

Imperatriz [MA] e Porto Nacional [TO]: duas cidades, um rio e muitas histórias

DOSSIER RIOS E CIDADES



Leandro Mendes Rocha

Professor Faculdade de História da Universidade Federal de Goiás (UFG). Membro do Programa de Pós-Graduação em História da referida Universidade e do Curso Licenciatura Intercultural Indígena da UFG. Goiânia [GO] Brasil <leandromrocha@uol.com.br>.



Maria de Fátima Oliveira

Doutora em História (UFG). Professora no Campus Universitário de Ciências Sócio-Econômicas e Humanas da Universidade Estadual de Goiás (UEG). Membro do Programa de Mestrado Interdisciplinar Territórios e Expressões Culturais no Cerrado. Goiânia [GO] Brasil. <proffatima@hotmail.com>.

Resumo

Pretende-se com este artigo, na perspectiva da História Ambiental, apresentar a partir do estudo de duas cidades, Imperatriz (MA) e Porto Nacional (TO), aspectos relacionados à natureza do rio Tocantins, as relações socioeconômicas, os valores culturais e o modo de vida das populações ribeirinhas ao longo dos séculos XX e XXI. O estudo objetiva perceber as transformações, espaciais, ambientais e socioeconômicas vivenciadas por essas cidades. Pretende-se ainda, analisar de forma comparativa os impactos relacionados à construção da rodovia Belém-Brasília, das ferrovias Norte-Sul e Ferro Carajás, assim como, aqueles relacionados à construção de barragens hidrelétricas e da hidrovía Araguaia-Tocantins.

Palavras-chave

Rio Tocantins; Cidades; Imperatriz; Porto Nacional; História Ambiental.

Imperatriz [MA] and Porto Nacional [TO]: two cities, a river and many stories

Abstract

This study aims to show, in the environmental history perspective, aspects related to the nature of the Tocantins River, the socioeconomic relations, cultural values and the riverside population's lifestyle in the 20th and 21st centuries. This analysis is made through the study of two cities: Imperatriz (MA) and Porto Nacional (TO). Its aim is to notice the spatial, environmental and socioeconomic transformations experienced by these cities. Furthermore, we intend to analyze, in a comparative way, the impacts related to the construction of the Belém-Brasília highway, the North-South and Carajás railways, the hydroelectric dams and the Araguaia-Tocantins waterway.

Keywords

Tocantins River; Cities; Imperatriz; Porto Nacional; Environmental History.

As cidades, como os sonhos, são construídas por desejos e medos, ainda que o fio condutor de seu discurso seja secreto, que as suas regras sejam absurdas, as suas perspectivas enganosas, e que todas as coisas escondam uma outra coisa (Ítalo Calvino).

1. Introdução

O presente texto é uma reflexão sobre as relações do ser humano com a natureza, mais especificamente com o rio Tocantins, sob a perspectiva da História Ambiental¹. Pretende ainda analisar as interações das populações ribeirinhas com o referido rio, principalmente no que se refere aos problemas do aproveitamento deste rio como gerador de energia, como meio de lazer e para transporte de pessoas e mercadorias. Embora já existam alguns estudos sobre o rio Tocantins, pode-se dizer que o mesmo ainda carece de análises mais consistentes que envolvam aspectos históricos e as relações com o meio ambiente. Conforme Victor Leonardi (1999) um rio pode ser abordado por vários ângulos. Esse autor, com base em farta e diversificada documentação historiográfica, analisa os afluentes do rio Negro abordando sua história sob vários prismas: a construção dos aldeamentos, instalação das missões em 1694, os diferentes povos indígenas habitantes de suas margens, os visitantes estrangeiros e “ciclos econômicos”.

A importância do rio Tocantins para as cidades de Imperatriz [MA] e Porto Nacional [TO] está para além de simples meio de abastecimento e de transporte ou via de comunicação, ele é para os moradores beira rio o lugar de morada, de convivência e sobrevivência, de encontros e desencontros entre culturas diferentes, lugar de memórias e identidades, lugar de nostalgia do passado e de esperança no novo, e ainda de espera do porvir. As cidades ribeirinhas podem ser vistas como locais para onde afluem populações, bens e serviços e formam espaços cujos processos históricos propiciam emergências de novas formas socioculturais, identitárias e de vivências cotidianas.

O rio Tocantins nasce nas imediações do quadrilátero Cruls (porção setentrional do Distrito Federal), a mais de 1.000 metros de altitude e recebe esta denominação a partir da confluência do rio Paranã com o rio Maranhão. De suas nascentes no Brasil Central o Tocantins faz um percurso de cerca de 2.400 km até sua foz (GOMES; TEIXEIRA NETO, 1993, p. 113). O Tocantins, portanto, corta o país no sentido sul-norte e, na divisa dos Estados do Tocantins e Pará (local conhecido por Bico do Papagaio), recebe as águas do rio Araguaia. A partir das cidades de Filadélfia [TO] e Carolina [MA], divide os Estados do Tocantins e Maranhão e corta, em seguida, o estado do Pará, chegando à sua foz. Ao longo do rio há trechos² de considerável facilidade de navegação, outros, mais difíceis, e há os que são difíceis, devido às corredeiras e cachoeiras. Em certas épocas do ano, a dificuldade de navegabilidade se deve à pouca profundidade de alguns lugares.

O rio Tocantins possui uma extensão navegável de 712 quilômetros, assim divididos: da foz em Abaetetuba [PA] até a barragem de Tucuruí, na cidade de Tucuruí [PA] com 254 quilômetros. Desse local, o rio percorre uma distância de 244 quilômetros até a cidade de Marabá [PA], caracterizando o segundo trecho viável à navegação, percurso sujeito a variação dos níveis do reservatório de Tucuruí. E o último trajeto que parte de Marabá [PA] até a cidade de Imperatriz [MA], distando 214 quilômetros³.

¹ Drummond (1991) lembra que na perspectiva da História Ambiental o tempo das culturas humanas está contido num tempo geológico ou natural muito mais amplo e que não pode ser ignorado pelas ciências sociais. Nesse sentido, a História Ambiental incorpora a variável cultural em seu repertório de pesquisa de forma a colocar a "sociedade na natureza", superando as dicotomias homem x natureza. O recorte socioeconômico e mesmo cultural não se descuida das particularidades físicas e ecológicas, da área de influência de uma ferrovia, de uma represa, de uma hidrovia, etc.

² Os geógrafos Gomes e Teixeira Neto (1993) destacam três cursos para o Rio Tocantins: a) o curso superior: é um trecho de difícil navegação, que vai da confluência do rio Paranã com o Maranhão até o grupo de corredeiras do Lajeado Grande; b) o curso médio: que vai do Lajeado Grande até Itaboca, cujo principal obstáculo é a cachoeira de Santo Antônio, trecho mais livre à navegação; e c) o curso inferior: de Itaboca até o Oceano Atlântico.

³ Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ). Relatório Executivo. Bacia do Tocantins-Araguaia, 2013.

O processo de povoamento das margens do rio Tocantins aconteceu de modo bastante lento no século XVIII principalmente devido ao alvará⁴ que proibiu a navegação desses rios no auge do período mineratório. A partir do século XIX os presidentes da Província de Goiás lançaram políticas de incentivo à ocupação das margens dos rios voltadas para o povoamento, incremento da navegação e pacificação dos índios hostis que habitavam a região. Esta seria, na visão dos administradores, a solução aos problemas que entravavam o desenvolvimento da Província, uma nova fronteira a ser conquistada e ocupada sistematicamente, para possibilitar uma ligação com o litoral, uma saída em duplo sentido, como *caminho* e como meio de tirar a Província do marasmo em que se encontrava.

Para compreender as transformações que vêm se processando na região que faz parte da bacia deste rio é necessário analisar o contexto histórico no qual ela está inserida. A região metropolitana de Palmas (capital do Tocantins) onde está situada Porto Nacional e o sudoeste do Maranhão, onde está Imperatriz, predomina o bioma Cerrado⁵, muito adequado ao plantio de grãos. Desse modo, observa-se uma crescente exploração desordenada dos recursos naturais para dar espaço às atividades agropecuárias, ao estabelecimento de aglomerados populacionais e outras formas de ocupação da terra a partir de intervenções governamentais, como construção de rodovias, ferrovias, hidrelétricas e por último, a hidrovía Araguaia-Tocantins.

Com efeito, as intervenções planejadas pelo Estado para esta região iniciaram-se no governo Getúlio Vargas. Em 1946 foi criada a Superintendência para a Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA) e na década seguinte foi construída a Rodovia Belém-Brasília. Esse período foi marcado ainda por um aumento significativo do fluxo migratório para a região, que se deu, entretanto, de forma espontânea e descontrolada. Esses processos intensificaram-se nas décadas de 1960 e 1970, período do governo militar, alicerçados em uma política de desenvolvimento regional que tinha como objetivo a integração econômica e espacial da Amazônia às demais regiões do país através de incentivos fiscais e outras formas de apoio ao desenvolvimento do capitalismo no campo. Nesse sentido destacam-se as políticas baseadas em Pólos de Desenvolvimento, nos quais alguns setores desfrutavam de incentivos financeiros e fiscais com o objetivo de dinamizar a economia e fixar a população. Neste período destaca-se a criação da Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM) que substituiu a SPVEA. O modelo de desenvolvimento implantado durante o regime militar teve sérias consequências ambientais com fortes impactos para as populações do vale do Tocantins. Os governos que sucederam ao regime militar mantiveram praticamente as mesmas políticas e ações dos governos anteriores. Entretanto, a inserção de novos atores nos processos de tomada de decisão fez com que houvesse uma alteração na postura governamental que gradativamente passou a incorporar as questões ambientais aos modelos de desenvolvimento⁶. As ações propostas nos mais recentes planos e programas dos governos mantiveram em vigor a postura de implantação de grandes projetos, com ações questionáveis sob o ponto de vista socioambiental.

Atualmente, espera-se que o desenvolvimento desta região ganhe impulso expressivo com o sistema intermodal de transportes e a expansão da hidreletricidade que está em processo de execução. Resta saber como conciliar desenvolvimento e sustentabilidade numa região que está submetida à forte pressão antrópica e ameaçada por grandes impactos ambientais.

⁴ A proibição do uso de outros caminhos para as minas que não fosse o das bandeiras é determinada por Carta Régia em 1730 e confirmada pelo Alvará de 27 de outubro de 1733, tendo vigorado até 1782 (DOLES: 1973, p. 29-39).

⁵ Segundo o Ministério do Meio Ambiente, o Cerrado é o segundo maior bioma da América do Sul, ocupando uma área de 2.036.448 km², cerca de 22% do território nacional. A sua área contínua incide sobre os estados de Goiás, Tocantins, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Minas Gerais, Bahia, Maranhão, Piauí, Rondônia, Paraná, São Paulo e Distrito Federal, além dos enclaves no Amapá, Roraima e Amazonas. Neste espaço territorial encontram-se as nascentes das três maiores bacias hidrográficas da América do Sul (Amazônica/Tocantins, São Francisco e Prata), o que resulta em um elevado potencial aquífero que favorece sua biodiversidade.

⁶ A criação do Ministério do Meio Ambiente no governo Collor sem dúvida marcou um ponto de inflexão nas políticas públicas para a região amazônica ao incorporar a questão ambiental nos mecanismos de tomada de decisão. Tal postura foi seguida pelos governos de Fernando Collor, Itamar Franco e Fernando Henrique Cardoso.

2. Ferrovias, Hidrelétricas e a Hidrovia Tocantins-Araguaia

O vale do Tocantins está passando por sensíveis mudanças com a implantação da Plataforma multimodal que integra os transportes rodoviário, ferroviário e hidroviário. Pode-se dizer que este é o empreendimento logístico mais importante da história para esta região. Com a continuidade da implantação da rede ferroviária serão favorecidas as condições de escoamento da produção agropecuária e eventualmente da industrial.

A Ferrovia Norte-Sul é uma ferrovia cuja concessão pertence à Companhia Vale do Rio Doce. Quando concluída, possuirá a extensão de 4.155,6 km e cortará os estados do Pará, Maranhão, Tocantins, Goiás, Minas Gerais, São Paulo, Mato Grosso do Sul, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. A ferrovia foi concebida com o propósito de ampliar e integrar o sistema ferroviário brasileiro em uma malha que interligará Senador Canedo [GO] nas proximidades de Goiânia [GO], à Belém [PA], conectando-se, ao sul, em Anápolis [GO], com a Ferrovia Centro-Atlântica, e, ao norte, em Açailândia [MA], com a Estrada de Ferro Carajás. Seu trajeto segue paralelo à Rodovia Belém-Brasília (BR 153, BR 226 e BR 010) e ao leito do rio Tocantins. Sua construção iniciou-se em 1987, durante o governo do presidente José Sarney tendo sido interrompida por diversas vezes. As principais cargas a serem transportadas pela Ferrovia Norte Sul são a soja e os minérios.

Quanto aos processos mais recentes envolvendo aquela região, é importante analisar ainda as ações ligadas ao setor elétrico. A partir da segunda metade do século XX é que se intensificam os estudos e projetos visando o aproveitamento do Tocantins como gerador de energia. Iniciados no final da década de 1950 ganharam força na década de 1960, e desde então, tais projetos vêm sempre acompanhados de controvérsias relacionadas aos problemas socioambientais que os envolvem. A construção de barragens hidrelétricas tem gerado polêmica entre os ambientalistas e principalmente por parte dos participantes e simpatizantes do Movimento dos Atingidos por Barragens (MAB). No rio Tocantins há diversos projetos de construção de hidrelétricas⁷, sendo que a de Tucuruí (1976-1984) foi a primeira a ser construída⁸. Além das barragens já prontas: Usina Hidrelétrica de Tucuruí, Usina Hidrelétrica de Serra da Mesa, Usina Hidrelétrica Luiz Eduardo Magalhães, Usina Hidrelétrica Peixe-Angical, Usina Hidrelétrica de São Salvador, Usina Hidrelétrica de Cana Brava e Usina Hidrelétrica do Estreito, há outras planejadas e/ou em andamento. A construção destas usinas está transformando o rio Tocantins pelo surgimento de uma série de lagos artificiais em seu leito.

Por outro lado, as hidrovias interiores têm ocupado papel relevante nas políticas públicas dos diferentes níveis governamentais⁹, representando elementos importantes para o estabelecimento de corredores estratégicos de desenvolvimento. A presidente Dilma Rousseff em visita à Marabá [PA] em março de 2014, por ocasião da assinatura do Edital Pedral do Lourenço¹⁰, cujas obras permitirão a navegabilidade de longo trecho do rio Tocantins durante todo o ano, destacou a

⁷ Os projetos prevêem que após a construção de barragens para hidrelétricas, sejam feitas as eclusas para franquear o trânsito de barcos e balsas principalmente para o transporte de grãos da região. A Eclusa de Tucuruí foi inaugurada em 2011 e já se encontra em construção a eclusa do Lajeado entre as cidades de Palmas e Pedro Afonso.

⁸ Segundo Fearnside (2002), a hidrelétrica de Tucuruí continua sendo uma fonte de controvérsias. Apresentado freqüentemente como modelo para o desenvolvimento hidrelétrico devido à quantidade substancial de energia que gera, os impactos sociais e ambientais do projeto são igualmente substanciais. Dentre os custos sociais da hidrelétrica de Tucuruí, estão: deslocamento da população da área de inundação; desaparecimento da pesca que sustentava tradicionalmente a população; efeitos sobre a saúde devido à malária e contaminação por mercúrio; e o deslocamento de grupos indígenas. O autor conclui que, apesar de muitas mudanças desde a construção de Tucuruí em 1984, os procedimentos de tomada de decisões ainda precisam de reformas substanciais para que os impactos sociais e ambientais sejam considerados nas tomadas de decisões sobre projetos de desenvolvimento.

⁹ O Brasil conta com aproximadamente 40.000 km de rede hidroviária potencialmente navegável, porém, pouco explorado. Agência Nacional das Águas – ANA (2005).

¹⁰ A remoção de pedras e rochas submersas no Pedral do Lourenço, no rio Tocantins, acima da Hidrelétrica de Tucuruí, vai viabilizar uma das mais importantes hidrovias do país. São 43 quilômetros de extensão do Pedral do Lourenço, localizado entre as cidades de Santa Terezinha do Taurí e Ilha do Boguea, no Pará.

importância da Hidrovia Tocantins-Araguaia para o Brasil¹¹. Esta Hidrovia faz parte do projeto do Corredor de Transporte Multimodal Centro-Norte, cujo objetivo é consolidar um eixo de transporte hidro-rodoviar-ferroviário ligando as regiões de Mato Grosso aos portos do Maranhão e Pará, através do Tocantins. A interligação das três modalidades de transporte pretende ser uma alternativa para o escoamento de grãos do cerrado oriental que reduzirá as distâncias Brasil-Europa (Porto de Rotterdam) e Brasil-Japão via Canal do Panamá. Dentre os efeitos relacionados à implantação e operação desta hidrovia, pode-se assinalar como sendo prejudiciais: a) mudança no modo de vida e perda de bem-estar das populações indígenas e ribeirinhas; b) substituição indiscriminada de matas nativas por culturas agrícolas; c) perda de fertilidade e salinização dos solos devido à irrigação descontrolada; d) contaminação das águas por defensivos agrícolas e outros resíduos agropecuários e industriais; e) aumento da erosão e assoreamento dos rios; f) perda de biodiversidade de peixes; e, g) risco do derrocamento de rochas para eliminar obstáculos à navegabilidade causar sérias modificações na dinâmica hidrológica e na geomorfologia dos rios, podendo provocar mudanças significativas e danosas em todo o ecossistema, inclusive sobre a Ilha do Bananal¹².

A construção da hidrovia Tocantins-Araguaia sofreu atrasos e teve seus trabalhos suspensos inúmeras vezes, sendo um dos problemas, as pressões de movimentos de ribeirinhos e da sociedade civil organizada, que apontavam os altos riscos ambientais dos mesmos, além de irregularidades nos estudos apresentados nos relatórios de impacto ambiental realizados pelo Ministério dos Transportes.

Como visto acima, na região do Vale do Tocantins, principalmente no que se refere aos Estados de Tocantins e Maranhão, têm ocorrido mudanças estruturais de desenvolvimento direcionadas pelo poder público e incorporando a iniciativa privada. São mudanças que promovem geração de riquezas, mas ao mesmo tempo geram consequências para os moradores e para o meio ambiente. É neste contexto que se pretende analisar a seguir as trajetórias históricas de duas cidades do Tocantins: Porto Nacional [TO] e Imperatriz [MA].

3. Porto Nacional: a princesa destituída

Porto Nacional, com os epítetos de *Capital Cultural* e *Princesa do Tocantins*, é uma cidade localizada à margem direita do Rio Tocantins, na antiga região norte de Goiás, hoje Estado do Tocantins que surgiu no Século XVIII como simples porto de passagem de uma margem a outra do rio Tocantins, ligando os arraiais auríferos de Pontal e Monte do Carmo. Sua primeira denominação foi Porto Real, passando em 1831 a chamar Porto Imperial, e com o advento da República, Porto Nacional.

Sua ascensão se deve, em parte, à seguida diminuição do ouro nos dois arraiais aos quais servia de ligação, sendo-lhe transferida de Monte do Carmo em 1810, a sede do julgado. Em 1824 Cunha Mattos (1979) a descrevia de modo bastante positivo, afirmando que a situação do arraial era dos melhores da região, podendo vir a ser o empório de todas as riquezas do centro do Brasil. Porto Nacional foi destaque nas áreas educacional, comercial, política, médica e religiosa desde o final do século XIX, sendo o núcleo urbano mais dinâmico do antigo norte de Goiás. O elemento que mais contribuiu para a sedimentação da idéia de ser a capital cultural do norte de Goiás foi o estabelecimento da ordem religiosa dominicana francesa na cidade, primeiro os padres (em 1886) e no início do XX (1904), as freiras. Escolas foram abertas e para lá afluíam estudantes de toda a região. Segundo o missionário francês Laurent M. Berthet (1982), por ocasião de sua visita à cidade (1883), ela era limpa, com ruas bem alinhadas e entre seus moradores havia ricos negociantes que mantinham comércio com o Pará.

¹¹ Ao enfatizar a importância da hidrovia, Dilma Rousseff acrescentou que 54% da produção de grãos do país estão localizadas do Centro-Oeste para cima, mas grande parte do escoamento desse volume se dá do Centro-Oeste para baixo, através dos portos de Santos e Paranaguá.

¹² Ver: ALMEIDA, Alivinio; PERES, Fernando. Hidrovia Tocantins-Araguaia segundo a percepção dos agentes econômicos sociais. In: RBRH, v. 12, n. 2, abr./jun. 2007.

Somam-se a este fato (o estabelecimento dos dominicanos na cidade), a fundação de três periódicos¹³ e a presença de um médico¹⁴ e político influente em Porto Nacional. Além desses destaques, o desenvolvimento econômico da cidade está, sem dúvida, relacionado à atividade da navegação e ao comércio com Belém. Apesar das dificuldades relativas às viagens via rio Tocantins, a navegação representou por séculos o meio mais eficaz de comunicação. Tanto os administradores quanto os viajantes que por lá passavam, mostraram-se sensibilizados com as dificuldades de comunicação e sobre a necessidade de alternativas que tornassem melhor trafegável essa via de comunicação do interior com o litoral. Em defesa da melhoria das condições de navegação dos rios que cortam a Província, as vozes mais contundentes eram as dos Presidentes da Província, como por exemplo, a de Francisco Cerqueira (1997): “só a navegação fluvial poderá corrigir os defeitos resultantes da posição central desta província e fazer desaparecer as enormes distâncias e dificuldades do transporte que tem aniquilado quase completamente a sua lavoura e comércio”. Apesar de todos os esforços, as ações não foram suficientes para tornar o rio francamente navegável naquela época e Goiás adentrou o século XX sem que os sonhos de integração ao território nacional fossem realizados, mas a navegação continuou desempenhando seu imprescindível papel até o advento das rodovias.

No século XX, as descrições sobre a cidade continuaram enaltecidas de suas qualidades. Em 1935 o médico Julio Paternostro (1945) em passagem por Porto Imperial, declara que ela “[...] distinguia-se de todas as outras povoações do Tocantins pelo melhor nível cultural de sua população”, o que também é confirmado por Campos (1987), quando afirma que Porto Nacional era o principal centro econômico do norte do Estado e sua primazia econômica na região se devia à garantia de abastecimento com os produtos trazidos de Belém (Pará) em embarcações de até 24 toneladas.

Com a abertura da rodovia Belém-Brasília essa conjuntura vai se modificando e de acordo com Almeida (1974), se antes os cursos dos rios constituíam os indicadores básicos para a localização de povoados beira-rio, agora as margens das rodovias é que ditavam os elementos prioritários na escolha. O advento desta rodovia teve, sem dúvida, impacto para as populações ribeirinhas do Tocantins, como mostram, por exemplo, os geógrafos Orlando Valverde e Catharina Dias (1967), quando afirmam que, para os povoados que a rodovia não alcançou diretamente, ou seja, os moradores das cidades que precisavam transpor o rio para chegar à rodovia, este se tornou um obstáculo. Ainda de acordo com os autores supracitados, os dados mostram que nos primeiros anos após a construção da rodovia, sua população sofreu um decréscimo significativo. Se em 1950 apresentava uma população de 11.118 habitantes, em 1960, possuía 23.005 e em 1964, apenas 20.030 habitantes. Também concorda com esta visão o historiador Paulo Bertran (1988), quando observa que, ao longo dessa rodovia teria ocorrido uma capitalização primária, e para os povoados ribeirinhos que ficaram do outro lado do rio, e não foram beneficiados num primeiro momento por ela, teria ocorrido uma desestruturação de igual vigor em sua economia. Porto Nacional pertence a esta segunda categoria.

Portanto, verifica-se que a abertura da Belém-Brasília, num primeiro momento não favoreceu o desenvolvimento de Porto Nacional, ao contrário, sua população decaiu nos anos seguintes à inauguração da estrada. Seu reingresso na onda de progresso da região aconteceu de forma muito lenta, pois, embora a estrada “costela” que liga Porto Nacional à Belém-Brasília tenha sido construída ainda no final da década de 1960, a ponte sobre o rio Tocantins ligando a cidade à rodovia, só se concretizou em 1979.

Na década seguinte a cidade de Porto Nacional foi afetada também com a fundação da nova capital para o Estado do Tocantins (1989), e em seguida, com os impactos da barragem do Lajeado. Com a construção de Palmas a apenas 63 quilômetros de distância, Porto Nacional passou a funcionar como

¹³ O primeiro periódico fundado na cidade, Folha do Norte, data de 1891, surgindo em seguida o Incentivo e o Norte de Goiás, todos sob o patrocínio da Família Ayres da Silva.

¹⁴ Este fato se torna mais relevante se considerarmos que em todo o norte de Goiás, ou seja, em 2/3 da superfície do Estado, a única localidade que possuía médico era Porto Nacional.

uma cidade dormitório, tendo sua rotina alterada. A construção da barragem do Lajeado ou Usina Hidrelétrica Luis Eduardo Magalhães (1998 a 2002) no rio Tocantins, ocasionou significativo impacto para as cidades ribeirinhas de modo geral e para Porto Nacional, em particular. Este impacto foi sentido pelos moradores na transformação do rio em um grande lago, no desaparecimento das praias naturais, e na perda de parte do patrimônio arquitetônico da cidade. A perda das praias enquanto lugar de lazer e também como fonte de economia é relevante, visto que parcela significativa dos moradores da cidade vivia em função delas nos meses de seca, época em que as atividades de lazer e turismo tornavam-se importantes atividades socioeconômicas. A temporada de praias começava pelo mês de maio quando as águas do rio baixavam e continuava até setembro, quando iniciava o período chuvoso. No mês de julho o movimento atingia seu ápice, proporcionando trabalho e renda à população local. Quanto ao patrimônio arquitetônico, o impacto ficou mais evidente na destruição dos prédios beira-rio devido à subida do nível das águas. Além desses problemas, os moradores das margens do rio foram removidos para outro lugar, distante do rio, em casas de concreto, sem quintal, sem vegetação e sem contato com a natureza. O Movimento de Atingidos por Barragem (MAB)¹⁵ teve sua atuação na região orientando os ribeirinhos sobre seus direitos, mas estes conseguiram apenas um lote em terreno escolhido pela empresa responsável. Ainda hoje os atingidos pela barragem do Lajeado em Porto Nacional lutam por melhores condições de vida.

Pelo exposto, verifica-se que a cidade de Porto Nacional e seus moradores sofreram diversos reveses ao longo dos séculos, principalmente a partir da segunda metade do século XX, onde os dados mostram que, de cidade conhecida como a Princesa do Tocantins e Capital Cultural do Norte de Goiás, passou por uma perda de prestígio (econômico, populacional, comercial e cultural). Ao ficar fora do traçado da rodovia Belém-Brasília, Porto Nacional perdeu para as cidades que nasceram à margem deste meio de transporte. Com a construção da barragem, teve uma queda significativa em seu turismo devido à perda de suas praias naturais, além de problemas no meio ambiente e também no que se refere à perda de parcela de seu patrimônio cultural, devido à inundação da parte baixa da cidade.

Segundo estimativa do censo de 2013, sua população de 51.501, é bem inferior às cidades tocantinenses de Gurupi com 81.792, Araguaína com 164.093 habitantes e da capital, Palmas, com 257.904 habitantes. Atualmente, espera-se que a economia de Porto Nacional tenha novo impulso com a instalação no município do grande Pátio de Integração Multimodal da Ferrovia Norte-Sul (inaugurado em 2010) com o objetivo de interligar as modalidades de transportes rodoviário, ferroviário e fluvial.

Portanto, estas mudanças foram sentidas no cotidiano dos moradores, podendo-se afirmar que para eles, houve tanto a perda do rio como bem material, devido à perda das praias enquanto lugar de lazer e fonte de economia, e também, como bem simbólico, pois para os moradores, o rio se acabou, como disse o poeta Pedro Tierra (2005): “Um rio quando barragem tem a espinha quebrada/vira um rio parálítico feito um animal vivo/que morreu só a metade: a outra metade viva pulsando/solta, como veia aberta à foice [...]”.

4. Imperatriz: a metrópole da integração nacional

A cidade de Imperatriz, conhecida atualmente como a metrópole da integração nacional¹⁶ foi fundada em 1852, fruto de uma expedição que havia partido de Belém [PA] em 1849. Frei Manoel Procópio do Coração de Maria, capelão da expedição, foi o fundador da povoação, que recebeu o

¹⁵ O Movimento de Atingidos por Barragem (MAB) é um movimento nacional, fundado em 1989 com o objetivo de lutar contra a construção de barragens e conseqüentemente em favor dos atingidos pela sua implantação. <http://www.mabnacional.org.br> em 28/04/2014.

¹⁶ O título de Metrópole da Integração Nacional deve-se à sua localização estratégica, à existência de multimodalidade de transportes, o que a torna sede de um centro de logística de movimentação de cargas e passageiros. Este título foi dado à Imperatriz pelo deputado federal e ex-ministro do Planejamento, Antonio Kandir em 1999 (Enciclopédia de Imperatriz: 2003, p.27).

nome oficial de Colônia Militar de Santa Tereza do Tocantins. Em 1856 passou a se chamar Vila de Imperatriz, em homenagem à imperatriz Tereza Cristina. Sua elevação à categoria de cidade data de 1924. O médico Júlio Paternostro também visitou esta cidade na década de 1930 e afirma que a cidade era “uma aglomeração maranhense da margem direita do Tocantins com 340 habitações e 1.155 habitantes. Antigamente era um núcleo denominado Santa Teresa, de onde partiam os missionários franciscanos para converter o gentio” (PATERNOSTRO, 1945, p. 115).

Até o ano de 1958, quando foi iniciada a construção da rodovia Belém Brasília, o município de Imperatriz viveu um lento crescimento econômico e populacional. A partir dos anos 1960, entretanto, Imperatriz experimentou acelerado desenvolvimento e, já na década de 1970, era considerada a cidade mais próspera do sul do Maranhão, recebendo contingentes migratórios das mais diversas procedências. Hoje Imperatriz é segunda cidade mais populosa do estado do Maranhão com cerca de 250.063 habitantes. A cidade se estende pela margem direita do rio Tocantins e é atravessada pela Rodovia Belém-Brasília. Trata-se do maior entroncamento comercial da região, em posicionamento estratégico, pois a cidade está num cruzamento entre a soja da região de Balsas, no sul do Maranhão, a extração de madeira na fronteira com o Pará, as atividades de siderurgia em Açailândia [MA] e a agricultura familiar no restante da região. A produção de energia e celulose é outro fator que se destaca com a implantação da hidrelétrica de Estreito e da fábrica da Suzano Papel e Celulose. Além disso, por Imperatriz passam algumas das principais linhas de transmissão de energia elétrica ligando o Maranhão, Pará e Tocantins. É através deste centro urbano que a produção do sul do Maranhão, norte do Tocantins e leste do Pará é escoada. Para tanto, a cidade conta com a Rodovia BR-010 (Belém-Brasília), o Rio Tocantins, a Ferrovia Norte-Sul e a proximidade da Estrada de Ferro Carajás. Por força do seu desempenho nos setores de comércio e da prestação de serviços, ocupa a posição de segundo maior centro político, cultural, econômico e populacional do estado do Maranhão, superada apenas pela capital São Luís.

O surto de crescimento populacional ocorreu principalmente a partir década de 1960, com a abertura das rodovias Belém-Brasília que corta o Oeste Maranhense no território do município, da BR-226, ligando Teresina à Região e da BR-222, que liga a região do Mearim às terras do Alto Pindaré. Entretanto, esses processos levaram, por outro lado, à multiplicação de pequenas aglomerações urbanas e de favelas na periferia do município. Paralelamente, a cidade conheceu uma forte especulação imobiliária que criou vazios de urbanização dentro do perímetro urbano. Destaca-se ainda por conta deste crescimento desordenado, a precariedade ambiental¹⁷.

A soja é outra atividade que vem se destacando nas proximidades de Imperatriz. A vizinha região de Balsas constitui-se numa das mais promissoras fronteiras agrícolas do país. O Programa Nipo-Brasileiro para o Desenvolvimento dos Cerrados (PRODECER III)¹⁸ é o mais ambicioso projeto em implantação na região, com reflexos diretos para o município de Imperatriz.

Pelo exposto acima, verifica-se que o desenvolvimento de Imperatriz acentuou-se a partir da década de 1960 com a chegada da Belém-Brasília. Devido à sua localização estratégica, esta cidade atraiu a multimodalidade de transporte e transformou-se então na Metrópole da Integração Nacional.

5. Considerações finais

As Cidades de Porto Nacional [TO] e Imperatriz [MA] estão profundamente influenciadas pela história do vale do rio Tocantins. As transformações socioeconômicas e ambientais ocorridas ao longo dos séculos XIX, XX e XXI no vale do Tocantins foram muito grandes. O transporte fluvial, uma

¹⁷ A cidade é cortada por cinco riachos, todos com estágios de poluição bastante avançada causada por resíduos industriais e esgotos domésticos. Há locais onde o mau cheiro chega a ser insuportável e a situação se agrava no verão. Muitas ruas da cidade foram construídas onde outrora passavam riachos e pequenos cursos de água. Essa canalização não suporta a vazão da água provocando constantes inundações em vários pontos da cidade.

¹⁸ O Programa de Desenvolvimento do Cerrado (PRODECER) é um programa de cooperação Nipo-Brasileira, implantado pela Agência Japonesa para Cooperação Internacional (JICA), que financia a compra de terras, equipamentos, insumos e construções para incrementar a produção agrícola e o assentamento de colonos.

das antigas tradições do Tocantins que antes tinha nas cachoeiras seu principal empecilho, hoje se encontra prejudicado também pelo assoreamento de trechos do rio, de seus afluentes e igarapés. Nesse sentido, a viabilização da hidrovia com a construção declusas e o derrocamento de obstáculos naturais representa a realização de antigos sonhos e esperanças dos ribeirinhos da época em que o rio se constituía um caminho natural para viajantes e suas mercadorias, quanto para aqueles setores ligados ao chamado agrobusiness que vêem nesse modal a possibilidade do incremento do transporte de grãos e o resultante barateamento dos custos das exportações destas *commodities*.

Por outro lado, a expansão das fronteiras agrícolas, as intervenções estatais na região, provocam preocupações entre as populações ribeirinhas atingidas direta ou indiretamente por tais processos de modernização. Segundo depoimentos de antigos moradores ribeirinhos, diversos rios e igarapés foram como que encolhendo devido a queimadas e desmatamentos, que exauriram os solos, desagregando-os e tornando-os mais vulneráveis ao impacto pluvial. Esse processo agrava-se com a redução dos recursos hídricos subterrâneos na medida em que a retirada da vegetação inibe o armazenamento as águas subterrâneas e posterior retransmissão aos cursos d'água. As cidades ribeirinhas como Imperatriz e Porto Nacional são exemplos vivos desses processos de degradação ambiental e das consequências para suas populações. A falta de saneamento básico e problemas de infraestrutura nessas cidades são reflexos diretos dessas mudanças.

De comum as duas cidades têm a localização na margem direita do Rio Tocantins e a atividade da navegação como meio de transporte desde o século XIX. Porém, além de pertencerem a estados federativos distintos, seu desenvolvimento também foi marcado pela diferença. Porto Nacional foi por longa data, desde o século XIX, um centro cultural e comercial importante para todo o antigo norte de Goiás, durante o século XIX e boa parte do XX, perdendo gradativamente importância na região. Imperatriz, ao contrário, não teve destaque significativo na região à qual pertence até a década de 1960. A abertura da rodovia Belém-Brasília afetou de modo bastante diferente cada uma destas cidades. Enquanto Porto Nacional ficou fora do traçado da estrada e teve que concorrer com as novas cidades nascidas nas margens da rodovia Belém-Brasília, Imperatriz teve seu desenvolvimento acelerado por influência direta desta rodovia, pois foi cortada por ela, integrando-se desta forma diretamente à malha rododiferroviária regional, fator que provocou forte impulso desenvolvimentista e consequente aceleração do seu crescimento urbano.

Como visto anteriormente, com a criação do Estado do Tocantins e a fundação da nova capital, Porto Nacional se tornou praticamente uma cidade dormitório de Palmas, ficando assim eclipsada por ela. Imperatriz por sua vez está situada a mais de 600 km de distância da capital São Luís (Estado do Maranhão), possui a segunda maior população do Estado, superada apenas pela capital. Nos últimos anos Imperatriz gradativamente reforçou sua condição de entreposto, de polo regional, de centro de distribuição de produtos e serviços, funcionando como um importante entroncamento ligando as diversas regiões adjacentes dos Estados do Maranhão, Pará e Tocantins através do cruzamento de rodovias, ferrovias e mesmo das atividades da navegação.

Quanto à construção de barragens, enquanto a cidade de Porto Nacional foi atingida diretamente com a construção da barragem do Lajeado, perdendo parte de seu patrimônio arquitetônico e as praias naturais, Imperatriz, embora situada próxima à barragem de Estreito, não sofreu danos diretos em seu patrimônio, mantendo a atividade turística em suas praias naturais.

Portanto, embora as duas cidades estejam à margem de um mesmo rio e apresentem alguns aspectos em comum, suas histórias se diferenciam no modo como foram afetadas pelo processo de modernização ocorrido na região, “respondendo” de modos diferentes a esse mesmo processo.

6. Referências

AGÊNCIA NACIONAL DE ÁGUAS. **Cadernos de recursos hídricos: a navegação interior e sua interface com o setor de recursos hídricos**. v. 3. Brasília: ANA, 2005. Disponível em: <http://arquivos.ana.gov.br/planejamento/estudos/sprtew/3/3-ANA.swf>. Acessado em: 12/mai.2014.

- ALMEIDA, Alfredo Wagner Berno de. **Movimentos Migratórios nos vales do Tapajós e do Xingu.** Relatório de Pesquisa, Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social. Museu Nacional, Rio de Janeiro: UFRJ, 1974.
- ALMEIDA, Alivinio; PERES, Fernando. Hidrovia Tocantins-Araguaia segundo a percepção dos agentes econômicos sociais. **RBRH**, v. 12, n. 2, abr./jun. 2007.
- AZEREDO, Luiz Cezar Loureiro de. **Investimento em Infra-Estrutura no Plano Plurianual (PPA) 2004-2007** – uma visão geral. Brasília, IPEA, junho de 2004.
- BECKER, Berta K. "Redefinindo a Amazônia: o vetor tecno-ecológico". In Iná Elias de Castro, Paulo César da Costa Gomes, Roberto Lobato Correa (orgs.). **Brasil: questões atuais de reorganização do território.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1996.
- BECKER, Berta K. e EGLER, Claudio A. G. **Brasil: uma nova potência regional na economia-mundo.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1994.
- BERTHET, Laurent Michel. Uma Viagem de Missão (1883). In: **Memórias Goianas I.** Goiânia: UCG, 1982.
- BRASIL. Presidência da República. Secretaria de Portos. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Caracterização da oferta e da demanda do transporte fluvial de passageiros da região amazônica /** Agência Nacional de Transportes Aquaviários. Brasília: ANTAQ, 2013.
- CALVINO, Ítalo. **As Cidades Invisíveis.** Tradução de Diogo Mainardi. Rio de Janeiro: Companhia das Letras, 1990.
- CAMPOS, Francisco Itami. **Coronelismo em Goiás.** Goiânia: UFG, 1987.
- CEBRAC. **Analysis or the environmental impact study (EIA/RIMA) for the Araguaia-Tocantins Hidrovia:** a report by o blue ribbon porel or independent exports. Brasília: CEBRAC, 2000.
- CERQUEIRA, Francisco J. da Gama. Relatório apresentado à Assembléia Legislativa da Província de Goyaz, na sessão ordinária de 1858. In: **Memórias Goianas n.º 7.** Goiânia: UCG, 1997.
- CONEXÃO TOCANTINS. **Hidrovia: viagem experimental abre perspectivas comerciais.** Palmas, 2008. <http://conexaoto.com.br/2008/05/16/hidrovia-viagem-experimental-abre-perspectivas-comerciais>. Acesso em: 01/05/2014.
- DRUMMOND, José Augusto. A História Ambiental: temas, fontes e linhas de pesquisa. In: **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro: vol 4, n. 8, 1991, p. 177-197.
- ENCICLOPÉDIA DE IMPERATRIZ. **Imperatriz 150 anos: 1852-2002.** Imperatriz: Instituto Imperatriz, 2003.
- FEARNSIDE, Philip. M. **Impactos Sociais da Hidrelétrica de Tucuruí.** Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia (INPA). 2002. http://philip.inpa.gov.br/publ_livres/mss%20and%20in%20press/tuc-soc-por-inpa.pdf. Acesso em 12/05/2014.
- LEONARDI, Victor Paes de Barros. **Os Historiadores e os Rios: natureza e ruína na Amazônia brasileira.** Brasília: Paralelo 15/UNB, 1999.
- MAPA DO INVESTIDOR DE TOCANTINS: **Potencialidades e Indicadores Econômicos.** Palmas. (sd) Disponível em www.portalto.gov.br/arquivos/mapa%20do%20investidor_final_web.pdf.
- GOMES, Horieste; TEIXEIRA NETO, Antônio. **Geografia Goiás-Tocantins.** Goiânia: Ed. Da UFG, 1993.
- MARTINS, José de Souza. **Fronteira: a degradação do Outro nos confins do humano.** São Paulo: Hucitec, 1997.

MATTOS, Raymundo José da Cunha. **Chorografia Histórica da Província de Goyáz**. Goiânia: SUDECO/ Governo de Goiás, 1979.

OLIVEIRA, Maria de Fátima. **Portos do Sertão: cidades ribeirinhas do Rio Tocantins**. Goiânia: PUC Goiás, 2010.

PATERNOSTRO, Júlio. **Viagem ao Tocantins**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1945.

TIERRA, Pedro. **O Porto Submerso**. Brasília: s.e., 2005.

VALVERDE, Orlando; DIAS, Catharina V. **A Rodovia Belém-Brasília: estudo de geografia regional**. Rio de Janeiro: IBGE, 1967.

SAWYER, Diana Oya et al. **Projeto de Gestão Ambiental Integrada da Região do Bico do Papagaio**. Palmas: Seplan/DZE, 2004.