



CIDADES NO SERTÃO CENTRO-NORTE BRASILEIRO: POSSIBILIDADES TEÓRICAS DE ABORDAGEM

*CITIES IN THE BRAZILIAN CENTRAL-NORTH BACKWOODS: THEORETICAL
POSSIBILITIES OF APPROACH*

Renato Silva Reis

Universidade Federal do Tocantins (UFT)
reis.renato@uft.edu.br

Danillo Araújo Pacheco

Universidade Federal do Tocantins (UFT)
danillo.araujopacheco@yahoo.com.br

Perla C. N. Venturini

Universidade Federal do Tocantins (UFT)
perlaventurini@uft.edu.br

Adão Francisco de Oliveira

Universidade Federal do Tocantins (UFT)
adaofrancisco@gmail.com

Resumo: Os processos nacionais brasileiros de modernização das atividades agrícolas, industrialização dos grandes centros urbanos e nova divisão social do trabalho ocorridos no século XX oportunizaram o surgimento e desenvolvimento de novas cidades na fronteira centro-norte brasileira, sobretudo no estado do Tocantins, antigo norte goiano. Tendo em vista este cenário, este artigo tem como objetivo estabelecer uma aproximação teórica dos fenômenos de produção e reprodução das pequenas cidades nessa porção territorial do Brasil, dando maior ênfase ao contexto do estado do Tocantins, através da revisão bibliográfica especializada do histórico de ocupação do território brasileiro e das teorias urbanas pertinentes. Embora em sua grande maioria composta por pequenas cidades, apresentam fenômenos de acumulação, segregação e desenvolvimento socioeconômico desiguais, similares aos observados em médias e grandes cidades.

Palavras-Chave: Cidades; Centro-Norte Brasileiro; Revisão Teórica.

Abstract: The Brazilian national processes of modernization of agricultural activities, industrialization of large urban centers and the new social division of labor that occurred in the twentieth century provided the opportunity for the emergence and development of new cities on the Brazilian central-north border, especially in the state of Tocantins, the former north of Goiás. Given this scenario, this article aims to establish a theoretical approximation of the production and reproduction phenomena of small cities in this territorial portion of Brazil, giving greater emphasis to the context of the state of Tocantins, through a specialized bibliographic review of the history of occupation of the Brazilian territory and relevant urban theories. Although mostly composed of

small cities, they present phenomena of unequal accumulation, segregation and socioeconomic development, similar to those observed in medium and large cities.

Key words: Cities; North Central Brazil; Theoretical review.

INTRODUÇÃO

As primeiras aglomerações que se tem registro na história surgiram ainda na antiguidade pelo processo de sedentarização e início da prática da agricultura. Neste dado momento da história, essas aglomerações são reconhecidas como aldeias, onde a produção agrícola e divisão do trabalho são voltados à subsistência e permanência de seus integrantes. A cidade surge da aldeia pela produção de excedentes, divisão social complexa do trabalho e especialização das atividades industriais e de serviços. “Ela se forma [...] quando as indústrias e os serviços já não são executados pelas pessoas que cultivam a terra, mas por outras que não tem esta obrigação, e que são mantidas pelas primeiras com o excedente do produto total” (BENEVOLO, 1997, p. 23).

Mas, para Benevolo (1997, p. 23), “a cidade não é a aldeia que cresceu”. Ela é palco de transformações mais velozes e complexas que a aldeia espacializadas pelas atividades da classe econômica dominante além de ser capaz de planejar sua evolução como forma urbana (BENEVOLO, 1997).

No Brasil, o surgimento das cidades é tardio. Basicamente evidenciando vocação predominantemente agrícola. Santos (1993, p. 17) destaca que “no começo a cidade era bem mais uma emanção do poder longínquo, uma vontade de marcar presença num país distante”. Buscando compreender os primórdios da urbanização brasileira, num período de 1500 a 1720, poderia ser dividido em três fases, segundo Reis Filho (1968): “a primeira fase, entre 1530 e 1570 (...) com a fundação do Rio de Janeiro em 1567 (...), o segundo período fica entre 1580 e 1640 (...) com urbanização sistemática na costa norte, em direção à Amazônia (...) e num terceiro momento entre 1650 e 1720” com o surgimento de novas vilas e vilas elevadas a cidade fundando, ao final do período, “a rede urbana (...) constituída por respeitável conjunto de sessenta e três vilas e oito cidades” (REIS, 1968).

A população urbana, pela “urbanização pretérita” brasileira, (SANTOS, 1993), tem superação da população agrícola e rural a partir da década de 1940, mediante a intensificação dos processos de industrialização, natalidade elevada e redução das mortalidade “cujas causas essenciais são os progressos sanitários, a melhoria relativa nos padrões de vida e a própria

urbanização” (SANTOS, 1993, p. 31). Para Santos (1993), a industrialização como fator dessa superação demográfica urbana sobre o rural,

não pode ser tomado, aqui, em seu sentido estrito, isto é, como criação de atividades industriais nos lugares, mas em sua ampla significação como processo social complexo, que tanto inclui a formação de um mercado nacional, quanto os esforços de equipamento do território para torna-lo integrado, como a expansão do consumo em formas diversas, o que impulsiona a vida de relações e ativa o próprio processo de urbanização. (SANTOS, 1993, p. 27).

A partir da década de 1960, sobretudo com a modernização da atividade agrícola e a consequente expulsão de mão-de-obra do campo, há uma explosão do processo de urbanização no Brasil. Cresce o número de cidades com população superior a vinte mil habitantes, evidenciando a magnitude e complexidade deste contexto.

O número de cidades brasileiras aumentou 40,95% no período de 1970 a 2010, das quais 1.651, 29,63% das cidades brasileiras, apresentaram população superior a 20.000 habitantes (IBGE, 1970; 2010), devido ao processo de especialização das atividades urbanas que diferenciou e hierarquizou as cidades.

Tabela 1. Cidades com mais de 20000 habitantes no Brasil

ANO	CIDADES COM POPULAÇÃO SUPERIOR A 20.000 HABITANTES NO BRASIL	CIDADES COM POPULAÇÃO INFERIOR A 20.000 HABITANTES NO BRASIL	NÚMERO TOTAL DE CIDADES NO BRASIL	% DE AUMENTO NO NÚMERO DE CIDADES NO BRASIL	% DAS CIDADES BRASILEIRAS COM MAIS DE 20.000 HABITANTES
1970	1.061	2.892	3.953	-	26,84%
2010	1.651	3.951	5.572	40,95%	29,63%

Fonte: IBGE (1970; 2010) ELABORADO PELOS AUTORES.

Embora não seja um tema recente, a busca de uma definição conceitual para pequenas cidades esbarra na diversidade das formações socioespaciais - no contexto das cidades brasileiras - e na tradição dos estudos da geografia urbana em focalizar as cidades grandes e metrópoles. Para Corrêa (2004, p.75), “as pequenas cidades nasceram ou rapidamente se tornaram lugares centrais de pequenas hinterlândias agropastoris”. Notoriamente uma primeira inquietação que permeia a definição do conceito seria quando as pequenas aglomerações poderiam ser consideradas cidades. Duas linhas de reflexão prevalecem nas formações Brasileiras: a acepção de cidades através da especialização das atividades e nível de divisão de trabalho e pela análise demográfica. Para

Alegre (1970, p.37) “é comum a existência de comunidades maiores que não são cidades e outras menores, com todas as características de cidade”. Para o IBGE (1996),

na situação Urbana consideram-se as pessoas e os domicílios recenseados nas áreas urbanizadas ou não, correspondentes às cidades (sedes municipais), às vilas (sedes distritais) ou às áreas urbanas isoladas. A situação Rural abrange a população e os domicílios recenseados em toda a área situada fora dos limites urbanos, inclusive os aglomerados rurais de extensão urbana, os povoados e os núcleos.

Como contribuição ao conceito de pequenas cidades, para Corrêa (2011b), sua determinação “pode ser melhor definida em termos do grau de centralidade do que em termos de tamanho demográfico”. Isso se justifica pela diferença congênita observada em diferentes recortes temporais das cidades. Nas pequenas cidades do centro-oeste e norte, por exemplo, não é difícil de se observar pequenas cidades com funcionalidades e centralidade de cidades médias. O fator demográfico reemerge às especializações e forças centrípetas e centrifugas que a cidade exerce no contexto de sua rede. Para Alegre (1970, p. 160),

a própria localização do núcleo altera sua definição. Alguns núcleos com 3 ou 4,000 habitantes, localizados nas imediações de Presidente Prudente não tem grande importância sendo apenas peças secundárias no conjunto. Mas nas vastas porções quase despovoadas do Centro-Oeste ou do Norte, centros menores são extremamente importantes para a região.

Nas pequenas cidades, a divisão do trabalho e a especialização das atividades é menos complexa, variando de acordo com a região a qual encontra-se inserida.

As cidades locais se especializam tanto mais quanto na área respectivas há possibilidades para a divisão do trabalho, tanto do ponto de vista da materialidade quanto do ponto de vista da dinâmica interpessoal. Quanto mais intensa a divisão do trabalho numa área, tanto mais cidades surgem e tanto mais diferentes são umas das outras (SANTOS, 1993, p. 52)

Para Santos (1993, p.62) “o caso de Goiás é emblemático (...) do ponto de vista da produção [Trata-se de] um verdadeiro espaço natural” para além de Goiânia, criada “já moderna” na década de 1930. Entre 1930-1945, as ações do governo do Governo Federal possibilitaram o desenvolvimento e ocupação sobretudo no norte do estado, onde a infraestrutura inviabilizava o desenvolvimento, a produção e o escoamento pela inexistência viária.

No caso das cidades do estado do Tocantins – este criado a partir de sua autonomia em relação ao estado do Goiás, possibilitado pela revolução técnico-científica em ocupar o cerrado, formalizada com a promulgação da Constituição Federal de 1988 – a presença de incentivos e obras governamentais, entre elas a rodovia federal BR-153, facilitou a produção agrícola que

impulsionou o processo de urbanização e o surgimento de novas cidades. Para Santos (1993, p. 52), relacionando o processo de urbanização com a produção agrícola, “a urbanização também aumenta porque cresce a quantidade de agricultores residentes na cidade” sobretudo possibilitados pelos meios técnicos-científicos informacionais, que reconfigura o território.

Nem todas as localidades surgiram em função da rodovia, mas sua abertura e a criação de estradas vicinais deram maior dinamismo ao estado de Goiás e fortaleceu a economia agrária da sua região norte, inserindo-a na dinâmica capitalista. (FEITOSA, 2001, p. 2011)

Nestes termos, a BR-153 permitiu e a criação de novas cidades, como Paraíso do Tocantins, que surge a partir do acampamento provisório da companhia construtora da rodovia, bem como fortaleceu outras pequenas cidades ao longo da rodovia. A partir dos Censos Demográficos do IBGE (1970; 2010) é possível identificar a surgimento e concentração de cidades com mais de vinte mil habitantes no entorno da rodovia.

TEORIAS DO ESPAÇO: UMA BREVE CONTEXTUALIZAÇÃO

As diversas interpretações sobre a análise das ocupações urbanas contribuem conforme seu contexto histórico e circunstancial de análise teórico-metodológico que se amparou nas mais diversas disciplinas da ciência como a ecologia, economia e geografia presentes na sociedade moderna. Para Gottdiener (2016, p. 35) as críticas voltadas a estas concepções provem de duas fontes sendo que “A primeira é interna ao próprio pensamento convencional (...) e representa o processo pelo qual estes campos se desenvolveram enquanto disciplinas acadêmicas. A segunda é a investida contra a teoria convencional por parte da tradição marxista” e suas interpretações.

É recorrente o uso dos termos “cidades espontâneas” ou “ocupações espontâneas” para referir-se a aglomerados urbanos que surgiram alheios a decisões políticas de planejamento, de maneira oposta das capitais Palmas-TO ou Brasília-DF, por exemplo. Este termo, no entanto, alimenta-se dos pensamentos naturalistas da ecologia urbana que consideram o surgimento dessas ocupações a partir dos fenômenos da natureza. Para Park (1973, p. 26),

(...) a cidade é um estado de espírito, um corpo de costumes e tradições e dos sentimentos e atitudes organizados, inerentes a esses costumes, e transmitidos por essa tradição. Em outras palavras, a cidade não é meramente um mecanismo físico e uma construção artificial. Está envolvida nos processos vitais das pessoas que a compõem; é um produto da natureza e particularmente, da natureza humana.

As aglomerações espaciais, nesta perspectiva, seriam “argumentos pioneiros” na tentativa de entendimento dos “processos de organização social” (GOTTDIENER, 2016, p.

35). Assim, ao apoiar-se em conceitos Darwinistas, esta concepção trata as cidades como organismos vivos, bem como as suas diferenciações funcionais capazes de garantir ou comprometer sua sobrevivência, em processo análogo à competição entre as espécies.

Para Gottdiener (2016, p. 37) o pensamento de cidades na perspectiva da ecologia urbana pode ser dividido em duas fases distintas,

A primeira constitui o modo como a Escola de Chicago anterior à segunda Guerra Mundial aborda a teoria, o qual se concentrou em fatores behavioristas ou sociobiogênicos para explicar os padrões espaciais; a segunda, a perspectiva do pós-guerra, localizada em vários lugares, que enfatiza uma visão sistêmica daqueles desajustamentos da sociedade ao meio ambiente que são uma consequência de forças sociais básicas, como a competição econômica.

A condição em que a população se espacializa na cidade, na perspectiva ecológica, assume traços apáticos, até mesmo insensíveis sobre as circunstâncias, segundo Park (1973), “não-rationais” de valores culturais. Deste modo “poder-se-ia isolar os aspectos mais universais do comportamento humano que atuam na competição econômica e na seleção natural”. (GOTTDIENER, 2016, p. 39). Para McKenzie (1925) a alocação em espaço funcional na cidade era fruto de uma luta (não marxista) econômica desencadeada por ordem ecológica.

Após a Segunda Guerra Mundial, o foco de análise nas teorias do espaço é alterado devido ao crescente processo de suburbanização (que se arrastou desde a Grande Depressão de 1929) e interação com os centros urbanos. A questão da escala, neste momento, se desprende do espaço urbano para considerar o contexto regional.

Uma segunda razão surgiu da crescente consciência, por parte de economistas e geógrafos, de que a progressiva diferenciação nas funções da cidade durante o esforço nacional de guerra havia estimulado uma considerável integração regional, ou mesmo internacional, de atividades produtivas. Os economistas reagiram a tal amadurecimento articulando uma teoria marginal da localização e abordagem regional da economia. (GOTTDIENER, 2016, p. 45)

Nesta perspectiva, emerge a Teoria da Localização, através da geografia e da economia urbana, tendo grande representatividade na Teoria das Localidades Centrais de Christaller (1966), a partir da adoção de construções teóricas acerca do processo de diferenciação e hierarquização dos centros urbanos através do alcance das funções urbanas, divisão do trabalho e localização. Para Gottdiener (2016, p. 46) “os lugares centrais constituem a base econômica em torno da qual se aglomeram as atividades urbanas. A lógica

da teoria da localização sugere que pode haver vários motivos para considerações sobre localização” conforme as urgências do mercado.

Com efeito, o espaço urbano é abordado através dos Sistemas de Cidades, na escala, segundo Gottdiener (2016, p.59) “intra-regional”. Para Corrêa (2007;2012) o urbano apresenta-se em duas escalas geográficas conceituais: a da rede urbana e a do espaço urbano, podendo as duas escalas representarem diferenciações socioespaciais, sendo que os fenômenos observados na escala do espaço urbano, dificilmente são sensíveis à escala “intra-regional” dos Sistemas de Cidades. Para Gottdiener (2016, p. 59) a principal falha da abordagem geográfica dos teóricos dos Sistemas de Cidades está justamente em não se considerar tais diferenciações sociais como participantes dos fenômenos espaciais, transferindo ao espaço certo “fetiche” atribuindo “às próprias cidades dos poderes e atributos que pertencem às instituições e às atividades desenvolvidas dentro desses lugares. A importância teórica dessas forças “sociais” é reificada em tributos espaciais de cidades através de um processo discutível de agregação”.

A perspectiva por sistemas de cidades é um exemplo de fetichismo espacial porque condensa a organização metropolitana intra-regional num nó sem espaço, a chamada cidade. Assim, ignoram-se os traços mais salientes da forma urbana contemporânea – ou seja, seu alcance maciço, disperso e quase ilimitado, e seu padrão injusto ou desigual de desenvolvimento socioeconômico. (GOTTDIENER, 2016, p. 59).

A crítica à teoria convencional da localização, assumida pelo pensamento marxista, desprende-se do pensamento de que a melhor localização seja possibilitada amplamente pelos meios de comunicação e transportes, mas, de que estes somados a outros fatores, como a divisão social do trabalho (este não visto mais como um mero insumo na composição dos custos da produção), sua oferta e demanda, permitindo que a análise das instalações industriais de áreas diversificadas e não centralizadas sejam relacionadas à reprodução do capital.

A localização é mais do que combinar as demandas de trabalho por parte da fábrica para apropriar as forças de trabalho espalhadas na paisagem. Está entrelaçada com a reprodução do capital, do trabalho e com o padrão de geografia industrial (WALKER e STORPER, 1984, p.39).

O valor social do trabalho consolida o que o dinheiro representa como elemento de troca da força de trabalho para as comodidades que se pode adquirir ou se usar na sociedade capitalista (HARVEY, 2005; 2016). Este entendimento coloca o dinheiro, nas suas diversas

formas, como elemento central, inclusive na produção do espaço, segundo a teoria da acumulação. De um lado “trabalhares domesticados” ávidos (HARVEY, 2016, p. 26) não satisfeitos com os usos realizados, reafirmando a venda da força de trabalho como forma de ascensão social nas formas nas mais diversas formas de consumo e, de outro, lado os proprietários dos meios de produção que acumulam, sem necessariamente fazer uso, com fins de geração de mais valia.

Em grande parte do mundo capitalista avançado, a moradia é construída especulativamente, como uma mercadoria que será vendida no mercado para qualquer pessoa que precise e possa pagar por ela. (...) O valor de troca é estabelecido pelos custos reais de produção mais lucro, juros sobre empréstimos e aluguel capitalizado (preço da terra). O objetivo do produtor é obter valor de troca, não valor de uso. A criação de valor de uso para outras pessoas é um meio de atingir esse fim. No então, a qualidade especulativa da atividade significa que o que importa é o valor de troca potencial. Na verdade, o construtor pode tanto ganhar como perder dinheiro. É claro que ele tenta orquestrar as coisas, em particular a compra das habitações, para garantir que isso não aconteça. Mas há sempre um risco. O valor de troca assume o comando da provisão habitacional. (HARVEY, 2016, p. 29).

Para Lefebvre (1979) a dialética do valor de uso e valor de troca é capaz de representar tanto o espaço socialmente produzido quanto a segregação por ele produzido, refutando as análises tradicionais da economia urbana e política.

O espaço não é apenas econômico, onde todas as partes são intercambiáveis e têm valor de troca. O espaço não é apenas um instrumento político para homogeneizar todas as partes da sociedade. Ao contrário... O espaço continua sendo um modelo, um protótipo permanente do valor de uso que se opõe às generalizações do valor de troca na economia capitalista sob a autoridade de um Estado homogeneizador. O espaço é um valor de uso, mas ainda assim é tempo ao qual ele está, em última análise, vinculado, porque tempo é nossa vida, nosso valor de uso fundamental. O tempo desapareceu no espaço social da modernidade. (LEFEBVRE, 1979, p. 291).

Na análise marxista da teoria da acumulação, a espontaneidade das cidades/ocupações se reafirma nas reproduções sociais, marcada pela presença atuante do mercado nos espaços legalizados e sua ausência nas ocupações irregulares, cristalizadas nos espaços onde a pessoa consegue arcar com o valor de troca necessário para adquirir a propriedade. Para Carlos (1994, p. 189) “O urbano reproduz-se, de um lado, de forma “espontânea”, no livre jogo do mercado (...) e de outro, “planejada”, na medida em que o Estado passa a intervir cada vez mais na produção da infraestrutura ou na criação de leis de zoneamento urbano”. Estado, além de produtor, detém o papel central de legislar sobre o espaço urbano. Assim, analisá-lo como um agente produtor depreende, portanto, que tais instrumentos jurídicos não escapem à investigação.

De acordo com Davidovich (1991), o cenário urbano brasileiro segue uma tendência demográfica universal irreversível de concentração de população nas cidades, levando à formação de diferentes estruturas no quadro urbano nacional. Isto se dá principalmente em função do desenvolvimento da economia urbano-industrial e de um planejamento altamente centralizado, surgindo o que autora classifica como Brasil metropolitano e Brasil urbano não-metropolitano. Segundo a autora:

Um Brasil urbano não-metropolitano pode ser reconhecido na interiorização da urbanização, que tem particular manifestação em novas frentes de valorização urbana, referenciadas, principalmente, a novas necessidades criadas pela agricultura moderna, pela mineração e por certo tipo de indústria. Trata-se de agrupamentos de cidades, antes isoladas, que se articulam em torno de determinadas atividades [...] (DAVIDOVICH, 1991, p. 127).

Esses espaços urbanos são aqueles que se desenvolvem em maiores escalas, interligando-se a outros espaços urbanos, favorecendo em uma maior escala a economia local e regional, servindo de sede para distribuição de bens e serviços na sua região.

São nesses grupos de cidades que compõem o Brasil urbano não-metropolitano que se inserem as cidades médias, com novos papéis urbanos, não isolados da rede urbana, mas como cidades (Silveira, 2002, p.15). Segundo este autor, as cidades médias atuam no mundo globalizado como:

Centros urbanos que possuem a função de exercer um comando técnico da agricultura científica, da criação de gado e da produção energética da sua região, e de não ser sede de comando político das principais decisões das atividades econômicas desenvolvidas no território brasileiro. E que as cidades médias são nós de uma divisão do trabalho à escala mundial, e o estudo de suas especializações pode ser uma pista para entender a atual organização do espaço (Silveira, 2002, p.15).

Devido à crescente expansão e importância dessas cidades não metropolitanas nos centros urbanos do território brasileiro, há dúvidas por parte dos pesquisadores em se conceituar/definirem o que seja uma cidade média. Porém, não existe uma definição estabelecida, variando muito de acordo com o pesquisador, o país, o período histórico e o espaço estudado.

Alguns autores interligam o conceito de cidade média aos dados relacionados ao censo demográfico. No período de 1940, uma cidade considerada média era aquela que possuía uma população de 20 mil habitantes. Já na década de 1970, este conceito foi definido a uma área com 100 mil moradores. Ligada ao conceito referente ao censo demográfico, Amorim Filho e

Rigotti (2002) observou que nos países da América do Norte, Ásia e em alguns países latino americanos, como México, Argentina e, até mesmo, Brasil, o patamar superior que define uma cidade média se situa em 500 mil habitantes, enquanto, no padrão europeu, este limite oscila entre 50 mil e 300 mil habitantes.

Além do tamanho demográfico, Amorim Filho e Serra (2001) elencam cinco particularidades que as cidades médias possuem em seus centros urbanos:

- I. Interações constantes e duradouras tanto com seu espaço regional subordinado quanto com aglomerações urbanas de hierarquia superior;
- II. Tamanho demográfico e funcional suficiente para que possam oferecer um leque bastante largo de bens e serviços ao espaço microrregional a elas ligado; suficientes, sob outro ponto, para desempenharem o papel de centros de crescimento econômico regional e engendrarem economias urbanas necessárias ao desempenho eficiente de atividades produtivas;
- III. Capacidade de receber e fixar os migrantes de cidades menores ou da zona rural, por meio do oferecimento de trabalho, funcionando, assim, como pontos de interrupção do movimento migratório na direção das grandes cidades, já saturadas;
- IV. Condições necessárias ao estabelecimento de relações de dinamização como o espaço rural microrregional que o envolve; e
- V. Diferenciação do espaço intra-urbano, como centro funcional já bem individualizado e uma periferia dinâmica, evoluindo segundo um modelo bem parecido como o das grandes cidades, isto é, por intermédio da multiplicação de novos núcleos habitacionais periféricos (AMORIM FILHO; SERRA, 2001, p. 09).

Podemos perceber, portanto, a grande importância do papel das cidades médias para o desenvolvimento econômicos da região na qual estão localizadas, podendo ser consideradas centros políticos e/ou econômicos regionais. As cidades possuem espaços estruturados ligados ao comércio e às indústrias, estabelecem relações não só em escalas locais e regionais, mas também em escalas globais, ampliando sua abrangência espacial.

PEQUENAS CIDADES: APROXIMAÇÕES CONCEITUAIS

Embora não seja um tema recente, a busca de uma definição conceitual para pequenas cidades esbarra na diversidade das formações socioespaciais - no contexto das cidades brasileiras - e na tradição dos estudos da geografia urbana em focalizar as cidades grandes e metrópoles. Para Corrêa (2004, p.75), “as pequenas cidades nasceram ou rapidamente se tornaram lugares centrais de pequenas hinterlândias agropastoris”. Notoriamente uma primeira inquietação que permeia a definição do conceito seria quando as pequenas aglomerações poderiam ser consideradas cidades. Duas linhas de reflexão prevalecem nas

formações Brasileira: a acepção de cidades através da especialização das atividades e nível de divisão de trabalho e pela análise demográfica. Para Alegre (1970, p.37) “é comum a existência de comunidades maiores que não são cidades e outras menores, com todas as características de cidade”. Para o IBGE (1996),

Na situação Urbana consideram-se as pessoas e os domicílios recenseados nas áreas urbanizadas ou não, correspondentes às cidades (sedes municipais), às vilas (sedes distritais) ou às áreas urbanas isoladas. A situação Rural abrange a população e os domicílios recenseados em toda a área situada fora dos limites urbanos, inclusive os aglomerados rurais de extensão urbana, os povoados e os núcleos.

Como contribuição ao conceito de pequenas cidades, para Corrêa (2011b), sua determinação “pode ser melhor definida em termos do grau de centralidade do que em termos de tamanho demográfico”. Isso se justifica pela diferença congênita observada em diferentes recortes temporais das cidades. Nas pequenas cidades do centro-oeste e norte, por exemplo, não é difícil de se observar pequenas cidades com funcionalidades e centralidade de cidades médias. O fator demográfico reemerge às especializações e forças centrípetas e centrífugas que a cidade exerce no contexto de sua rede. Para Alegre (1970, p. 160),

a própria localização do núcleo altera sua definição. Alguns núcleos com 3 ou 4,000 habitantes, localizados nas imediações de Presidente Prudente não tem grande importância sendo apenas peças secundárias no conjunto. Mas nas vastas porções quase despovoadas do Centro-Oeste ou do Norte, centros menores são extremamente importantes para a região.

Em termos demográficos, na pequena cidade da década de 1950, “o limite superior de seu tamanho demográfico poderia estar em torno de 10.000 habitantes em algumas regiões” (CORRÊA, 2011b, p. 8). Ainda segundo Corrêa (2011b), este aspecto se difere das pequenas cidades nos dias de hoje, onde:

as pequenas cidades, centros locais que temos em mente, dificilmente ultrapassam 20-30.000 habitantes. É a elas que estamos nos referindo. Na categoria de centros locais incluímos aqueles centros que não são exclusivamente lugares centrais, dispendo de outras funções como a industrial: podem possuir uma população maior em razão dessas funções não-centrais, mas em termos de centralidade são centros locais. (CORRÊA, 2011, p. 6)

Este mesmo cuidado em não relativizar a conceituação das pequenas cidades em números absolutos é observado na crítica de Carlos (2003) à obra de Veiga (2002) uma vez que este se afasta do processo de urbanização brasileiro determinando o urbano e o rural como conceitos vazios de sentido.

Em esforço de síntese, Corrêa (2011b, p. 6) entre outras definições, conceitua a pequena cidade como “(...) um núcleo de povoamento no qual certa parte da população está engajada em atividades ligadas à transformação e circulação de mercadorias e prestação de serviços” exercendo o poder de sede do território municipal além de “um *continuum* rural-urbano”.

Ela se caracteriza por ser um centro local, isto é, um centro que exerce centralidade em relação ao seu território municipal, sua hinterlândia, onde vive uma população dispersa dedicada sobretudo às atividades agrárias. (CORRÊA, 2011b, p. 7)

Para Corrêa (2011b) os processos de transformação nas pequenas cidades – modernização ou decadência do campo, novas áreas de produção, a reestruturação do comércio atacadista e desenvolvimento dos meios de circulação de mercadorias – diferenciaram as pequenas cidades até então homogêneas entre 1970 e 1975. Como forma de enquadramento em “tipos ideais, que contemplassem unidades e diversidades”, Corrêa (2011b) propõe cinco tipos ideais. A saber: “os lugares centrais, os centros especializados, reservatórios de força-de-trabalho, centros que vivem de recursos externos e subúrbios-dormitório” podendo uma cidade apresentar uma ou mais destas características.

Nas pequenas cidades, a divisão do trabalho e a especialização das atividades é menos complexa, variando de acordo com a região a qual encontra-se inserida.

As cidades locais se especializam tanto mais quanto na área respectivas há possibilidades para a divisão do trabalho, tanto do ponto de vista da materialidade quanto do ponto de vista da dinâmica interpessoal. Quanto mais intensa a divisão do trabalho numa área, tanto mais cidades surgem e tanto mais diferentes são umas das outras (SANTOS, 1993, p. 52)

No contexto de Paraíso do Tocantins, as centralidades exercidas afloram de sua importância como centro local, tendo em vista que, no Tocantins, as cidades, do ponto de vista demográfico, são compostas predominantemente por aglomerações com menos de 50000 habitantes.

Tabela 2. Perfil demográfico das cidades Tocantinenses

Cidades/População	Quantidade	(%)
Até 5000 habitantes	69	49,64
De 5000 a 10000 habitantes	42	30,22
De 10000 a 20000 habitantes	18	12,95
De 20000 a 50000 habitantes	5	3,60
De 50000 a 100000 habitantes	3	2,16
Maior que 10000 habitantes	2	1,44
TOTAL	139	100

Fonte: IBGE (2018). Elaborado pelo autor

Para Corrêa (2007, p. 62-72) “O urbano pode ser concebido com base em duas escalas conceituais claramente delineadas [...] a escala da rede urbana e a escala do espaço intra-urbano. As duas escalas descrevem diferenciações sócio-espaciais que, no entanto, são complementares entre si”. Neste contexto, as definições de pequenas cidades corroboram com o entendimento da (re)produção do espaço que se cristalizam em seu interior.

COMPACTAÇÃO E DISPERSÃO URBANA

Por mais que grande parte dos estudos costume condensar o modo de análise da cidade a manchas urbanas e levantamentos demográficos, a cidade compacta ou dispersa é um organismo mais complexo, e como tal deve ser estudada e analisada levando-se em consideração as características da malha urbana como uso e ocupação do solo, se é extremamente zoneada ou se é heterogênea, se possui apenas um polo, ou se organiza com vários polos, sua densidade populacional e densidade construtiva. São inúmeras variáveis que podem classificar uma cidade e qualifica-la como dispersa ou compacta.

A teoria da cidade compacta não está dependente de uma forma urbana, e apesar de ser associada à forma monocêntrica, esta associação não é correcta, nem real, pois as cidades contemporâneas apresentam cada vez mais tendência para descentralização em pólos [...] As características do uso do solo são uma das formas mais eficazes de manipulação da cidade e aplicação da teoria da cidade compacta [...]” (GOMES, 2009. p. 10)

Portanto, cidade compacta é aquela adensada de modo a otimizar o uso da infraestrutura disponível, assim como aquela em que o uso do solo é heterogêneo e dinâmico. Observa-se muito claramente o conceito de cidades compactas em cidades europeias e do oriente, onde a concentração de pessoas por área urbanizada é bem elevada. Talvez por conta dessas regiões passarem por um longo período de existência da civilização organizada em cidades e, também por conta da escassez de terra para produção agrícola, a forma da cidade europeia é mais comumente associada ao conceito de cidades compactas. Para Gomes (2009) a cidade compacta tem como base duas principais características, que são as densidades elevadas e uso de solo diversificado.

Um dos modelos que, em princípio, se acomoda melhor aos propósitos mencionados [da sustentabilidade urbana], com os ajustes necessários, é aquele demonstrado pelo tipo de cidade mediterrânea compacta e densa com continuidade formal, multifuncional, heterogênea e diversa em toda a sua extensão. (RUEDA, 2004. p. 8).

Com a evolução das técnicas, tanto de produção, quanto de deslocamento, observou-se nos novos países, principalmente nas Américas, um novo modo de se urbanizar. As cidades

passaram a se dispersar pelo território, sem levar em consideração os níveis de compactação das cidades europeias, e a malha urbana heterogênea. Em busca de maior tranquilidade na moradia, observa-se o surgimento dos subúrbios estadunidenses, e o parcelamento do solo em pequenos lotes, suficientes para a habitação unifamiliar, modelo observado em toda a América, e mais recentemente, também nos novos projetos de urbanização mundo a fora, inclusive nos países europeus. A terra como meio de produção agrícola, já não preocupa mais a civilização, as tecnologias permitem maior produção em espaços cada vez menores e as vastas áreas disponíveis para agricultura nos países do novo mundo, possibilitam que a urbanização da terra seja uma forma mais vantajosa para a valorização do capital. A produção da terra urbana, como instrumento de comercialização e consequente lucro com sua valorização, acabam por elevar o espaço urbano ao patamar de um dos principais meios de se obter ganhos no sistema capitalista em que vivemos. “Uma das principais mudanças na forma de organização do mercado, com consequências diretas e importantes para a suburbanização e a dispersão urbana, está relacionada ao mercado imobiliário.” (REIS, 2015. p.101).

Para Reis (2015) o fenômeno de dispersão urbana é “um movimento típico dos países de economia avançada e dos chamados emergentes, em todos os continentes”, (REIS, 2015. p. 91) é um fenômeno global, não apenas nacional. O processo de planejamento, urbanização e ocupação das cidades contemporâneas, é de responsabilidade de todos, desde os governantes e equipes técnicas, até os moradores que trazem vida ao espaço urbano e necessitam dele para sobreviver. A cidade como local que o ser humano escolheu viver deveria ser pensada e produzida com mais responsabilidade, de modo a pensa-la de maneira sustentável e igualitária. Choay (2010) aponta falhas que a sociedade costuma cometer ao por em prática a planificação do urbanismo. Ela defende que a sociedade industrial é urbana e que a cidade é o seu horizonte. Porém, a sociedade, permanece em constante erro e fracassa na ordenação desses locais.

A cidade sempre teve relações com a sociedade no seu conjunto, com sua composição e seu funcionamento, com seus elementos constituintes (campo e agricultura, poder ofensivo e defensivo, poderes políticos, Estados etc.), com sua história. Portanto, ela muda quando muda a sociedade no seu conjunto. Entretanto, as transformações da cidade não são os resultados passivos da globalidade social, de suas modificações. [...] Ela se situa num meio termo, a meio caminho entre aquilo que se chama de *ordem próxima* (relações dos indivíduos em grupos mais ou menos amplos, mais ou menos organizados e estruturados, relações desses grupos entre eles) e a *ordem distante*, a ordem da sociedade, regida por grandes e poderosas instituições (Igreja, Estado), por um código jurídico formalizado ou não, por uma “cultura” e por conjuntos significantes (LEFEBVRE, 2008, p. 51,52).

Bessa (2018) em sua publicação acerca do processo de produção territorial da capital do estado do Tocantins, Palmas. Assim como Lefebvre (2001), relaciona a produção do espaço urbano ao processo de reprodução da sociedade local, levando-se em conta que a produção do espaço está condicionada a ação dos agentes produtores, dentre eles o poder local, os proprietários de terra rural, os especuladores imobiliários, as empresas, e a classe trabalhadora. O que leva, então, à situação recorrente que se observa nas cidades brasileiras, a desigualdade econômica e social refletida na ocupação da cidade. Com a comercialização da terra, o espaço urbano torna-se totalmente excludente. Aqueles que não possuem condições econômicas ou de poder para se ocupar áreas urbanizadas com maior qualidade de vida e infraestrutura urbana, são levadas a ocupar espaços muitas vezes insalubres e completamente à parte da cidade ideal. “A disposição espacial das pessoas na cidade obedece à determinação de classes, de forma que os lugares ordenam-se representando em forma e conteúdo a situação socioeconômica dos grupos que os ocupam.” (OLIVEIRA, 2002).

O modelo de cidade dispersa, ou como alguns costumam chamar modelo estadunidense de urbanização, no século XX é fortemente influenciado pelo pensamento naturalista, aquele que era contrário ao grande adensamento vivido pelas cidades europeias, para Frank Lloyd Wright em seus estudos e por consequência tese que defende o urbanismo naturalista, “O alojamento é individual: não há apartamentos, mas casas particulares, cada uma com pelo menos quatro acres de terreno, que os ocupantes dedicam à agricultura [...] e aos lazeres diversos” (CHOAY, 2010. p. 30). Já Patrick Guedes e Lewis Mumford não são favoráveis a esse estilo predatório de urbanização. “[...] defendiam que a expansão urbana deveria ser contida e que as cidades deveriam estabelecer limites populacionais, a partir dos quais outras cidades seriam construídas.” (PESCATORI, 2014, p. 6).

A cidade dispersa, não pode ser considerada exclusivamente como dispendiosa ou prejudicial à sustentabilidade, nem a cidade compacta, como única solução. A cidade dispersa é uma evolução da cidade de acordo com a evolução da sociedade e suas tecnologias, isso não é mal, o erro está em permitir que a qualidade de vida oferecida à população não cresça no mesmo ritmo que a cidade no espaço. Ao passo que, as cidades com excessiva compacidade, da época da revolução industrial, pecavam em não contar com áreas de permeabilidade e ventilação, que permitissem que o ambiente urbano se tornasse um local saudável, respirável, habitável (critérios de projeto, tais como densidade, impermeabilização, luz solar, sombras, vazios, áreas verdes e ventilação não eram seguidos.). A ausência de diretrizes construtivas

que determinassem os moldes de construção acabou por tornar a cidade um local quase inabitável, um local insalubre.

Com a evolução da sociedade e seus modos de morar, o modelo de cidade compacta na Europa foi se adequando à sociedade. Gomes (2009) se utiliza de um estudo de caso realizado por Masnavi, na cidade de Glasgow para exemplificar o fato de que em uma única cidade pode-se verificar a ocorrência tanto de compactação quanto de dispersão urbana. O autor avalia quatro zonas da cidade e chega a conclusão das seguintes configurações: a primeira possui densidades elevadas e uso do solo misto, a segunda zona possui densidades elevadas e um só uso do solo, a terceira, densidades baixas e vários usos do solo e quarta zona, densidades baixas e só um uso do solo. A cidade é o resultado da ação do tempo no espaço. Não sendo algo extremamente engessado, mas sim, algo em constante movimento, passível de mutação pontual, ou geral, de acordo com os interesses dos atores envolvidos na produção do espaço.

Hoje existem exemplos de cidades que conseguem chegar a um meio termo entre cidade compacta e cidade dispersa, principalmente nos países Europeus, onde as cidades por natureza compactas foram se reestruturando. Os gestores, e as pessoas que vivem da cidade e na cidade, devem sentir e participar ativamente da produção do espaço, a qualidade de vida na cidade é essencial para que se gere o sentimento de pertencimento. O planejamento caminhando junto com a gestão, preocupado com o bom funcionamento da cidade e a qualidade de vida dos seus habitantes, não deve ser presente apenas em cidades médias e grandes, onde os problemas já estão instalados, ou em cidades do primeiro mundo, onde o extenso período de existência e urbanização permitiu a estes que de fato aprendessem algo com a história. Como sugere Correa (2017) que a produção do espaço urbano não deve ser analisado como exclusivo resultado da ‘mão invisível do mercado’ nem de um Estado extremamente soberano, para ele as ações dos agentes sociais concretos e históricos e os interesses desses atores são o que produzem o espaço, seja por suas ações, ou por suas omissões.

Verifica-se, portanto que a produção do espaço urbano é resultado de inúmeros fatores, portanto, da mesma forma a análise da configuração de uma cidade e sua posterior rotulação como cidade compacta ou dispersa, também deve levar em consideração um número elevado de situações e fatores determinantes na configuração do espaço.

[...] o foco deveria estar muito mais na configuração da malha urbana e na distribuição das atividades, remetendo a fluxos e relações espaciais, do que no grau de compacidade da mancha urbana ou em algum outro aspecto isolado, como densidade populacional (GONÇALVES, 2011. p. 51).

A cidade deve ser pensada bairro a bairro, a fim de se buscar a mobilização daqueles que nela vivem. A população deve ser essencial no fazer a cidade. O planejamento e gestão devem sempre buscar a qualidade de vida, e o melhor custo benefício na produção do espaço. Monclús (2017) exemplifica o planejamento participativo elucidando aos leitores como ocorre em Zaragoza, cidade em que ele reside, o planejamento chega a ser bairro a bairro. O que possibilita o equilíbrio na cidade, pois juntamente aos moradores tem-se ideia das particularidades e necessidades de cada bairro. Ao mesmo tempo em que cria na população a responsabilidade de se pensar não só em ações pontuais, mas também em estratégias de planejamento e produção do espaço urbano.

No ano de 1994 em uma Conferência Europeia sobre as cidades sustentáveis, realizada na Dinamarca, os países europeus reconheceram o nível de urbanização e industrialização prejudicial em que estamos vivendo. Os modos de ocupação e organização das cidades que vivenciamos atualmente foram reforçados pelos ideais modernistas do início do século XX, apoiados na evolução das técnicas e dos meios de transporte, conforme já mencionado anteriormente nesse trabalho.

[...] nossas estruturas-repartição do trabalho e funções, ocupação dos solos, transportes, produção industrial, agricultura, consumo e atividades recreativas nos responsabiliza maioritariamente pelos numerosos problemas ambientais com os quais a humanidade se confronta (Carta de AALBORG, 1994).

Ao se planejar e gerir uma cidade, a qualidade de vida da sua população deve sempre ser levada em conta, a cidade deve ser para pessoas. Deve existir sempre uma proporção ideal de número de equipamentos públicos e espaços verdes em relação ao número de habitantes, alocados na malha urbana de modo a possibilitar deslocamentos equilibrados a todos os moradores, ou seja, não deve-se apenas quantificar o número de equipamentos para determinado número de habitantes, mas sim distribuí-los de modo justo e equilibrado no espaço urbano. O objetivo deveria ser buscar sempre um índice de qualidade de vida elevado, Rueda (2004) traduz claramente o que pode ser o exemplo de cidade mais saudável que se tem notícia, cidades compactas, densas, sem vazios urbanos, multifuncional, heterogênea e diversa em toda sua extensão, em todo o tecido urbano.

É nesse sentido que o atual modelo que conhecemos por cidade dispersa recebe fama de dispendioso e nada sustentável. A cidade dispersa tal qual estamos vivenciando é desigual

na distribuição dos equipamentos e infraestrutura, reforçando as desigualdades do sistema capitalista. Como já citado anteriormente o fato de se ter uma grande mancha urbana não é o maior problema da cidade dispersa, mas sim o fato de se buscar a expansão sem antes adensar o já existente de modo que os custos com produção do espaço sejam otimizados e maior parte da população tenha acesso à infraestrutura já existente. “O crescimento horizontal obriga à ampliação e criação de novas redes e serviços, ao invés da otimização e maximização dos já existentes.” (ACIOLY e DAVIDSON, 2011. p. 44). Não se aproveita por completo a independência que a tecnologia lhes proporciona, as pessoas acabam por se tornar reféns físicas de um centro consolidado, onde se tem que fazer diariamente grandes deslocamentos, que não seriam necessários caso a tecnologia fosse de fato utilizada. Pessoas passam a perder qualidade de vida, perder tempo, por consequência perder sono e saúde, o meio ambiente sofre, a população sofre a cidade “adoece”.

Segundo Pescatori (2016, p.2) a dispersão urbana vem “sendo reconhecida por muitos pesquisadores como irreversível, global, mas também como problemática, ambientalmente dispendiosa, socialmente excludente, culturalmente empobrecida, resultado de um modelo de urbanização privada que visa à ampliação de lucros particulares e a especulação imobiliária.”. Afirma também que não é interessante classificar as cidades como compactas ou dispersas, pois nenhuma é completamente isso ou aquilo, sempre há níveis de coesão e dispersão, ao longo da evolução no espaço/tempo de uma urbanização.

A cidade do início do século XIX, não contava com a tecnologia que se tem hoje em dia, ou que se tinha no início do século XX, quando a utilização do carro como veículo de deslocamento pela cidade se consolida. Por conta da evolução da tecnologia a cidade se torna dispersa, porém ainda com pensamento centrado, onde os usos passam a ser setorizados, a população passa a ter um local específico para morar, um local para trabalhar, um local para se divertir, herança dos modelos de cidade jardim do início do século XX, o tecido urbano deixa de ser heterogêneo e as distâncias percorridas diariamente passam a ser bem elevadas, porém fáceis de ser vencidas com a utilização do automóvel. Fáceis até o momento em que ocorre a democratização do automóvel, e os congestionamentos passam a fazer parte da rotina diária dos cidadãos.

Glaeser (2016) afirma que cada novo tipo de transporte costuma passar por três fases comuns, que são: a produção em larga escala, a adequação do espaço urbano ao novo meio de transporte, e por fim o deslocamento populacional em massa para o entorno dos locais que

oferecem a infraestrutura necessária de modo a aproveitarem do novo meio de transporte. Entra em foco, então, a mobilidade urbana, tema muito discutido nos dias de hoje. O problema começa a se agravar, quando a cidade passa a receber um grande número de pessoas, e o investimento em transporte coletivo e qualidade de vida não acompanham o crescimento demográfico e espacial, surgem então problemas como congestionamento, pendularismo (deslocamento diário de casa para o trabalho), poluição, e por consequência de todos os males, perda de saúde física e mental da população.

Os graves problemas de transporte também têm causado no país a percepção generalizada de uma espécie de mal-estar coletivo, que é resultado direto dos congestionamentos e das horas em que as pessoas passam no trânsito, especialmente nos trajetos casa/trabalho, bem como do aumento do número de acidentes, inclusive aqueles envolvendo o transporte público. (RODRIGUES, 2016, p.13).

Inicialmente a classe média e agora cada vez mais, as classes mais inferiores economicamente acabaram por adotar o automóvel como instrumento de deslocamento pela cidade, devido à precarização do sistema de transporte coletivo, e os constantes incentivos à indústria automobilística após a década de 1950. Ao mesmo tempo que as cidades foram crescendo morfologicamente, afastando cada vez mais as classes inferiores dos centros das cidades, centro esse, já urbanizado e historicamente ponto focal das ofertas de trabalho.

É comum verificar que várias cidades no mundo têm suas áreas centrais [...] caracterizados por uma alta densidade populacional e construtiva, enquanto que subúrbios periféricos e cidades-satélites – muitas vezes transformadas em cidade dormitório – gozam de uma densidade extremamente baixa durante o expediente de trabalho. [...] O resultado é um espaço urbano monofuncional, ineficiente e marcado pelo congestionamento e densidades flutuantes. (ACIOLY E DAVIDSON, 2011, p. 22).

O trabalhador das classes de base acaba por arcar com as mazelas e consequências do sistema de transporte coletivo precarizado, muitas vezes sucateado. Enquanto a classe média também acaba por sofrer, só que agora no conforto de seus automóveis em congestionamentos cada vez maiores e mais frequentes. Para Lefebvre (2008), com o pretexto da organização a essência da cidade acaba por desaparecer, a disposição das áreas urbanas em zonas acabam por se reduzir a uma justaposição de espaços e funções, tendo como pretexto a praticidade, que no dia a dia da grande massa populacional não se concretiza, apenas os atores envolvidos na tomada de decisão e a elite social acabam por se beneficiar com o funcionamento da cidade em função da mercantilização da terra.

O que se observa é a influencia sempre presente do sistema capitalista sobre o modo de produção da cidade, por consequência, a cidade é pensada e construída sobre a égide de

que deve ser desigual, para manter a superioridade das classes detentoras dos poderes em detrimento das classes que oferecem a mão de obra. Para Carlos (2017): “Trata-se do momento histórico em que a existência generalizada da propriedade privada reorienta e organiza o uso do lugar.” Assim como a terra que perde seu valor de uso em detrimento do seu valor de troca. Em um sistema desigual e segregador o trabalhador também é levado ao mesmo nível de mercadoria. Conforme Oliveira (2002) “Enquanto mercadoria (que, como qualquer outra, pode e deve ser negociada, barganhada, desdenhada) a mão-de-obra se coisifica, levando a que o trabalhador se desumanize num gradativo processo de alienação”.

Tais características podem ser combatidas através do incentivo aos moldes de urbanização heterogêneo, onde há completude dos bairros. É de suma importância para o desenvolvimento sustentável da mobilidade urbana, que as necessidades diárias da população local sejam oferecidas nas proximidades de sua casa e de seu trabalho. Mais uma vez o conceito de cidade para pessoas deve caminhar lado a lado com a busca por um ambiente saudável e sustentável.

CONCLUSÃO

O presente artigo procurou estabelecer aproximação conceitual das teorias de cidades, sob a ótica do modo de produção capitalista, no contexto do sertão centro-norte brasileiro, ocupado, sobretudo, a partir da década de 1930 pelo investimento governamental em infraestrutura viária, como exemplo a cidade de Paraíso do Tocantins, surgindo às margens da rodovia BR-153.

Tal processo de investimento em infraestrutura modificou e hierarquizou novas redes axiais de cidades ao longo das rodovias, descrevendo e intensificando processos socioespaciais diferenciais cristalizados na escala intraurbana das cidades da região.

Embora em sua grande maioria composta por pequenas cidades, a abordagem teórica sobre as cidades no contexto do centro-norte brasileiro permite evidenciar que estas apresentam fenômenos de acumulação, segregação e desenvolvimento socioeconômico intraurbano desigual similares aos observados em médias e grandes cidades.

REFERÊNCIAS

ACIOLY, Claudio jr.; DAVIDSON, Forbes. Densidade urbana. Rio de Janeiro: Mauad Editora LTDA, 2011.

ALEGRE, Marcos. **Aspectos do fato urbano no Brasil: uma análise quantitativa pelo método cartográfico.** Presidente Prudente: Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da UNESP de Presidente Prudente, 1970.

AMORIM FILHO, O. B.; RIGOTTI, J. I. R. Os limiares demográficos na caracterização das cidades médias. In: **Anais do Encontro da Associação Brasileira de Estudos Populacionais**, n. 8, p. 1-22, Ouro Preto, ABEP, 2002. Disponível em: <http://www.abep.nepo.unicamp.br/docs/anais/pdf/2002/GT_MIG_ST25_Amorim_texto.pdf>. Acesso em: 31 de Agosto. 2017.

AMORIM FILHO, O. B.; SERRA, R. V. Evolução e perspectivas do papel das cidades médias no planejamento urbano e regional. In: ANDRADE, T. A.; SERRA, R. V. (Orgs.). **Cidades médias brasileiras.** Rio de Janeiro: Ipea, 2001.v.1, p. 1-34. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/sites/000/2/livros/cidadesmediabrasileiras/capitulo1_evolucao.pdf>. Acesso em: 31 de Agosto. 2017.

BENEVOLO, Leonardo. **A história da cidade.** São Paulo, ed. Perspectiva, 3ª edição, 1997.

BESSA, Kelly. Do plano à produção territorial da cidade: uma análise a partir da habitação em Palmas-TO. Volume 14. Número 1. Revista GeoTextos. 2018.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A (Re)Produção do Espaço Urbano.** São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1994.

_____. **Cidades imaginárias: o brasil é menos urbano do que se calcula.** GEOUSP - Espaço e Tempo, São Paulo, N - 13, p. 179-187, 2003.

CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (organizadores). **A Produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios.** – 1ª. Ed. – São Paulo: Contexto, 2017.

CARTA DAS CIDADES EUROPEIAS PARA A SUSTENTABILIDADE, 1994.

CHOAY, Françoise. **O urbanismo: utopias e realidades, uma antologia.** São Paulo: Perspectiva, 2010.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Rede urbana: reflexões, hipóteses e questionamentos sobre um tema negligenciado.** Cidades, Rio de Janeiro, v.1, n.1, p. 65-78, 2004.

_____. **Diferenciação sócio-espacial, escala e práticas espaciais.** Cidades, v. 4, n. 6, 2007, p. 62-72

_____. **Sobre agentes sociais, escala e produção do espaço: um texto para discussão.** In: CARLOS, Ana Fani Alessandri Carlos; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios** – São Paulo: Contexto, 2011a.

_____. **As pequenas cidades na confluência do urbano e do rural.** GEOUSP - Espaço e Tempo, São Paulo, Nº 30, pp. 05 - 12, 2011b.

_____. **Redes Geográficas: Reflexões sobre um tema persistente.** Revista Cidades, v. 9, n. 16, 2012, p. 62-72

CORRÊA, Roberto Lobato. O espaço urbano. 4ª Ed. Atica. São Paulo. 2002.

DAVIDOVICH, F. Brasil metropolitano e Brasil urbano não-metropolitano: alguma questões. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 53(2), p. 127-133. 1991.

FEITOSA, Cid Olival. **Do antigo norte de Goiás ao estado do Tocantins:** elementos de uma economia em formação. 2011. 201 p. Tese (doutorado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Economia, Campinas, SP. Disponível em: <<http://www.repositorio.unicamp.br/handle/REPOSIP/286058>>. Acesso em: 17 set. 2018.

GLAESER, EDWARD L. O triunfo da cidade. 2 ed. São Paulo. BEI Comunicação, 2016.

GOMES, Joana Carolina Branco. A mobilidade e a teoria da cidade compacta, caso estudo: a cidade de Lisboa. Instituto Superior Técnico. Universidade Técnica de Lisboa, 2009.

GONÇALVES, Alice Rauber. Indicadores de dispersão urbana. Dissertação mestrado UFRS. 2011.

GOTTDIENER, M. **A produção social do espaço urbano.** São Paulo: Edusp, 2016.

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço.** – 2ª edição. São Paulo: Annablume, 2005. (Coleção Geografia e Adjacências).

_____. **17 contradições e o fim do capitalismo.** – 1ª Edição. São Paulo: Boitempo, 2016.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo demográfico 1970.** Rio de Janeiro: 1970.

_____. **Censo demográfico 2010.** Rio de Janeiro: 2010.

_____. **Contagem da População – 1996.** Rio de Janeiro: IBGE, 1996.

_____. **IBGE Cidades.** Rio de Janeiro: IBGE, 2018. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 20 set. 2018.

LEFEBVRE, Henri. Space: **Social product and use value.** In: FREIBERG, J. Critical Sociology: European Perspective. New York: Irvington Publishers, 1979.

LEFEBVRE, Henry. O direito à cidade. 5ª Ed. São Paulo: Centauro, 2008.

MASNAVI, Mohammad-Reza - The New Millenium and New Urban Paradigm: The compact city in Practice. Achieving sustainable Urban Form. Londres: E&FA Spoon, 2000, pp. 64-73.

MONCLÚS, Javier Fraga. Regeneración Urbana (IV) Propuestas para el Barrio de San José, Zaragoza. Prensas de la Universidad de Zaragoza. Zaragoza. 2017.

OLIVEIRA, Adão Francisco de. A Reprodução do Espaço Urbano de Goiânia: uma cidade para o capital, www.ippur.ufrj.br/observatorio; 2002.

PARK, R. E. **A cidade: Sugestões para a investigação do comportamento humano no meio urbano.** In: VELHO, O.G (Org). O Fenômeno urbano. Rio de Janeiro: Zahar, 1973.

PESCATORI, Carolina. Cidade compacta e cidade dispersa: ponderações sobre o projeto do Alphaville Brasília. R.B. Estudos urbanos e regionais. V.17, N.2,p.40-62, Agosto, 2015.

PESCATORI, Carolina. O paradigma da cidade compacta no debate urbanístico contemporâneo. Anais do VI Seminário Internacional de Investigación en Urbanismo, 2014.

PESCATORI, Carolina. Por uma leitura historiográfica da dispersão urbana. Jornadas LabeUrbanas. 2016.

REIS, Nestor Goulart. Dispersão urbana e modernização capitalista. Volume 12. Numero 21. Revista Cidades. 2015.

REIS FILHO, Nestor G. **Contribuição ao estudo da evolução urbana no Brasil (1500/1720).** São Paulo: Pioneira; EDUSP, 1968.

RODRIGUES, Junciano Martins. Qual o estado da mobilidade urbana no Brasil? In: PAULA, Marilene; BARTELT, Dawid (org.). Mobilidade urbana no Brasil: desafios e alternativas. Rio de Janeiro: Fundação Heinrich Böll, 2016.

RUEDA, Salvador. Modelos de ordenación del territorio más sostenibles. in fondo documental del vii conama. apresentado em vii conama - congreso nacional del medio ambiente - cumbre del desarrollo sostenible, Madri, 2004. Recuperado de <http://www2.conama.org/documentos/1954.pdf>.

SANTOS, Milton. **A urbanização Brasileira.** São Paulo: Hucitec, 1993.

SILVEIRA, M.L. **Globalização, trabalho, cidades médias.** GeoUERJ, Rio de Janeiro, nº 11, p. 11-17. 2002.

WALKER,R.; STORPER, M. **The spatial division of labor: Labor and the location of industries.** In Sunbelt/snowbelt, edited by L. Sawers and W. Tabb, 19-47. New York: Oxford University press. 1984

VEIGA, José Eli da. **Seria o Brasil “menos urbano do que se calcula?.** Campinas- São Paulo, Editores Associados, 2002.

SOBRE OS AUTORES E A AUTORA**Renato Silva Reis**

Possui graduação em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal do Tocantins (2016), mestrando em geografia pela UFT, atuou como arquiteto no Instituto de Atenção às Cidades (IAC/UFT) no projeto Cadastro Territorial Urbano e Atualização da Planta Genérica de Valores de Paraíso do Tocantins - TO (2017), elaboração do Plano Diretor Participativo de Paraíso do Tocantins (2018) e como coordenador técnico do projeto Cadastro Territorial Urbano e Atualização da Planta Genérica de Valores de Pedro Afonso - TO. Atua principalmente nos temas de planejamento urbano e estudo sobre a produção do espaço urbano. Atualmente é Técnico Administrativo em Educação da UFT.

Endereço para acessar este CV: <http://lattes.cnpq.br/2497222138098315>

Danillo Araújo Pacheco

Arquiteto e Urbanista graduado pela Universidade Federal do Tocantins (2015/2). Técnico em Edificações pelo Instituto Federal do Tocantins(2009/2). Natural de Porto Nacional, Tocantins, atualmente residindo na mesma cidade. Com experiência em planejamento de loteamentos (estágio em uma empresa de engenharia e loteamentos no ano de 2009/2010), Diretorias de obras em órgãos públicos (Tribunal de justiça do Estado do Tocantins - ano de 2012. Fundação do Esporte e Lazer de Palmas - ano de 2014/2015). Experiência na área de mobilidade urbana (Membro da equipe técnica de elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de Porto Nacional - ano 2015/2016). Experiência em intercâmbio acadêmico com duração de 5 meses no ano de 2012/2013 (intercâmbio ofertado pela bolsa Santander em parceria entre a Universidade Federal do Tocantins e a Universidade de Zaragoza - Escola de Engenharia e Arquitetura).

Endereço para acessar este CV: <http://lattes.cnpq.br/2831839016905759>

Perla C. N. Venturini

Mestre em Geografia pela Universidade Federal do Tocantins. Pós- graduada em Gestão e Educação Ambiental, pela Universidade de Tecnologia Equipe Darwin . Graduada em Ciências Biológicas -licenciatura e Bacharelado pela Universidade Estadual do Tocantins- UNITINS no ano de 2003, com formação na área de Ecologia, com ênfase em Dieta Alimentar de Peixes. Exerceu o cargo de professora do Ensino Médio e Fundamental da Rede Estadual do Tocantins nos anos de março 2003 a outubro de 2009. Foi Tutora à Distância do Curso Educação de Jovens e Adultos pela Universidade Federal do Tocantins no período de Abril de 2015 a Abril de 2016. Atualmente é Servidora Pública Federal, atuando no Cargo de Técnico Administrativo, lotada na Universidade Federal do Tocantins, no Campus de Porto Nacional.

Endereço para acessar este CV: <http://lattes.cnpq.br/6509399666105159>

Adão Francisco de Oliveira

Doutor em Geografia em 2011 pelo Instituto de Estudos Sócio Ambientais (IESA) da UFG. Graduado em História pela Faculdade de Ciências Humanas e Filosofia (FCHF) da Universidade Federal de Goiás (1996) e mestre em Sociologia pelo Departamento de Ciências Sociais (DCS) da Universidade Federal de Goiás (2002). Foi Secretário de Educação, Juventude e Esportes do Tocantins em 2015 e 2016, tendo acumulado o cargo de Secretário de Estado da Cultura do Tocantins. É Professor da Graduação e do Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFT de Porto Nacional. Foi coordenador do Mestrado em Geografia em 2014-2015. Exerceu o cargo de Assessor de Relações Institucionais da Reitoria da UFT de junho de 2012 a agosto de 2014. Foi professor da Unitins entre abril de 2008 e julho de 2010, onde ocupou os cargos de Diretor de Pesquisa Institucional e Assessor de Pós-Graduação. Em Goiás, foi professor da UEG entre 2000 e 2007. Tem experiência nas áreas de Geografia Urbana e Regional e Sociologia Urbana, atuando principalmente nos temas de Planejamento e Gestão do Território e Desenvolvimento da Educação. É pesquisador do Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia (INCT) Observatório das Metrópoles - núcleo Goiânia desde 2002 e coordena o OPTE - Observatório de Políticas Territoriais e Educacionais. É organizador dos seguintes livros: "Cidades Sustentáveis: políticas públicas para o desenvolvimento"; "Educação na Alternância: cidadania e inclusão social no meio rural brasileiro"; "Educação, Democracia e Gestão Escolar: gestão democrática"; "Educação, Democracia e Gestão Escolar: temas contemporâneos"; e "Fronteiras da Educação: desigualdades, tecnologias e políticas".

Endereço para acessar este CV: <http://lattes.cnpq.br/1004949833281107>

Recebido em dezembro de 2019.

Aceito para publicação em fevereiro de 2020.

Publicado em março de 2020.