



UMA LEITURA SOBRE A ORGANIZAÇÃO DOS FLUXOS DE PESSOAS DO ENTORNO DE PALMAS – TOCANTINS¹

A LECTURE ON THE ORGANIZATION OF FLOWS OF PEOPLE IN THE SURROUNDING AREA OF PALMAS – TOCANTINS – BRAZIL

Eliseu Pereira de Brito – Universidade Federal do Tocantins – Araguaína – Brasil

eliseubrito@uft.edu.br

RESUMO

Este artigo apresenta elementos sobre a construção da cidade de Palmas e seu papel na organização de uma rede urbana na região central do Tocantins. A pesquisa foi realizada por meio de estudos acerca dos fluxos de pessoas entre as cidades do entorno de Palmas e de seus interesses em estar na cidade. As informações foram obtidas por meio de trabalhos de campo e ampliadas com dados oficiais disponibilizados pela ANAC e IBGE. A leitura foi baseada nas três dimensões propostas por Ribeiro (1998) – rede de distribuição, produção e administração – e em olhares sobre o processo de regionalização. Os resultados apontam que, a partir do ano 2000, foi consolidada a rede urbana no entorno de Palmas, e isso se deve principalmente ao período em que essa cidade teve seu centro comercial consolidado.

Palavras-Chave: Rede urbana, Fluxos de sujeitos, Palmas-TO.

ABSTRACT

This paper presents data on the construction of the city of Palmas and its role in the organization of an urban network in the central region of Tocantins, Brazil. The survey was conducted through studies of flows of people between the towns surrounding Palmas as well as their interests in the city. The information was obtained through field work and expanded by means of access to official data provided by ANAC and IBGE. The reading was based on three dimensions proposed by Ribeiro (1998) – distribution network, production and management – and considerations about the regionalization process.

¹ Texto originalmente publicado com o título “A rede urbana do Entorno de Palmas – Tocantins” nos anais do XVI Encontro Nacional de Geógrafos em Porto Alegre-RS.

UMA LEITURA SOBRE A ORGANIZAÇÃO DOS FLUXOS DE PESSOAS DO ENTORNO DE PALMAS – TOCANTINS

Eliseu Pereira de Brito

The results show that the urban network in the surrounding area of Palmas was consolidated from year 2000, and this was due mainly to the time in which the city had its business activities consolidated.

Keywords: Urban network, Flows of people, Palmas-TO.

INTRODUÇÃO

O objetivo desta pesquisa foi analisar o movimento de sujeitos no entorno da capital do Tocantins, Palmas. A escala temporal considerada foi a da cidade consolidada nos anos 2000, e a espacial, a região do entorno de Palmas, na atualidade denominada como região metropolitana de Palmas. Numa primeira aproximação ao estudo, lembramos que a cidade de Palmas foi criada no ano de 1989, para sediar a capital do estado do Tocantins. É uma cidade planejada que atualmente tem uma população de 266 mil pessoas, segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2015).

No início do século XXI, Palmas tornou-se um nó na rede de integração regional por meio de um conjunto de infraestrutura viária (aeroporto, rodovias) e da organização da rede de serviços em saúde, educação, engenharias e comércios. O transporte aéreo, com voos domésticos disponíveis em horários e roteiros variados, e as ofertas de serviços especializados na saúde e educação fizeram da cidade um ponto nodal na rede urbana regional.

A partir do ano de 2009, redes multinacionais de supermercados e *shopping centers* instalaram-se na cidade, modificando não apenas o seu espaço intraurbano, mas também a lógica do fluxo de pessoas e mercadorias das cidades no seu entorno. Os fluxos de pessoas se deram em proporções maiores entre os habitantes das cidades circunvizinhas, que vêm a Palmas em busca de consumir os espaços urbanos e atrativos turísticos da capital. Necessariamente, esse é um fluxo que visa consumir os espaços da cidade (*shoppings centers*, aeroporto, cinema, boemia noturna e *shows*). Em adição, há um fluxo de mercadorias proporcionado pela rede de logística que se formou na capital e pela rede atacadista e varejista que, de certa forma, possibilitam uma concorrência com o comércio local dessas cidades circunvizinhas.

UMA LEITURA SOBRE A ORGANIZAÇÃO DOS FLUXOS DE PESSOAS DO ENTORNO DE PALMAS – TOCANTINS

Eliseu Pereira de Brito

O processo de consolidação de Palmas na rede urbana é entendido por duas subdivisões temporais: uma da “cidade canteiro de obras”, período marcado pelos onze primeiros anos de construção da cidade, e outra pela “cidade consolidada ou em consolidação”, período que tem início no ano 2000.

Com essa delimitação temporal, passamos a pesquisar como se estruturou a região pós-construção de Palmas no final da década de 1980. Na década de 1960, a Rodovia Belém-Brasília foi o grande marco de uma reorganização territorial, abordada por Valverde e Dias (1967), Becker (1982) e Aquino (1996). Na década de 1990, Palmas foi/está sendo um marco de uma nova organização espacial indicada por Brito (2009), Aquino (2006) e Lira (1995).

Do “canteiro de obras” à “cidade consolidada”, uma transformação espacial foi estruturada. Antigos centros foram substituídos por uma dependência da capital em algumas funções, como o transporte aéreo em Porto Nacional. Outros, como a cidade de Paraíso do Tocantins, não tiveram sua importância, enquanto nó na rede, impactada negativamente. Antes, serviram como um tronco nas relações de dominação espacial, auxiliando na expansão e consolidação das áreas de influência de Palmas.

Podemos destacar, a partir desta pesquisa, que a consolidação da cidade de Palmas na rede urbana regional foi marcada a partir da formação de seu centro comercial e de prestação de serviços. A cidade passou a ser o centro principal da rede urbana.

As reconfigurações espaciais na região, a partir do ano de 2009, possibilitam afirmar que houve uma consolidação de centros com nodosidade na rede urbana no “entorno de Palmas”. Centros com expressividades econômicas que se integraram e formaram um agrupamento urbano. As atividades de comércio e prestação de serviços dessas cidades se complementam no entorno da capital e estruturam-se em uma complementariedade de funções distintas desses centros ligados à capital. Palmas tornou-se o centro mais equipado da economia tocantinense e centro do poder administrativo do Tocantins. Mas Porto Nacional, Paraíso do Tocantins e Miracema do Tocantins complementam essa rede urbana e são um mercado consumidor e produtor importante para a consolidação da região metropolitana de Palmas.

ESTUDOS SOBRE REDES URBANAS E DE CIDADES

A análise feita neste trabalho sobre o entorno de Palmas foi norteada, em um primeiro momento, por estudos desenvolvidos sobre os agentes e processos estruturadores da rede urbana e do sistema de produção do espaço urbano. Dentre os referenciais teóricos utilizados no trabalho, destaca-se Corrêa (1997). Em sua obra, o autor levantou alguns pontos fundamentais para o estudo da rede de localidades centrais, entendendo-as como um conjunto de centros urbanos funcionalmente articulados. Nesse viés de análise, Rochefort (1998) entendeu como rede urbana uma organização de centros com suas zonas de influência controladas por um centro maior hierarquizado.

Ainda, norteando a organização conceitual, Dias (1995) nos ofereceu importante análise com o estudo das redes urbanas a partir dos dados das telecomunicações, definindo a hierarquização de cidades no Brasil. Ribeiro (1998), em “A Complexidade da Rede Urbana Amazônica: três dimensões de análise”, propôs um estudo a partir de Miossec (1976) e classificou as redes em: rede de produção, rede de distribuição e rede de gestão.

A obra de Christaller (1966), *Central Places in Southern Germany*, e os estudos do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA, 2002), intitulados “Estudos Básicos para a Caracterização da Rede Urbana”, trouxeram importantes metodologias para este trabalho. Conforme suas proposições, existiriam elementos reguladores sobre o número, o tamanho e a distribuição das cidades, o que, em suma, significa que todo núcleo constitui-se em uma localidade central, diferenciando-se apenas pela sua importância na distribuição de bens e serviços. Quanto maior o número de funções especializadas exercidas por uma cidade em uma área, maior o seu nível de centralidade.

A partir do suporte teórico e do trabalho de campo, foi possível responder à problemática central do trabalho, qual seja: a consolidação do centro urbano de Palmas possibilitou a sua nodosidade na rede urbana, alterando a antiga lógica existente na região central do Tocantins. A partir dessa configuração em rede, passamos a chamar

UMA LEITURA SOBRE A ORGANIZAÇÃO DOS FLUXOS DE PESSOAS DO ENTORNO DE PALMAS – TOCANTINS

Eliseu Pereira de Brito

esse espaço de Entorno de Palmas. A identificação da formação dos nós, das tramas e da constituição regional foi base para essa delimitação neste trabalho.

O PAPEL DE PALMAS NA REGIÃO

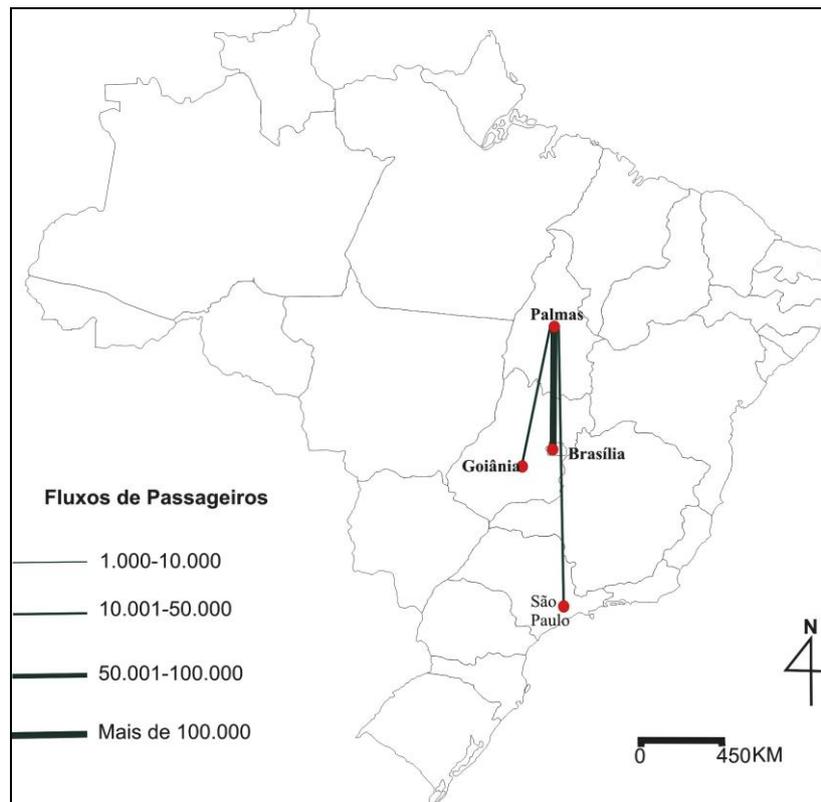
O estudo do papel que Palmas exerce sobre a rede urbana nacional terá como principais variáveis para a análise o levantamento e a organização dos dados sobre os fluxos aéreos. Os dados aqui analisados são do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).

Os resultados obtidos com a pesquisa apontaram que os fluxos aéreos de passageiros de/para Palmas, a partir do ano 2000, envolveram basicamente três metrópoles: São Paulo, Brasília e Goiânia. Mas constatamos que não houve conexão entre Palmas e cidades da região Sudeste da Amazônia Oriental a partir desse período, nem mesmo entre centros do Norte ou Nordeste do país, o que nos faz perceber que há um direcionamento desse fluxo para o Centro-Sul, o que coloca Palmas como um portal de entrada da Amazônia.

O fluxo de passageiros envolvendo a cidade de São Paulo, em 2006, foi de 10.398 pessoas, contabilizados aí os embarques e desembarques, número considerável para essa relação. O fluxo aéreo em 2006 envolvendo a cidade de Goiânia foi de 24.908 passageiros, e o fluxo envolvendo Brasília, no mesmo ano, foi de 161.138. Para o ano de 2015, mais 730 mil passageiros utilizaram o Aeroporto Brigadeiro Lysias Rodrigues, de acordo com os dados da ANAC. De fato, Palmas esteve mais ligada a Brasília do que a Goiânia. Houve uma representação de menos de 15% do total de passageiros embarcados e desembarcados na relação Palmas/Goiânia, se comparada a Brasília nos fluxos aéreos.

UMA LEITURA SOBRE A ORGANIZAÇÃO DOS FLUXOS DE PESSOAS DO ENTORNO DE PALMAS – TOCANTINS

Eliseu Pereira de Brito



Mapa 1: Principais fluxos aéreos do Aeroporto Lysias Rodrigues, em Palmas, no ano de 2006

Fonte: Brasil (2015), Organizado por Eliseu Pereira de Brito.

Com o fechamento de aeroportos de cidades do entorno de Palmas (aeroportos de Porto Nacional e de Paraíso do Tocantins), constatamos a presença de passageiros dessas cidades no Aeroporto Brigadeiro Lysias Rodrigues em Palmas. Uma forma de verificar esse diferencial foi a observação do número de voos. Tanto a empresa GOL como a TAM têm voos que saem diariamente de Palmas e outros que fazem escalas em Palmas.

Palmas, a partir do ano de 2005, passou a ter a melhor infraestrutura aeroportuária num raio de 500 km para o sul e de mais de 500 km para o norte/leste/oeste do seu entorno. Isso possibilitou um fluxo de passageiros utilizando o aeroporto dessa cidade.

Os dados apresentados no Gráfico 1 demonstram que houve um crescimento gradativo do fluxo de passageiros entre Palmas e Brasília.

UMA LEITURA SOBRE A ORGANIZAÇÃO DOS FLUXOS DE PESSOAS DO ENTORNO DE PALMAS – TOCANTINS

Eliseu Pereira de Brito

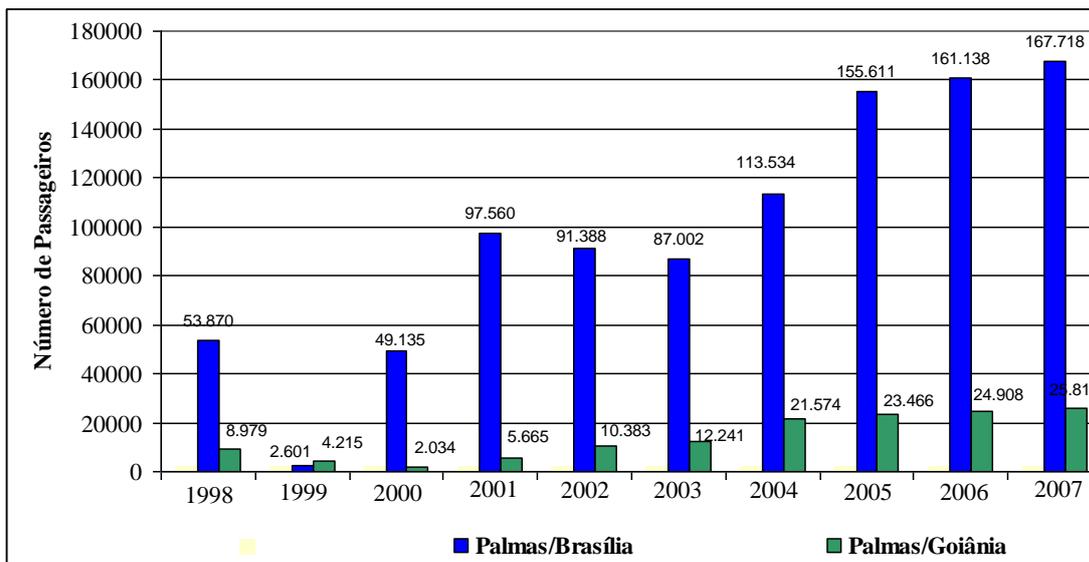


Gráfico 1: Passageiros embarcados e desembarcados em Palmas.

Fonte: Brasil (2015).

Organizado por Eliseu Pereira de Brito.

De acordo com o IBGE (2008),

a criação do Estado do Tocantins – e de sua capital – altera a estruturação da rede de Goiânia. Palmas, além de assumir a função de capital do novo estado, demonstra forte centralidade e, embora se mantenha na região de influência de Goiânia, efetivamente articula sua própria rede (IBGE, 2007, s/p).

A partir de 1998, houve um maior fluxo de passageiros entre Brasília/Palmas em comparação ao fluxo de passageiros entre Goiânia/Palmas. Tal norteamto dos fluxos chamamos de nova organização da rede urbana. Uma forma de constatar isso é por meio de uma análise da rede urbana a partir de Palmas.

O ENTORNO DE PALMAS

O Entorno de Palmas foi delimitado em um raio de 100 km e é formado pelas cidades de Porto Nacional, Miracema do Tocantins e Paraíso do Tocantins. A primeira organização da rede urbana de Palmas se dá com a ligação Paraíso/Palmas, que começou nos primeiros anos de criação da cidade. A partir de junho de 1990, a empresa “Navegar” passou a operar no transporte de passageiros na travessia do rio Tocantins, principal obstáculo entre as duas cidades, possibilitando que os ônibus chegassem até Palmas. Esse fluxo se consolidou a partir do ano 2004 e, de acordo com observação de campo realizada nos meses de abril, maio, junho, setembro, novembro e dezembro de 2008, estimou-se que o fluxo de passageiros (IBGE, 2008) em 2008 entre Paraíso do Tocantins e Palmas foi de 286.000 passageiros.

Paraíso do Tocantins é umas das cidades tocantinenses que possui melhores equipamentos comerciais (supermercados, farmácias e clínicas médicas). Possui um distrito industrial e um centro comercial dinâmicos. Sua localização permite um comando regional, estabelecendo sua área de influência até às margens do rio Araguaia, nas cidades de Caseara e Araguacema.

O fluxo de passageiros que se estabeleceu entre Palmas e Paraíso tem origem na oferta de ensino superior que a capital oferece. O Campus da UFT, em Palmas, é muito procurado pelos alunos daquela cidade.

Mas a relação entre Porto Nacional e Palmas é a de maior expressão. Conforme trabalho de campo realizado nos meses de abril, maio, junho, setembro, novembro e dezembro de 2008, constatou-se que o fluxo médio diário de passageiros entre essas duas cidades foi de 1.122 pessoas, com uma margem de erro de 9,34%. Esse fluxo, em 2008, ficou em 409.530 passageiros transportados em linhas oficiais e 50.000 em linhas não convencionais; nos dois casos, a maioria era de estudantes.

Os campi das universidades em Palmas – UFT, ULBRA, FAPAL, UCT, UNITINS – têm boa frequência de estudantes vindos de Porto Nacional, assim como os da UFT/IESP, em Porto Nacional, têm boa frequência de estudantes de Palmas.

UMA LEITURA SOBRE A ORGANIZAÇÃO DOS FLUXOS DE PESSOAS DO ENTORNO DE PALMAS – TOCANTINS

Eliseu Pereira de Brito

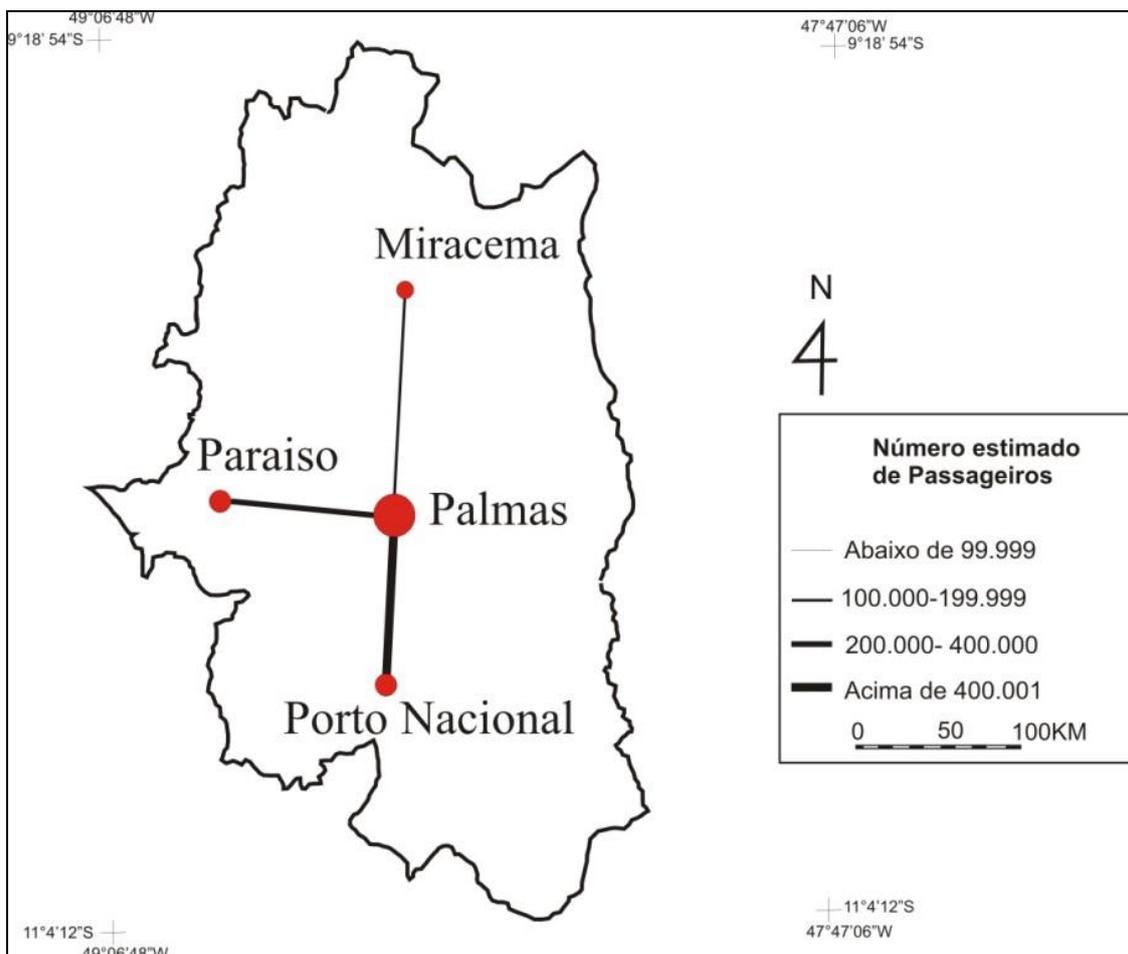
Aproximadamente 40% dos estudantes do campus da UFT em Porto Nacional são residentes na cidade de Palmas.

No total, a área chamada de Entorno de Palmas possui mais de 450 mil pessoas e tem a maior concentração de comércios, empresas especializadas em prestação de serviço e indústrias da área em estudo, representando um papel de forte consolidação como nó da rede da região. A Secretaria de Planejamento do Tocantins – SEPLAN/TO denominou a área da Região Administrativa IX como Região Metropolitana de Palmas, e esta vem sendo estudada em dissertações e teses na UFT e na UFG.

Os fluxos de passageiros e das relações comerciais têm se intensificado no Entorno de Palmas ao longo dos anos e produzido uma maior complementariedade entre os centros no seu entorno, conforme Mapa 2. A vida urbana, a oferta diversificada de mercadorias e de serviços, juntamente com a atratividade turística da cidade, também são fatores que têm produzido um aumento da relação comercial e de sujeitos que visitam/consomem a cidade.

UMA LEITURA SOBRE A ORGANIZAÇÃO DOS FLUXOS DE PESSOAS DO ENTORNO DE PALMAS – TOCANTINS

Eliseu Pereira de Brito



Mapa 2: Fluxo terrestre de passageiros estimado para as principais cidades do Entorno de Palmas
Fonte: Pesquisa de campo realizada pelo autor no ano de 2008. **Organização:** Eliseu Pereira de Brito

Para o IPEA (2002), em 1998, Palmas foi classificada como centro urbano, não havendo nenhum município classificado como aglomeração urbana na região, assim como nas classificações do IBGE (2008) na atualidade, em que nenhuma cidade foi inserida na classificação de aglomeração urbana. Na tese que se estabeleceu neste trabalho, o processo que se tem entre Paraiso do Tocantins, Porto Nacional e Palmas se deu por uma complementaridade de funções. É um agrupamento de centros, dotados de serviços especializados que, juntos, formam um nó na rede urbana do sudeste da Amazônia Oriental.

Palmas tornou-se um núcleo central, comandando núcleos urbanos que também estabelecem uma centralidade, núcleos de zona ou sub-regionais, diferenciando-se de

UMA LEITURA SOBRE A ORGANIZAÇÃO DOS FLUXOS DE PESSOAS DO ENTORNO DE PALMAS – TOCANTINS

Eliseu Pereira de Brito

outras redes urbanas como a formada por Araguaína e Imperatriz, que comanda uma rede direta com os centros locais.

Rochefort (1998, p.29) afirma que,

em princípio, a capital regional deve possuir todos os serviços necessários à vida de sua região, de tal sorte que seus habitantes e os dirigentes de empresa não sejam obrigados a recorrer a outra cidade mais importante que a capital regional nas suas necessidades de enquadramento terciário. (ROCHEFORT, 1998, p.29)

Em suma, o volume de transações realizadas no setor terciário (comércio, serviços e administração) é que dá importância relativa ao centro. Portanto,

quer abriguem a indústria ou as atividades terciárias de enquadramento da produção primária, quer concentrem o setor da distribuição e dos serviços privados, quer sejam os centros da administração e dos serviços públicos, as cidades se distribuem em função da organização geral do sistema socioeconômico no espaço nacional (ROCHEFORT, 1998, p.123).

Uma centralidade se dá a partir do momento em que,

numa região, os centros urbanos secundários só detêm, por exemplo, os comércios mais correntes. Quando um habitante dessas pequenas cidades ou de zona de influência tem necessidade de um objeto menos usual, deve recorrer aos serviços de uma cidade mais importante que disponha de tal comércio (ROCHEFORT, 1998, p.20).

A disposição das mercadorias (grau de raridade) vai determinar, em parte, o nível de centralidade que uma cidade exerce. Vale ressaltar que Rochefort trabalhou com os centros que têm o setor terciário como base econômica, o que é o caso de Palmas.

No entanto, Palmas teve o papel de desorganizar alguns nós da rede, como o de Porto Nacional, e consolidar outros, como o de Araguaína. Reforçou a integração da região a Brasília e aumentou sua representação regional, ocupando espaços que antes eram de Goiânia. Em resumo, o papel que Palmas representa no seu entorno está em consolidação, e a cidade representa o nó principal da integração dessa região com o Centro-Sul do país.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

UMA LEITURA SOBRE A ORGANIZAÇÃO DOS FLUXOS DE PESSOAS DO ENTORNO DE PALMAS – TOCANTINS

Eliseu Pereira de Brito

O Entorno de Palmas é uma região que se consolidou a partir do ano de 2004. Configura-se como um mercado consumidor e produtor com um potencial estimado em mais de 450 mil pessoas. É formado pelas cidades de Porto Nacional, Paraíso do Tocantins e Miracema do Tocantins e suas áreas de influência. As três cidades são pontos nodais que comandam uma rede formada de centros locais.

Essa delimitação só foi possível mediante um trabalho empírico que coloca em comparação os dados obtidos com os dados oficiais. Só foi possível delimitar a rede urbana a partir de Palmas, em suas configurações, quando considerado o papel que Palmas passou a desempenhar na rede urbana nacional.

Tais constatações foram feitas por meio dos fluxos aéreos que necessariamente demonstraram que houve uma reorganização espacial. Os antigos centros perderam suas influências, e Palmas as assumiu a partir do Aeroporto Brigadeiro Lysias Rodrigues, como ponto estratégico para o direcionamento dos fluxos de passageiros.

Os dados empíricos nortearam a análise para uma confirmação do direcionamento dos fluxos entre Palmas e seu entorno. Nesse norte, Palmas tem um papel nodal na rede urbana dessa região. Comanda um fluxo de passageiros que busca os serviços especializados, assim como é o lugar de trabalho para algumas pessoas.

Em suma, somente foi possível constatar o Entorno de Palmas mediante uma análise dos fluxos de passageiros intra e extraurbano. Trata-se de uma região que vem se reordenando territorialmente e assumindo sua peculiaridade diante das outras redes urbanas que se formam no Tocantins.

REFERÊNCIAS

AQUINO, Napoleão Araújo de. **A construção da Belém-Brasília e a modernidade no Tocantins**. 1996. Dissertação (Mestrado) - Curso de História, Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 1996.

_____. Tocantins: Cidades e Urbanismo em Três Modelos Históricos. In: ENCONTRO ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS GRADUAÇÃO E PESQUISA EM AMBIENTE E SOCIEDADE, 2006, Brasília. **Anais...** Brasília: CDS-UNB, 2006. p. 1 - 13. Disponível em: http://www.anppas.org.br/encontro_anual/encontro3/index.html . Acesso em: 01 fev. 2015.

UMA LEITURA SOBRE A ORGANIZAÇÃO DOS FLUXOS DE PESSOAS DO ENTORNO DE PALMAS – TOCANTINS

Eliseu Pereira de Brito

BECKER, Bertha K. **Geopolítica da Amazônia: A Nova Fronteira de Recursos**. Rio de Janeiro: Zahar, 1982.

BRASIL. Agência Nacional da Aviação Civil. **Anuário do Transporte Aéreo: Dados Estatísticos de 1994, 1995, 1996, 1997, 1998, 1999, 2000, 2001, 2002 e 2003, 2015**. Brasília: Anac, 2015. Disponível em: www.anac.gov.br. Acesso em: 17 ago. 2016.

BRITO, Eliseu Pereira de. **O papel de Palmas na rede de integração regional**. 2009. Dissertação (Mestrado) - Curso de Geografia, Universidade Federal da Grande Dourados, Dourados, 2009.

CHRISTALLER, Walter. **Central Places in Southern Germany**. New Jersey, 1996.

CORRÊA, Roberto Lobato **Trajatória Geográfica**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

DIAS, Leila Christina. **Réseaux d'information et réseau urbain au Brésil**. Paris: Editions L'Harmattan, 1995.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo Demográfico: 1991, 1996, 2000 - 2010**. Rio de Janeiro: IBGE. Disponível em: www.ibge.gov.br. Acesso em: 20 maio 2012.

_____. **Regiões de influências das cidades – 2008**. IBGE mostra a nova dinâmica da rede urbana brasileira. Rio de Janeiro: IBGE, 2008. Disponível em: www.ibge.gov.br. Acesso em: 27 dez. 2008.

_____. **Tabela de estimativas por município**. Rio de Janeiro: IBGE, 2015. Disponível em: ftp://ftp.ibge.gov.br/Estimativas_de_Populacao/Estimativas_2014/estimativa_dou_2014.pdf. Acesso em: 17 ago. 2016.

IPEA/IBGE/UNICAMP. **Caracterização e tendências da rede urbana do Brasil: Configurações atuais e tendências da rede urbana**. Brasília: IPEA, vol. 1, 2002.

LIRA, Elizeu Ribeiro. **A Gênese de Palmas-TO**. 1995. Dissertação (Mestrado) - Curso de Geografia, Unesp, Presidente Prudente, 1995.

MIOSSEC, Jean-Marie. La localisation des forces de décision dans le monde: esquisse de géographie politique théorique. **L'Espace Géographique**. Paris: Doin Éditeurs, n.3, p. 01-15, jui.-sept. 1976.

RIBEIRO, Miguel Ângelo Campos. **A complexidade da Rede Urbana Amazônica: três dimensões de análise**. 1998. Tese (Doutorado) - Curso de Geografia, UFRJ, Rio de Janeiro, 1998.

ROCHERFORT, Michel. **Redes e sistemas**. Ensinando sobre o urbano e a região. Tradução de Antônio de Pádua Danesi. São Paulo: Hucitec, 1998.

UMA LEITURA SOBRE A ORGANIZAÇÃO DOS FLUXOS DE PESSOAS DO ENTORNO DE PALMAS – TOCANTINS

Eliseu Pereira de Brito

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

Eliseu Pereira de Brito - Possui Bacharelado em Geografia e Licenciatura em Geografia pela Universidade Federal do Tocantins. É mestre em Geografia pela Universidade Federal da Grande Dourados. Doutorando em Geografia pela Universidade Federal de Goiás. Líder do Grupo de Pesquisa GEGATO - Grupo de Estudos Geográficos da Amazônia e Tocantins, Pesquisador do Núcleo de Estudos Urbanos, Agrários e Regionais - NURBA/UFT. Desenvolve pesquisa sobre a formação territorial do Norte Goiano / Estado do Tocantins. Atualmente é Professor Adjunto do Curso de Geografia da Universidade Federal do Tocantins - Campus de Araguaína.

Recebido para publicação em 17 de agosto de 2016.

Aceito para publicação em 22 de agosto de 2016.