, São Paulo, DIFEL, 1983, pp. 77-120; dentre outros.

4 . Vejam-se as 31 metas, distribuídas, de acordo com Ricardo Maranhão, em seis grandes grupos, aqui resumidas:

a) energia (metas de 1 a 5);

b) transportes (metas de 6 a 12);

c) alimentação (metas de 13 a 18);

d) indústrias de base (metas de 19 a 29);

e) educação (meta 30); e

f) construção de Brasília (meta-síntese).

(Cf. MARANHÃO, 1981:56-7). O autor cita BENEVIDES, Maria Vitória. O Governo Kubitschek - desenvolvimento econômico e estabilideade política. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1970.

5 . Palavras de José Fernandes, então vereador de Uruaçu. O Popular, 24 de junho de 1948 p.2.

6 . Registre-se que o trecho Brasília-Anápolis, também já realizado por Juscelino, teve o caráter apenas de ligar aquela importante cidade à capital em construção, não dando necessariamente uma perspectiva de que seria continuada até Belém. Tanto é que foi chamada de Brasília-Anápolis. Isto, inclusive, deu origem a que o trecho construído dali para o Norte ficasse por algum tempo chamado de Belém-Anápolis. Veja-se o que diz uma fonte a respeito da inauguração da Brasília-anápolis por JK, onde passa a idéia de acontecimento que se encerra em si mesmo:

"Na próxima 2ª feira será festivamente recebido em Anápolis, o Presidente da República, Sr. Juscelino Kubitschek de Oliveira, ocassião em que lhe serão tributadas grandes homenagens (..).

Inauguração da Rodovia Brasília-Anápolis. O presidente Juscelino percorrerá, declarando-a inaugurada, toda a rodovia Anápolis-Brasília, recém asfaltada..." (Diário da tarde, 27/06/1958).

7 . (Ver BUEMO, s.d.: 14. Ver também: PINA, 1968 e entrevista - Bueno e Gaúcho).

8 . "A missão de Oto Barcelos aos Estados Unidos fora coroada de pleno êxito. Tivera de vencer muitas resistências, mas, afinal, colocara as encomendas das máquinas que se faziam necessárias para a abertura da Belém-Brasília. Total da transaçÃo: 3 milhões e 153 mil dolares. Tratava-se da maior compra, realizada pelo Brasil, de máquinas rodoviárias. Entretanto a compra, apesar de sua relevante importância, não era tudo. Havia, ainda, o problema do transporte. Como Oto Barcelos me prevenira, tive de intervir na solução do caso, mobilizando o Consulado Geral em Nova Yorque, meu querido amigo Amaral Peixoto, embaixador em Washington, e mesmo o Consulado em Nova Orleãs. Todas essas repartições trabalharam em conjunto (...), para que as máquinas chegassem, ao Brasil no menor espaço de tempo possível.

E tudo foi feito com admirável precisão. A encomenda fora distribuída entre diversas firmas Norte americanas (...). Providenciei, igualmente, junto a Superintendência da Moeda e do Crédito, que fosse concedida à importação inscrição prioritária, e a transação completada mediante um empréstimo pelo prazo de 5 anos, a juro de 6 % ao ano, e saques com vencimentos semestrais. O BNDE, por sua vez, dera seu aval aos respectivos contratos..." (KUBITSCHEK, 1975:105-6).

9. Essas Caravanas cruzaram o Brasil de Norte a Sul e de Leste a Oeste, para inaugurar o Sistema Rodoviário do País e a "Coluna Norte" é a que partiu de Belém para Brasília, percorrendo, pela primeira vez, a

Belém-Brasília, em marcha inaugural. Estava concluída a "Ligação".

10. Ver: GOÍS, Wagner de. "Comitiva de Integração Nacional em Marcha Triunfal: Brasília é destino". O Popular, Goiânia, 24 de janeiro de 1960, p.1. Ver também: "ASSIM PENSAMOS" [Editorial sobre a Belém-Brasília]. Diário da Tarde, Goiânia, 05 de agosto de 1958, p.2. GOÍS, Wagner de. TABLÓIDE ESPECIAL de O Popular, sobre a Belém-Brasília. Goiânia, 10 de fevereiro de 1960.

III - OS FRUTOS DA BELÉM-BRASÍLIA: A MODERNIDADE NO TOCANTINS

"O signo distintivo do urbanismo oitocentista foi o bulevar, uma maneira de reunir explosivas forças materiais e humanas; o traço marcante do urbanismo do século XX tem sido a rodovia, uma forma de manter separadas essas mesmas forças".
Marshall Berman

"El granjero condena las extravagancias de la ciudad y los ocios de la misma, pero aspira secretamente a poder asentar, un dia, su planta em ella".
Daniel Vidart

"... haverá sempre uma história para ser contada e, em última análise restará a grande responsabilidade do historiador, quer se trate de uma ou de muitas cidades, de procurar contar a história completa".
Hauser e Schnore

"...assim que vê seus direitos conquistados, a modernidade expira".
Walter Benjamin

3.1 - A Belém-Brasília e o processo de urbanização do Norte de Goiás

O presente item investiga o novo surto de povoamento da região tocantinense, ou seja, os seus

processos de urbanização, como consequência mais visível e imediatas da rodovia Belém-Brasília. Cabe ressaltar que aqui a análise do fenômeno da urbanização dar-se-á mediante a observação de alguns conceitos já existentes sobre este fenômeno, porém com a preocupação de não seguir nenhum modelo rigidamente dado.

É inegável que a temática da urbanização deve ser tratada sem se perder de vista a sua complexidade. A começar pela definição do que seja rural e o que seja urbano, enfim, que critérios devem ser adotados para se chegar a tais definições.

Para esta pesquisa que tem como objeto o caso do Norte de Goiás (hoje Tocantins), devem-se levar em consideração os critérios usados por outros estudos que já enfocaram a região. Assim, vale destacar os critérios apontados por Palacin, em seu livro Coronelismo no extremo Norte de Goiás: o Padre João e as três revoluções de Boa Vista. De acordo com Palacin, "para estabelecer uma divisória no continuum rural urbano, pode-se aceitar um critério quantitativo ou um

critério qualitativo, o primeiro fixando um limiar mínimo de número de habitantes - que varia de época para época e de região para região - e o segundo através das funções desempenhadas pela cidade" (PALACIN, 1990:28-9).

Como se vê, Palacin destaca que o critério quantitativo - que fixa número mínimo de habitantes - deve variar de época para época e de região para região. Desta maneira, os critérios existem e devem ser levados em conta, porém com a necessária flexibilidade que permita uma adequação às especificidades (tempo e lugar). Assim, para definir se um aglomerado no Tocantins pode ser ou não considerado urbano, não se deve pretender enquadrá-lo nos parâmetros, por exemplo, da Europa ou dos Estados Unidos.

Vitorino Godinho, autor português, citado por Palacin, também admite a flexibilidade que deve ter o critério quantitativo. Godinho afirma que no século XVI um núcleo de quatro mil habitantes poderia ser

considerado cidade. Já para os dias de hoje, segundo ele, exige-se um mínimo de vinte mil habitantes. Um pouco mais modesta é a exigência da Unesco: 14.000 habitantes. (Cf. PALACIN, 1990: 29). Desta maneira, o critério da Unesco não se adequa ao Brasil, pelo menos a boa parte de suas regiões, como Goiás-Tocantins.

Sobre o critério qualitativo, que, de acordo com a citação de Palacin, deve observar as funções da cidade, em síntese quer dizer que o núcleo populacional deve ser considerado urbano quando sua população atua predominantemente em atividades secundárias e terciárias (setores da indústria, comércio e serviços em geral), de modo que as atividades primárias (de cunho agrário) deixam de ser predominantes.

Como resume Verger, em seu livro 55 ciudades valencinas, deve-se definir uma cidade como sendo uma aglomeração "acondicionada para a vida coletiva, em cuja população uma parte destacada vive de atividades não agrárias" (VERGER, 1984: 12).

Isto está também de acordo com a definição de Godinho, que afirma ser a cidade "um centro de actividades comerciais e industriais, e também (...) administrativas e políticas, de modo tal que a sua população (se não toda a maioria) obtém indirectamente as subsistências (...) pode haver citadinos do sector primário, mas não são esses que imprimem o cunho ao aglomerado" (GODINHO, 1971:18).

Nesta citação de Godinho está incluída a função política-administrativa da cidade. Tal função está sendo relevante nesta pesquisa, por se adequar ao caso do Tocantins. A função administrativa é o critério adotado nos censos do IBGE. Isto significa que, ao fazer a contagem da população, este instituto inclui na categoria urbana todos os habitantes das sedes administrativas dos municípios - as cidades - e das sedes distritais - as vilas. Sejam essas localidades urbanizadas ou não (1). Daí Palacin afirmar que a terminologia do censo pode dar lugar a erro de interpretação, ao considerar urbana a população de um aglomerado com trinta casas (PALACIN, 1990: 28).

Entratanto, mesmo considerando que a metodologia do IBGE seja pouco rigorosa na classificação do urbano e do rural, ainda assim não há como se obscurecer a importância dos dados fornecidos pelos censos, inclusive por serem os mais completos no Brasil e, de qualquer maneira, tratar-se de dados colhidos por equipes de profissionais especializados.

Desta maneira, a investigação do processo de urbanização no Tocantins não perde de vista os critérios quantitativos e qualitativos de classificação do urbano e do rural, porém os relativizando, de alguma forma. Ou melhor. considerando a flexibilidade que devem ter esses critérios - especilamente o quantitativo -, de modo a uma adequação à época e a região que se estuda.

Porém deve ficar claro que ao classificar população rural e população urbana, está sendo levado em conta o critério do IBGE, utilizando, inclusive, os seus dados. Assim, ficou claro que a população classificada nesta pesquisa como urbana não residirá

totalmente em zonas urbanizadas.

Após terem sido vistas estas noções do urbano acima, será possível agora uma demonstração de como ocorreram os processos de urbanização no Norte de Goiás, a partir dos impulsos da Belém-Brasília. Não se deve perder de vista que esses processos ocorreram de maneira extremamente desequilibrada para a região como um todo, já que apenas a estreita faixa de terra cortada pela estrada beneficia-se direta e imediatamente dos resultados da referida obra. Desta maneira, enquanto a vida urbana ao Norte do paralelo treze, no pouco que existiu antes da rodovia, limitava-se quase que exclusivamente ao vale do rio Tocantins, com o advento da rodovia houve apenas uma transplantação das margens do rio para as margens da estrada.

É claro que este processo não ocorreu de maneira mecânica ou automática. Por exemplo, o rápido crescimento das cidades ao longo da rodovia, de um lado e o esvaziamento (2) das localizadas às margens do rio,

de outro lado, não significa obviamente que as populações dessas últimas tenham acorrido em massa às primeiras. O problema é bem mais complexo. De fato, as novas cidades receberam habitantes provenientes de diferentes regiões do País.

Enquanto isso, as cidades distantes da estrada ao mesmo tempo que não atraem imigrantes, por não contarem com as atrações de suas "rivais" da rodovia, pelas mesmas razões até perdiam populações, que emigravam, não apenas para as novas cidades da região, mas até mesmo para as grandes cidades: Anápolis, Goiânia, Brasília, São Paulo etc., através do novo caminho, - a rodovia -, que permitia o acesso às regiões mais desenvolvidas. Assim, ao mesmo tempo que a estrada representou um canal para viabilizar a ocupação na região, representou também uma válvula de escape para aqueles que sonhavam em sair do "atraso", para viver em grandes centros - ainda que nas favelas...

É certo que alguma cidade manteve relativa estabilidade, como é o caso de Porto Nacional. Mesmo

assim, o impacto negativo sofrido por esta cidade só não foi ainda maior devido à influência que continuou exercendo sobre um grupo de municípios limítrofes ao seu, enfim, sobre as populações sertanejas situadas naquela sub-região da margem direita do rio Tocantins.

Ainda assim, esta cidade permaneceu por vários anos alheia ao progesso, vindo a reingressar num pequeno dinamismo somente no final dos anos 70, com a construção da ponte sobre o rio Tocantins, efetivando-se a sua ligação à rodovia Belém-Brasília.

Sobre os reflexos da rodovia na margem direita do rio, Heliane Prudente Nunes afirma: "Localizados à margem direita do rio Tocantins, muitos dos centros iriam desaparecer, em importância e função quando da abertura da BR-153. Isto porque, em primeiro lugar, o transporte fluvial perdeu importância e não pôde concorrer com o transporte rodoviário (...), em segundo lugar, não tendo ainda sido construídas pontes sobre o rio, as cidades ficaram isoladas (...) e parte das funções que exerciam passaram a ser executadas pelos

novos centros.." (NUNES, 1984: 168).

Após essas ressalvas, cabe enfatizar os impulsos urbanizadores que de fato ocorreram com o advento da estrada. Em primeiro lugar, pegando-se o aspecto quantitativo da população, verificam-se saltos bastante significativos nas décadas de abertura e pavimentação asfáltica da rodovia.

A rodovia teve sua construção iniciada no final dos anos 50, foi inaugurada em 1960 e teve a pavimentação concluída na metade da década de 70. Pegando-se o censo de 1950 e o de 1980, percebe-se que a população quase quadruplicou nas três décadas, passando de 204.041 habitantes (1950) para 738.668 (1980). (3)

No mesmo período verifica-se também significativo incremento da população urbana. Em seu estudo sobre o povoamento em Goiás, Gilka Salles demonstra não apenas um incremento da população regional como indica a inversão rural-urbana. A autora

situa a década de 1970-80 como sendo o momento em que a população urbana assume a preponderância em relação à rural.

Gilka Salles aponta como fatores impulsionadores desse incremento regional, dentre outros, a construção de Brasília no planalto goiano, bem como a abertura de estradas. É este último caso - representado exatamente pela BR-153 - que vai favorecer diretamente o então Norte de Goiás (cf. SALLES, 1981: 102-4).

Também cálculos fornecidos pelos geógrafos autores de um estudo sobre o Estado do Tocantins como um novo espaço de fronteira apontam esta guinada do urbano sobre o rural na região tocantinense, verificada na passagem dos anos 70 aos 80. Para esses autores, naquele período a região teve a participação de sua população rural reduzida de 75,3 % (1970) para 60, 3 % (1980), enquanto a população urbana, no mesmo período, apresentou um vigoroso crescimento - cerca de 126 %, se comparado ao cálculo para a população rural, tendo em conta o crescimento (vegetativo) desta, na razão de 14

% (cf. AJARA et al., 1991: 8).

Nos dez anos seguintes, ou melhor, entre o censo de 1980 e o de 1991 a população manteve um crescimento normal, sendo que antes dos episódios da criação do Estado e construção de Palmas não ocorreu nenhum fenômeno que pudesse interferir bruscamente no gráfico da população e, além disso, não se tem uma estimativa que mostre alguma curva neste gráfico, verificada com os dois episódios (criação do Estado e construção de Palmas).

Desta maneira, após o censo de 1980 o primeiro dado concreto que se tem é o censo de 1991, indicando que a população passou de 738.668 habitantes (1980) para 920.116 habitantes (1991). Após este dado, tem-se hoje uma estimativa - também do IBGE (1994) - dando conta que a população chega a 990.760 habitantes. (4)

Um outro indicador de que a Belém-Brasília funcionou como fator de urbanização regional foi constatado na presente pesquisa. Ao comparar as novas

cidades da rodovia com as chamadas cidades tradicionais, ficou evidenciado que, enquanto as populações daquelas se concentram nas zonas urbanas, nestas últimas a situação permanece invertida.

Para demonstrar isto, serão confrontadas aqui as 5 maiores cidades da rodovia (no caso, evidentemente, todas situadas na margem esquerda do rio Tocantins), com as 5 maiores "tradicionais". Estas representam o autêntico quadro da margem direita, embora uma delas (Peixe), sendo ribeirinha, esteja situada na margem esquerda do rio.

A escolha das 5 cidades tradicionais teve a preocupação (critério) de compor realmente um quadro autêntico do que ficou à margem da modernidade. Desta maneira, excluiram-se: Porto Nacional, Miracema e até Pedro Afonso. Esta última, entre as três foi a que mais se aproximou do critério. Entretanto, a referida cidade, já participa mais diretamente do progresso da Belém-Brasília, porque a esta se encontra ligada através de rodovia asfaltada.

Porto Nacional não se enquadrou porque, além de se ligar à BR por via asfaltada, liga-se também por estrada asfaltada à nova e promissora capital (Palmas), situada a apenas 54 quilômetros. Com um pouco de exagero, pode-se dizer que Porto tornou-se inclusive uma espécie de cidade - dormitório.

Já Miracema, além de se ligar também à Belém-Brasília por via asfaltada, passou por bruscas e profundas transformações quando da criação do Estado, por ter passado à condição de capital provisória.

Desta maneira, as três cidades mencionadas formam um quadro representativo do que poderia ser chamado de transitório entre tradição e modernidade.

A seguir serão, então, relacionadas as 5 maiores cidades representativas da tradição regional, em contraste com as 5 maiores do grupo das modernas. Para esta classificação por ordem de tamanho populacional foi levado em conta o último censo do IBGE-Sinopse (1991).

TABELA 02

Amostra populacional das cinco maiores cidades tradicionais do Tocantins em contraste com as cinco maiores cidades da Belém-Brasília

As cinco maiores cidades tradicionais em ordem decrescente de número de habitantes.

CIDADES	Nº de HABITANTES	POPULAÇÃO RURAL	POPULAÇÃO URBANA	PERCENTUAL RURAL	PERCENTUAL URBANO
DIANÓPOLIS	14 020	5 611	8 409	40.03%	59.97%
ARRIAS	12 899	7 373	5 526	57.16%	42.84%
PEIXE	12 878	10387	2 491	80.66%	19.34%
PARANÃ	10 887	8947	1 940	82.18%	17.89%
NATIVIDADE	10 339	5742	4 597	55.54%	44.46%
TOTAL GERAL	61 023	38060	22 963	62.37%	37.63%

As cinco maiores cidades da rodovia Belém-Brasília em ordem decrescente de número de habitantes.

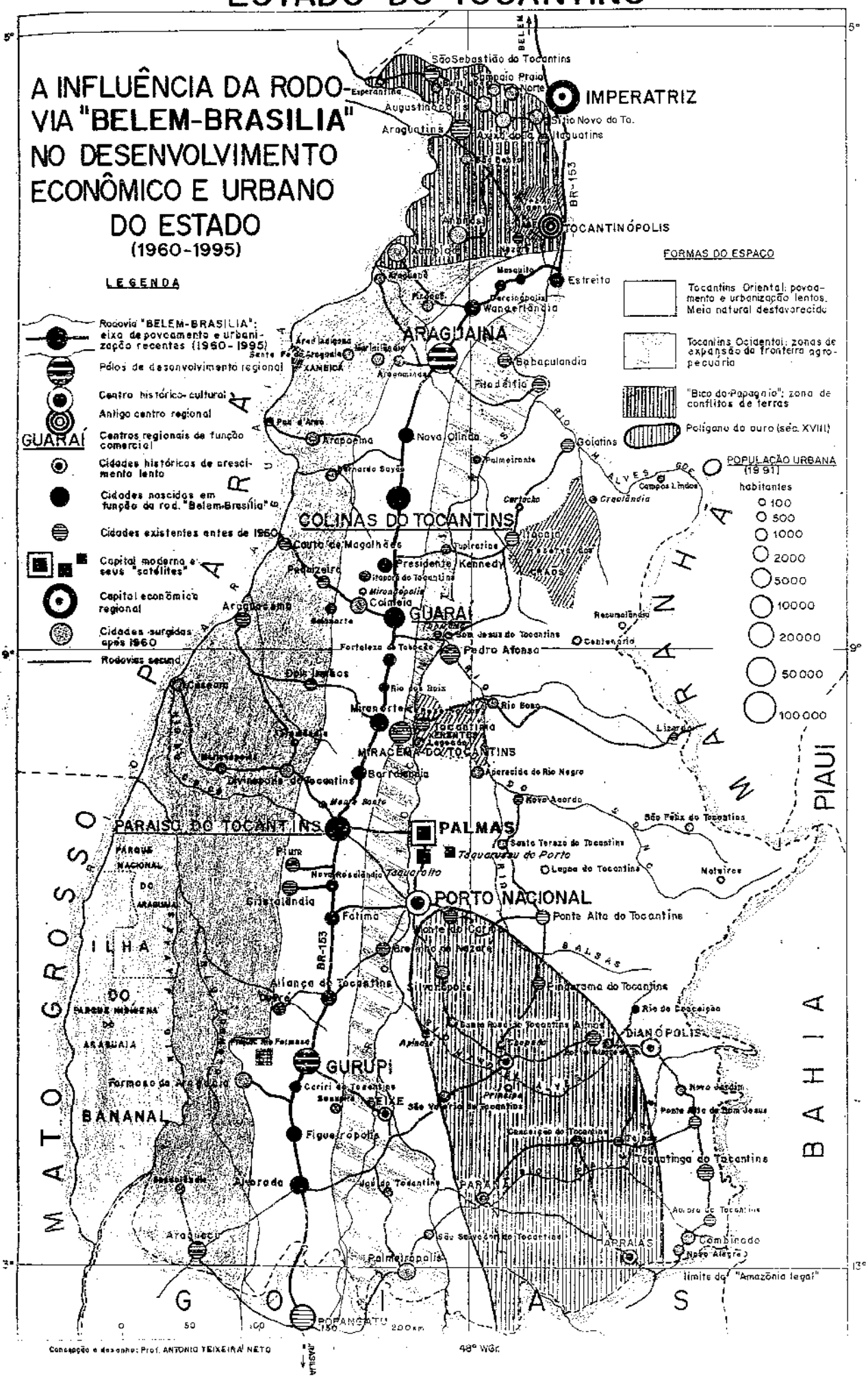
CIDADES	Nº de HABITANTES	POPULAÇÃO RURAL	POPULAÇÃO URBANA	PERCENTUAL RURAL	PERCENTUAL URBANO
ARAGUAÍNA	103 396	18 699	84 697	18.08%	81.92%
GURUPI	56 741	4 232	52 509	7.45%	92.55%
PARAÍSO-TO	28 840	4 552	24 288	15.78%	84.22%
COLINAS	21 022	1 957	19 065	9.30%	90.70%
GUARAÍ	20 822	6 249	14 580	30.01%	69.99%
TOTAL GERAL	230 828	35 689	195 139	15.46%	84.54%

Fonte: IBGE, Censo de 1991 (Sinopse) TO

Iniciando pelas tradicionais, de acordo com o critério adotado, as 5 maiores são, em ordem decrescente, as seguintes: Dianópolis (14.020 habitantes), Arraias, (12.899 habitantes), Peixe (12.878 habitantes), Paranã (10.887 habitantes) e Natividade (10.339 habitantes). As 5 maiores cidades juntas somam um total de 61.023 pessoas, sendo que deste total, 38.060 (62,37%), ou seja, a esmagadora maioria, reside na zona rural, contra apenas 22.963 (37,63 %) residentes na urbana.

Em contrapartida, as 5 maiores cidades da rodovia, representadas, em ordem decrescente, por Araguaína (103.396 habitantes), Gurupi (56.741 habitantes), Paraíso do Tocantins (28.840 habitantes), Colinas (21.022 habitantes) e Guaraí (20.829 habitantes). Estas cidades somam 230.828 pessoas. Portanto, uma população quase 4 vezes maior que a das cidades do outro grupo. Além disso, neste último grupo a relação rural-urbana se inverte. Aqui a população urbana soma 195.139 habitantes (84,54 %) contra apenas

ESTADO DO TOCANTINS



35.689 habitantes da zona rural (ou seja, apenas 15,46 %). (Veja tabela 2 e mapa neste Capítulo).

Desta maneira, pela presente amostragem (total dos dois grupos) tem-se um contingente populacional de 291.851 habitantes. Dos quais 218.102 pessoas residem na cidade (74,73 %) contra apenas 73.749 pessoas (25,27 %) residindo na zona rural. Assim, ter-se-ía uma população amplamente definida como urbana pelos parâmentros do IBGE.

Entretanto, esta amostra está longe de pretender retratar o real, em termos do conjunto populacional do Estado, uma vez que na rodovia há pouco mais de uma dezena de cidades.

Portanto, para que se tenha de fato a situação espacial da população tocantinense, ou seja, a relação entre o caso urbano e o rural, faz-se necessário estabelecer um quadro sobre a sua globalidade. É o que será revelado a seguir.

Então, de acordo com o censo - sinopse - de 1991, a população do Estado está em 920.116 habitantes. Deste total 530.795 pessoas residem na zona urbana (57.69 %), contra 389.321 pessoas que residem na zona rural (42,31 %).

Isto leva, portanto, a concluir-se que a população tocantinense hoje é folgadamente uma população urbana.

Esta realidade encerra um paradoxo, mas é verdade. Paradoxo porque trata-se de um Estado com enormes vazios demográficos. Enfim, um Estado onde a maior cidade (Araguaína) conta hoje uma centena de habitantes.

3.2 - Tocantins: a modernidade no interior

Sendo modernidade um termo carregado de ambiguidade, contradições e, finalmente, complexidade conceitual, tornam-se necessários aqui alguns comentários iniciais. Um dos caminhos seria começar por

dizer que modernidade, de acordo com alguns críticos, torna-se presente na história das sociedades em momentos de crises, e/ou transformações profundas verificadas no seio dessas sociedades, atingindo seus níveis econômico e sociocultural.

Assim, um dos momentos em que provavelmente poderia se falar em modernidade, seria, por exemplo, a transição ao paradigma agrário-industrial.

Comungando com esse raciocinío, Nelson Mello e Souza, em seu livro - Modernidade: desacertos de um consenso - afirma que, enquanto na "Agrária" a mudança social processa-se lentamente, na "Indústria" o período de vida de uma única geração presencia modificações que alteram os valores que a legitimam. (Ver: SOUZA, 1994: 14).

Desde este momento, portanto, já seria possível admitir-se que a sociedade chamada tocantinense, na transição rural-urbana estudada na presente pesquisa viveu *lances* da modernidade. Mesmo não se querendo com

isso transportar modelos para o contexto aqui estudado.

Na incansável busca das origens, enfim, da gênese da modernidade, os estudiosos vão atrás de diferentes momentos históricos. Para o autor citado, "espíritos mais ousados chegam a recuar ao paleolítico ..." Existem os que buscam a gênese da modernidade na Renascença, assim como na Reforma Protestante. Maior número deles vêem o Iluminismo como manifestação inicial da modernidade, portanto, no século XVIII. Mas é na Revolução Industrial, a partir do início do século XIX, que a maioria dos autores tende a colocar como manifestação mais clara do que poderia ser chamado de modernidade. (Idem: 15).

Quanto às tentativas dos pensadores no sentido de definir modernidade, também está bem distante de chegarem a um consenso. Os desencontros começam pela confusão no próprio emprego do termo. Por exemplo, muitos empregam como tendo o mesmo sentido os termos: modernidade, modernização, modernismo, homem moderno e assim por diante. É o que Nelson Souza chama de "babel

conceitual" (SOUZA, 1994: 14, 31 ss.).

Buscando agora alguns traços característicos da modernidade, não seria inadequado começar pelo seu caráter de ruptura. A modernidade não apenas nega o passado, como destrói qualquer traço da própria tradição. Anula, ou melhor, implode a própria historicidade. Embriaga-se com os surtos industriais, com os avanços das comunicações, e, enfim, do progresso. A modernidade não deita raízes...

David Harvey vê a modernidade como algo "fugidio", caracterizando-se pelo efêmero, o fragmentário e o contingente. Ela não respeita o seu próprio passado, assim como não respeita "qualquer ordem social pré-moderna" (ver: HARVEY, 1993: 22). Pelo exposto, mais uma vez o que se chama de modernidade está bastante próximo aos choques culturais verificados na região tocantinense, onde os valores, os costumes, os hábitos e as suas técnicas solidificadas através de décadas, *de repente* não funcionaram mais.

Vale a pena trazer aqui também um pouco de como Marshall Berman se expressa sobre isto, em sua famosa obra - Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade. Para este grande crítico americano, "Ser moderno é encontrar-se em um ambiente que promete aventura, poder, alegria, crescimento, autotransformação e transformação das coisas em redor - mas ao mesmo tempo ameaça destruir tudo o que temos, tudo o que sabemos, tudo o que somos" (BERMAN, 1994: 15).

Estão aí, portanto, algumas idéias que expressam o sentido de modernidade É bom lembrar ainda que para este fenômeno não existem fronteiras geográficas e que, de acordo com Nelson Mello e Souza, já citado, a modernidade não pressupõe, por si mesma, tratar-se de mundo totalmente industrializado.

Tanto não é que Baudelaire, provavelmente o primeiro a usar o neologismo modernidade, assim como também Karl Marx, Dickens e Carlyle o empregaram, vivendo nuna época (século XIX) em que as indústrias

apenas iniciavam, restritas a um único país (Inglaterra). Naquela época a iluminação ainda era a gás... As cidades eram pequenas, de ruas estreitas, "poeirentas e tortas ..." (SOUZA, 1994: 19). Não era uma realidade tão diferente do Norte de Goiás, hoje Tocantins, a partir da segunda metade do século XX.

Com a construção e pavimentação da Belém-Brasília entre o final dos anos 50 e a metade dos 70, a região tocantinense viveu aventuras, alegrias, esperanças, medo, insegurança, desasossego, poeira, acidentes e muitos outros choques (5).

Nesse período vão surgindo novas cidades, bem diferentes de todas as anteriores. Mais do que isto, as novas cidades não estão presas a nenhum passado. São cidades desenraizadas, opondo-se frontalmente às chamadas cidades históricas ou tradicionais. Trazem, portanto, um dos principais traços que caracterizam a modernidade: a ruptura com o passado, a negação da própria historicidade.

3.3 - A construção da identidade tocantinense no contexto da Belém-Brasília e da modernidade brasileira

No presente item são abordadas basicamente as implicações do desenvolvimentismo e da modernização do Norte de Goiás, oportunizados pela construção da Belém-Brasília, para com a temática da construção de uma identidade tocantinense. Aliás, no emprego do termo "tocantinense", já fica implícita a existência de algo como uma identidade regional, até porque isto era empregado na região desde longas datas.

O tema da identidade será tratado aqui sem se perder de vista sua complexidade, enquanto fenômeno de natureza sociocultural e na perspectiva de algo sempre em construção. Mais ou menos como sintetiza Roberto Bustos Cara, geógrafo argentino: "Observa-se claramente que a identidade não é procurada como uma forma de retornar a valores passados e é vista mais como uma construção, uma reinterpretação dos símbolos culturais. Nesse sentido, a identidade, embora apele

para certas condições de base partilhadas coletivamente, é também o resultado de um processo". (CARA, 1994: 261-69). Daí ter que recorrer-se aqui a alguns autores que já se ocuparam com a temática, como é o caso deste argentino.

Percebe-se que o Norte de Goiás, ao longo dos anos, foi construindo uma identidade própria, contando com uma composição étnico-cultural de larga influência de estados nordestinos, notadamente Maranhão, Piauí e Bahia. Assim, a região formou um quadro sociocultural mais ou menos homogêneo, se isso fosse possível. A este respeito já se referiu, por exemplo, a historiadora Maria Regina Capelari Naxara, em texto que elaborou acerca da construção da identidade do brasileiro, do final do século XIX às primeiras décadas do século atual. Diz Naxara:

"O Brasil tornava-se, de forma cada vez mais contundente e visível, o lugar da heterogeneidade, em todos os sentidos: diversidade de cor, de classe, de raça, de aparência e falares". E, prosseguindo, afirma

que "A preocupaçao, para se formar a nação, por seu lado, colocava a possibilidade de se poder pensar em termos de homogeneidade..." (NAXARA, 1991/1992: 181-90)

É muito provável que a identidade do Tocantins seja algo ainda em construção. Além disso, não se tem conhecimento de estudos já realizados na região(6), tratando desta temática. E como se sabe, normalmente a maturidade de um processo de cunho cultural é "inaugurada" com algum estudo-síntese a respeito. Além disso, ao se atentar para o fato de que outras regiões que foram ocupadas em épocas bem anteriores à do Tocantins ainda buscam afirmar sua verdadeira identidade, isto contribui para reforçar mais esta idéia de que o antigo Norte de Goiás, hoje Estado do Tocantins, ainda se encontra em pleno processo de construção de sua identidade cultural.

Minas Gerais, sem dúvida, já possui mais ou menos definida a sua "mineiridade"... Entretanto, caso se pegue, por exemplo, o Estado de Goiás, de onde foi desmembrado o Tocantins, ainda hoje sua "goianidade"

não tem tamanha consistência.

O próprio País como um todo se demorou bastante. Pelo menos, segundo alguns autores, pode-se dizer que somente na década de 30 deste século se inauguram na historiografia brasileira estudos que buscam "tipificar", de maneira mais sistemática, o caráter nacional, a partir de Gilberto Freyre (Casa grande e senzala), Sérgio Buarque de Holanda (Raízes do Brasil) e Caio Prado Jr. (Formaçao do Brasil contemporâneo).

Berenice Cavalcante faz referência a um ensaio de Antônio Cândido sobre esses três autores (uma "trinca"), porém resolve pegar apenas os dois últimos, em seu texto intitulado "História e modernismo: duas versões sobre nossa brasilidade". No referido estudo Cavalcante procura demonstrar o que os dois autores têm em comum, mas também destacando as diferenças existentes em suas reflexões. Ela procura assinalar a contribuição das obras desses dois historiadores, no sentido de fixar a noção de uma identidade nacional.

Destaca que ambos situam-se no modernismo pós-24 (segundo modernismo), quando há uma tendência de abandonar uma visão estética do modernismo e ingressar numa reflexão mais voltada para a realidade brasileira.

Assim, "ainda que o referencial permanecesse o contexto internacional, e que a partir desta noção de todo é que se pensasse a parte, pois permaneciam apegados à discussão sobre a forma de nosso ingresso na modernidade, desloca-se a problemática para a questão da brasilidade".(CAVALCANTE, 1992: 2-4).

"Para concluir, e de forma abreviada", diz Cavalcante, "destacaríamos que , com os dois autores considerados, a reflexão sobre a nossa identidade nacional, ou nossa brasilidade, como preferiam os modernistas, é indissociável do conhecimento histórico. Este não apenas explica como com ela parece se confundir".(Id.,ibd.: 3).

Hélcion Ribeiro, num ensaio sobre a identidade do brasileiro, concorda também com o elevado grau de

complexidade do tema. Percebia as teorizações sobre a temática da identidade brasileira ou da brasilidade como algo cheio de descrições dogmáticas, fechadas. E começou a imaginar que o povo brasileiro não era só isto ou só aquilo. Antes era isto e aquilo: ou ainda, isto com aquilo. Um pouco de tudo...

Desta maneira, para o autor, só seria possível esboçar "uma identidade não unívoca", com ênfase ao caráter da diversificação e da pluralidade étnica, cultural, religiosa etc. "Se tudo isto é visto desde a situação socioeconômica da maioria - que é minoria politicamente - então o quadro adquire síntese complexa...".(Cf. RIBEIRO, 1994: 11).

Também este aspecto da sociedade tocantinense deverá ser observado em sintonia com o caso brasileiro. Assim, é possível dizer que nos seus avanços, o processo desenvolvimentista, tanto no Norte de Goiás quanto no País, de um modo geral, deu-se repleto de contradições, reforçando ainda mais os desequilíbrios de toda ordem, de forma que, além de ocorrer de maneira

desigual, provocou impactos socioculturais acentuados.

Citar-se-á aqui um texto de Roberto Schwarz, intitulado "Fim de século", onde analisa as ilusões da modernização brasileira. Diz Schwarz:

" Afastada de suas condições antigas, posta em situações novas e mais ou menos urbanas, a cultura tradicional não desapareceria, mas passava a fazer parte de um processo de outra natureza. A sua presença sistemática no ambiente moderno configurava um desajuste extravagante, cheio de dimensões enigmáticas, que expressava e simbolizava em certa medida o caráter pouco ortodoxo do esforço desenvolvimentista. Com a sua parte de simpatia e de tolerância, mas também de absurdo e de primitivismo, esta mescla do tradicional e do moderno se prestava bem a fazer de emblema pitoresco da identidade nacional".(SCHWARZ, 1994: 9).

As palavras de Schwarz sintetizam bem o pensamento que se está desenvolvendo acerca da questão da identidade no Norte de Goiás, numa conjuntura de

desenvolvimentismo, industrialização e modernidade em que ingressara o País, com fortes reflexos nos casos regionais.

O contexto tocantinense, que aqui está sendo estudado, passou por interessantes processos socioculturais, com misturas étnicas, provenientes de intensos movimentos migratórios. Isto possibilitou a que o aspecto da construção da identidade regional adquirisse diferentes tonalidades.

Para Hélcion Ribeiro, a modernidade brasileira, que ele chama de "modernidade tupiniquim", está gestando uma força inesperada, já presente em vários contextos... E que a transição em expansão desde o século passado continua modernizando os interesses da classe dominante sem conjuntamente remover o pré-moderno ou o arcaico...(RIBEIRO, 1994: 32).

Neste estudo está sendo levado em conta que, embora o Brasil como um todo tenha começado a se modernizar a partir da década de 30, o Norte de Goiás

permanecerá distante desse processo, vindo a incorporar-se a ele somente a partir dos anos 50, no Governo JK, mais precisamente com a construção da BR-153, que cortou a região ao meio, ligando-a ao Sul e ao extremo Norte do País, conforme já referido em capítulo anterior.

"...O ex-presidente abriu as portas para a implantação do industrialismo, dando o toque de modernidade..."(PUGA, 1995: 3), afirma o Jornal do Tocantins, na resenha intitulada "As paixões de Juscelino Kubitschek". É bom recordar que a referida rodovia constituiu um dos itens do plano de metas do Governo de Juscelino Kubitscheck, cuja meta-síntese foi Brasília.

A este empreendimento, ou seja, à rodovia, o próprio Juscelino certa vez se referiu da seguinte maneira:

"A Transbrasiliana Belém-Brasília-Porto Alegre constiuirá uma coluna dorsal que correrá do Norte ao

Sul do País, da Amazônia aos pagos do Rio Grande, estabelecendo a ligação física do País pelo interior".(KUBITSCHEK, 1960: 14-15).

Nas investigações que se está fazendo sobre os efeitos da Belém-Brasília enquanto rodovia de "integração nacional", que representou o ponto de partida para a incorporação do Norte de Goiás à economia nacional, percebem-se enormes descompassos, tanto de ordem econômica quanto sociocultural. É o que será demonstrado a seguir.

Em primeiro lugar, apontar-se-á o aspecto mais visível da questão, que é o fato da estrada ter proporcionado novos impulsos modernizadores apenas à estreita faixa por ela percorrida. Nesta área são implantados, aos poucos, os novos métodos e técnicas da agricultura e da pecuária modernas, aumentando sensivelmente a produtividade.

Ao mesmo tempo em que se dá este aumento na produtividade, impõe-se a mentalidade da produção

comercial, isto é, voltada para a exportação, em detrimento do consumo e do abastecimento internos. Assim, são intensificadas as transações de mercado, surgem grandes armazéns para receber a produção e daí mandá-la para fora.

Nesse contexto, aparece uma nova malha urbana, com o desenvolvimento das cidades que foram diretamente servidas pela rodovia e surgem outras novas, formando uma faixa estreita de vida urbana que contrasta com o restante da região.

Algo mais complexo é a forma de convivência entre essa faixa urbanizada, integrada, de algum modo, à modernidade brasileira, e o restante da região, que é toda a ampla área não atingida pela rodovia. Isto traz à tona duas dicotomias.

A primeira, a mais visível, é esta da separação da paisagem, no sentido amplo desta palavra, onde entram os aspectos do panorama urbano e do rural, assim como o ambiental e o sociocultural.

Já uma outra, bastante complexa e de natureza eminentemente cultural, inclusive psíquica, se refere à constatação de que a área não atingida diretamente pela estrada e que por esta razão manteve-se economicamente periférica, passa por processos de aculturação em sua relação com as áreas mais desenvolvidas.

Segundo se observa, as populações dos meios rurais e/ou das pequenas cidades distantes do chamado progresso, passam por crise de identidade, uma vez que, não tendo "acompanhado" o desenvolvimento, elas, entretanto, passam a incorporar os hábitos mais urbanizados, e, é claro, abandonando simultaneamente os antigos hábitos que lhe eram característicos. Isto se manifesta através do consumismo, enfim, dos modismos das sociedades de consumo.

Não se deve esquecer de que em tais processos está presente o fenômeno do êxodo rural, com acentuado esvaziamento do campo, onde as famílias que não emigram totalmente para as cidades, aos poucos vão "mandando" seus filhos, que partem em busca de estudos

e/ou de empregos, enfim, em busca do sonhado conforto das cidades.

A saída dos filhos, além de transformar os lares sertanejos em verdadeiros refúgios de solidão, possibilita um outro problema que é o fato de a juventude começar a acompanhar os costumes " rebeldes" dos jovens citadinos, sem uma estrutura ou preparação intelectual e psicológica, o que os leva a se sentirem, por vezes, envergonhados de suas origens, com declarações tais como: "detesto" ou "odeio", ao se referirem a suas pequenas cidades natais, conforme já se ouviu de jovens em seus depoimentos. Esses complexos de inferioridade levam, muitas vezes, a crises depressivas, desgostos etc. etc.

Em seu texto intitulado "Tipología y psicología rurales. Problemas generales de la Tipificacion", Daniel Vidart, especificamente no item em que trata dos "sentimentos de inferioridad", afirma que "os sentimentos de inferioridade se manifestam de um modo muito agussado no menino rural que é enviado à escola

urbana e deve suportar ali desfavoráveis comparações por parte de seus colegas citadinos" (7).

Um outro aspecto interessante nesses processos é o que chamar-se-ía de passagem do sagrado ao profano, de maneira bastante acentuada. Nesse sentido, se até a década de 60 e mesmo 70 era normal que cada família no meio rural festejasse um santo padroeiro, onde se reunia toda a vizinhança, com o cumprimento de promessas e outros rituais, assim como as novenas, as folias (Santos Reis, Divino etc.), hoje, as poucas rezas que ainda ocorrem já não atraem nem mesmo as populações vizinhas, ficando restritas apenas a um pequeno número de pessoas mais idosas.

Os jovens já vêem nisso algo do "atraso" e preferem frequentar as atrações da vida moderna, tais como praias, clubes, danceterias, boates, shows de cantores "famosos", eventos esportivos, enfim, atrações do mundo urbano.

Nas épocas de agora, mesmo nos meios rurais mais

distantes, onde por volta dos anos 60/70 as festas e os bailes eram animados quase que exclusivamente pelo som de sanfonas, não se conhecendo o som mecânico, hoje este se impôs, aposentando os velhos sanfoneiros, juntamente com seus saudosos instrumentos.

Também não existem mais as divertidas noites com brincadeiras de roda e com as "simpatias", durante as festas juninas, que, no passado recente, costumavam reunir todas as vizinhanças, ao lado das fogueiras.

"Há quinze anos atrás (...) o Tocantins, onde era Norte de Goiás (...) vivia, não em função do dinheiro, porque o povo daqui não se preocupava com dinheiro. O povo daqui preocupava com as festas. O povo daqui é festivo: é festa do Divino Espírito Santo, é festa do Senhor do Bonfim (...). Com o advento dos povoados com as cidades crescendo na Belém-Brasília e o pessoal do Sul está vindo começaram a entrar em choque essas duas culturas (...).

...então, a festa que o povo daqui tinha, era

muito misturado: índios, negros, africanos, católicos, portugueses (...). Eram mais vividos nas cidades tradicionais (...). Quando eu vim morar aqui aos dezessete, dezoito anos ..., me deu um choque, eu vivendo no Sul, conhecendo poupança, guardando dinheiro.

Então, a cultura quando chegou na beira do asfalto, com a Belém-Brasília, mudou completamente. O pessoal chegou com um instinto capitalista de explorar, de marcar ponto, de trabalhar as oito horas seguidas, produção contínua, e isto entrou em choque (...). Aqui não tinha máquina, era tudo roça de toco. Mas aqui não tinha fome (...). Sempre teve mandioca pra comer farinha, arroz (...). Hoje está faltando aí porque o pessoal largou o sertão ...." (Entrevista José Carlos Menezes).

Já um outro depoente, o Padre Alano, referindo-se à micro região de Porto Nacional, afirma existir uma identidade cultural sólida: "... essa micro região aqui (...) tem uma identidade cultural que não

foi perdida, nem com os ventos da Belém-Brasília e nem com o trovão da ponte". Mas o Padre Alano acaba relativisando essa afirmação, admitindo algumas mudanças culturais, que se verificaram lentamente, através das décadas. Pega como exemplo o aspecto do linguajar, o sotaque, que, segundo afirma, foi recebendo influências bastante sensíveis, especialmente na faixa da população mais jovem.

Nesse sentido, fala da "mesclagem dos costumes" e diz: "... eu me lembro muito bem que há uns quarenta anos atrás o linguajar de Porto era outro, ninguém falava Porto Nacionau [com som de "U"]; falava como eu: Porto Nacional com "L" e as famílias não falavam `muito', falavam `muitho' (...); foi isto a influência dos que estão e dos que vieram de fora" (Padre Alano, depoimento).

Da mesma forma, foram abandonados os mutirões, as trocas de dias de serviço, enfim, as várias maneiras de trabalho solidário que ocorriam entre as famílias de lavradores. Atualmente todas essas manifestações são

consideradas ultrapassadas, pois houve uma "adesão" às práticas modernas da economia.

Assim o progresso e a modernidade trazem novas possibilidades de conforto: colocam à disposição dos homens novos equipamentos culturais e técnicos, que contribuem para superar muitas limitações do passado... Entretanto, provocam também verdadeiros choques culturais, verdadeira crise de identidade.

Nesse sentido, é que o historiador Sérgio Paulo Moreyra, numa reflexão sobre a ocorrência desses processo em Goiás e no Tocantins, afirmou que, "quando os nossos velhos dizem que não existe mais sertão, que o sertão acabou, estão assinalando a percepção de que a velha identidade social de Goiás e do Tocantins não existe mais".

E o historiador continua sua reflexão, dizendo que o isolamento que caracterizava uma vida com migrações pouco significativas e quase estacionária, do ponto de vista econômico, "desapareceu submersa pelo

dilúvio das ondas migratórias vindas de todas as partes, transformações produzidas pelas estradas, pelas micro-ondas, pelas máquinas (...). A identidade dos tocantinenses vai desaparecer como desapareceu a dos goianos" (MOREYRA, 1989: 18).

Sérgio Paulo Moreyra traça um quadro realmente contundente sobre os reflexos que as transformações modernizadoras provocam na cultura do povo, causando crise de identidade. Entretanto, esses processos podem ser encarados com mais otimismo, desde que sejam olhados numa perspectiva dialética, de modo que, no bojo desses choques culturais, se possa perceber a gestação de um novo conteúdo cultural, enfim, a construção de uma nova identidade cultural, enriquecida ou mesclada pelos processos migratórios, que resultam na fusão das culturas tradicionais com a incorporação das novas culturas que chegam.

3.4. Palmas: a modernidade no cerrado

3.4.1.Palmas como consequência da Belém-Brasília

"No fim do século passado, foi Belo Horizonte, hoje com 2 milhões de habitantes. Depois, no final dos anos 30, veio Goiânia, ocupada Agora por um milhão de pessoas. Nos anos 50, Brasília surgiu no Planalto Central como a maior aventura desse tipo. Neste momento, toda a febre envolvida no nascimento de um Estado e de uma capital está concentrada no cerrado do Tocantins, em Palmas, mais precisamente" (FERRAZ, 1993: 47).

A nova e planejada capital do Tocantins tornou-se inevitável como último item desta pesquisa. Isto explica-se, em primeiro lugar, porque este trabalho investiga tanto a construção da Belém-Brasília quanto o ingresso da região nos processos urbanizadores e modernizadores, decorrentes da implantação daquela rodovia, cortando todo o teritório tocantinense ao meio, no sentido Norte-Sul. Inclusive rodovia, urbanização e modernidade são consideradas palavras-chave, ao ponto mesmo de, no contexto em que estão sendo observadas, nenhuma existir sem as outras duas.

Desta maneira, Palmas surge como um corolário, tanto da urbanização quanto da modernidade regionais. Em termos de urbanismo, a nova capital tornou-se um material digno de ser investigado, pois apresenta traços modernistas, porém sem descartar algumas possibilidades de convivência do moderno com os gostos e costumes tradicionais regionais. Entretanto, tais possibilidades quase que ficaram apenas no projeto e também nos sonhos de arquitetos e urbanistas.

Acontece que existe uma enorme distância entre o gabinete dos planejadores e a sua efetiva implantação. É aí que ocorrem as grandes distorções. É quando entram em jogo, os interesses dos governantes, por um lado e, por outro, da chamada iniciativa privada. Interesses esses que no Tocantins, como em muitos outros lugares, andam bastante aliados, não coincidindo, necessariamente, com os interesses da população, cuja grande maioria não tem acesso à modernidade.

Em segundo lugar, Palmas existe como

consequência lógica da rodovia. Isto também explica-se de maneira bastante simples. Ocorre que, embora as lutas em favor da criação do Estado tenham se desencadeado desde as primeiras décadas do século XIX, passando por conjunturas de euforia e conjunturas de arrefecimento, acabaram sempre caindo no vazio (ver: CAVALCANTE, 1990 e LIRA, 1995).

Assim, só com o advento da referida rodovia é que a região vai comseguir agregar em torno de si os requisitos necessários para viabilizar o sonhado Estado do Tocantins. Foi a Belém-Brasília que possibilitou o surgimento de uma nova malha urbana, com cidades progressistas, modernas, com visões voltadas para o futuro.

Foi também aí que a região teve possibilidades de escoar sua produção e, consequentemente, torna-se um campo aberto à entrada dos incentivos e dos investimentos governamentais. (8) Aí sim, a região passou a reunir condições concretas de se auto-gerir, tornando-se irreversível a criação do Estado no final

dos anos 80, ~~onde~~ Palmas surge como uma consequência em cadeia.

Deve ser dito que a rodovia se tornou centro da discussão até mesmo para a decisão do local a ser construída a capital. É que, pelo fato das maiores cidades localizarem-se às suas margens, fortes foram os *lobies* visando garantir a capital na margem esquerda do rio Tocantins.

Entretanto, por mais que isto encerre um paradoxo, a mesma rodovia foi usada como o argumento decisivo para a capital ficar na margem direita do rio. Para tanto, houve grandes movimentações populares, encabeçadas pela cidade de Porto Nacional, convencendo os deputados - em sua maioria da margem esquerda - a votarem em favor da margem direita.

Os manifestantes apontavam a necessidade de dar uma chance de progresso à margem direita, uma vez que a outra margem já contava com o desenvolvimento proporcionado pela estrada.

Numa referência à polêmica gerada entre os deputados estaduais, uns defendendo a capital na margem esquerda do rio Tocantins e outros a favor da sua localização na margem direita, Elizeu Lira considera justa a posição dos que defendiam a margem direita, uma vez que esses estavam procurando proporcionar às cidades da margem direita do Tocantins a oportunidade de superarem a condição de isolamento a que foram submetidas historicamente. "Desde a construção da Belém-Brasília, que aquela região do Tocantins era conhecida como o "corredor da miséria. A construção da capital na margem direita do rio Tocantins vinha como um ato de justiça aos municípios daquela região, visto que a margem esquerda já está servida pela BR-153..."(9).

3.4.2. Palmas enquanto resgate histórico

Palmas é um fenômemo recentíssimo da história regional. Brotou da rústica paisagem do cerrado de uma localidade denominada Canela, tendo a leste a imponenete Serra do Carmo e Lageado e, a oeste, o leito

do grande rio Tocantins. O nascimento da cidade data do final da década de 80 para o início dos anos 90. Entretanto, a moderna capital traz, no seu próprio nome, um resgate histórico.

O topônimo Palmas lembra as lutas emancipacionistas do Tocantins, mais precisamente acontecimentos da primeira metade do século XIX. Na história deste movimento libertário, consta que em 1809 foi instalada a Comarca do Norte, com sede na inexpressiva localidade denominada São João das Duas Barras, situada na região do hoje chamado Bico do Papagaio. Desta maneira, por vários fatores que dificultavam a manutenção da sede ali, editou-se um alvará, erguendo a Vila na Barra do Palma (atual Paranã), em 25 de fevereiro de 1814.

Alguns anos depois (1821), um grupo de homens do Norte lança-se à aventura de criar a Província da Palma. Assim, a 14 de setembro de 1821, instalou-se no Norte um governo provisório, declarando-se independente da Comarca do Sul. Nas palavras do historiador Sérgio

Paulo Moreyra, "No caso do Tocantins, é de 1821 o manifesto que conclama todos os palmenses (naturais da Comarca de São João da Palma) a se unirem em torno de seus interesses"(10).

Além desta origem histórica, o topônimo Palmas tem também uma justificativa de cunho ecológico. Representa a abundância de palmeiras, que ajudam a compor a paisagem natural em quase toda a área do Estado do Tocantins (11).

3.4.3. A cidade na ótica do Plano Diretor

"As premissas do Plano Urbananísticas de Palmas se fundamentam no pensamento contemporâneo do desenho urbano, no qual a concepção racionalista foi substituída pela visão ecológica e humanísta ..." (PLANO DIRETOR DE PALMAS, 1993).

De acordo com os dados do PROJETO DA CAPITAL DO TOCANTINS/PLANO DIRETOR, de autoria dos arquitetos do

Grupo 4, de Goiânia (GO), a projeção de ocupação dar-se-á por diferentes etapas, conforme se verá resumidamente: 30.000 habitantes logo no início da ocupação até o segundo ano; 100.000 habitantes, ao final de cinco anos. A partir daí o documento passa a um detalhamente das etapas, porém se limita à distribuição do número de habitantes por área, sem referência à cronologia. Assim, há uma previsão de 200.000 habitantes, distribuídos em 2.500 hectares. Já numa segunda etapa, esta com 1.600 hetactares, com previsão de abrigar mais 100.000 habitantes. Para a terceira etapa, está previsto alcançar uma ocupação algo em torno de 2.400 hectares destinados à moradia, comportando cerca de 700.000 habitantes. Deste modo, o documento estima que após o término da implantação, a capital poderá abrigar algo em torno de 1 milhão de habitantes (cerca de 200 mil famílias), distribuídos em aproximadamente 4 mil hectares de área habitacional.

Porém o documento deixa previstas áreas de expansão ao Sul e ao Norte, que somam aproximadamente 9.500 hectares, que comportarão aproximadamente mais

700 mil habitantes. Além disso, constam as "áreas remanescentes", que compõem o quadrilátero denominado Área de Urbanização, num total de 38.400 hectares disponíveis (Ver: PROJETO DA CAPITAL DO TOCANTINS, s.d.).

Cabe informa que no censo de 1991 (IBGE) Palmas contava 24.261 habitantes e na estimativa de 1994 (Idem), havia atingido 55.717 habitantes.

Paralelemente aos dados oferecidos pelo IBGE existem outras estimativas que também merecem atenção. Por exemplo, numa das versões do Plano Diretor (1993) afirma-se: "JULHO DE 1993 - 70.000 pessoas vivem e trabalham em Palmas, Capital do Tocantins."(PLANO DIRETOR, 1993). Esta estimativa é confirmada por uma outra fonte, como se pode vê: "Setenta mil brasileiros vivem a aventura de Palmas, a Capital da poeira e das oportunidades" (Revista Veja, 04 de agosto de 1993, p. 46).

No memorial descritivo do Plano Diretor são

Foto de NAPOLEÃO ARAÚJO DE AQUINO/1995

PALÁCIO ARAGUAIA, SEDE DO GOVERNO ESTADUAL PALMAS - TO

Foto de NAPOLEÃO ARAÚJO DE AQUINO/1995

PRÉDIO RESIDENCIAL - PALMAS - TO

relacionados os itens de sua execução, que constam de um ponto sobre Níveis de Planejamento (tanto na estrutura básica quanto na sua implantação); um item sobre Diretrizes Normativas (conceitos e definições básicas, organização espacial, entre outros subitens); um item sobre Zoneamento de Uso; um sobre Equipamentos e Instalações.

Vale destacar alguns aspectos do Zoneamento de Uso, dada sua importância no projeto, uma vez que, de acordo com este documento resulta no relacionamento entre o exercício das funções e cada área urbanizada delimitada conforme a sua destinação nas atribuiçoes programadas para a cidade.

Exemplificando, são as seguintes as chamadas "zonas de uso": Zona de Apoio Regional, Zona de Apoio Urbano, Zona de Lagos e Recreação, Zona de Habitação, Zona de Apoio Local, Zona de Administração Governantal e Zona Verde.

Também o Sistema Viário vale a pena ser

destacado, dada sua importância na dinâmica da cidade, onde as vias de circulação constituem um "sistema hierarquizado diferenciando as vias de forma racional e funcional".

Nesse sentido, na hierarquia do sistema estão contidas: Vias Principais, com Avenida rodoviária, Avenida Parque, Eixo Norte-Sul, Eixo Leste-Oeste; Vias secundárias, que se definem como "vias de passagem" ou "vias arteriais": definem uma malha arterial formada pelo seu cruzamento, tanto longitudinal quanto transversalmente; e vias Terciárias, que se compõem das ruas de ligação (circulação entre vias de passagens), bem como das ruas locais e de pedestres (que dão acesso às edificações e às áreas específicas).(Ver: PROJETO DA CAPITAL DO TOCANTINS, s.d.).

3.4.4. A cidade vista pelos depoimentos orais

Em seu depoimento, o arquiteto Luiz Fernando Cruvinel Teixeira, autor do Projeto de Palmas, admite tratar-se realmente de uma cidade planejada dentro de uma concepção moderna, que provoca ruptura com a

cultura regional tocantinense. Entretanto, ressalta alguns aspectos em que a cidade poderá resgatar traços da tradição regional. Enfim, de acordo com ele, mesmo se tratando de uma obra construída sob padrões modernistas, é perfeitamente possível ser assimilada pelo povo simples da região.

Assim, comparando Palmas com Brasília, destaca alguns aspectos que diferenciam as duas cidades. Uma dessas diferenças seria a grande frequência de prédios residenciais em Brasília, quando em Palmas o indivíduo teria a possibilidade de construir sua própria casa, utilizando o lote à sua maneira, de acordo com sua prórpia concepção cultural. "Nós sabíamos que no Tocantins cada um gostaria de fazer sua casa e aí está a mistura do moderno (...). Quando você está entre quadras, não faz diferença nenhuma de uma cidade do Tocantins: é a casa, o morro, o abacateiro, essas coisas todas (...). Embora você tenha uma cidade com concepção moderna (..), você tem o bairro que é culturalmente o bairro tradiconal brasileiro, tradiconal do Tocantins. Isso foi a grande (...)

flexibilidade cultural", defende o autor (coautor) do projeto (Luís Fernando C. Teixeira).

O arquiteto mostra-se indignado com várias distorções verificadas na implantação da capital que, em muitos casos, torna-se distanciado dos princípios delineados no Plano Diretor. Tais distorções vão desde a confusão criada no sistema de endereçamento até a enorme quantidade de áreas que passaram a desempenhar funções que não eram previstas.

No caso do endereçamento, o Governo e as imobiliárias atropelaram o processo, isto é, antes da definição clara do endereçamento, espalharam anúncios de vendas de lotes pelos jornais, colocando como endereço o zoneamento, que é definido por critério puramente técnico. Assim, na prática o endereçamento em Palmas rompe totalmente com o tradicional, de modo que, por exemplo, em vez de se escrever: Av. JK, quadra tal lote tal, ou um outro endereço: Alameda 15, Quadra 14 Lote 13, escreve-se: ARSE 15, Quadra 14 Lote 13. (ARSE significa, pelo zoneamento urbano Área Residencial

Sudeste).

Quanto ao problema da utilização de áreas para outras funções, o arquiteto afirma que em Palmas hoje existe enorme quantidade de prédios de instituições (especilamente igrejas) em locais que eram destinados a áreas verdes. Este é um problema que foi mencionado também pela representante da GAIA, cujo depoimento será visto a seguir.

Quanto ao choque cultural provocado pela construção de uma capital planejada, moderna, numa região rústica, tradicional e, até mesmo, tida como a atrasada, do ponto de vista de progresso e modernidade, nesta pesquisa se constatou que realmente os impactos são muito fortes. Por outo lado, constatou-se também a possibilidade do diálogo entre tradição e modernidade, conforme já se afirmou anteriormente.

Por exemplo, no depoimento de Celi Carvalho, jornalista militante da GAIA, organização não governamental que atua na preservação do meio ambiente,

esta jornalista confirma a existência dos choques de cultura, mas confirma também a existência de um cotidiano com rasoável interação cultural.

Quanto ao aspecto dos problemas que mais afetam o cotidiano da cidade, Celi - que faz questão de frisar que fala em seu próprio nome e não em nome da GAIA - , aponta o aspecto dos conflitos pela posse, enfim, o problema da moradia na capital. Recorda-se de conflitos bastante tensos, em que lista três casos de morte de posseiros. Nesse caso, analisa que a cidade teve uma "avalanche de propaganda" para atrair pessoas de todos os lugares, sendo chamada de "capital da esperança", "capital ecológia do ano 2000", enfim, com muitas formas de atrair imigrantes, pioneiros e aventureiros.

Desta maneira, havia a previsão de povoar determinada área no decorrer de um tempo estipulado e esse povoamento, ou melhor, essa ocupação, acabou ocorendo com o dobro ou mais da rapidez. Isso resultou no problema das posses urbanas. Verificaram-se várias invasões conflituosas, sendo a Vila União o caso mais

conhecido.

Mas para a jornalista, as consequências das enormes levas de migrantes não ficaram apenas no que diz respeito à moradia. Agravou-se também o sério problema do abastecimento de água, luz, enfim, tornou-se absolutamente impossível o suprimento de infraestrutura da cidade.

Assim, depoimento como este traz à tona a inviabilidade de se implantar uma cidade moderna, planejada, sem incorrer nos erros de outras cidades também planejadas, em épocas bastante recentes, como Goiânia e Brasília. Baseado na reflexão dessa palmense, pode-se projetar a imaginação em direção ao passado e buscar os sonhos e as utopias que presidiram as construções de Goiânia e Brasília. Hoje são cidades reais que abrigam tanto os sofisticados equipamentos da modernidade quanto os enormes problemas da vida moderna: problemas do trânsito, violância em geral, falta de habitação, precárias condições de saúde e de educação para a grande massa da população e assim por

diante. "A Brasília de hoje é uma pequena mostra do caos que a Capital Federal poderá enfrentar até o início do próximo milênio" (ROSSI e PINHEIRO, 1995: 34).

Mas Palmas teve o início de sua construção embalado em sonhos e utopias, acreditando-se na ilusão de uma cidade cujo planejamento seria capaz de evitar todos os erros de qualquer experiência anteriror. Daí a utopia contida no *slogan*: "Capital ecológica do ano 2000".

Entretanto, esta jornalista que veio de Minas Gerais no início da construção de Palmas, onde passou a morar, trabalhar e exercer diferentes lutas, passou a conhecer a vida da jovem capital com muita intimidade. E, a partir desta vivência, acompanhando o dia-a-dia da cidade, passou a perceber um outro lado da questão. Percebeu que Palmas, embora ainda não tenha uma identidade própria, encontra-se numa fase interessante, na mesclagem das culturas que vão se cruzando.

Percebe também que nesse cruzamento de culturas há os choques, os impactos, especialmente das pessoas que vêm do Sul (ou do Sudeste, como é o caso dela própria), com costumes sensivelemente diferentes - os da cultura tradicional tocantinense. Conta que, ao chegarem à região, os imigrantes acham estranho, por exemplo, alguns casos de comidas típicas, como as frutas que fazem parte dos hábitos alimentares do Tocantins. Ela mesma, dentre outras frutas, não era acostumada com o pequi. Então, ao chegar em Palmas, achava muito interessante os tocantinenses saírem pelo cerrado, falando "vamos buscar pequi". Ela achava aquilo muito bonito e sentia vontade de incorporar isso à sua cultura, aos seus hábitos alimentares.

De qualquer maneira, esta depoente percebe que os choques culturais provocados pela imposição da modernidade de Palmas no cerrado, enfim, na cultura tradicional da região tocantinense, foi atenuado com uma certa flexibilidade que percebe estar presente no projeto da nova capital. Percebe que mesmo no aspecto da arquitetura, não existe imposição de um padrão

rígido, a não ser nos prédios públicos.

Segundo ela, há grande liberdade na arquitetura residencial, de modo que as pessoas podem perfeitamente, construírem suas residências de acordo com seus gostos e com as necessidades da ventilação natural, levando em conta o calor da região. Assim, percebe na arquitetura palmense grande influência sulista, porém convivendo com construções de estilo mais tradicional (da região).

Quanto ao cotidiano em Palmas, percebe algo interessante, como o aspecto da vizinhança. Afirma que são bastante fortes as amizades entre os moradores das quadras, onde, segundo conta, é perfeitamente normal se ver as pessoas batendo papo, por exemplo, num açougue.

Um outro traço interessante que aponta do cotidiano em Palmas é o uso frequente da carona. Segundo ela, as pessoas que não têm carro costumam ir e voltar de carona para o trabalho, como uma coisa muito normal, até que essas pessoas vão economizando e também

comprem seus carros. Afirma que a cultura da carona é tão forte na capital ao ponto das pessoas motorizadas, muitas vezes, ao passarem por pedestres, pararem o carro e perguntarem para onde estão indo, a fim de oferecerem carona. Admite, entretanto, que hoje este aspecto já começa a se complicar, à medida que a cidade vai crescendo, por crescer também o número de desconhecidos...

Enfim, esta informante, embora admita a existência do choque de culturas em Palmas, sendo que ela própria encontrou certa dificuldade de adaptação no início, pela sua dura condição de pioneira, admite também que esses cruzamentos de diferentes culturas são interessantes para a formação da identidade palmense. E resume esta sua condição de pioneira numa frase: "Eu não conhecia o Norte (Sou de Minas...), mas a gente aprende a gostar de tudo o que a gente conquista..." (Celi Carvalho, da GAIA).

Depoimento como este foi de grande relevância na pesquisa, dada a simbiose que passou a existir entre a

depoente e a cidade, numa relação de amor e afeto construída no dia-a-dia. Esta relação de afeto transpareceu ao longo do depoimento.

Com certeza a jornalista foi contaminada pelo "Vírus palmenese". Conta-se que esse vírus "ainda não estudado pelos cientistas", mas quem por ele é atacado sofre o estranho efeito de sempre querer ficar em Palmas e quando se ausenta da Capital tocantinense acaba sendo tomado por "úma espécie de banzo que só se aplaca quando volta para o convívio das ruas, praças e meandros da cidade dos girassóis (...). Há suspeitas de que o vírus palmense se propague a partir do perfume das flores dos girassóis". (12)

Desta maneira, o cotidiano da entrevistada se confunde com o cotidioano da própria cidade que abraçou e, segundo ela, de onde não se afastará mais.

No entanto, mesmo com esta paixão pela cidade, a depoente não omitiu os pontos críticos, as contradições, enfim, os diferentes problemas que se

fazem presentes no cotidiano de uma cidade que já nasceu com vocação para metrópole, inclusive convivendo precocemente com problemas típicos das grandes metrópoles, tais como: invasões, precariedade no abastecimento e prestação de serviços, incompatibilidade entre o crescimento da cidade e a oferta de infraestrutura etc.

Mais radical ou menos generoso - talvez por não residir na capital e não ter sido contaminado pelo "vírus palmense" - é o presidente da Associação Tocantinense de Ecologia, José Carlos Menezes. Para ele, "... a capital Palmas não está se preocupando com a qualidade do indvíduo, foi construída uma capital que não está priorizando a pessoa, está priorizando prédios do Estado, prédios de Secretarias, estruturas várias, e tudo mais (...). É uma cidade difícil de se morar ..." (J. C. Menezes, Pres. da ATE).

Na fala deste líder ambientalista/classista sobre Palmas fica transparente um dos verdadeiros traços da modernidade, que é a anulação dos homens e da

história, especialmente quando a modernidade se impõe em regiões atrasadas, de caráter terceiromundista, quando tal modernidade fica limitada ao mundo fantástico dos sonhos e utopias, sem levar em conta o mundo real, o contexto histórico, enfim, a realidade cultural.

Isto já foi dito por Marshall Berman, ao analisar o modernismo em regiões do mundo subdesenvolvido. Comparando o modernismo das nações avançadas com o das atrasadas, Berman afirma que no primeiro grupo o modernismo brota diretamente da modernização política e econômica, obtendo visão e energia de uma realidade modernizadora. Já no segundo grupo, o modernismo emerge do atraso e do subdesenvolvimento. Para Berman, "... em países relativamente atrasados, onde o processo de modernização ainda não deslanchou, o modernismo, onde se desenvolve, assume um carácter fantástico, porque é forçado a se nutrir não da realidade social, mas de fantasias, miragens e sonhos" (BERMAN, 1994: 220-4).

Voltando ao depoimento do presidente da ATE, este critica, por exemplo, o fato dos arquitetos do Grupo 4, autores do projeto da capital, terem visitado cidades da Europa, buscando inspiração para o projeto e, apesar disso, vê-se uma cidade nascer já com falhas no planejamento. De acordo com ele, a cidade foi construída sem se pensar num esgoto sanitário, para "depois de tudo pronto ter que quebrar tudo..."

Realmente o que o presidente da ATE fala é o que se constata em Palmas: embora se trate de capital planejada, sua construção vem se verificando sem obedecer devidamente o Plano Diretor, de modo que são feitos apressadamente a pavimentação asfáltica e os jardins para, alguns meses depois, quebrar o asfalto e danificar os jardins, para abertura de galerias pluviais (em novembro de 1995 isto foi testemunhado pela população, houve alguns protestos, que foram divulgados pela televisão).

Sobre o impacto modernizador que Palmas provocou no cerrado tocantinense, Padre Alano assim se expressa:

"... Era muito diferente hoje: esta região onde está Palmas era um verdadeiro deserto, a não ser pequenas fazendas. Agora Palmas, com a sua presença no coração do Estado do Tocantins faz com que revolucione todo o jeito de ser do povo tocantinense de origem e adventício. É uma realidade fenomenal. A gente chega em Palmas atualmente e tem a impressão de uma grande cidade, com aspecto de lugarejo: ao lado de uma rua esburacada se vê a correria do povo para tomar ônibus (...). Há multidão e solidão ao mesmo tempo". (Padre Alano).

Este item será concluído com uma citação ao historiador Nasr, numa relfexão que faz sobre Palmas, em seu primeiro ano de existência. Diz o historiador: "Palmas nos chega com os traços de Brasília desde a planta original - estranha arquitetura para a região, mas que espelha a modernidade pretendida .."(NASR, 1989: 44).

Em síntese, Palmas, esta moderna e planejada capital do Tocantins, impôs-se como um fenômeno digno

de ser pesquisado, até por comportar muitas contradições.

Apontando algumas dessas contradições, cite-se o fato de ter sido planejada para ser a "capital dos tocantinenses", mas tornou-se inacessível à maioria deles, a não ser pelo expediente da *invasão* de lotes.

Em segundo lugar, foi planejada para ser a "capital ecológica do ano 2000" e está arriscada a se transformar na "anti-ecológica do ano 2000", em virtude da sua implantação não seguir devidamente os princípios esboçados no Plano Diretor. Um outro problema é não ter havido a preocupação de preencher cada quadra habitacional, para só então dirigir a ocupação da próxima quadra. Ao contrário, dirigiu-se uma ocupação (habitação) das quadras de maneira descontínua, gerando grandes espaços desahabitados, o que dificulta enormemente a vida de quem não possui carro.

Enfim, são muitas as contradições verificadas numa cidade que se propõe moderna e que de fato traz

vivos traços de modernidade mas que não obedece ao planejamento, incorrendo nos mesmos erros já cometidos por outras metrópoles.

NOTAS DO CAPÍTULO III

1. Cf. IBGE - Censo Demográfico n. 8, Tocantins. Rio de Janeiro, 1991, pp. 1-156. Como se ver, os parâmetros adotados atualmente pelo IBGE não deixam de favorecer uma definição cuja balança venha a pender para o lado do urbano. Entretanto, são esses os dados oficiais, reconhecidamente idôneos por pesquisadores de diferentes áreas do conhecimento.

2. Tupirama que se emancipou em 1947 (conforme Projeto de Lei n. 106, de 11/10/1947), arquivo da Assembléia Legislativa-GO), volta a se emancipar em 1994 (matéria publicada no Jornal do Tocantins, n. 608, de 27 a 30/05/1994, contendo a relação dos municípios recém-emancipados no Tocantins).

3. IBGE, censos de 1950 - 1960 - 1970 e 1980 - sinopse.

4. Idem, censo de 1991 - sinopse - e estimativa de 1994.

5. A idéia de choque, referindo-se a impactos modernizadores é empregada por Walter Benjamin, pensador alemão deste século, e um dos grandes estudiosos da modernidade.

6. Agora sim, Margareth Arbués acaba de defeder tese de mestrado a

construção de uma nova identidade em Gurupi (TO) como um dos focos centrais de sua investigação.

7. Cf. VIDART, 1978:114. "Muy a menudo, el hombre de campo posee um intenso sentimiento de inferioridad. (...) el trasladerse a um poblado diferente (...), se siente dominado por la torpeza. Los sentimientos de inferioridad se manifestar de um modo muy acusado (sic) en el niño rural que es enviado a la escuela urbana ..."

8. Ver: AGUIAR, 1986; ARBUÉS, 1995; CAVALCANTE, 1990 e LIRA, 1995.

9. Ver: LIRA, 1995:215-16. Ver também sequência de matérias publicadas no Jornal do Tocantins, nas edições próximas ao dia 9 de fevereiro de 1989, tanto anteriores quanto posteriores a esta data decisiva, especialmente as matérias: "Capital definitiva: decisão sairá quinta, dia 9". Jornal do Tocantins, Miracema do Tocantins, 07 a 13 de fevereiro de 1989, p. 1. "Canela Sediará a Capital definitiva". Jornal do Tocantins, Miracema do Tocantins, 14 a 20 de fevereiro de 1989, p. 3; "Caital definitva: a construção em Canela. Escolha teve 23 votos a favor e apenas uma abstenção" Jornal do Tocantins, Miracema do Tocantins, 14 a 20 de fevereiro de 1989, p. 1.

10. Ver: MOREYRA, Sérgio Paulo. "As duas fundações do Estado do Tocantins", in Caderno de Ciências Humanas (Série Estudos; n. 2, 1989, p. 7. Ver também: CAVALCANTE, Maria do Espírito Santo R. O movimento Separativista do Norte de Goiás 1821-1988. Goiânia, ICHL-UFG, 1990. Tese

de mestrado. mimeo. p.64 e seguintes; PALACIN, Luis e MORAES, Maria Augusta de Sant'Anna. História de Goiás (1722-1972). 6. ed., UCG, 1994, pp. 52-4.

11. Ver: ESTADO DO TOCANTINS. Secretaria da Indústria e Comércio. Coord. de Turismo. Inventário da oferta turística do Tocantins. Palmas, 1993, p.46. Ver também: ESTADO DO TOCANTINS - Diagnóstico Sócio-econômico-administrativo, 1989-1990. Palmas, 1990 pp. 285-95

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo deste estudo foram feitas algumas constatações dignas de nota.

Por exemplo, o fato do Norte de Goiás ser extremamente desabitado na primeira metade do século e que mesmo a população atingindo certo crescimento, acentuava a diferença em relação ao Sul do Estado. Esta constatação veio a partir de dados comparativos entre o censo de 1900 e o de 1950. Ou seja, enquanto no ano de 1900 o Norte entrava com 26,54 % da população do Estado, em 1950 entrava com apenas 16,79 %.

Constatou-se que a Belém-Brasília teve vários trechos construídos antes de sua decisão final de ligar Brasília a Belém. Os seus inícios datam dos

anos 40, com a implantação da Colônia Agrícola Nacional de Goiás - CANG -, hoje cidade de Ceres.

Foram construídos outros trechos em direção ao Norte, mas com escassos recursos do Estado de Goiás.

No Governo de JK é que houve a decisão definitiva de completar a ligação com Belém. Esta decisão ocorreu na localidade denominada Cercadinho, hoje cidade de Barrolândia (TO).

Constatou-se também que hoje a maioria da população do Estado do Tocantins reside na zona urbana, de acordo com os parâmetros do IBGE (censo de 1991).

Entretanto, existe enorme contraste entre as cidades situadas nas margens da rodovia e as situadas mais distante, especialmente as da margem direita do rio Tocantins, as chamadas cidades tradicionais.

Nesse sentido, foi feita uma amostra em que foram comparadas as 5 maiores cidades da rodovia com as 5 maiores representantes do grupo das tradicionais. Nesta comparação foi detectado que a esmagadora maioria da população da rodovia reside na cidade (84,54 %).

Já as 5 maiores cidades do grupo das tradicionais permanecem com a maioria de suas populações residindo na zona rural (62,37 %).

Em relação a Palmas, concluíu-se que esta cidade é uma das consequências da rodovia Belém-Brasília, uma vez que a própria emancipação do Estado do Tocantins deveu-se, em boa parte, às condições de infraestrutura criadas na região, graças sobretudo aos canais de investimentos abertos com o advento da estrada.

Ainda sobre Palmas, concluíu-se que embora se trate de cidade moderna, planejada e com vivos traços do urbanismo conteporrâneo, já nasceu com os problemas frequentes em qualquer cidade, como, por

exemplo, o problema habitacional, o descompasso entre o crescimento da cidade e a instalação de serviços públicos, enfim, de equipamentos necessários à vida da cidade.

Por último, deve dizer-se que este tema, a partir daqui abre-se para futuras abordagens, com um bom material já reunido e, portanto, com alguma perspectiva para futuras investigações.

FONTES E BIBLIOGRAFIA

I - LIVROS, TESES, BROCHURAS

AGUIAR, Maria do Amparo A. **A Expansão do Capitalismo e a incorporação de novas áreas - o Norte de Goiás.** São Paulo, USP, 1986. Tese de Mestrado, mimeo.

ALBERTI, Verena. **História oral: a experiência do CPDOC.** Rio de Janeiro, Centro de Pesquisa e Documentação de História Conteporânea do Brasil, 1989.

ALMEIDA, Fernando Lopes (org.). **A questão urbana na América latina** (textos). Rio de Janeiro, Forense - Universitária, 1978. (Coleção Ensaios de Economia).

ALVES, Júlia F. **Metrópoles: cidadania e qualidade de vida**. 4. ed., SP, Moderna, s.d.

ANDRADE , Manuel Correia de. **Modernidade e pobreza: a expansão da agroindústria canavieira e seu impacto**

ecológico e social. São Paulo, ed. UNESP, 1994. (Biblioteca básica).

ANTONIAZZI, Alberto e CALIMAN, Cleto (org.). **A presenca da Igreja na cidade.** Petrópolis (RJ), Vozes, 1994.

AMORIM, Nadia F. M. de. **Mulher solteira: do estigma à construção de uma nova identidade.** Maceió, EDUFAL, 1992

ANDRADE, Nair Leal de. **História e histórias da CANG** _ meu rincão por adoção. Goiânia, Ed. do Autor, 1990.

ARBUÉS, Margareth Pereira. **A imigração e a construção de uma nova identidade: Gurupi (1958/88).** Goiânia, ICHL-UFG, 1995. Tese de Mestrado, mimeo.

ARTIAGA, Zoroastro. **História de Goiás** (Relato de acontecimentos históricos goianos de 1592 a 1946). Tomo II. Goiânia (GO). São Paulo, Gráfica da Revista dos Tribunais, 1961.

ATAÍDES, Heloísa Selma F. C. Flores de. **Goiás: tradição e transformação.** ICHL-UFG. Goiânia, 1990. Tese de mestrado, mimeo.

BARBOSA, João Alexandre. **As ilusões da modernidade.** São Paulo, Perspectiva, 1986.

BECKER, Bertha K. **Amazônia**. São Paulo, Ática, 1990. (Série princípios).

BELLAMY, Richard. **Liberalismo e sociedade moderna**. Tradução de Magada Lopes. São Paulo, ed. UNESP, 1994.

BELLUZZO, Ana Maria de M. (org.) **Modernidade: vanguardas artíticas na América Latina**. SP, Memorial/UNESP, 1990.

BENJAMIN, Walter. **Charles Baudelaire, um lírico no auge do capitalismo**. Tradução: José Carlos Martins Barbosa e Hemerson Alves Batista. 2. ed., São Paulo, Brasiliense, 1991 (Obras Escolhidas, vol. III.)

----------. **Magia e técnica, arte e política: ensaios sobre literatura e história da cultura**. Trad. de Sérgio Paulo Rovanet, prefácio de Jeanne Marie Gaguebirn. 4. ed., São Paulo, Brasiliense, [1. ed. 1985] s.d.(?) (Obras Escolhidas, vol. I).

----------. **Rua de mão única**. Trad. de Rubens Rodrigues Torres Filho e José Carlos Martins barbosa. 3. ed., São Paulo, Brasiliense, 1993. [Primeira edição brasileira 1987]. (Obras Escolhidas, Vol. II

BENEVOLO, Leonardo. **A cidade e o arquiteto; método e**

história na arquitetura. 2. ed.. São Paulo, Perspectiva, 1991. (Coleção debates.)

BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade**. Tradução: Carlos Felipe Moisés e Ana Maria Ioriatti. 11. reimpressão, São Paulo, Companhia das Letras, 1994.

BERTRAN, Paulo. **Formação econômica de Goiás**. Goiânia, Oriente, 1978.

----------. **Uma introducão à história econômica do Centro-Oeste do Brasil**. Brasília, CODEPLAN; Goiânia, UCG, 1988.

BOGO, Fidêncio. **O trânsito em Palmas**. Jornal do Tocantins, Palmas, 08 a 09 de dezembro de 1995, Caderno 2. p. 3.

BOLLE, Willi. **Fisiognomia da metróple moderna: representação da história em Walter Benjamin**. São Paulo, EDUSP, 1994.

BOMENY, Helana. **Guardiães da razão: modernistas mineiros**. Rio de Janeiro, Ed. UFRJ, tempo Brasileiro, 1994.

BORGES, Ana Maria e PALACIN, Luís. **Patrimônio histórico de Goiás**. Goiânia, J. Câmara, s.d. e s.p.

BORGES, Barsanufo Gomides. **O despertar dos dormentes**; estudos sobre a Estrada de Ferro de Goiás e seu papel nas transformações das estruturas regionais: 1909-1922. Goiânia, Cegraf, 1990. (Coleção Documentos Goianos, 19).

BOSI, Ecléia. **Memória e sociedade: lembranças de velhos**. 2. ed., São Paulo, T.A. Queiroz/Ed. da USP, 1987.

BRASILIENSE, Eli. **Pium**. 6. ed., Goiânia, Cultura Goiana, 1987.

----------. **Uma sombra no fundo do rio**. Rio de Janeiro, José Olympio; Brasília, INL, 1977.

BUENO, Jefferson. **Cidadão anapolino**. Goiânia, SENAI.sd.

BUARQUE, Cristovam. et al. **O colapso da modernidade brasileira e uma proposta alternativa**. 3. ed., Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1992.

----------.**A desordem do progresso: o fim da era dos economista e a construção do futuro**. 3. ed., Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1990.

CASTORIADIS, Cornelius. **A instituição imaginária da sociedade**. Tradução Guy Reynald. 3. ed., RJ, Paz e terra, 1991.

CARDOSO, Ciro Flamarion S. **A cidade-estado antiga**. 2. ed., São Paulo, Ática, 1987. (Série Princípios)

CARDOSO, Miriam Limoeiro. **Ideologia do desenvolvimento - Brasil: JK - JQ** 2. ed. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1978. (Estudos Brasileiros, 14).

CARLOS, Ana Fani A. **Espaço e indústria**. 2. ed., São Paulo, Contexto, 1989. (Repensando a Geografia).

CARNEIRO, Maria Esperança Fernandes. **A revolta camponesa de Formoso e Trombas**. Goiânia ed. UFG, 1988. (Coleção Teses Universitárias, 42)

CARONE, Edgard. **A terceira República (1937-1945)**. 2 ed., SÃo Paulo, DIFEL, 1982. (Corpo e Alma do Brasil)

CASTELLS, Manuel. **A questão urbana**. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1983.

CASTRO, Antônio E. et al. **Política urbana; a produção e o consumo da cidade**. 2. ed., Porto Alegre, Mercado Aberto, 1986. (Tempo de Pensar, 2).

CAVALCANTE, Adauto Cordeiro. **Gurupi**. Goiânia, UFG, 1968.

CAVALCANTE, Berenice. **História e modernismo: duas versões sobre nossa brasilidade**. Rio de Janeiro,

PUC-RJ, 1992, pp. 2-4. (Rascunhos de história No. 4).

----------. **A Revolução Francesa e a modernidade.** São Paulo, Contexto, 1990. (Repensando a história geral).

CAVALCANTE, Maria do Espírito Santo R. **O movimento separatista do Norte de Goiás 1821 _ 1988.** Goiânia, ICHL-UFG, 1990. Tese de Mestrado-mimeo.

CHARTIER
CHARTER, Roger. **A história cultural.** Trad. Maria M. Galhardo. Rj bertrand Brasil; Viseu/Portugal, 1990.

CHOAY, Françoise. **O urbanismo: utopias e realidades, uma antologia.** 3. ed., São Paulo, Perspectiva, 1992. (Coleção Estudos).

CHAUL, Nasr N. **Caminhos de Goiás: da construção da "decadência" aos limites da modernidade.** São Paulo, USP, 1995 Tese de Doutoramento - mimeo.

CHAUL, Nasr N. Fayad. **A construção de Goiânia e a transferência da capital.** Goiânia, CEGRAF-UFG, 1988. (Documentos Goianos, 17).

COLEÇÃO BRASÍLIA - Antecedentes históricos (1897 - 1945) Rio de Janeiro Presidência da República - Serviço de Documentações, 1960.

COSTA, Célio. **O Estado do Tocantins: uma geopolítica de desenvolvimento**. Goiânia, Líder, 1985.

----------. **A economia contemporânea de Goiás**. Goiânia, Gráfica o Popular, 1987.

COSTA, Maria Beatriz Ribeiro. **A revolução de 1930 e a Revista Oeste na consolidação de Goiânia: do bandeirismo utópico à concretização do discurso**. Goiânia, ICHL-UFG, 1994. Dissertação de Mestrado - mimeo.

DAYRELL, Eliane Garcindo. **Colônia Agrícola Nacional de Goiás**: análise de uma política de colonização na expansão para o Oeste. UFG, Fac. Educação, 1974. Dissertação de Mestrado, mimeo

DANTAS FILHO, José e DORATIOTO, Francisco Fernando Monteoliva. **A República bossa nova: a democracia populista (1954 -1964)**. São Paulo, Atual, 1991. (História em Documentos).

DANTAS, Paulo. **Sayão: adeus ao oeste (a epopéia do homem que desbravou o oeste brasileiro)** prefácio Bernardo Élis, Edições Populares, SP, 1977.

DAVIS, Kingsley et al. **Cidades: a urbanização da humanidade**. Tradução de José reznik. Rio de Janeiro,

Zahar, 1970.

DOLES, Dalísia Elisabeth Martins. **As comunicações fluviais pelo Tocantins e Araguaia no século XIX.** Goiânia, Oriente, 1973.

DURHAM, Eunice R. **A cainho da cidade.** 3. ed., São Paulo, Perspectiva, 1984.

DUSSEL, Enrique. **1492: o encobrimento do outro: a origem do mito da modernidade.** Tradução de Jaime A. Classen. Petrópolis (RJ), Vozes, 1993.

ÉLIS, Bernardo. **Goiás em sol maior** (comentário cultural, literário, historico e sentimental). Goiânia, Poligráfica, 1985.

----------. **O tronco.** São Paulo, José Olympio/Civilização Brasileira/Editora Três, 1974. (Literatura Brasileira Contemporânea).

ELIAS, Eduardo de O. **Escritura urbana.** São Paulo, Perspectiva, 1989.

FREITAS, Vitorino. **Piscina de lama.** Goiânia, Oriente, 1978.

FORTI, Reginaldo (org.) **Marxismo e urbanismo capitalista.** São Paulo, Ciências Humanas, 1979.

GAGNEBIN, Jeanne Marie. **História e narração em Walter**

Benjamin. São Paulo, Perspectiva - FAPESP. Campinas (SP, Ed. da UNICAMP. 1994 - Coleção Estudos.

GEDDES, Patrick. **Cidades em evolução**. Trad. Maria J. F. de Castilho. Campinas (SP), Papirus, 1994.

GIDDENS, Anthony. **As consequências da modernidade**. Tradução de Raul Fiker. São Paulo, Ed. UNESP, 1991. (Biblioteca Básica).

GODINHO, Durval C. História de Porto Nacional. Porto Nacional (TO), 1988.

GODINHO, Vitorino Magalhães. **A estrutura na antiga sociedade portuguesa**. Lisboa, Arcádia, 1971.

GODOY, Maria Paula Fleuy. **"O último bandeirante"**, in: Longa viagem (crônicas). Rio de Janeiro, Pangetti, 1968, pp. 116-16.

GÓIS, Walder. **A marcha além do oeste**. Goiânia, Orient, 1969.

GONÇALVES JR., Antônio José et al. **O que é urbanismo**. São Paulo, Brasiliense, 1991. (Coleção Primeiros Passos).

GOMES, Horieste. **Geografia sócio-econômica de Goiás**. Goiânia, Brasil Central, 1969.

----------. e TEIXEIRA NETO, Antônio. **Geografia**

Goiás/Tocantins. Goiânia, Cegraf/UFG, 1993.

GONTIJO, Ana Braga Machado. **A comunicação no médio Norte goiano**. Goiânia, Oriente, 1973.

GUIMARÃES, Maria T. Canesin. **Formas de organização camponesa em Goiás (1954-64)**. Goiânia, CEGRAF/UFG, 1988. Coleção Teses Universitárias.

HAROUEL, Jean-Louis. **História do urbanisno** . [Trad. Ivone Salgado] Campinas, SP, Papirus, 1990. (Série: Ofício de Arte e Forma).

HAUSER, Philip M. e SCHNORE, Leo F. **Estudos de urbanização**. Tradução de Eunice R. R. Costa. São Paulo, Pioneira, 1976. (Biblioteca Pioneira de arte, arquitetura e urbanismo).

HARVEY, David. **Condição pós-moderna**. trad. adail U. Sobral e Maria Estela Gonçalves.

HELLER, Agnes. **O cotidiano e a história**. Trad. Carlos N. coutinho e Leandro konder. 4. ed., RJ, Paz e Terra, 1992.

HOLSTON, James. **A cidade modernista: uma crítica de Brasília e sua utopia**. [Trad. Marcelo Coelho]. São Paulo, Companhia das Letras, 1993.

IANNI, Octávio. **Ditadura e agricultura. O**

desenvolvimento do capitalismo na Amazônia: 1964-1978. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1986.

----------. **A idéia de Brasil moderno**. 2. ed. SP, Brasiliense, 1994.

KUBITSCHEK, Juscelino. **Por que construi Brasília**. Rio de Janeiro, Bloch, 1975.

KURZ, Robert. **O colapso da modernização**. Trad. K. E. Barbosa, 3. ed., RJ, Paz e Terra, 1993.

LENHARO, Alcir. **Colonização e Trabalho no Brasil**. Campinas, UNICAMP, 1985.

LIRA, Elizeu Ribeiro. **A gênese de Palmas - Tocantins**. Presidente Prudente (SP), FCT - UNESP, 1995. Tese de mestrado. Mimeo.

MACEDO, Nertan. **Abílio Wolney, Um coronel da Serra Geral**.2. ed., Rio de Janeiro, Renes/INL/MEC, 1980.

MACHADO FILHO, Aires da Mata. **Arraial do Tijuco, cidade Diamantina**. 3. ed., Belo Horizonte, Ed. da USP, 1980.

MAIA, Valter Estácio. Economia de Goiás. 2. ed., Goiânia, UCG, 1986.

MARANHÃO, Othon. **Setentrião goiano**. Goiânia, Piratininga, 1978.

MARANHÃO, Ricardo. **O Governo Juscelin Kubitschek**. 2 ed. São Paulo, Brasiliense, 1981.

MARTINS, José de Souza. **Os camponeses e a política no Brasil**. 3 ed., Petropólis (RJ), Vozes. 1986.

MARX, Murillo. **Cidade brasileira**. São Paulo, Melhoramentos/Ed.USP, 1980.

MEDRADO, Maria Áurea (org.). **Porangatu, ontem e hoje**. Porangatu, Prefeitura Municipal, 1990.

MEYER, Marlise. **Caminhos do imaginário no Brasil**. São Paulo, EDUSP, 1993.

MIRANDA, Anna Britto. **História de Pedro Afonso**. Goiânia,Oriente, 1973.

MIRANDA, Antônio. **Brasília, capital da utopia**. Brasília, Thesaurus, 1985.

MOISÉS, José Álvaro et al. **Contradições urbanas e movimentos sociais**. 2. ed., Rio de Janeiro, Paz e Terra, Centro de Estudos de Cultura Contemporânea, 1978.

MORAES, José G. Vinci de. **Cidade e cultura urbana na Primeira República**. São Paulo, Atual 1994. (Discutindo a história do Brasil).

MOREIRA FILHO, Juarez. **Infância e travessuras**

de um sertanejo. Goiânia, Oriente, 1980.

NOGUEIRA, Arnaldo. **Goiás distante**. Goiânia, Piloto, 1983.

NOGUEIRA, Wilson Cavalcanti. **Mestre carreiro**. Goiânia, Instituto Goiano de Folclore, 1980.

NUNES, Heliane Prudente. **A era rodoviária em Goiás: impacto na estrutura rural e urbana (1930 - 1961)**. Goiânia, ICHL-UFG, 1984 . Tese de Mestrado, Mimeo.

OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino de. **Integrar para não entregar: políticas públicas e Amazônia**. 2 ed., Campinas, SP, Papirus, 1991. (Série Educando).

OLIVEIRA, Manfredo Araújo de. **A filosofia na crise da modernidade**. SP Loyola, 1989.

OLIVEIRA, Roberto Cardoso de et al. **Pós-modernidade**. 3. ed., Campinas (SP), Ed. UNICAMP, 1990.

ORTÊNCIO, Waldomiro Bariani. **Dicionário do Brasil-Central**. São Paulo, Ática, 1983.

ORTIZ, Renato. **Mundialização e cultura**. São Paulo, Brasiliense, 1994.

----------. **Cultura brasileira e identidade nacional**. 4. ed., sp, Brasiliense, 1994.

PALACIN, Luís. **Coronelismo no extremo norte de Goiás**: o

Padre João e as três revoluções de Boa Vista. Goiânia, Cegraf-UFG / São Paulo, Loyola, 1990.

----------. e MORAES, Maria Augusta de Sant`Anna. **História de Goiás (1722-1972)**. 6. ed., Goiânia, UCG, 1994.

----------. **Fundação de Goiânia e desenvolvimento de Goiás**. Goiânia, Oriente, 1976.

----------; GARCIA, Lendonia F. e AMADO, Janaína. **História de Goiás em documentos: I colônia**. Goiânia, Ed. da UFG, 1995.

PAVIANI, Aldo (org.). **Urbanização e metropolização**. Brasília Ed. da UNB/CODEPLAN, 1987.

PINA, Léa Araújo de. **Meu pai, Bernardo Sayão**. 2.ed., Goiânia, Imprensa Universitária, Universidade Federal de Goiás, 1968.

POLONIAL, Juscelino Martins. **A Estrada de Ferro Goiás e o processo de urbanização de Anápolis** _ 1907-1935. UFG-ICHL, 1995. Dissertação de Mestrado - mimeo.

PÓVOA, José Liberato Costa. **De Zé Goela a Pé-de-Janta, os causos que o Duro conta**. Goiânia, Três Poderes, 1989.

PÓVOA, Osvaldo R. **Crônicas de outros tempsos**.

Goiânia,Líder, 1983.

----------. **Quinta-feira sangrenta.** Goiânia, Líder, 1975.

RIBEIRO, Hélcion. **A identidade do brasileiro.** Petrópolis, RJ, Vozes, 1994.

RIBEIRO, Luís César de Q. e PECHMAN, Roberto Moses. **O que é questão da moradia.** São Paulo, Nova Cultura/Brasiliense, 1985. (Coleção Primeiros Passos).

RODRIGUES, Arlete M. **Moradia nas cidades brasileiras.** São Paulo, Contexto, 1990 (Coleção Repensando a Geografia).

RODRIGUES, Lysias A. **O rio dos Tocantins.** Rio de Janeiro,IBGE, Conselho Nacional de Geografia, 1945.

----------. **Roteiro do Tocantins.** Goiânia, Líder, 1978.

ROLNIK, Raquel. **O que é cidade.** 2. ed. São Paulo, Brasiliense, 1989.

SABINO JR, Oscar. **Goiânia global.** Goiânia, Oriente, s.d.

SALLES, Gilka Vasconcelos Ferreira de. **Economia e escravidão na Capitania de Goiás.** Goiânia, CEGRAF/UFG, 1992.

SALVADOR, Maria Angela B. **Cidades em Tempos modernos**. São Paulo, Atual, 1995. (A vida no tempo).

SANTOS, Francisco de araújo. **A emergência da modernidade**. Petrópolis (RJ), Vozes, 1990.

SANTOS, Jair F. **O que é pós-moderno**. 6. ed., São Paulo, Brasiliense, 1989.

SANTOS, Milton. **Espaço e método**. São Paulo, Nobel, 1985. (Coleção Espaços).

----------; SOUZA, Maria A. de e SILVEIRA, Maria L. (orgs.). **Território: Globalização e fragmentação**. São Paulo, HUCITEC/ANPUR, 1994.

SEVCENKO, Nicolau. **Orfeu extático na metrópole: São Paulo, sociedade e cultura nos frementes anos 20**. São Paulo, Companhia das Letras, 1992.

SILVA, Ana Lúcia. **A revolução de 30 em Goiás**. São Paulo, USP, 1982. Tese de Doutoramento, mimeo.

SILVA, Francisco Ayres da. **Caminhos de outrora** (diário de viagens). Goiânia, Oriente, 1972.

SINGER, Paul. **Economia Política da urbanização**. 3. ed., São Paulo, Brasiliense, 1976.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **Capitalismo e urbanização**. 3. ed., São Paulo, Contexto, 1991.

SOUZA, Iara Lis S. **A República do Progresso: a modernidade no Rio de Janeiro**. São Paulo, Atual, 1994.

SOUZA FILHO, Eduardo Henrique de. **As reminiscências de um juiz**. Goiânia, Oriente, 1980.

SOUZA, Gilda de M. e. **O espírito das roupas: a moda no século dezenove**. São Paulo, Companhia das Letras, 1987.

SOUZA, Maria Sônia França e. **A sociedade agrária em Goiás (1912-1921) na literatura de Hugo de Carvalho Ramos**. UFG-USP-ICHL, 1978. Dissertação de Mestrado, mimeo.

SOUZA, Marina de Mello e. **Parati: a cidade e as festas**. Rio de Janeiro UFRJ/Tempo Brasileiro, 1994.

SOUZA, Nelson Mello e. **Modernidade: desacertos de um consenso**. Campinas (SP), Ed. UNICAMP, 1994. (Coleção Viagens da Voz).

TELES, José Mendonça. **A cidade do ócio**. 2. ed., Goiânia, Orient, 1973.

TEIXEIRA, José Aparecido. **Folclore goiano**. 3. ed., São Paulo, Nacional / Brasília, INL, 1979. (Brasiliana, vol. 306).

TEIXEIRA, Maximiano da Matta. **Estória de Goiás, contos e Racantos (sic)**. Goiânia, CERNE/UNIGRAF. 1981.

TIBALLI, Elianda Figueiredo Arantes. **A Expansão do Povoamento em Goiás século XIX**. Goiânia, ICHL/UFG, 1991. Tese de Mestrado, mimeo.

TOURAINE, Alain. **Crítica da modernidade**. 2. ed., Petrópolis (RJ), Vozes, 1995.

VAENA, Ruth Ellen [no catálogo da Bib. Nacional está grafado Rute, mas na própria tese... Ruth]. **Atuação da construção e pavimentação da rodovia Belém-Brasília sobre a decisão de localização de empresas industriais.** Departo. de Engenharia Industrial-PUC-RJ, 1976. Tese de Mestrado, mimeo.

VALVERDE, Orlando e DIAS, Catharina V. **A rodovia Belém-Brasília**. Rio de Janeiro, IBGE, 1967.

VELHO, Gilberto. **A utopia urbana**. 3. ed., RJ, Zahar, 1978.

VOVELLE, Michel. **Ideolgias e mentalidades**. [Trad. Maria Júlia Cottvasser]. São Paulo, Brasiliense, 1991.

VERGER, Vicent M. Rosselló i. **55 ciudades valencianas**. Universidad de Valencia, Secretariado de

Publicaciones, 1984.

VINALS, Hortensias Pichardo. **La fundación de las primeras villas de la Isla de Cuba.** Editorial de Ciencias Sociales, La Habana, 1986.

WILLIAMS, Raymond. **O campo e a cidade, na história e na literatura.** Tradução Paulo Henrique Britto. São Paulo, Companhia das Letras, 1989.

II - PERIÓDICOS

2.1 - REVISTAS DIVERSAS (ARTIGOS)

AJARA, Cesar et al. **"O Estado do Tocantins: reinterpretação de um espaço de fronteira"**, in Revista Brasileira de Geografia. Rio de Janeiro, IBGE, 53 (4): 5-48, out./dez. 1991..

CABRERA, Olga Garcia. **"História das sociedades agrárias sob o prisma da teoria"** in Ciências Humanas em revista 5(2): 89-95, Goiânia, Julho/Dezembro 1994.

CHAUL, Nasr N. **"Goiânia/Palmas: uma sombra no espelho"**. In: Caderno de Ciências Humanas (Série Estudos, n. 3, 2), 1989, pp. 31-51

CIDADES: PERIGO NA ESQUINA (Resenha). Revista Veja, 02

de junho de 1993, pp. 102-4

FERRAZ, Silvio. **A Última fronteira**. Revista Veja, 4 de agosto de 1993.

GAETA, Maria Aparecida S. Veiga. "**A fala dos lugares perdidos: a cidade do desejo**", in: Revista Brasileira de História, São Paulo, 1995, V. 15, No. 30, pp. 157-80.

GEIGER, Pedro P. "**Industriallização e urbanização no Brasil, conhecimento e atuação da Geografia**", in: Revista Brasileira de Geografia. Rio de Janeiro, 50, n. especial, t. 2: 59-84, 1988.

GOMES, Laurentino e SILVA, Marbeth. "**A Capital de um país viável**" [Curitiba]. Revista Veja, 31 de março de 1993.

GUIA QUATRO RODAS. Brasil Ed. Abril, 1990

IOKOI, Zilda Marcia Gricoli. "**Os problemas do desenvolvimento na América Latina frente aos descaminhos da modernidade**", in Revista Brasileira de História, No. 29, vol. 15. São Paulo, 1995, pp. 123-38.

LEITE, Cristina Maria Costa. "**Uma análise sobre o processo de organização do território: o caso do zoneamento ecológico-econômico**", in Revista Brasileira

de Geografia, Rio de Jnaeiro. 53(3): 67-90, jul/set. 1991.

MIRANDA. Telma Guimarões. **"Aspectos relativos à urbanização em Goiás no período de 1950 a 1980 e principais instrumentos norteadores da política de desenvolvimento urbano."** In: Caderno de Pesquisa do ICHL - Cadernos de Ciências Humanas. Série: Estudos regionais, n. 02 - Goiânia, UFG/CEGRAF, 1990. p. 7-17

MOREYRA, Sérgio Paulo. **"As duas fundações do Estado do Tocantins"**, in caderno de Ciências humanas (Série Estudos; No. 2, 1989. pp. 7-21).

NAXARA, Marcia Regina Capelari. **"A construção da identidade: um momento privilegiado"**. In: Revista Brasileira de História, São Paulo, vol. 11, No. 23/24, pp. 181-90, set.91/ago.92.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **"Em busca de outra história: imaginando o imaginário"**, in revista Brasileira de História. São Paulo, v. 15. 43 29, pp. 9-27, 1995.

SALLES, Gilka Vasconcelos Ferreira de. **"O povoamento de Goiás** (1736-1980)", in: Revista do ICHL, vol. 1, Goiânia, jul./dez. 1981, pp. 79-114.

TOLEDO, Roberto Pompeu de. **"A capital sob suspeita"**.

Revista Veja 23 de fevereiro de 1994.

VALVERDE, Orlando. **"A Rodovia Belém-Brasília"**, in: Revista Brasileira de Geografia, Rio de Janeiro, 34(1): 185-186, jan/mar. 1972.

VERDUM. Ricardo. **"Refletindo sobre a memória com Maurice Halbwachs"**, in Ciências Humanas em Revista 5(2): 141-151, julho/dezembro, 1994.

2.2 - JORNAIS (ARTIGOS E OUTRAS MATÉRIAS)

ADORNO, Lúcio Flavo Marini. **Uma nova concepção de geografica para a construção do Estado do Tocantins.** Jornal do Tocantins, caderno 2, Palmas, 11 a 14/06/1993, p. 3.

ALMANACH de Santa Luzia, 1920.

AQUINO, Napoleão Araújo de. **"Cidades brasileiras: a paisagem como história"** (resenha). Jornal Opção, Goiânia, 18 a 24/12/1994 [caderno Opção Cultural].

----------. **"Ponte Rio Sono."** Jornal do Tocantins, Palmas, 15 a 17/02/1994, p.2.

"ASSIM PENSAMOS" (Editorial) [sobre a Belém-Brasília] Diário da Tarde, Goiânia, 05 de agosto de 1958.

BARBOSA, Rubens Antônio. **A indústria e o meio ambiente.**

Folha de São Paulo. 22/10/1995, caderno 1, p. 3.

BORGES, Ronaldo Ranulfo. **Cerrado celular, um espetáculo para goianos ver**. Jornal Diário da Manhã, Goiânia, 14/05/1995. DMRevista, p. 5.

BRAGA, Ana. **"Centenário da cidade de Peixe"**. Jornal do Tocantins, Caderno 2. Palmas (TO), 23 a 24/06/95, p. 04.

BUARQUE, Cristovam. **"A cortina de ouro"**. Jornal do Tocantins, Palmas, 15 a 16/11/1995, p. 2.

"CANELA SEDIARÁ A CAPITAL DEFINITIVA". Jornal do Tocantins, Miracema do Tocantins, 14 a 20 de fevereiro de 1989, p. 3.

"CAPITAL DEFINITIVA: A Construção será em Canela - Escolha teve 23 votos a favor e apenas uma abstenção". Jornal do Tocantins, Miracema do Tocantins, 14 a 20 de fevereiro de 1989 p. 1.

CAPITAL DEFINITIVA: Decisão Sairá quinta, dia 9. Jornal do Tacantins, Miracema do Tocantins, 7 a 13 de fevereiro de 1989, p. 1.

CIDADE: RIO-93 **discutirá megacidade e a tecnologia do urbanismo. Jornal do Brasil, 13 de maio de 1993, p. 16.**

CHAUL, Nasr N. **"A idéia de decadência estigmatizou Goiás"**. Entrevista a Cileide Alves. O Popular, Goiânia, 09/07/95, p.06-A.

COHN, Gabriel. **"Alfinetes e barbárie"** Folha de São Paulo, caderno mais!, 19/11/1995. p. 7.

COSTA, Lúcio. **A vibração que desperta nosso jeito de desencantado**. Folha de São Paulo, caderno Mais!, 23 de julho de 1995, p. 8.

DOLES, Dalísia Elisabeth Martins e SILVA, Edma José. "Navegação fluvial: desenvolvimento e integração nacional". **Diário da Manhã, Caderno Especial "São Simão"**. Goiânia, agosto de 1.995, pp.4-5.

D'SANTANA, Affonso Romano. **Nasce uma cidade**. Jornal Diário da Manhã, Goiânia, 24/07/1994, p 12.

DUARTE, Henrique. **A modernidade Tocantinense**. Jornal do Tocantis, 28 a 30 de janeiro de 1996, p. 2.

"ENCONTRO HISTÓRICO EM GOIÂNIA". O Popular, 31 de janeiro de 1960, p.1.

"EPISÓDIO MARCANTE [:] A passagem das Caravanas de Integração Nacional". O Popular, 02 de fevereiro de 1960, pp. 1-8.

FERREIRA, Jovenal Lúcio. **"De Goiás ao Tocantins"**.

Jornal do Tocantins, Palmas, 15 a 16/09/1995, p. 2.

FREIRE, Rita. **"Metrópoles: brincando com o caos"**. Jornal Brasil Agora, SP, 9 a 23/09/1995, p. 4

GENRO, Tarso. **Por uma política internacional das cidades**. Folha de São Paulo, 27 de dezembro de 1994, p. 3 (opinião).

"GOIÂNIA RUMO AO ANO 2000". O Popular, Goiânia, 24 de outubro de 1995 - Suplemento Especial.

"GOIÂNIA 62 ANOS". Diário da Manhã, Goiânia, 24 de outubro de 1995 - Edição Especial.

GÓIS, Wagner de. **Comitiva da Integração Nacional em Marcha Triunfal: Brasília é destino.** O Popular. Goiânia, 24 de janeiro 1960, p.1.

----------. **TABLÓIDE ESPECIAL de O Popular sobre a Belém-Brasília**. Goiânia, 10 de fevereiro de 1960.

GONÇALVES, José Alberto. **Arroz ocupa as várzeas do Tocantins**. Jornal Folha de São Paulo, 6/12/1994, Agrofolha, p. 6.

---------- e ZEHBRAUSKAS, Adrina. **Nova fronteira.** Jornal Folha de São Paulo, 6/12/1994, Agrofolha, p. 4.

Jornal FOLHA DE SÃO PAULO. **"O Futuro do passado"** (o

trem e o futuro das megalópolis). "Folha" , caderno Mais!, São Paulo, 29/10/1995, pp. 4-7. [Várias matérias sequencidas sobre o trem.]

Jornal do TOCANTINS. **"MAIORIA DAS CONSTRUÇÕES NA CAPITAL É IRREGULAR"**. J. do Tocantins, Palmas, 25 a 26 de outubro de 1995, p. 6.

----------. **"Palmas para Palmas"**. J. TO, caderno 2, Palmas, 20 a 21/10/1995. cineasta Geraldo Moraes.

----------. **"Palmas realiza conferência via satélite"** ("O tema da palestra foi os rumos econômicos da modernização do Brasil"). J. TO, Palmas (TO), 18 a 19/10/1995, p. 06.

----------. **"Estudioso fala sobre a identidade do Tocantins"** J. TO2, Palmas, 28 a 30/05/1995,

Jornal NORTE DE GOIÁS. Porto Nacional, 30/01/1950. **"A visita de S. Excia Sr. Governador Geronimo Coimbra Bueno e Ilustre comitiva**

Jornal O REGIONAL: **"Asfalto até Lageado será comcluído até dezembro"**. Jornal O Regionmal, Palmas, 28/10 a 13/11/1995. p. 2.

Jornal " **O POPULAR"**, Goiânia, 10-2-1960, TABLÓIDE ESPECIAL, reportagem de Wagner de Góis.

LIRA, Elizeu Ribeiro. **"Estado do Tocantins: o real e o ilusório"**. Jornal do Tocantins, Palmas, 12 a 15 de novembro de 1993.

MATOS, Getúlio. **"Bandeira à mão"**. O Paralelo 13, Tocantins, 17 de outubro, p. 2.

NASSIF, Luís. **"Essa tal de modernidade"**. Folha de São Paulo (caderno 2), 06 de setembro de 1995, p. 3.

NEGRE, Jadson Laet de Oliveira. **"Rodovia e religião"**. Jornal do Tocantins, 29 a 30/09/95. p. 2.

NIEMEYER, Oscar. **"... Pós-modernismo vai durar pouco"**. Folha de São Paulo, caderno Mais!, 15 de agosto de 1993, p. 5.

PIZA, Daniel. **ascensão e queda da cidade moderna**. Folha de São Paulo, 6 de fevereiro de 1994. Folha Ilustrada, p. 9

PUGA, Antônio. **"As paixões de Juscelino kubitschek"** (resenha). Jornal do Tocantins, Palmas, 19 a 20 de abril de 1995, caderno 2, p. 3.

RIOS, Arthur. **Goiânia: uso do solo e modernidade.** Jornal Diário da Manhã, Goiânia, 12/12/1994, p. 2.

ROSSI, Anamaria e PINHEIRO, Ana Júlia. **"Brasília, o caos no ano 2000"**. Jornal Correio Brasiliense,

Brasília, 19/11/1995, pp.34-5.

ROSSI, Clóvis. **"Sobre modernidade"**. Folha de São Paulo. 02 de setembro de 1995, p. 1.

SARMENTO, Andréa. **Nova fronteira.** Jornal do Tocantins Palmas, TO, 31/08 a 02/09 de 1993.

----------. **Transportes alega não ter recursos para a Norte-Sul.** Jornal do Tocantins, Palmas, 4 a 6 de junho de 1995, p. 6.

SCHWARZ, Roberto. **"Fim de século"**. Jornal Folha de São Paulo, caderno "Mais", 04/12/94, p. 9.

SILVA, Fernando de Barros. " **Feitiços da cultura"**. Folha de São Paulo, caderno Mais!, 19/11/1995, p. 4.

SILVA, José Maria e Alain Touraine. **O arauto da desmodernidade.** Jornal Opção, Goiânia, 24 a 30 de setembro de 1995, p. A@4.

SILVA, Rodolfo José. **A cidade deve ser a casa da sociedade.** Entrevista concedida a Danir Júnior. Jornal O popular, Goiânia, 11/12/1994, p. 6 B.

STYCER, Maurício. **"Gilberto Freyre sob suspeita"** Folha de São Paulo, caderno Mais!, 19/11/1995, p. 10.

TUM, Roberta. **A cara do preconceito ("Arquitetura").** Jornal do Tocantins, Palmas, 31 de janeiro a 01 de

fevereiro de 1996, caderno 2, p. 1.

"URUAÇU EM FRANCO DESENVOLVIMENTO". O Popular, Goiânia, 24 jun. 1948.

VARELLA, Alex. **"A modernidade absoluta"**. Folha de São Paulo, 23 de julho de 1995.

"VÍRUS PALMENSE" (Coluna ANTENA LIGADA). Jornal do Tocantins, Palmas, 02 a 03 de fevereiro de 1996, p. 2.

III - TEXTOS DE COLETÂNEAS, COMUNICAÇÕES, CENSOS, RELATÓRIOS, DECRETOS, PANFLETOS, DISCURSOS, PROJETOS.

AQUINO, Napoleão Araujo de. **Belém-Brasília: caminho da urbanização e modernidade no Norte de Goiás (atual Tocantins).** Texto-palestra 1994-95, duas versões, mimeo.

----------. **A identidade Tocantinense no contexto da Belém-Brasília e da modernidade brasileira.** Comunicação apresentada com o título: "Rodovia e identidade regional (contribuição da Belém-Brasília para a formação do Estado do Tocantins)". XVIII Simpósio Nacional de História, Recife, jul. 1995

(Comunicação Coordenada).

BOGO, Fidêncio e AQUINO, Napoleão Araújo. **Estado do Tocantins: síntese histórica e aspectos atuais.** Porto Nacional (TO), 1989, mimeo.

CAMARGO, Aspásia de Alcantâra. **"A questão agrária: crise de poder e reformas de base (1930-1964)"**, in: FAUSTO, Boris. HGCB, Tomo III Vol. 3, 2. ed. SP, DIFEL, 1983. pp. 121 - 224.

CARA, Roberto Bustos. **"Territorialidade e identidade regional no sul da Província de Buenos Aires"**. in: SANTOS, Milton et. al. (orgs.). Território, globalização e fragmentação. São Paulo, HUCITEC/ANPUR, 1994, p. 261-69.

CAVALCANTI, Mário de Barros. **Rodovia Belém-Brasília (BR-14).** Rio de Janeiro, SPVEA-RODOBRAS, 1965. (Acervo da Biblioteca Nacional).

CHAUL, Nasr N. Fayad. **Goiânia: a utopia do progresso na Marcha para o Oeste.** Texto apresentado na Semana de História, Goiânia, ICHL-UFG, 11/11/93, mimeo.

----------. **"Problemas da industrialização no Século XX"**. In: MOTA, Carlos Guilherme. Brasil em perspectiva. 15 ed., São Paulo, DIFEL, 1985. (Corpo e

Alma do Brasil).

CORREA, Dora Shellard. **História e planejamento ambiental: uma descrição sócio econômica da Área de Proteção Ambiental de Tejupá.** Comunicação apresentada no XVII Simpósio Nacional de História da ANPUH, São Paulo, 1993, mimeo.

COSTA, Luiz Armando. **" Testemunha da história".** Jornal do Tocantis, Caderno 2. Palmas (TO), 09 a 11/04/1995, p.01.

DELGADO, Guilherme C. **Capital e agricultura no Brasil: 1930-1980.** Texto apresentado no I Congresso Brasileiro de História Econômica. São Paulo, 1993, mimeo.

DINIZ, Eli. **"O estado Novo: estrutura de poder. Relações de classes".** in: FAUSTO, Boris. HGCB, 2 ed. Tomo III, vol. 3. São Paulo, DIFEL, 1983. PP. 77-120.

DNER- Min. dos Transportes. **História das rodovias federais em Goiás.** Goiás (Estado), 1984. (Elaboração Técnica, Chefia do 12o. distrito Rodoviário Federal).

ENCICLOPÉDIA DOS MUNICÍPIOS, Vol. XXXVI, Rio de

Janeiro, IBGE, 1958.

ESTADO DO TOCANTIS. **Diagnóstico Sócio-Ecônomico-Administrativo, 1989-1990.** Palmas (TO), 1990.

ESTADO DO TOCANTINS. PLANO DIRETOR DE PALMAS - Memória Bienal. São Paulo, 93.

ESTADO DO TOCANTINS PROJETO DA CAPITAL DO TOCANTINS - GOVERNO DO ESTADO - GRUPO 4, PLANO DIREITOR/MEMÓRIA, **s.d.**

ESTADO DO TOCANTINS. Secretaria da Indústria e Comércio. Coordenação de turismo. Inventário da Oferta Turística do Tocantins. Palmas, 1993.

FARIAS, Ana Maria de S. M. **Urbanização e modernidade: um estudo da cidade de João Pessoa.** Texto apresentado no I Encontro Nacional de Pós-Graduandos em História. Niterói, 1995, mimeo.

GOVERNO DO TOCANTINS. **Decreto No. 94, de 26/07/1995.** "Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação as áreas que específica"

GUIMARÃES, Pedro Wilson. **"Universidade, ciência, tecnologia e desenvolvimento nacional".** Goiânia, 1994. Texto mimeo.

Repensando la ciudad de América Latina. Buenos Aires, Grupo Editor Latino, 1988.

IBGE: **CENSO de 1872** _ População de Goiás por municípios.

----------. RECENSEAMENTO DE 1900: **ESTADO DE GOYAZ - MUNICÍPIOS, PP. 29-30.**

----------. **Idem, QUADRO GERAL** - ESTADOS E DISTRICTO FEDERAL (POPULAÇÃO). p. XV.

----------. **RECENSEAMENTO DO BRAZIL**, 1920, vol. IV (1a. Parte) - População. Rio de Janeiro, Typ. da Estatistica, 1926.

----------. Recenseamento Geral do Brasil, 1940. Rio de Janeiro, IBGE, 1952. (Censo Demográfico).

----------. Censo Demográfico de 1950. Rio de Janeiro, IBGE, 1956. (Série Regional - vol. XXX, Tomo 1, Goiás).

JORGE, Miguel. "O homem moderno goiano". in FAYAD, Marcos. **Cerrado celular**. Goiânia, 1995. (*Folder* da peça teatral)

KUBITSCHEK, Juscelino. **Quatro anos** (discurso proferido pelo Presidente Juscelino Kubitschek em 01/01/1960, ao ensejo do 4. aniversário de seu Governo). Rio de

Janeiro, 1960.

----------. **Unidade Nacional e desenvolvimento econômico** (conferência pronunciada no Clube Militar, em 21/07/1959). Rio de Janeiro, 1959.

PATARRA, Neide L. **"Dinânica populacional e urbanização no Brasil: o perído pós - 30"**. in FAUSTO, Boris (org.). HGCB, Tomo III, Vol. 11, São Paulo, DIFEL, 1984, pp. 247-268.

ROUANET, Sérgio Paulo. "Ilustração e modernidade", in **mal-estar na modernidade**. São Paulo, Companhia das Letras, 1993, pp. 120-184.

SANTOS, José Alves. **Caminhada ecológica às margens do Rio Palmas - Tocantins**, 1995 - manuscrito.

SILVA, Luiz Inácio Lula da. **"A cidade para quem faz a cidade."** Panfleto do Comitê Nacional de Reforma Urbana Lula Presidente, 1994.

SIMÕES, Josanne Guerra. **Construção de uma imagem: Juscelino Kubitschek de Oliveira**. Texto apresentado no I Encontro Nacional de Pós-Graduandos em História, Niterói, UFF, 1995. Mimeo.

TAVARES DOS SANTOS, José Vicente. **Efeitos sociais da modernização da agricultura"** Texto apresentado no I

Congrsso Brasileiro de História Econômica. São Paulo, 1993, mimeo.

TEIXEIRA, Flávio Heinstein. **A construção da identidade de uma cidade moderna: Recife no início do século.** Texto apresentado no XVIII Simpósio Nacional da ANPUH, Recife, 1995, mimeo.

WEBER, Max. "Conceito e categorias da cidade ", Tradução de Antônio Carlos Pinto Peixoto, in VELHO, Otávio Guilherme (org.) **O fenômeno urbano.** Rio de Janeiro, Ed. Guanabara,

RELAÇÃO DE ENTREVISTADOS

Adelmina Leal de Sousa, (Estreito - MA). Do lar;

Adão Bomfim Bezerra, (Paranã - TO). Bacharel em Direito e Procurador Geral de Justiça;

Pe. Alano (Porto Nacional - TO);

Ana Braga (Peixe - TO). Bacharel em Direito e Escritora;

Anaídes Ferreira Abrão (Gurupi - TO). Viúva do Fued AbrÃo, ex-tesoureiro da Companhia George Yunes;

Ataídes Gomes Batista (Paraíso - TO). Veterinário;

Celi Carvalho (Palmas - TO). Jornalista, membro da GAIA - entidade ambientalista;

Elpídio Ferreira Lopes (Rio Sono - TO). Estudante de Radialismo - UFG, Pres. da CEU I, (1994-95);

Gesilene Alves de Araújo (Rio Sono - TO). Estudante secundarista - Goiânia - GO;

George Yunes. (Araguaina - TO). Proprietário da

Companhia George Yunes, empreiteira da Belém-Brasília;

Jadson Laet Oliveira Negre (Monte do Carmo - TO) Advogado;

Jefferson Bueno (Goiânia - GO). Engenheiro, PhD em economia, engenheiro da George Yunes;

Joaquim Marinho Bispo (Guaraí - TO). Lavrador;

Jorge Paixão de Macedo (Aliança - TO). 2o. Sargento da Aviação Civil do Ministério da Aeronáutica;

José Carlos Menezes (Porto Nacional - TO). Pres. Associação Tocantinense de Ecologia;

José Pinheiro (Porangatu - GO). Ex-mecânico de Bernardo Sayão (faleceu dias depois da entrevista);

Jonir Leal (Estreito - MA). Bacharel em Direito;

Luis Fernando Cruvinel Teixeira (Palmas - TO). Arquiteto, co-autor do Projeto de Palmas;

Maria Leide

Maria Natércia Alencar (Araguaina - TO). Estudante de Letras - UFG;

Manoel Rodrigues (Porangatu - GO). Contemporâneo da abertura da estrada e amigo de Bernardo Sayão, por quem era chamado de "Cunhado do João";

Raimundo Nonato Saraiva Leal (Nova Olinda - TO).

Agrônono;

Sebastião Guerreiro Caldas (Miracema - TO). Comerciante.

Vânia Maria Aguiar de Sousa (estreito MA). Estudante Secundarista

RESUMO

A presente pesquisa investiga a construção da rodovia Belém-Brasília e suas influências nos processos de urbanização e modernização do Norte de Goiás, hoje Estado do Tocantins. Tem como marcos cronológicos a década de 1950 e o ano de 1995.

O estudo apresenta em primeiro lugar um quadro sobre a real situação regional antes da rodovia: população, cidades e as comunicações.

Em segundo lugar analisa-se a construção da estrada e, por último, são analisados os processos de urbanização e modernização.

Nesse aspecto fecha-se o trabalho com pequena abordagem sobre Palmas: sua modernidade, seu sentido histórico e suas contradições.

ABSTRACT

The present study we investigate the construction of the Belém-Brasília Highway and her influence in the urbanization and modernize process of North of Goiás, wich today is the Tocantins State. Therefore the chronologic mark this research the decade of 1950 and the year of 1995.

Firstily, the study shows one picture about the regional real situation before the highway: population, city and communications.

After that, the highway construction is analised and, last are analised the urbanization and modernize process.

In this aspect the study is finished with litle approach about Palmas: her modernize, her historical senses and contradictions.