



**O LUGAR DO CERRADO TOCANTINENSE NA LÓGICA DE (RE)
PRODUÇÃO DA ECONOMIA (INTER) NACIONAL:
da atividade mineradora à monocultura da Soja**

**THE PLACE OF THE TOCANTINENSE CERRADO IN THE (RE)
PRODUCTION OF THE (INTER) NATIONAL ECONOMY:
from the mining activity to the soybean monoculture**

Eder da Silva Cerqueira – UFT – Porto Nacional – Tocantins - Brasil

edersvp@uft.edu.br

RESUMO: Este artigo pretende discutir o processo de apropriação do cerrado tocantinense pela lógica de (re) produção do capital (inter) nacional, tendo como foco de estudo as diferentes atividades econômicas empreendidas neste território desde o início de sua história oficial até os dias atuais. Descreve as principais atividades econômicas empreendidas nesta porção territorial do Estado brasileiro, desde a mineração até a monocultura da soja. Destaca-se também, a participação crucial do Estado nacional na definição da dinâmica territorial do espaço brasileiro e as relações das ações estatais como a dinâmica da macroeconomia internacional. Conclui-se que a dinâmica territorial do cerrado tocantinense, apesar das condicionantes de ordem local, responde por transformações decorrentes de mudanças no processo de reprodução do modo de produção capitalista, que, à sua maneira, define o papel dos lugares na dinâmica da economia (inter) nacional.

Palavras-Chave: Agronegócio, Capital, Estado, Território.

ABSTRACT: This article intends to discuss the process of appropriation of the cerrado of Tocantins by the logic of (re) production of (inter) national capital, having as focus of study the different economic activities undertaken in this territory from the beginning of its official history to the present day . It describes the main economic activities undertaken in this territorial portion of the Brazilian State, from the mining to the monoculture of the soybean. It is also worth mentioning the crucial participation of the national State in defining the territorial dynamics of the Brazilian space and the relations of state actions as the dynamics of the international macroeconomy. It can be concluded that the territorial dynamics of the Tocantins' savannas, despite local conditions, are due to transformations due to changes in the reproduction process of the capitalist mode of production, which, in its own way, defines the role of places in the dynamics of the economy (inter) national.

Key-words: Agribusiness, Capital, State, Territory.

INTRODUÇÃO

Este trabalho visa discutir os diferentes papéis desempenhados pelo cerrado tocantinense na lógica de (re) produção do capital (inter) nacional, através da descrição das principais atividades econômicas desenvolvidas, desde a atividade mineradora até a monocultura da soja. Partimos da seguinte premissa: o desenvolvimento de atividades produtivas nas áreas do cerrado sempre manteve relação com os objetivos perseguidos pelo Estado brasileiro.

Para compreender a dinâmica e a natureza das atividades econômicas nesse território é necessário compreender a dinâmica macroeconômica tanto da economia nacional como da internacional. Através dessa observação, poderemos constatar como os acontecimentos “de fora” interferem na dinâmica das atividades locais. Essa interrelação entre o global e o local pode revelar aspectos marcantes da dinâmica socioeconômica global. Nos dizeres de Azevedo (1995)

o local, o específico pode tomar amplitude maior, na medida em que é expressivo de um conjunto de relações complexificadas por uma realidade sócio-econômica de determinações históricas mais amplas. (AZEVEDO, 1985, p. 160)

Além de apontar o papel das atividades econômicas na organização do território tocantinense, descreveremos também a tarefa desempenhada pelo estado brasileiro, via políticas públicas, de viabilizar e garantir a (re) produção das relações de produção capitalistas. Destacaremos ainda, a interrelação entre atividades econômicas desenvolvidas nas áreas de domínio do cerrado e as transformações no modo de produção capitalista global e nacional.

A ATIVIDADE MINERADORA

O processo histórico de formação territorial do Estado de Tocantins teve como primeira atividade econômica de destaque a mineração, entre os XVIII e XIX. A fim de realizar o mercantilismo comercial¹, baseado na procura de “metais preciosos”, os quais representavam sinônimo de riqueza e ainda proporcionavam a Portugal o monopólio do comércio, iniciaram-se expedições no interior do território brasileiro em busca de ouro e demais riquezas, isto, logo após a decadência da economia açucareira do século XVII.

Depois de um leve esgotamento das minas de ouro em Minas Gerais, surge a necessidade de encontrar ouro em outras regiões do Brasil. Segundo Salles (1992) apud Parente (1999) é a partir do final do século XVIII que o Norte de Goiás terá maior importância econômica a Portugal e por meio da expedição liderada por Sebastião Pais de Barros, em 1673, desencadeou-se a procura por ouro nas “*Minas dos Goyazes*”.

Paralelo à atividade da mineração, a agropecuária teve um papel primordial de sustentação das minas do Norte de Goiás. Para Barbosa et. al. (2004), inicialmente a agropecuária teve o objetivo de abastecer as minas de

¹ Note-se como o desenvolvimento da atividade minerada está intimamente relacionada aos interesses da coroa portuguesa, conforme já mencionamos no início desse trabalho.

ouro com mantimentos de primeira necessidade (carne, arroz, feijão, milho, mandioca, farinha e outros). Neste período, a criação de gado tornou-se por muito tempo o principal elemento de mobilidade espacial no território do norte goiano.

Durante o período aurífero, todo garimpo se transformava em um núcleo de povoamento urbano, que durava de acordo com a fartura com que a terra respondia às esperanças dos garimpeiros. Segundo Parente (1999), desde o século XVII, já havia ligação comercial do extremo norte de Goiás com as capitanias do norte e as entradas procedentes da Amazônia.

Os rios se constituíram como importantes vias de navegação comercial no período da mineração. Pode-se aqui fazer uma referência ao primeiro padrão de organização do espaço amazônico, o padrão rio-várzea-floresta, como proposto por Gonçalves (2005). Segundo a formulação desse autor, até a década de 1960 do século XX foi “em torno dos rios que se organizou a vida das populações amazônicas”. No norte goiano, esse padrão de organização dava-se em torno dos rios Tocantins e Araguaia, principais vias de fluxo de pessoas e mercadorias.

Foram muitas as bandeiras que visitaram a região central do Brasil desde o século XVI, utilizando-se do Rio Tocantins. Até o século XVIII os objetivos foram quase que exclusivamente para o conhecimento do interior e aprisionamento e descidas de índios. É possível, portanto, destacar cinco momentos desde as primeiras bandeiras até o povoamento das vastas margens do rio Tocantins: período de penetração (bandeiras), final do século XVI, e intensificado no XVII; de proibição da navegação (Alvará de 27/10/1733, vigorando até 1782) no século XVIII; de incentivos ao desenvolvimento da navegação por meio de estudos e relatórios técnicos, no século XIX; de abandono de projetos de navegação e prioridade para as rodovias, no século XX; e, por último, o período de construção de barragens e projetos de hidrovias e eclusas, final do século XX e início do XXI.

Capistrano de Abreu, ao descrever as entradas e bandeiras, ressalta o importante papel dos rios não só como fonte de alimentação e de vida, mas também como fator decisivo na penetração e no povoamento do interior do Brasil e afirma que as bandeiras deveriam ser classificadas não pelo ponto de partida, “[...] mas pelos rios que margearam ou navegaram” (ABREU, 1982:106).

O rio Tocantins já era conhecido e navegado por bandeirantes e jesuítas desde o século XVI, mas a ocupação de suas margens por povos não-indígenas só aconteceu a partir do século XVIII. Com a descoberta de metais preciosos na região, os conflitos entre colonizadores e povos indígenas se intensificaram. O alvará que proibiu a navegação desses rios no auge do período mineiro pode ter sido um dos elementos responsáveis pela escassez e demora da povoação de suas margens. Nessa época, a ocupação seria útil para a proteção do transporte do ouro e para apoio e comércio de produtos agrícolas, tão difíceis de serem encontrados nas cidades que se dedicavam à mineração.

Com o declínio da mineração, segundo Parente (1999), houve uma desaceleração da importação e do comércio externo. Um fator preponderante para a crise foi que as minas estavam quase totalmente esgotadas, principalmente com o esgotamento do ouro de aluvião. Com a crise instaurada ocorre uma revalorização da atividade agropastoril, que diferente daquela que servia como abastecimento alimentício para as minas, neste momento terá o papel de se firmar como “nova” atividade econômica, dando continuidade a exploração mais intensa no território do Norte de Goiás.

Apesar de ser uma atividade intimamente ligada à mineração no sertão de Goiás (pois a carne bovina era uma das fontes de alimentação dos trabalhadores das minas) a atividade pecuária possuía uma dinâmica própria. Era através dos caminhos abertos pelo gado, em busca de novas pastagens,

que se chegava a áreas até então desconhecidas. Dessa forma, é inegável a participação dessa atividade na conformação territorial da região em estudo.

A pecuária extensiva²

Segundo Furtado (2005), o litoral não possuía boa qualidade de pastos para alimentar o gado, o que justifica a rápida penetração do sertão, ultrapassando o rio São Francisco e alcançando o rio Tocantins e, daí, para o norte do estado do Maranhão no começo do século XVII.

Quanto mais se interiorizava, mais oneroso ficava o transporte do gado até as regiões litorâneas. Este modelo econômico acabou modificando a economia nordestina produtora do açúcar. Segundo Valverde (1985, p. 163), “foi pelas fazendas de criação que se povoou todo o Piauí e o sul do Maranhão até as barrancas direita do Tocantins”.

Para Lira (2007), a plantação da cana no litoral brasileiro foi uma das principais causas do avanço da pecuária pelo sertão. As frentes nordestinas da pecuária avançaram pelas barreiras do rio São Francisco e ocuparam o sul do Maranhão no século XVIII. Atravessaram o rio Tocantins no século XIX e ocuparam o norte de Goiás e, posteriormente, avançaram um pouco mais e ultrapassaram o rio Araguaia e ocuparam o sudeste do Pará. Vale lembrar que a pecuária nesta porção do território não surgiu pelo engenho, mas pela mineração. Com a sua crise, esta se tornou uma atividade de garantia da sobrevivência, mas que, segundo Barbosa (1999), firmava-se no território como uma nova classe que surgia, a dos pecuaristas.

A porção norte do Tocantins se integrava à economia maranhense abastecendo os mercados por meio do excedente da agricultura e pecuária. A

² Tipo de criação de bovinos que se caracteriza pelo uso de pastagens naturais. Devido à natureza desse tipo de atividade, é necessária a utilização de grandes quantidades de terras. Uma de suas principais características é a grande mobilidade dos rebanhos, pois estes necessitam percorrer vários quilômetros a procura de novas áreas de pastagens. Portanto, o uso do termo pecuária extensiva faz-se necessário para diferenciá-la da pecuária intensiva que é caracterizada pelo uso de pastagens artificiais ou exóticas, pelo uso de pequenas áreas (em comparação ao tamanho das áreas usadas na pecuária extensiva).

porção sul ainda vivia sem criar novas alternativas comerciais com o mercado baiano, que se fortalecia com a produção do cacau. Para Andrade (1994, p.127), a parte sul da região “foi ocupada por criadores de gado vindos do Vale do São Francisco, que visavam ao abastecimento dos mineradores, e por pequenos produtores agrícolas, que faziam uma agricultura de alimentos”. Isto mostra que com o declínio da mineração houve, um declínio da atividade pecuária, aprofundada com as quedas das importações para a Bahia.

Ao norte, a pecuária tornou-se atividade principal e articulou-se com a economia da borracha e da castanha que entrava em auge econômico. O abastecimento das áreas de exploração vegetal foi importante para o desenvolvimento da pecuária. Estruturada e articulada ao território, a oligarquia formada pela pecuária e agricultura no sul do Maranhão e norte do Tocantins se consolidaram. Em contrapartida, o sul de Goiás mantinha relações importantes com a capital de Goiás e com a oligarquia dos Caiados, que comandava o poder apoiada pelos cafeicultores de São Paulo. (LIRA, 2007. Págs: 35/36)

Para Campos (2004, p. 20), “a corrente migratória que demanda a Goiás dirige-se para o campo”. Como a pecuária enfrentava uma crise estrutural, houve uma canalização de recursos para a agricultura, “a pecuária deixa de ser a principal riqueza, e a agricultura, com a produção do arroz, assume o primeiro lugar em importância na renda do estado” (CAMPOS, 2004, p. 23).

Dessa maneira, outrora associada à mineração e mais recentemente à agricultura, a atividade pecuária, sobretudo na sua forma extensiva, foi de fundamental importância para conformação da dinâmica territorial do norte goiano. Com o arrefecimento da atividade mineradora³, a pecuária (juntamente com o renascimento da agricultura) passou a possuir um estatuto próprio⁴. Esse

³ Ressaltamos que a mineração não foi totalmente banida do território tocantinense, ela continua acontecendo, porém de maneira menos intensiva e em pontos isolados do território tocantinense.

⁴ A atividade pecuária passa a existir para além da função de abastecimento da força humana empregada na atividade mineradora.

status de independência da pecuária e da agricultura, juntamente com o arrefecimento da atividade mineradora vai proporcionar diversas mudanças na estrutura da economia brasileira e conseqüentemente da economia tocantinense.

O renascimento da agricultura vai escancarar um dos principais problemas da economia brasileira: a logística. A forte expansão da economia cafeeira (sobretudo na região oeste do Estado de São Paulo) exigiu grandes investimentos na construção de rodovias de ferrovias. Era preciso “integrar para não entregar”. A chamada “marcha para o oeste”; a transferência da capital para Brasília; os diversos programas nacionais de desenvolvimentos; a implantação das colônias agrícolas no centro-oeste brasileiro são alguns dos programas instituídos pelo governo federal no afã de ocupar a região “vazia”. É nesse contexto que ocorre a construção da BR- 153, popularmente conhecida como Belém-Brasília. A chegada dessa rodovia vai modificar profundamente a dinâmica territorial do norte goiano.

A construção da BR -153 (Rodovia Belém-Brasília)

Isolamento. Deserto humano. Abandono. Eram palavras que, entre outras de igual peso, frequentavam as primeiras linhas de qualquer escrito acerca do antigo Norte de Goiás. Palavras ideologizadas, com espaço nas crônicas, prosas, versos, letras e nas melodias das canções. Discursos políticos inflamados, a justificar candidaturas ideologizadas na historiografia.

Aquelas palavras começaram a ser cunhadas já nos primeiros anos do povoamento da região, ainda em pleno momento de enorme quantidade de ouro que se extraía das minas. Há registros na historiografia dando conta que, com a argumentação de que essas minas eram as mais abundantes da Capitania, adotou-se uma tributação diferenciada para as minas do Norte, gerando o primeiro grande descontentamento naquele território.

Na dinâmica da economia de mineração, primeira metade do século XVIII, assinala-se a manifestação inicial de oposição do Norte ao Centro-Sul de Goiás. Esse fato aconteceu em razão de ser determinado um imposto de capitação às minas do Norte mais elevado do que as minas dos Goyazes". (CAVALCANTE, 2003, p. 21).

Tudo isso justificou o início das lutas ou do movimento separatista, desencadeado ainda nas primeiras décadas do século XIX. Justificou a eleição de pessoas do norte goiano por longo tempo. Justificou, nos dizeres proferidos nos discursos políticos, até mesmo a construção da rodovia Belém-Brasília (BR-153). É que o grande empreendimento, contemplado no Plano de Metas do governo JK, saiu do sonho à realidade rompendo o velho isolamento e contribuindo também com a desconstrução do discurso sobre o isolamento.

Cabe ressaltar que a construção da Rodovia Belém-Brasília não se concretizou apenas no Governo de JK (1956-1961). Seu primeiro projeto remonta a década de quarenta, integrante ao processo que ficou conhecido como a "Marcha para o Oeste" no Governo de Getúlio Vargas, que consistiu na instalação de Colônias Agrícolas Nacionais. Em Goiás criou-se a Colônia Agrícola Nacional de Goiás (CANG), tendo a frente do projeto o engenheiro Agrônomo Bernardo Sayão. Foi ele quem abriu os primeiros trechos da rodovia que mais tarde seria chamada de Belém-Brasília (BR- 153).

Para comprovar essa aparência com o futuro, por exemplo, basta pegar as amplas avenidas da cidade de Gurupi⁵, comparar com as estreitas ruas e becos da cidade de Natividade⁶ e com as amplíssimas avenidas de Palmas. No aspecto sócio-cultural, percebeu-se o enorme volume de

⁵ Cidade situada na região Sul do Estado do Tocantins. A cidade de Gurupi está a aproximadamente 225 km da Capital Palmas, e conta com aproximadamente 81.792 habitantes, segundo IBGE(2000). Sua Fundação ocorreu em 1958.

⁶ Natividade é um município localizado na Região Sudeste do Estado do Tocantins. Está distante 215 da capital Palmas e sua população está estimada em 9.000 habitantes, segundo IBGE (2000). O Município de Natividade foi fundado em 1735, e é o mais antigo núcleo urbano do Estado. O Município de Natividade apresenta várias construções que remontam à época colonial: casarões, ruas estreitas, etc.

migrações, a provocar visível e rápida mudança de costumes e hábitos do cotidiano, principalmente, com o considerável contingente oriundo das regiões Sul e Sudeste do país. Conforme Arbués (2004),

Por onde andamos, certamente vamos nos deparar com grupos oriundos do Nordeste, Sudeste ou Sul (...). O processo modernizador que atinge o norte goiano, que após viver isolado passa a ser tocado de perto pelo capital, favoreceu, principalmente, a faixa compreendida entre a BR-153 e o Vale do Araguaia (...). Como se observa, a conjuntura do norte goiano, nas últimas décadas, foi marcada por mudanças estruturais abrindo espaço para o processo dito modernizador, que teve como ápice a migração sulista, especialmente da frente gaúcha. (ARBUÉS, 2004, p. 400)

Foram inegáveis os impactos de urbanização e modernização do antigo Norte Goiano com o advento da rodovia BR-153. Entretanto, esses processos ocorreram de modo desequilibrado. A urbanização se limitou a uma estreita malha urbana ao longo da estrada, trazendo impacto negativo no que se refere ao conjunto de cidades que existiam às margens do rio Tocantins, responsáveis pela dinâmica da vida urbana naquela região.

Com o advento das novas cidades que formaram a nova e dinâmica malha urbana ao longo da estrada, as antigas e importantes cidades que foram entrepostos do comércio fluvial (Tocantinópolis, Pedro Afonso, Porto Nacional, Peixe e Paraná) perderam importância. Conforme Aquino (2004), que cita Heliane Prudente Nunes:

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. (AQUINO, 1996, p. 20)

A construção da Belém-Brasília vai alterar profundamente a disposição espacial das atividades, e conseqüentemente, a organização territorial dessa região. Antes considerada isolada (do ponto de vista do capital), a região tocantina, agora, está apta a entrar no circuito da economia nacional. No entanto, para além dos discursos desenvolvimentistas, a economia dessa

Eder da Silva Cerqueira

porção territorial do Estado brasileiro, já tem o seu lugar definido da divisão territorial do trabalho: exportadora de matérias-primas e, importadora de produtos industrializados. A construção da Belém- Brasília, portanto, traduz-se na “chave” para a entrada no jogo na economia (inter)nacional, conforme nos diz Albuquerque (2006):

Compreende-se que a produção do espaço às margens da BR-153, está diretamente ligada ao fluxo de pessoas e mercadorias que circulam com vistas a atender às demandas do capital, fazendo um intercâmbio regional, que corresponde ao processo de fluidez, indispensável à abertura e ao comércio internacional. (ALBUQUERQUE, 2006, p. 26).

Mendonça & Thomaz Júnior (2004) destacam as transformações no planalto central brasileiro decorrente da transferência da capital para Brasília e da construção de diversas rodovias ligando as regiões norte e centro-oeste à região sudeste do Brasil. Segundo esses autores,

A infraestrutura necessária aos novos investimentos avolumou-se com os projetos de “integração do território nacional”, após os anos 1950, com destaque para a construção de Brasília (1960) e construção das rodovias que direcionaram a mobilidade do capital e do trabalho no território brasileiro, alterando profundamente as regiões na sua forma e conteúdo (MENDONÇA & THOMAZ JÚNIOR, 2004, p. 98. Aspas dos autores).

E diante desse cenário que podemos compreender a chegada da monocultura da soja ao território do Estado do Tocantins. A instalação da infraestrutura rodoviária (que por aqui se materializou com a construção da BR-153) é um elemento primordial para a chegada da monocultura da soja a esta “nova” fronteira. É por meio dela que se realiza o traslado das tecnologias necessárias ao processo produtivo (insumos, máquinas, trabalhadores), e é escoada toda a produção.

A chegada da Monocultura da Soja ao Cerrado Tocantinense

O governo militar foi sem dúvida o grande incentivador do processo de modernização da agricultura do planalto central brasileiro. Um dos objetivos era acelerar a substituição de culturas e a soja surge nesse momento como “carro chefe” desse processo. Em relação às políticas econômicas realizadas no período de 1967 a 1973, e sua influência no setor agrícola, Lago (1990) pontua:

A evolução favorável de diversos setores foi influenciada por políticas governamentais específicas. Assim, a agricultura beneficiou-se de farto volume de crédito concedido pelas autoridades monetárias, a taxas subsidiadas, e que foi uma das causas principais da expansão monetária no período. Destaca-se o surgimento da soja como produto e importância crescente na pauta de exportações e no consumo interno, enquanto o café perdia peso relativo dentro do setor agrícola e no total das exportações. (LAGO, 1990, p. 239).

Mendonça & Thomaz Júnior (2004), destacam como a escolha da soja como principal produto da pauta de exportações brasileira, está intimamente relacionada à demanda internacional. Para esses autores:

Diversos fatores viabilizaram o desenvolvimento da sojicultura no Brasil, dentre eles ressalta-se a demanda por alimentos proteicos nos países desenvolvidos paralelamente à redução da produção dos EUA, fazendo com o preço se elevasse, precisamente, a partir da crise de 1973. Internamente o governo brasileiro necessitava de um cultivo que assegurasse divisas e que fosse industrializável, atendendo às necessidades do projeto industrial em andamento. (MENDONÇA & THOMAZ JÚNIOR, 2004. P: 101)

Tal qual como ocorreu com a cultura da soja, impulsionada pelo aumento da demanda mundial por *commodities* agrícolas, a expansão cana-de-açúcar rumo à amazônia é estimulada pelas perspectivas de atendimento da demanda do mercado mundial de energias alternativas e renováveis. Como dito: as atividades econômicas desenvolvidas no Brasil possuem estreita relação com a dinâmica da economia internacional.

Nas áreas do cerrado essa realidade não vai ser diferente. As atividades econômicas possuem estreita relação com a dinâmica da economia (inter) nacional. Seguindo, portanto, as diretrizes da economia nacional, o Estado do

Tocantins tem tido um significativo crescimento na produção de grãos. Essa demanda é determinada pelas necessidades mercadológicas internacionais, que “escolheu” a soja como a principal alavancadora das mudanças na política agrícola e uma das importantes geradoras de receitas de exportação da balança comercial brasileira, resultando numa atividade intensiva em capital e em tecnologia.

Referindo à inserção de novas áreas do país no circuito de produção da soja, notadamente, as regiões norte e centro-oeste, Mendonça & Thomaz Júnior (2004) chamam atenção para o impacto para as transformações advindas desse processo, destacando as relações sociais de produção e as relações sociais de trabalho. Segundo, esses autores:

A adoção das inovações tecnológicas ocasionou mudanças nas relações sociais de produção e nas relações sociais de trabalho, alterando as paisagens regionais, agora altamente tecnificadas e “integradas” ao progresso que se apoiava no receituário tecnológico da *revolução verde*. (MENDONÇA & THOMAZ JÚNIOR, 2004, p. 104. Destaque dos Autores)

É importante destacar: o destaque para o impacto da modernização da agricultura nas áreas do cerrado, não significa que essas áreas tivessem excluídas da lógica destrutiva do capital no passado. Essas áreas estavam à margem, porém, capturadas pelo capital mercantil, que subordinava o processo social através da apropriação da renda da terra. A modernização da agricultura evidencia a transição para a hegemonia do capital industrial (máquinas, insumos e implementos agrícolas) e financeiro (políticas creditícias), que se territorializava através das empresas rurais, propiciando um reordenamento espacial e alterando significativamente o conteúdo e a dinâmica das formas de uso do território, hegemônico, pelas empresas rurais.

O modelo de desenvolvimento econômico alarga-se em função da expansão do agronegócio nas áreas do Cerrado. Essa realidade evidencia-se pela extrema subordinação da agricultura às grandes indústrias. O incentivo ao agronegócio passa a ser um discurso dominante devido aos altos índices de produtividade

de grãos e recentemente pela intensificação do cultivo da cana-de-açúcar, o que faz do Estado de Goiás, como também de todo o Centro-Oeste, área estratégica para o desenvolvimento do setor agrícola.

O agronegócio, conceituado como “complexo de sistemas que compreende a agricultura, indústria, mercado e finanças, todos sob o controle do capital, que ainda utiliza o campesinato no sistema de forma contraditória” (WELCH; FERNANDES, 2008, p. 165; SOUZA; CONCEIÇÃO, 2008, p. 104) é citado como a principal estratégia para o desenvolvimento do capital no campo brasileiro, através da modernização do atrasado latifúndio, que nessa lógica permanece e efetiva-se no sistema, unindo latifundiário e capitalista. Para os defensores do agronegócio, os latifúndios se transformam em verdadeiras empresas rurais, imóveis altamente produtivos, explorados racionalmente e responsáveis por vários benefícios econômicos e sociais (FABRINI, 2008, p. 37). No entanto, o agronegócio esconde a monopolização da terra, a exploração do trabalho e o cultivo da monocultura para a exportação.

A “fronteira agrícola” seria um lugar onde é possível a criação do “novo”. O “novo” pode ser entendido como a introdução das formas e conceitos de vida de uma civilização técnico-mercantil, (...) a “fronteira agrícola” é também um processo que cria a expectativa ou a possibilidade de melhor padrão e qualidade de vida para a população rural, em sua maior parte marginalizada e/ou sem possibilidade de mobilidade social ascendente no lugar de origem. Por isso mesmo a massa de “pioneiros” é constituída de imigrantes. (MACHADO, 1992, p. 34).

A relação cidade/campo redimensionou-se graças à interdependência e a subordinação interregional e intersetorial. As atividades agroindustriais implantadas nesse processo subordinaram a agricultura, transformando-a em extensão da indústria. “O que está acontecendo é a subordinação da agricultura à indústria, do campo à cidade” (IANNI, 1984, p.161). Com a crescente dominação da indústria sobre a agricultura, os agentes modeladores de ambas relacionam-se de modo a garantir maior acúmulo de capital em todas as fases do processo de produção.

Eder da Silva Cerqueira

Por fim, com relação aos processos contraditórios e desiguais do capitalismo, devemos entender que eles têm se desenvolvido no sentido de ir eliminando a separação entre a cidade e o campo, entre o rural e o urbano, unificando-os numa unidade dialética. Campo e cidade, cidade e campo, formam uma unidade contraditória. Uma unidade onde a diferença entre os setores da atividade econômica (agricultura, a pecuária e outros, por um lado, e a indústria, o comércio, etc., por outro), vai ser soldada pela presença na cidade do trabalhador bóia-fria do campo. As greves dos trabalhadores do campo são feitas nas cidades. (OLIVEIRA, 1997, p. 26)

As relações entre campo e cidade mudam em consequência da intensidade da modernização agrícola. As diferenças entre o campo e a cidade se diluem num mesmo processo em que os atores e agentes não se distinguem, personificando-se um ao outro, em consonância com a dinâmica e os interesses da acumulação capitalista. As lideranças políticas, ao proporem políticas de desenvolvimento, objetivam garantir as condições reais pleiteadas pelos agentes do capital, tanto na cidade quanto no campo.

As decisões de políticas para o setor são tomadas seguindo-se uma orientação que afete não apenas os interesses agrários mas, sobretudo, os urbanos: a agricultura não pode comprometer as metas de desenvolvimento econômico (mantendo uma básica técnica atrasada e, conseqüentemente, produção distante dos percentuais requeridos) e deve permitir o crescimento dos setores industriais a ela diretamente ligados (GONÇALVES NETO, 1997, p. 146).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O processo de territorialização do capital no estado do Tocantins via atividades econômicas, é a ação exercida por um ator para dominação e apropriação de porções do espaço concreto ou abstrato. “Como processo de apropriação e controle, a territorialização se inscreve sempre num campo de poder, não apenas no sentido de apropriação física, material, mas também imaterial e simbólica” (HAESBAERT, 1997, p. 40).

A territorialidade pode ser compreendida como um componente da totalidade do território, composta de três elementos: senso de identidade espacial, senso de exclusividade e compartimentação da interação humana no espaço (RAFFESTIN, 1993, p. 162).

É enunciada uma modernização do setor agrícola. Dessa forma o cerrado deixa de ser natural para se transformar em técnica. Assim as políticas territoriais ganham espaço, caracterizando uma dinâmica modernizadora. Nota-se uma diferença regional quanto à sua divisão territorial do trabalho. O cerrado do Tocantins, que foi reconhecido, é justamente o Cerrado que incorporou trabalho e técnica, tornando-se palco de disputa do agronegócio.

Nessas condições, pode-se perceber que o Estado do Tocantins está cindido pelo movimento do capital, impulsionado pelas técnicas, trilhando um calendário baseado na ciência e no conhecimento, intensificando a produção, que vai aos poucos “serrando” o cerrado. O “outro” Tocantins é aquele em que predomina a economia tradicional e a pecuária, é considerado como região atrasada ou pobre. Os modelos de organização socioespacial que se instalam nas diferentes localidades do estado remetem ao pensamento de que o agronegócio tende a banir as velhas formas de produção. É uma questão para reflexão.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU, Capistrano de. **O descobrimento do Brasil**, Brasília: UNB, 1982.

ARBUÉS, M. P. *A migração e a construção de uma (nova) identidade regional: Gurupi (1958-1988)*. In: GIRALDIN, O. (org). **A transformação histórica do Tocantins**. 2 ed. Goiânia: Ed. UFG, 2004, p. 395-442.

ALBUQUERQUE, Marlucy Sousa. **A Construção e Desconstrução de Territórios às Margens da BR-153, no Município de Araguaína**. Araguaína: UFT, 2006. Trabalho de Conclusão de Curso.

ANDRADE, Manoel C. de. **Modernização e pobreza: a expansão da agroindústria canavieira e seu impacto ecológico e social**. São Paulo: EUEP, 1994.

BARBOSA, Altair Sales; GOMES, Antônio Teixeira; NETO, Horieste. **Geografia: Goiás-Tocantins**. 2. ed. Goiânia: Editora da UFG, 2004. 270 p.

CAVALCANTE, M. E. S. R. **O discurso autonomista do Tocantins**. Goiânia: Ed. UCG/São Paulo: Edusp, 2003.

IBGE. **Censo Demográfico**. Rio de Janeiro: IBGE, Série censos demográficos: 2010. Acesso: www.ibge.gov.br.

FURTADO, Celso. **Formação Econômica do Brasil**. 32. ed., São Paulo: Cia. Editora Nacional, 2005.

GONÇALVES, Carlos Walter Porto. *Organização do espaço amazônico: contradições e conflitos*. In: **Amazônia, Amazonas**. São Paulo: Contexto, 2001. P 79 – 126.

LAGO, L. A. C. *A retomada do crescimento e as distorções do “Milagre”*. IN: ABREU, M. P. (org.). **A ordem do progresso**: cem anos de política econômica republicana 1889-1989. Rio de Janeiro: Editora Campus, p. 233-294, 1990.

MENDONÇA, Marcelo Rodrigues & THOMAZ JÚNIOR, Antônio. *A modernização da agricultura nas áreas do Cerrado em Goiás (Brasil) e os impactos sobre o trabalho*. *Investigaciones Geográficas, Boletín Del Instituto de Geografía*, UNAM. ISSN 0188-4611, Núm.55, 2004, PP. 97-121

PARENTE, Temis Gomes. **Fundamentos históricos do estado do Tocantins**. Goiânia: Ed. Da UFG, 1999. 109 p.

PALACIN, L. & MORAES, M. A. S. **História de Goiás**. 6. ed. Goiânia: Ed. UCG, 1994.

VALVERDE, Orlando. **Estudos de Geografia Agrária Brasileira**. Petrópolis: Vozes, 1985.

Eder da Silva Cerqueira: Graduado em Geografia Licenciatura (2007) Bacharelado (2009) pela Fundação Universidade Federal do Tocantins. Especialista em Administração Pública com Ênfase em Gestão Universitária (2008) pela Fundação Universidade Federal do Tocantins. Mestre em Desenvolvimento Regional pelo Programa de Pós- Graduação em Desenvolvimento Regional da Fundação Universidade Federal do Tocantins.

Recebido para publicação em 28 de fevereiro de 2018.

Aceito para publicação em 04 de abril de 2018.

Publicado em 13 de abril de 2018.