

TRANSFORMAÇÃO DOS PAPÉIS E FUNÇÕES DA CIDADE LOCAL DE CAROLINA-MA FRENTE A EXPANSÃO DA FRONTEIRA AGRÍCOLA NA AMAZÔNIA LEGAL¹

Reges Sodré

Mestrando em Geografia | Universidade Federal de Uberlândia
regessodre@gmail.com

Julio Cesar de Lima Ramires

Professor Dr. | Universidade Federal de Uberlândia
ramires_julio@yahoo.com.br

RESUMO: Esse artigo teve por objetivo analisar os papéis e funções urbanas da cidade local de Carolina localizada no sul do Maranhão frente a expansão da fronteira agrícola na Amazônia Legal. Essa cidade teve um importante papel na região sul-maraenhense e norte tocaninense antes da política de integração nacional dos anos de 1960. Não sendo beneficiada por essa política, a cidade perdeu funções na rede urbana, mas não entrou em completo processo de esvaziamento demográfico e econômico. Atualmente possui um comércio pacato, um setor industrial relativamente dinâmico para esse tipo de cidade, e um turismo em crescimento. Além disso, o agronegócio da soja encontra-se em pleno processo de expansão, o que pode trazer novas dinâmicas a cidade, mas muitos conflitos ao campo.

PALAVRA-CHAVE: Carolina; cidade local; rede urbana; fronteira agrícola.

1. INTRODUÇÃO

Esse artigo teve por objetivo analisar os papéis e funções urbanas da cidade local de Carolina, localizada no sul do Maranhão, frente a expansão da fronteira agrícola na Amazônia Legal.

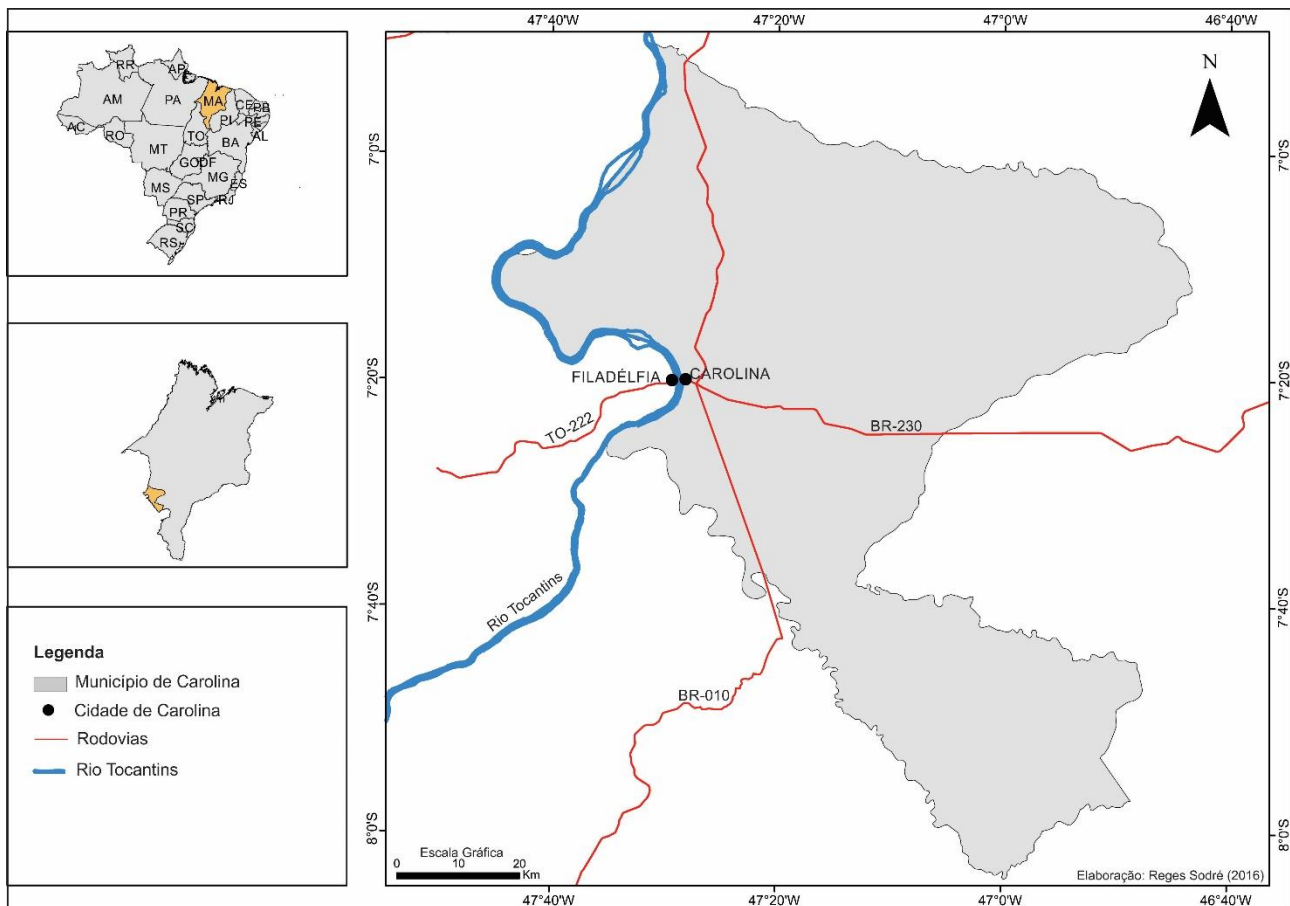
Carolina se localiza as margens do rio Tocantins, fazendo divisa com o estado do Tocantins, representado pela cidade de Filadélfia (ver mapa 1). A travessia do rio Tocantins atualmente é feita por balsas e canoas. O movimento na passagem do rio é reduzido, duas balsas são suficientes para fazer o percurso e somente em horários de pico elas têm sua capacidade total

¹ Trabalho desenvolvido com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES). Artigo apresenta resultados de pesquisa feita para produção de nossa Dissertação no âmbito do Mestrado em Geografia na Universidade Federal de Uberlândia, junto ao Instituto de Geografia.

preenchida. Nos outros horários são transportados em média três carros por viagem. O tempo de travessia do rio, gira em torno de 7 a 10 minutos. Mas, se um viajante chegar e a embarcação tiver acabado de sair, esse tempo não será inferior a 30 minutos, pois há uma razoável espera da segunda balsa que chegara, na possibilidade de reunir fluxos satisfatórios para novo percurso.

A cidade é servida por 3 estradas, que a ligam com Balsas, Estreito (rodovia transamazônica – BR-230), Araguaína (TO-222) e Goiatins (BR-010, sem pavimentação). Segundo dados do Censo Demográfico 2010 (IBGE, 2010) o município tinha 23.959 pessoas, divididas em 16.237 na área urbana e 7.722 no campo. No estudo Regiões de Influência das Cidades (IBGE, 2008) Carolina foi classificada como centro local, estando diretamente na área de atuação de Araguaína-TO.

Mapa 1: Localização de Carolina Maranhão



Fonte: Base Cartográfica UFMS. Seplan-TO.

Diante desse quadro, e visando atingir o objetivo da pesquisa, na primeira parte do artigo faz-se uma discussão sobre a noção de cidade pequena e local, para em seguida situar esse tipo de cidade na fronteira agrícola amazônica. No segundo momento levantamos dados sobre a formação territorial de Carolina; o crescimento econômico e demográfico frente a expansão da

fronteira agrícola, relacionando as principais ações estatais dos anos de 1960-1970 na região. Finalmente, na última seção apresenta-se como a cidade vem-se reestruturando no presente com a investida de novas frentes do capital.

Os resultados apresentados resultam de dois procedimentos: 1) levantamentos de dados sobre população, empresas por setor da economia, empregos formais e informais, e leituras bibliográficas; 2) trabalho de campo, no qual fizemos entrevistas com comerciantes, empresários e população, levantamento do número e tipo de estabelecimentos comerciais, registro de fotografia, etc.

2. CIDADES PEQUENAS E LOCAIS

Segundo Fresca (2010) as cidades pequenas foram até 1990 pouco exploradas pela geografia e somente a partir de então cresce o interesse pelo seu estudo. Em verdade, de acordo com Melo (2008, p. 435) “a inserção da temática pequena cidade, no meio acadêmico, não é em si, efetivamente, recente”, pois, podem ser citados alguns trabalhos pioneiros, como os de Harris (1956), Azevedo (1957), Geiger (1963), Alegre (1970), Juanico (1977), Silva (1978), Santos (1979, 1993, 2004), Singer (1990) e Faissol (1994). O problema segundo a autora é que nesses trabalhos as pequenas cidades aparecem em meio a discussões mais amplas e os avanços conceituais, teóricos e metodológicos são modestos.

Há muitas razões que corroboraram para o aumento do interesse em estudar as cidades pequenas, relacionada às intensas modificações na organização sócioespacial brasileira que levaram à transformações em vários segmentos da rede urbana nacional, permitindo a realização de novos papéis nessas cidades, através da realização de uma parcela importante da produção propriamente dita e inserindo-as em interações espaciais de grande alcance (FRESCA, 2010). Ademais, Jurado da Silva (2011) ressalta que o movimento de interiorização das Universidades contribuiu para esse aumento dos estudos, bem como a inserção de estudantes advindos de cidades pequenas nos programas de pós-graduação em Geografia.

É oportuno destacar que tal atraso nos estudos dessa categoria de cidade resultou em imprecisões conceituais e generalizações equivocadas, de sorte que “a discussão sobre as pequenas cidades encontra-se aberta e apresenta-se como enquanto (sic) riqueza de possibilidade de pesquisas” (PADINHA, 2010, p. 22). Por outro lado, como bem pontuou Endlich (2006, p. 31) “não contemplar as pequenas cidades é esquecer uma parte da realidade urbana [...] como também esta falta de estudo compromete uma compreensão mais ampla da rede urbana”. O estudo de tais espaços ajuda mesmo a explicar as funções e centralidades dos espaços localizados em nível hierárquico superior, como cidades médias e grandes (ENDLICH, 2006).

Melo (2008) aponta algumas dificuldades em conceituar e teorizar sobre tais cidades: i) fragilidade teórica e metodológica da Geografia e de outras áreas no tratamento do tema; ii) a própria diversidade da realidade sócioespacial brasileira constitui-se em um complicador; iii) coexistem pequenas cidades que funcionam como reservatório de mão-de-obra e também são marcadas pelo esvaziamento gerado por processos migratórios; iv) há ainda pequenas cidades turísticas, industriais e algumas que têm as festividades religiosas, as manifestações culturais, as feiras, entre outras, como elementos que as inserem em um contexto socioeconômico mais amplo; v) pequenas cidades localizadas nos entornos metropolitanos, as quais se apresentam bastante diversas das demais.

Há vários caminhos de reflexão sobre essas cidades, o privilegiado aqui será a dinâmica econômica pensada no âmbito da rede urbana. Numa primeira aproximação pode-se afirmar que essas cidades ocupam os patamares inferiores da rede de cidades, exercendo papéis e funções que atendem, na maioria das vezes, apenas a população que se encontra em seus limites municipais (CORRÊA, 2011). No entanto, Endlich (2006, p. 52) ressalta que os “pequenos centros urbanos não são iguais entre si, pois possuem conteúdos diferentes que em alguns casos geram relações hierárquicas entre eles”. De sorte que as “cidades com atividades comerciais e equipamentos de serviços públicos e privados um pouco mais diversificados funcionam como pólos microrregionais” (ibidem, p. 52).

Seria o caso de questionar se não há necessidade de uma distinção conceitual entre esses dois tipos de cidades aludidos: cidades pequenas que atuam apenas na área de seu município e cidades pequenas que influenciam outros núcleos vizinhos (contíguos e descontínuos). Ou de outro modo, o que ambos os tipos de cidades tem rigorosamente em comum a ponto serem colocadas no mesmo referencial teórico. Essa preocupação está inscrita nos marcos de uma reflexão que busca compreender as pequenas cidades em suas relações, isto é, na rede urbana, mas não precisa necessariamente a ela está circunscrita, podendo outros pontos, além da centralidade e das interações espaciais, fazerem parte do arcabouço que fundamenta a proposição conceitual.

Santos (1979, p. 71) define cidade local “como a aglomeração capaz de responder às necessidades vitais mínimas, reais ou criadas, de toda uma população, função esta que implica uma vida de relações”. Em sua acepção essas cidades são o patamar mais inferior da hierarquia urbana, abaixo desse porte não se pode mais falar de cidades.

Seguindo a proposição de Santos (1979) e tentando avançar, Fresca (2010) assevera que as cidades locais são aquelas que ofertam serviços mínimos a seus habitantes, enquanto as cidades pequenas seriam capazes de aglutinar um nível de oferta mais complexa, extrapolando o nível de atividades mínimas, sem que isso a conduzissem à condição de intermediação na rede

urbana (cidade média ou de porte médio). Nessa diferenciação as cidades locais estão incluídas na classe de cidades pequenas, mas por sua vez, não se deixa confundir inteiramente com elas.

Nessa linha de raciocínio Roma (2008) estudando as cidades de Mariápolis e Osvaldo Cruz no estado de São Paulo chega à conclusão que ambas são cidades pequenas, mas com funcionalidades diferentes, o que inviabiliza a classificação de ambas rigorosamente num mesmo patamar. Assim, a autora assinala que Mariápolis é uma cidade local, pois não desempenha “centralidade em relação a outras cidades, atendendo apenas as demandas de seus espaços rurais e agrícolas. Ou seja, o centro local é a pequena localidade que depende de outras aglomerações” (ibidem, p. 16). Osvaldo Cruz gera “centralidade em relação às cidades locais, mas esse poder de atração é estritamente atinente à área de sua hinterlândia, não podendo assim ser classificada como regional ou média”, mas “não pode ser considerada cidade local, tomando-se esse nível como o inferior da rede urbana” (ibidem, p. 29, grifo nosso). A solução encontrada pela autora leva-a a classificar essa cidade como um centro sub-regional.

Assim, mesmo sabendo dos inúmeros avanços que precisam ser encaminhados na construção conceitual desses pares – cidade pequena e local, tais terminologias serão usadas considerando as proposições levantadas, ou seja, cidade pequena é aquela capaz de exercer papéis e funções além de seus limites municípios e lograr de ofertar de bens e serviços superior a um patamar mínimo de subsistência. Já cidade local é entendida como a de menor relevância na rede urbana, em termos da oferta de bens e serviços, ainda que eventualmente possa influenciar municípios vizinhos (especialmente aqueles que formam uma contiguidade territorial) e ter algum segmento especializado de destaque.

3. A FRONTEIRA AGRÍCOLA DA AMAZÔNIA LEGAL E AS CIDADES PEQUENAS E LOCAIS

Segundo Becker (1985) a fronteira agrícola é um espaço não plenamente estruturado, definido em relação a um espaço estruturado e urbanizado, do qual é reserva de recursos, espaço de manobra política e espaço ideológico. É onde a expansão do capital se dá de forma avassaladora sobre as culturas preexistentes, gerando muitos conflitos por recursos naturais e pela posse da terra.

O processo de ocupação da Amazônia é longo e remente a própria constituição do Brasil. Nos interessa a expansão moderna orientada pelo estado e, essa começou segundo Becker (2007) com a iniciativa de Getúlio Vargas e Juscelino Kubitschek, com projetos como Marcha Para o Oeste e rodovias de penetração regional.

Entre as ações levadas a cabo pelo estado está a criação em 1953 a Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPVA) através da Lei nº 1.806 de 06.01.1953 – Art. 2º, visando: a) Assegurar a ocupação da Amazônia; b) Constituir na Amazônia uma sociedade

economicamente estável e progressista, capaz de, com seus próprios recursos, prover a execução de suas tarefas sociais; c) Desenvolver a Amazônia num sentido paralelo e complementar ao da economia brasileira. Ficou definido espaço da Amazônia Legal, compreendendo territórios federais do Acre, Amapá, Guaporé e Rio Branco, parte do Mato Grosso, Maranhão, e de Goiás a norte do paralelo 13º, justamente a área que posteriormente seria o Tocantins (BRASIL, 2016).

Mas é somente entre 1966 e 1985 que se inicia o planejamento regional efetivo da região. O Estado toma para si a iniciativa de um novo e ordenado ciclo de devassamento amazônico, num projeto geopolítico para a modernização acelerada da sociedade e do território nacionais. Neste projeto, a ocupação da Amazônia assume prioridade por várias razões. É percebida como solução para as tensões sociais internas decorrentes da expulsão de pequenos produtores do Nordeste e do Sudeste pela modernização da agricultura. Sua ocupação também foi percebida como prioritária em face da possibilidade de nela se desenvolverem focos revolucionários (BECKER, 2007, p. 26).

Nesse contexto, a fim de agilizar o processo de ocupação da região, com forte atuação do estado, foi extinta a SPVA e criada a Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM) em 1966 através da Lei nº 5.173, de 27 de outubro de 1966, mantendo os limites territoriais da Amazônia Legal. A SUDAM atuou principalmente na atração de investimentos para a Amazônia, por meio do Fundo de Investimento da Amazônia (Finam) e dos incentivos fiscais. (BRASIL, 2016).

As cidades pequenas e locais receberam pouco espaço no planejamento da expansão da fronteira agrícola, na medida em que as políticas públicas de integração se fundaram na constituição de polos de desenvolvimento, direcionando a eles o maior montante de investimentos. Assim, embora o discurso oficial defendesse a necessidade de atenuar desequilíbrios regionais, tratava-se de “integrar à acumulação áreas, populações e atividades sob novas formas, mais adequadas a manutenção do seu poder econômico e social”, criando novas diferenciações e desigualdades territoriais (MACHADO, 1979, p. 38).

Observando a constituição das políticas públicas, é possível notar que houve processos contrários ao fortalecimento das cidades pequenas e locais, principalmente das últimas. A política de integração nacional incentivou o processo de ocupação pelo fortalecimento dos latifúndios. Esse tipo de propriedade concentrador de terra, conduz, de um lado, a consolidação dos centros regionais e não das cidades pequenas, justamente pela menor distribuição de renda, elemento fundamental na ampliação da oferta de bens e serviços e da maior complexidade da urbanização no nível inferior da rede urbana. De outro, liberou mão-de-obra que se movia para os centros regionais, a partir da expulsão de pequenos proprietários do campo e da pouca geração de empregos que a pecuária extensiva demanda (MACHADO, 1979). O resultado dessa política é uma rede urbana caracterizada “pela presença de poucos centros com centralidade expressiva e um grande número de cidades com fraca e muito fraca centralidade” (BECKER, 2007, p. 95).

Isso não significa que as cidades e núcleos pequenos foram destituídas de importância na ocupação da Amazônia. Elas cumpriram papel fundamental na circulação da força de trabalho durante o processo de ocupação do espaço amazônico, uma vez que “a estruturação da fronteira se viabiliza pela mediação do urbano que é a base logística para o projeto de sua rápida ocupação” (BECKER, 1985, p. 360). Não obstante, conforme Becker (2007, p. 31) a fronteira tende ao esgotamento e consolidação depois dos anos 1990, sendo que a “Amazônia é hoje uma floresta urbanizada, com 69,07% dos seus 20 milhões de habitantes vivendo em núcleos urbanos, com importante papel na dinâmica regional”. Nesse interim, verifica-se a emergência de algumas cidades pequenas como centros de distribuição de bens e serviços e sustentáculos da produção do agronegócio, seja pelas novas qualidades que a pecuária ganha, se modernizando, ou pela expansão dos grãos de soja e milho.

4. A FORMAÇÃO TERRITORIAL DE CAROLINA: CRESCIMENTO ECONÔMICO E DEMOGRÁFICO

Carolina-MA, municipalizada em 1831, teve ocupação iniciada em 1809, com fazendeiros procedentes do município de Pastos Bons-MA, com frentes de ocupações oriundas da Bahia e de Pernambuco. Localizada a margem do rio Tocantins, principal via de circulação daquela época, o núcleo urbano foi crescendo lentamente e se consolidando como centro de abastecimento do sul do Maranhão e Norte do atual estado do Tocantins. Além dessa dimensão econômica, o papel dessa cidade até 1960, foi de suporte a expansão da ocupação do território em escala regional, envolvendo o leste do Tocantins e o sudeste do Pará, e claro o sul do Maranhão, a partir de frentes de migração advindas do nordeste, principalmente da Bahia (VALVERDE e DIAS, 1967; PEREIRA, 2015; CHAVES, 2009).

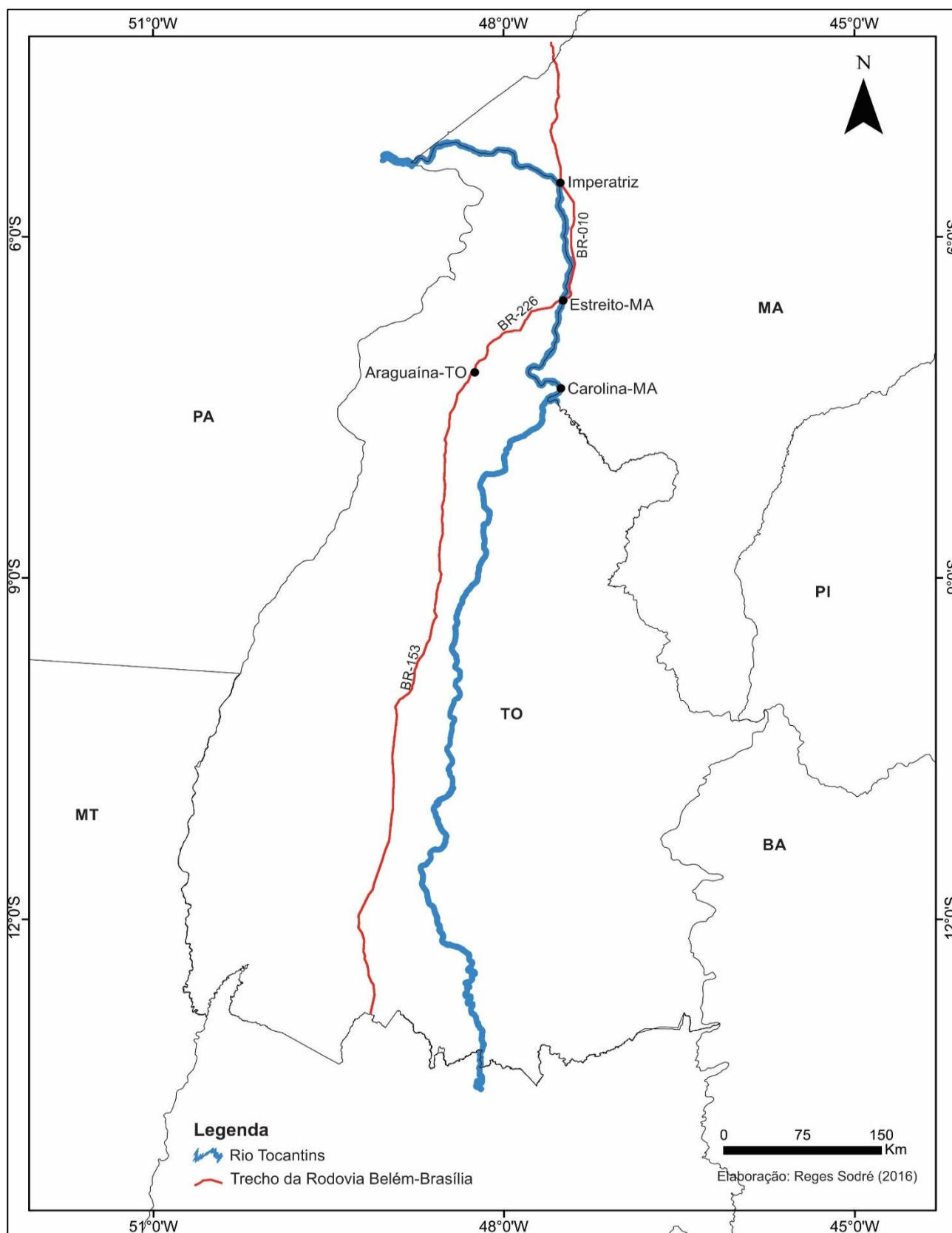
O período de maior importância de Carolina foi de 1930-1970, assegurado pela instalação de energia elétrica em 1939; inauguração do aeroporto em 1937; teatros e cinemas criados em 1930, 1941 e 1959; circulação de jornais e criação de emissoras de rádio; instalação do Banco do Brasil em 1950; e as primeiras indústrias da região, que fabricavam tijolos, sabão, móveis e beneficiamento de arroz. O aeroporto de Carolina, que chegou a ser o segundo mais movimentado do Maranhão, tinha ligações diárias com as cidades de Balsas, Barreiras, Goiânia, Conceição do Araguaia, Pedro Afonso, Araguaia, Santarém, Belém, São Luís, Grajaú, Alto Parnaíba e Imperatriz. (VALVERDE e DIAS, 1967; REIS e PEREIRA, 2007; IBGE, 1959; BRASIL, 2015).

Com a abertura da rodovia Belém-Brasília em 1960, essa cidade entra em declínio, *refletido no êxodo rural da população para as áreas servidas pela rodovia e na desarticulação de Carolina com sua região*, ao passo que Araguaína se beneficia e ascende hierarquicamente. Se a

primeira cidade ocupava uma posição importante no contexto da navegação fluvial, seu isolamento terrestre se complica com a construção da rodovia, tornando sua posição geográfica um grave entreve ao desenvolvimento e manutenção da centralidade precedente (VALVERDE e DIAS, 1967; PEREIRA, 2015; CHAVES, 2009).

A partir do mapa 2, que demonstra o traçado da rodovia Belém-Brasília, identificamos a situação de isolamento que Carolina fica após a construção da estrada.

Mapa 2: Localização da Rodovia Belém-Brasília em relação a cidade de Carolina



Fonte: SEPLAN-TO, 2012. DNIT (2015). Brito (2009). Valverde e Dias (1967).

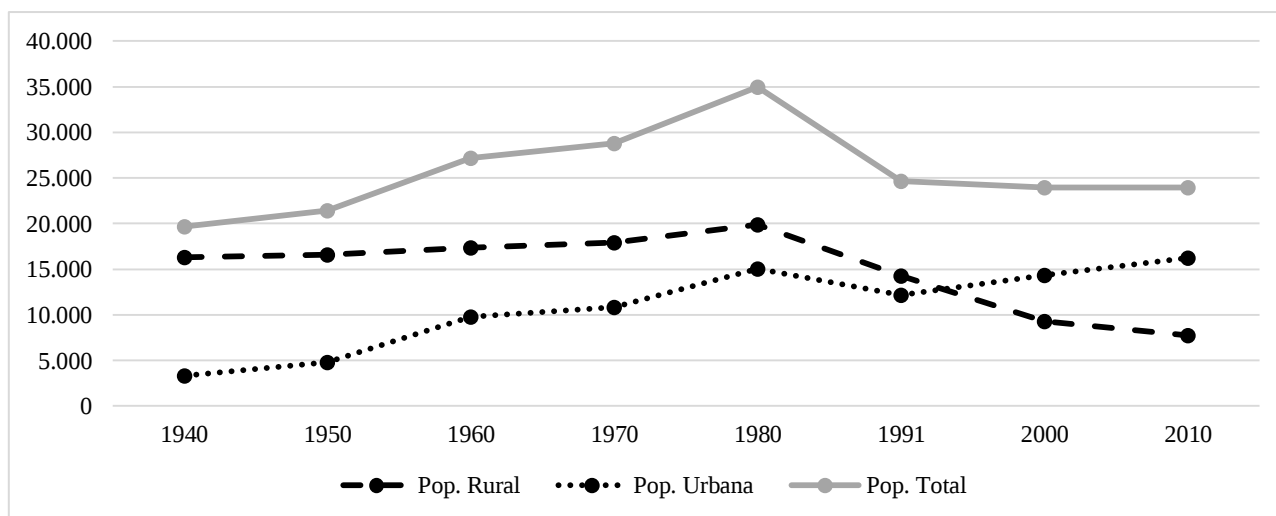
Cabe um parêntese para esclarecer “que a rodovia popularmente conhecida como Belém-Brasília é formada por várias rodovias federais e, dentre estas, compreende o trecho da BR 153” (BRITO, 2009, p. 77), como ilustrado no mapa 2. Alguns autores refutam chamar a estrada de Belém-Brasília, preferindo adotar apenas nomes de trechos oficiais, como BR-153.

No entanto, temos usado a denominação Belém-Brasília desde 2011 (SODRÉ; BRITO, 2011), por entender que a explicitação do contexto histórico fica mais claro usando essa terminologia, coisa que os nomes formais não o fazem, ao contrário, esconde essa rica realidade histórica. Ademais, autores clássicos que trataram da fronteira agrícola adotam a terminologia Belém-Brasília, como Martins (2009), Becker (1985), Machado (1979) e Santos e Silveira (2008).

No âmbito econômico, depois de 1970, quando a rodovia Belém-Brasília entrava em processo de consolidação e as cidades ao seu entorno viviam o pleno crescimento, em Carolina “passou a verificar uma drástica fuga de investimentos financeiros, tanto do setor público quanto da iniciativa privada. Foi a partir dessa época que inúmeros empresários desistiram de investir”, fechando as portas ou transferindo “suas empresas para outros centros promissores, principalmente Imperatriz, Araguaína e Anápolis” (REIS e PEREIRA, 2007, p. 79).

Analisando o crescimento populacional de Carolina, antes e depois da construção da rodovia Belém-Brasília, não é legítimo assegurar que houve êxodo da população para as áreas de construção da rodovia a ponto de caracterizar um esvaziamento populacional, não que os autores antes citados tenham afirmado isso *ipsis litteris*, mas suas falas podem conduzir facilmente a essa interpretação. A população rural, urbana e total cresceu no interregno de 1940 a 1980. Especialmente a urbana, com incremento de 12 mil pessoas (ver gráfico 01).

Gráfico 01: Evolução da população rural, urbana e total de Carolina (1940-2010)



Fonte: Ipeadata (ca. 2010).

Esse dado estatístico certamente carrega um engodo, pois ele esconde que o atual município de Estreito, até 1980 distrito de Carolina (IBGE, 2011), foi servido diretamente pela rodovia Belém-Brasília (ver mapa 2). Segundo Brito (2009) se consolidou como ponto de passagem e passou a ter uma posição geográfica melhor do que a de Carolina. Entendemos, então, que seja plausível a ocorrência de migrações da cidade de Carolina para as áreas servidas pela Belém-Brasília que os dados não foram capazes de captar, compensados pelo crescimento do distrito de Estreito. Mesmo assim, é indubitável que esse processo migratório não foi alarmante, nem se deu repentinamente.

A perda demográfica significativa que o município de Carolina teve foi no interregno de 1980 a 1991, justificado não por fluxos migratórios, nem por ausência de importância *per si* da cidade (embora também possa ser), mas pela emancipação do distrito de Estreito. Confrontando a população que Carolina mantém depois do desmembramento e a que tinha antes da rodovia, o resultado demonstra crescimento e comprova que não ocorreu um esvaziamento demográfico. Não obstante, a partir de 1991, Carolina vem perdendo população total a uma taxa de - 0,15% ao ano, já a população rural conheceu um relevante ponto de inflexão. Antes de 1991 vinha crescendo a taxa de 0,66%, depois declinou anualmente na casa dos - 3%. Embora a população urbana tenha crescido 1,52% a.a de 1991-2010, ela conseguiu absorver somente entorno de 50% do êxodo rural.

Segundo Pereira (2015, p. 64-88) a construção da Usina Hidrelétrica de Estreito, inaugurada oficialmente em 2012, que afetou o município e a cidade de Carolina, acelerou o êxodo da população (a autora não dimensiona essa aceleração), pois “as pessoas continuam a sair do município em busca de trabalho em outras cidades ou fora do estado pois o acesso à terra é cada vez mais restrito”. Através da população estimada para 2015 pelo IBGE, em relação à contada no censo demográfico de 2010, Carolina teve uma perda de 0,08%, uma estimativa irrisória. Apesar disso, no censo de 2010 a perda foi de 0,01% da população que existia em 2000, o que teoricamente indicaria uma aceleração no próximo censo de 2020. De todo modo, pensamos que é necessária muita cautela, pois só uma análise demográfica (aliada a outros indicadores) em longo prazo, determinará o quanto realmente a usina contribui para o declínio demográfico (e econômico?) do município.

Se em termos populacionais a trajetória de Carolina na região não se mostra reveladora e linear, é necessário confrontar outros dados. A evolução dos estabelecimentos empresariais e a geração de ocupações no comércio, serviço e indústria é um caminho interessante. Encontramos de início uma primeira dificuldade ao confrontar dados disponíveis no IPEATADA com aqueles do IBGE, nos censos de 1950 a 1980, isto é, antes e depois da rodovia Belém-Brasília, pois falta lhes assimetria total. O IBGE revela notável declínio na indústria somente entre 1975 e 1980, nos serviços a queda coincide com a década de 1970, já o comércio apresentou crescimento contínuo,

sendo o único a ter saldo positivo, antes e depois de 1970. O IPEATADA aponta a evasão/fechamento contínuo e acentuado de empresas em todos os setores da economia urbana, de sorte que nenhum apresenta saldo positivo. Entretanto, quando somados todos os estabelecimentos nas duas fontes, fica comprovado que houve redução pós-1970. (IBGE, 1956ab, 1966, 1974, 1975ab, 1979, 1980, 1981, 1984abc; IPEADATA, ca. 2010).

Em um nível de detalhamento maior, a desagregação do IBGE esclarece um importante elemento no comércio que também indica perda de funções centrais de Carolina. Em 1950 existiam 5 estabelecimento no setor atacadista, nos de 1960 aumentou para 14, confirmando que a cidade vinha se consolidado enquanto centro distribuidor de alimentos e outras mercadorias nessa região. Em 1970 houve praticamente um esvaziamento dessa função, já que foram registrados apenas 3 atacadistas, mesmo que nos anos seguintes os dados tenham algumas anomalias, o quadro prevalece (IBGE, 1956, 1966a, 1975a, 1980).

De 1967 a 1980 consta que na cidade de Carolina foram criadas 10 empresas, configurando um processo de estagnação, ainda mais que elas podem ter sido implantadas no distrito de Estreito, que logo se tornara independente. No entanto, segundo o IBGE, em 1970 Carolina tinha 731 pessoas ocupadas, enquanto em 1980 eram 930. Já para o IPEADATA eram 731 e 661, respectivamente, mostrando que as fontes se divergem no quesito empregos gerados. O detalhe importante é que, mesmo considerando os dados mais pessimista do IPEADATA, o percentual de fechamento de empresas não foi similar a perda de postos de trabalho. Cerca de 96,22% das empresas de 1970 não existiam em 1980, mas somente 10,59% dos postos de trabalho foram extintos.

Esses dados corroboram com a tese de que a rodovia Belém-Brasília (e todas as políticas de investimento rural e urbana no seu entorno) contribuiu para um declínio das atividades econômicas em Carolina, mas a parca queda no nível de emprego ajuda a explicar, duplamente, porque a população do município não sofreu perdas drásticas e a urbana se ampliou expressivamente. Esses dados assinalam que o pináculo da decadência carolinense foi entre 1975 a 1990 e o auge da cidade entre 1960 e 1970, justamente nos primeiros anos de rodovia construída. Foi a partir de 1991 que Carolina voltou apresentar indícios de dinamismo.

De 1991 a 2000 foram abertas 82 empresas e de 2001 a 2013 foram 179 unidades. Isso não significa que a cidade recuperou quantitativamente o *status* de 1970. Naquele ano Carolina tinha 416 estabelecimentos no comércio, serviços e indústria, enquanto em 2010 tinha 279, ou seja, “ela não voltou” ao patamar de 1970. Destaca-se que para uma reflexão coerente sobre o período de recuperação econômica de Carolina (1991-2015), no setor econômico, é necessário se livrar do saudosismo. O contexto que a cidade está inserida é outro, não é admissível avaliar seu crescimento como se ela fosse ocupar novamente o posto de cidade mais importante do sul do Maranhão e norte do Tocantins. Muitas de suas funções era fruto de seu tempo e dois exemplos

ilustram essa ideia: no campo da cultura não se vê mais uma pulverização de teatros e cinemas como naquela época; na viação, Brito (2009) argumenta que o fechamento de aeroportos se deve a uma reorganização do transporte aéreo, no qual as empresas passam a priorizar as capitais e cidades médias.

Dessa forma, mesmo que a cidade não tenha recuperado seu quantitativo de empresas evoluiu em muito na geração de empregos. Em 1970 eram 731 empregos gerados, enquanto em 2010 foram 2.491, se for considerado a administração pública e trabalho agropecuário o total de empregos sobe para 7.427 (IBGE, 2010). Portanto, a cidade não vive um marasmo em relação ao passado, como imagina as visões nostálgicas. Quantitativamente tem menos estabelecimentos comerciais, mas, qualitativamente gera mais empregos, inclusive a indústria com 279 ocupações em 2010 atinge seu auge na geração de empregos (IBGE, 2010).

Com efeito, não estamos dizendo que Carolina “vive às mil maravilhas”, nem que está inserida em uma região de riqueza e prosperidade, semelhantes aos pontos luminosos do território brasileiro (SANTOS; SILVEIRA, 2008). A problematização levantada descortina a falácia do passado maravilhoso e do presente nefasto, mas não cai de forma alguma no extremo oposto, do presente sem problema e do passado nebuloso.

5. PAPÉIS E FUNÇÕES DE CAROLINA NO ALVORECER DO SÉCULO XXI

O comércio e os serviços da cidade de Carolina estão voltados especialmente para o atendimento da demanda da população local – rural e urbana. As lojas de eletrodoméstico, que incluem duas redes que atuam em diversas cidades do Tocantins, Pará e Maranhão, são os destaques no varejo. Esse segmento chega a atender fluxos oriundo da cidade vizinha de Filadélfia, que tem uma infraestrutura econômica inferior a Carolina. Em menor proporção registrou-se deslocamentos da cidade de Goiatins, situada a 61 km, segundo quilometragem do distanciadocidades.com.

Os supermercados da cidade são todos de pequeno porte e chegam a ser insuficientes para atender a demanda local. Os entrevistados reclamaram também do alto preço praticado pelos comerciantes. Predomina as vendas de pequeno porte, chamadas de mercearia, cujas características do circuito inferior da economia urbana (SANTOS, 2008) se faz presente, tais como informalidade, baixo número de vendas e margem elevada de lucro por produto, entre outros. Diante disso, parcela da população que possui maior renda se desloca para a cidade de Araguaína e Estreito. Às vezes, quem não logra de condição e os meios de mobilidade, se reúne com vizinhos para dividir o custo da viagem, possibilitando em um só deslocamento, a aquisição de bens para os membros envolvidos.

No segmento industrial a cidade tem um maior protagonismo, especialmente pela atuação de duas empresas a PIPES e a Marka Florestal. A Pipes, criada em 1973 (CARVALHO; CARVALHO, 2015) é a maior empresa da cidade como apontou Reis e Pereira (2007). São empresas do grupo Pipes: Pipes Empreendimento, Pipes Transportes Manutenção e Comércio, Produtos Cerâmicos Pipes, Pipes Complexo Turístico Pedra Caída, Sistema Pipes de Comunicação, Revendedora de Gás Pipes, Pipes Agronegócio, J.F.E Santo Serviços. Todas essas empresas abrangem as seguintes áreas de atuação: construção de embarcações de médio e grande porte; transporte por navegação fluvial de veículos e passageiros; extração e fornecimento de areia, brita e cascalho; serviço de mecânica e lavagem de veículos; serraria e carpintaria; fabricação de produtos em cerâmica; retífica de motores; comércio de combustível; manutenção de aeronaves; borracharia, alinhamento e balanceamento; edificações residenciais e comerciais; aluguel de imóveis; lazer e turismo (CARVALHO e CARVALHO, 2015).

A área de maior destaque da empresa é o transporte por navegação fluvial de veículos e passageiros. A Pipes monopoliza esse serviço em vários pontos do rio Tocantins e Araguaia e em outros cursos fluviais, abrangendo ainda os estados do Maranhão e Piauí. Ao todo são cerca de 46 municípios, com 51 unidade da empresa (CARVALHO e CARVALHO, 2015). Essa ampla rede configura uma drenagem de renda que é investida no município de Carolina, já que aí estão à sede da empresa, as unidades industriais e outros investimentos da mesma, corroborando com a geração de emprego. Segundo informações da Relação Anual de Informações Sociais (RAIS, 2014) São cerca de 408 funcionários empregados nesse área da empresa, que no total geral 519 ocupações formais em Carolina.

As interações espaciais interescolares que a PIPES coloca Carolina não se restringe as filiais da empresa. Desde 2009 essa cidade aparece no mapa da balança comercial brasileira através de importações da Pipes. Os principais produtos importados são laminados, barra de aços, balsas de materiais têxteis, ventilador com motor elétrico, bombas de ar ou vácuo, partes dos veículos, máquinas e aparelhos. Os países que fornecem esses produtos são China (incluindo Hong Kong e Taiwan), Alemanha, Índia, África do Sul, Estados Unidos, Coreia do Sul, Coreia do Norte, Espanha, Finlândia, Argentina, entre outros países (BRASIL, 2015).

A Marka Florestal é uma empresa que atua no ramo de produção de mudas certificadas de eucalipto, tendo como principal cliente a multinacional Suzano, que tem fábrica em Imperatriz. Instalada em 2008 a empresa chegou a produzir em 2010 mais de 40 milhões de mudas de eucalipto (CARDOSO, 2013). A Marka Florestal é a segunda maior empregadora do município, com 264 empregos formais (RAIS, 2014).

Pereira (2014) afirma que o território carolinense é reserva para a expansão de eucalipto e soja. A respeito do primeiro cultivo a autora certamente acerta o alvo, mas no segundo não. Em 2014 Carolina tinha 733 hectares (IBGE, 2014) de área plantada de eucalipto, número bastante

reduzido. Tal plantação ou parte dela, pertence segundo Pereira (2014) a multinacional Suzano. Essa empresa tem um Projeto Florestal no sul do Maranhão que abrange 21 municípios (entre eles Carolina), prevê o plantio de 60 mil hectares e investimentos inicial de 352 milhões na região. Assim, é provável que nos próximos anos ela se expanda para novas áreas do município carolinense.

Por outro lado, a soja já é uma realidade nesse município. Em 2014 foram plantados 35 mil hectares do grão, são cerca de 27 mil hectares a mais em relação a 2004, levando Carolina a torna-se o sexto maior produtor de soja do Maranhão (IBGE, 2014). Ainda existe muito espaço para expansão, mas não se pode dizer que a soja chegará, pois ela já o fez. A inexistência de infraestrutura de consumo produtivo no espaço urbano esconde a pujança do campo, isso ocorre porque os investidores são de municípios vizinhos e Balsas comanda a oferta de bens e serviços.

Outra atividade importante no município de Carolina é a prática do Turismo, especialmente o ecoturismo. Em 2010 a atividade ganhou um reforço de peso, quando a empresa PIPES comprou a Fazenda Pedra Caída, de 12.500 hectares com cerca de 25 cachoeiras e localizada próximo ao Parque Nacional da Chapada das Mesas. A partir daí empreendeu-se uma ampla reforma no local, com a construção de hotéis, chalés, heliponto, trilhas e diversas outras atividades (CARVALHO; CARVALHO, 2015). A empresa investiu cerca de 40 milhões de reais nas reformas, sendo inaugurado em 20 de novembro de 2014 (COMPLEXO TURÍSTICO, 2014).

Além da infraestrutura construída, é preciso considerar a força política e midiática que o proprietário da PIPES possui nessa região. Ele tem grande influência com deputados, senadores, governadores e diversos empresários, e conta com a simpatia, e às vezes idolatria, da mídia regional e local. Elementos que facilitam na fulcral divulgação do turismo.

É por meio da produção de bens especializadas que o município busca se inserir em relações que propiciem um aumento do dinamismo econômico. O turismo também surge como atividade promissora, mas enfrenta vários entreves para decolar de vez. A possibilidade de expandir a centralidade é remota, pois municípios vizinhos como Estreito e Balsas cresce e possuem infraestrutura maior, capturando a oferta de serviços. Por outro lado, a estruturação dos sistemas de transporte, principalmente as rodovias, mas também a Ferrovia Norte Sul, acabam por beneficiar as cidades médias, especialmente Araguaína. Assim, fica mais fácil e cômodo para os moradores de Goiatins e Filadélfia se deslocar para essa cidade do que para Carolina.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A expansão da fronteira agrícola dos anos de 1960, propiciou a estagnação econômica de Carolina, na medida que deslocou o eixo de crescimento para o entorno da rodovia Belém-Brasília. No entanto, como mostramos esse processo não conduziu a um esvaziamento

demográfico e econômico de Carolina, ao contrário a geração de empregos se elevou ao longo do tempo. Entre os fatores que explicam esse quadro, está o aumento do funcionalismo público que gera renda em cidades locais e o surgimento de indústria que agrupa muitos funcionários.

A principal perda que Carolina teve foi relativa a seu papel na rede urbana e da possibilidade de crescimento que lograva. A cidade nunca foi um grande centro se pensada a luz do presente, o que acontecia é que estava inserida numa região praticamente despovoada, então o pouco que tinha a colocava em situação de destaque. Como lembra Padinha (2010, p. 201), “em terras precárias quem tem pouco é centro”, esse era precisamente o caso de Carolina.

Nesse contexto, a articulação entre cidade e região era precária (MACHADO, 1979). Portanto, como enfatizado, não se pode idealizar o papel que Carolina teve no passado, cujo resultado imediato é a demonização do presente, como se a cidade vivesse em decadência mortal. A dinâmica da mesma, de fato, não é invejável, mas reflete o contexto regional de um estado que está entre os menos desenvolvidos do Brasil. Além disso, é preciso pontuar que entre as cidades locais da região de influência de Araguaína (26 cidades), tal como definida pelo IBGE (2008), ela está entre as maiores, perdendo apenas para São Geraldo do Araguaia no Pará.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Ministério da indústria, comércio exterior e serviços. **Balança comercial brasileira por município: 2009-2015**. Brasília, 2015. Disponível em: <<http://www.mdic.gov.br/>>. Acesso em: 15 mar. 2016.

BECKER, Bertha Koiffman. Fronteira e urbanização repensadas. **Revista Brasileira de Geografia**. Rio de Janeiro. v. 36 (2), p. 357-371, 1985. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br>>. Acesso em: 15 mar. 2014.

_____. **Amazônia: geopolítica na virada do III milênio**. Rio de Janeiro: Garamond, 2007.

BRITO, Eliseu Pereira de. **O papel de Palmas-TO na rede de integração regional**. 2009. 262 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal da Grande Dourados, Dourados, 2009.

CHAVES, Patrícia Rocha. **As Relações sócio-territoriais na construção da Usina Hidrelétrica de Estreito e a reprodução do espaço urbano nas cidades de Carolina-MA e Filadélfia-TO**. 2009. 215 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional e Agronegócio) – Universidade Federal do Tocantins, Palmas, 2009.

CARDOSO, Paulo. A silvicultura chega com força ao estado do Maranhão. **Painel Florestal**, 9 mar. 2013. Disponível em: <<http://www.painelflorestal.com.br/>>. Acesso em: 04 abr. 2016.

CARVALHO, Rosa; CARVALHO, Zilma. **Pedro Iram: rei do rio**. Goiânia: Kelps, 2015.

COMPLEXO TURÍSTICO de Pedra Caída é inaugurado. **Norte do Tocantins**, 21 nov. 2014. Disponível em: <<http://www.nortedotocantins.com.br/11/2014/complexo-turistico-de-pedra-caida-e-inaugurado/>>. Acesso em: 27 mai. 2016.

CORRÊA, Roberto Lobato. As pequenas cidades na confluência do urbano e do rural. **Geosp – espaço e tempo**. São Paulo, n. 30, p. 199-12, 2011. Disponível em: <<http://citrus.uspnet.usp.br/geosp/ojs-2.2.4/index.php/geosp/index>>. Acesso em: 04 fev. 2015.

DISTANCIACIDADES.COM. **Calcular a distância**. 2016. Disponível em: <<http://br.distanciacydades.com/>>. Acesso em: 06 mar. 2016.

ENDLICH, Ângela Maria. **Pensando os papéis e significados das pequenas cidades do Noroeste do Paraná**. 2006. 504 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2006.

FRESCA, Tânia. Centros locais e pequenas cidades: diferenças necessárias. **Revista Mercator**, Fortaleza, n. especial, p. 75-81, dez, 2010. Disponível em: <<http://www.mercator.ufc.br/index.php/mercator>>. Acesso em: 19 abr. 2015.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Censos Econômicos Maranhão. **VI Recenseamento Geral do Brasil-1950**. Série regional, v. XII, tomo II. Rio de Janeiro, 1956.

_____. Enciclopédia dos municípios brasileiros. **XV volume**. Rio de Janeiro, IBGE, 1959.

_____. Censos comercial e dos serviços de 1960: Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte. **VII Recenseamento Geral do Brasil**. Série regional, v. IV, tomo III. Rio de Janeiro, 1966a.

_____. Censo industrial de 1960: Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte. **VII Recenseamento Geral do Brasil**. Série regional, v. III, tomo II. Rio de Janeiro, 1966b.

_____. Censo industrial Maranhão. **VIII Recenseamento Geral - 1970**. Série regional, v. IV, tomo V. Rio de Janeiro, 1974.

_____. Censo comercial Maranhão. **VIII Recenseamento Geral**. Série regional, v. VI, tomo V. Rio de Janeiro, 1975a.

_____. Censo dos serviços Maranhão. **VIII Recenseamento Geral - 1970**. Série regional, v. VII, tomo V. Rio de Janeiro, 1975b.

_____. Censo industrial Maranhão. **Censos econômicos de 1975**. Série regional, v. II, tomo V. Rio de Janeiro, 1979.

_____. Censo comercial Maranhão. **Censos econômicos de 1975**. Série regional, v. III, tomo V. Rio de Janeiro, 1980.

_____. Censo dos serviços Maranhão. **Censos econômicos de 1975**. Série regional, v. IV, tomo V. Rio de Janeiro, 1981.

_____. Censo comercial Maranhão. **IX Recenseamento Geral do Brasil**. v. IV, n. 7. Rio de Janeiro, 1984a.

_____. Censo dos serviços Maranhão. **IX Recenseamento Geral do Brasil-1980**. v. V, n. VII. Rio de Janeiro, 1984b.

_____. Censo industrial dados gerais Maranhão. **IX Recenseamento Geral do Brasil-1980**. v. III, tomo II, parte, 1, n. 7. Rio de Janeiro, 1984c.

_____. **Regiões de influência das cidades-2007**. Rio de Janeiro: IBGE, 2008.

_____. **Censo Demográfico 2010**. Rio de Janeiro, 2010. Disponível em: <www.ibge.gov.br>. Acesso em: 22 jan. 2016.

JURADO DA SILVA, Paulo Fernando. **Cidades pequenas e indústria: contribuição para a análise da dinâmica econômica na região de Presidente Prudente-SP**. 2011. 285 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2011.

MACHADO, Lia Osório. **Urbanização e política de integração no norte de Goiás**. 1979. 198 f. Tese (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1979.

MARTINS, José de Souza. **Fronteira: a degradação do Outro nos confins do humano**. São Paulo: Contexto, 2009.

MELO, Nágela Aparecida de. **Pequenas cidades da microrregião geográfica de Catalão (GO): análises de seus conteúdos e considerações teórico-metodológicas**. 2008. 527 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2008.

SANTOS, Milton. As cidades locais no terceiro mundo: o caso da América Latina. In: _____. **Espaço e sociedade: ensaios**. Petrópolis: Vozes, 1979.

_____. **O espaço dividido: Os dois circuitos da Economia Urbana dos Países Subdesenvolvidos**. São Paulo: Edusp, 2008.

_____; SILVEIRA, María Laura. **O Brasil: sociedade e território no início do século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2008.

STCP ENGENHARIA DE PROJETOS LTDA. **Relatório de impacto ambiental – rima da área de implantação do projeto florestal da Suzano, na região de Porto Franco, estado do Maranhão**. Relatório Final, Curitiba, 2010. Disponível em: <<http://www.suzano.com.br/portal/lumis/portal/file/fileDownload.jsp?fileId=2C90884B3F61229D013F61B8DB53194A>>. Acesso em: 27 mai. 2016.

SODRÉ, Reges; BRITO, Eliseu Pereira de. A rodovia Belém-Brasília, seus impactos no norte Goiano/Tocantins e sua importância para Araguaína no século XXI. In: SIMPÓSIO INTERNACIONAL DE GEOGRAFIA AGRÁRIA, V. **Anais...** Belém: Universidade Federal do Pará, 2011. CD, Rom. p. 1-13.

PADINHA, Marcel Ribeiro. **Em terras precárias quem tem pouco é centro: o papel das pequenas cidades na rede urbana amazônica: uma análise a partir de Cametá-PA**. 2010. 221 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Pará, Belém, 2010.

PEREIRA, Jaciene. **O atual modelo energético e a gestão ambiental no Brasil: uma análise a partir do caso da UHE-Estreito e os impactos socioespaciais em Carolina-MA**. 2015. 175 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Socioespacial e Regional) – Universidade Estadual do Maranhão, São Luís, 2015.

REIS, Alda Almeida Miranda; PEREIRA, Maria Rita Brandão. **Carolina: apogeu, declínio e ressurgência**. Imperatriz, Ética: 2007.

ROMA, Cláudia Marques. **Segregação socioespacial em cidades pequenas**. 2008. 156 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2008.

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