

Cidades pequenas no contexto Amazônico: Colinas do Tocantins – TO e desigualdades intraurbanas

Small towns in the Amazonian context: Colinas do Tocantins intra-urban inequalities

Pequeños pueblos en el contexto amazónico: Colinas do Tocantins desigualdades intraurbanas

Miguel Pacífico Filho  

Universidade Federal do Norte do Tocantins–UFNT, Araguaína (TO), Brasil
miguilim@uft.edu.br

Thelma Pontes Borges  

Universidade Federal do Norte do Tocantins–UFNT, Araguaína (TO), Brasil
thelmapontes@uft.edu.br

Mauro Torres Siqueira  

Universidade Federal do Norte do Tocantins–UFNT, Tocantinópolis (TO), Brasil
torres.siqueira@uft.edu.br

Resumo

A urbanização é um fenômeno complexo cuja reflexão abarca diferentes campos do conhecimento. A problematização desse processo considera vieses e matizes em âmbitos nacional, regional e local, destacando as interconexões entre esses contextos. No que tange as cidades pequenas, esses estudos se estruturam a partir de diferentes referenciais que condicionam suas dinâmicas endógenas e exógenas. A cidade de Colinas do Tocantins se insere no contexto das cidades pequenas da Amazônia Legal. Nossa hipótese é que embora esteja localizada junto a obras resultantes de planos governamentais para o desenvolvimento, ainda padece de sensíveis desigualdades e fragilidades nos indicadores e índices sociais característicos de municípios brasileiros e notadamente daqueles situados na Amazônia legal. Nessa perspectiva, fundamentamos a discussão teórica a partir da análise do processo de urbanização na Amazônia à luz dos planos nacionais de desenvolvimento, da produção acadêmica sobre a cidade de Colinas; e metodológica, utilizamos dados secundários com índices sociais e econômicos de inserção regional e dinâmicas internas (SEPLAN, QEDU, IBGE, CadÚnico). Concluímos que o contexto que se apresenta para uma cidade pequena na Amazônia legal reflete disparidades similares àquelas observáveis na macrorregião na qual se encontra inserida.



Palavras-chave: Cidades pequenas. Amazônia Legal. Desenvolvimento regional. Urbanização. Indicadores socioeconômicos.

Abstract

Urbanization is a complex phenomenon whose reflection encompasses different fields of knowledge. The problematization of this process considers biases and nuances at national, regional and local levels, highlighting the interconnections between these contexts. With regard to small cities, these studies are structured from different references that condition their endogenous and exogenous dynamics. The city of Colinas do Tocantins is part of the context of small towns in the Legal Amazon. Our hypothesis is that although it is located next to works resulting from government plans for development, it still suffers from sensitive inequalities and weaknesses in the indicators and social indices characteristic of Brazilian municipalities and in this study notably those located in the legal Amazon. From this perspective, we base the theoretical discussion based on the analysis of the urbanization process in the Amazon in the light of national development plans, academic production on the city of Colinas; and methodological, we used secondary data with social and economic indices of regional insertion and internal dynamics (SEPLAN, QEDU, IBGE, CadÚnico). We conclude that the context presented for a small city in the legal Amazon reflects disparities similar to those observed in the macro-region in which it is inserted.

Keywords: Small cities. Legal Amazon. Regional development. Urbanization. Socioeconomic indicators.

Resumen

La urbanización es un fenómeno complejo cuyo reflejo abarca diferentes campos del conocimiento. La problematización de este proceso considera sesgos y matices a nivel nacional, regional y local, destacando las interconexiones entre estos contextos. En cuanto a las ciudades pequeñas, estos estudios se estructuran a partir de distintos referentes que condicionan su dinámica endógena y exógena. La ciudad de Colinas do Tocantins forma parte del contexto de pequeños pueblos de la Amazonía Legal. Nuestra hipótesis es que, aunque esté ubicada junto a obras resultantes de los planes gubernamentales de desarrollo, todavía sufre de desigualdades sensibles y debilidades en los indicadores e índices sociales característicos de los municipios brasileños y, en este estudio, en particular los ubicados en la Amazonía legal. Desde esta perspectiva, fundamentamos la discusión teórica a partir del análisis del proceso de urbanización en la Amazonía a la luz de los planes nacionales de desarrollo, la producción académica sobre la ciudad de Colinas; y metodológica, se utilizaron datos secundarios con índices sociales y económicos de inserción regional y dinámica interna (SEPLAN, QEDU, IBGE, CadÚnico). Concluimos que el contexto presentado para una pequeña ciudad en la Amazonía legal refleja disparidades similares a las observadas en el macrorregión en la que se inserta.

Palabras-clave: Ciudades pequeñas. Amazonía Legal. Desarrollo regional. Urbanización. Indicadores socioeconómicos.

Introdução

O processo de urbanização no Brasil e o estudo das cidades apresentam-se via polissemia das abordagens oriundas de distintas áreas do conhecimento como a economia em Singer (1977, 1980) e Cano (2011), da sociologia em Saffioti e Ackermann (1973), da arquitetura e urbanismo com Maricato (2013); da geografia com Souza (2008) e Santos (2018, 2020); e do serviço social em Lima (2020). Trabalho,

migrações, desigualdades socioespaciais, gestão dos espaços urbanos e desenvolvimento regional são alguns dos temas problematizadores que perpassam tal literatura.

Em suas distintas tipologias, metrópoles, médias ou pequenas; nossas cidades refletem a mais visível marca das sociedades estruturadas sob o capitalismo periférico: os matizes das desigualdades sociais. Sendo assim, “é impossível esperar que uma sociedade como a nossa, radicalmente desigual e autoritária, baseada em relações de privilégio e arbitrariedade, possa produzir cidades que não tenham essas características” (MARICATO, 2013, p. 51). Tal contexto estrutura-se como desdobramento da relação assíncrona que se estabelece entre nossas cidades e as necessidades primeiras de suas populações pois “herdamos do colonizador um ‘sistema’ de cidades voltado ‘para fora’, com uma infraestrutura primário-exportadora” (CANO, 2011, p. 123). A externalidade também é reafirmada de acordo com dupla parametrização característica de espaços urbanos de países da periferia do capital global: “nasce para servir a interesses distantes e (...) sua zona de influência é, muitas vezes, um desses ‘espaços derivados’” (SANTOS, 2018, p. 109).

Inseridas no contexto acima, as cidades pequenas, pequenas cidades ou centros locais apresentam-se como tema constituído de significativa vitalidade demonstrada por meio do texto de Neves e Faria (2020) cujo objetivo foi realizar revisão na produção recente acerca do urbano nas cidades pequenas entre os anos de 2009 e 2018 naqueles que, segundo critérios propostos pelo trabalho, são alguns dos principais cursos de pós graduação *stricto sensu* do Brasil. Nos dizem ainda, os mesmos autores, que a proposição das cidades pequenas como tema de estudos significa: “contribuir com a discussão, a compreensão e a proposição de cenários frente às transformações urbanas que impactam a vida de milhões de brasileiros” (NEVES; FARIA, 2020, p. 4).

Considerando o que foi exposto, o **objetivo** deste trabalho é problematizar os indicadores e índices sociais relativos à cidade de Colinas do Tocantins, situada às margens da BR -153, a Belém-Brasília; e distante 279 km ao norte da capital do estado do Tocantins, Palmas; para demonstrar as desigualdades enquanto contradições que reafirmam aquilo que Maricato (2015) nomeia como a questão urbana no Brasil. Para tanto faz-se uso de metodologia descritivo-analítico respaldada por dados secundários.

No que diz respeito às cidades pequenas, afirma-se que “absorvem quase 60% da população (...) [sendo que,] dos 768 municípios da Amazônia Legal, 334 foram criados

após a Constituição de 1988, dos quais 300 apresentam população inferior a 20 mil habitantes” (SILVA, 2007, p. 2). Consideramos como referencial teórico as discussões sobre a urbanização brasileira e seu recorte sobre as cidades pequenas, bem como marcadores sociais e econômicos da cidade de Colinas do Tocantins para problematizar suas desigualdades internas. Propomos como **hipótese de trabalho** a seguinte afirmação: a historicidade de Colinas do Tocantins, ao não se enquadrar na categoria de municípios recém-criados após o chamado surto municipalista, situada às margens de um grande corredor viário, de um dos pátios intermodais da Ferrovia Norte-Sul e pertencente à chamada fronteira mineral-agrícola; apresenta sensíveis desigualdades em seus indicadores e índices em consonância com o contexto macrorregional no qual se encontra inserida.

Para atingirmos os objetivos propostos, estruturamos o trabalho em **quatro** partes. **A primeira**, esta introdução que se encerra. **A segunda** parte discute os processos de urbanização na Amazônia considerando os planos nacionais de desenvolvimento. **A terceira** parte aborda a revisão de literatura sobre Colinas do Tocantins, as discussões sobre o surto municipalista e as cidades pequenas. **A quarta** parte expõe e analisa indicadores e índices resultantes das dinâmicas internas daquele município. Ao final apresentamos nossas considerações.

Urbanização na Amazônia legal e as cidades pequenas

Os processos de urbanização na Amazônia vinculam-se em sua origem à estruturação de mecanismos de controle e de vigilância constituídos durante o período da colonização europeia. Vestígios de tal dinâmica ainda se encontram nas cidades de Belém e Macapá, particularmente através de estruturas construídas, durante os séculos XVII e XVIII, objetivando o controle das terras e do envio para as metrópoles europeias das chamadas drogas do sertão e o extermínio dos diversos povos indígenas que originalmente habitam a região. Tal perspectiva instaura aquilo que, alguns séculos mais tarde, será entendido como “a logística da exogenia” (BECKER, 2001, p. 149), ou seja, parametrização de planejamentos, investimentos e atendimentos às necessidades de mercados a partir de referências de estruturação externas à região tanto nacionalmente quanto internacionalmente.

Durante a segunda metade do século XX, os planos de desenvolvimento para a Amazônia caracterizam-se como “um gênero de política planejada que reinventa a

região, quer como fronteira agrícola – I PDA (1972-1975) –, quer como fronteira agropecuária e mineral – II PDA (1975-1979)” (NAHUM, 2019, p. 17). A racionalidade econômica, característica primeira atribuída a tais planos, é questionada em Aguirre e Saddi (1997) para as quais o neopatrimonialismo, conceito referenciado em proposições weberianas, melhor se ajustaria como categoria interpretativa em razão de constituintes como centralização das tomadas de decisão. Por sua vez, Fonseca e Modesto Monteiro (2007) reafirmam a racionalidade política e econômica presente em tais planos enquanto estruturantes compatíveis.

A permanência da perspectiva exógena, como estruturante das propostas de políticas nacionais de integração da amazônia ao restante do país, torna-se mais uma vez presente ao final da primeira década do século XXI. As discussões acerca do PAC – Plano de Aceleração do Crescimento, na literatura que discute a amazônia o compreendem enquanto modelo dotado de ineficácia social e ambiental. “Ele retoma a experiência do planejamento da década de 70 para a Amazônia e projeta, para essa região, uma modernização com base na produção de *commodities*” (CASTRO, 2012, p. 48). Nesse sentido constata-se que a modernização em curso se estrutura referenciada em iniciativas de inspiração exógena incapazes de estabelecer integração às diversas variáveis que constituem a região pois “os novos empreendimentos estão constituídos à base de enclaves de produção de semielaborados para exportação. Eles não se integram à economia da região e não produzem efeitos em cadeia” (LOUREIRO, 2002, p. 118).

No que diz respeito às cidades, o contexto amazônico abriga suas mais distintas tipologias: pequenas, médias e metrópoles. Nossa abordagem filia-se à proposição que busca afirmá-las enquanto agentes produtores de sensíveis desigualdades internas, de acordo com Pacífico Filho *et. al.* (2020), exercendo significativa relevância para a compreensão das interações sociais e econômicas. Sendo assim, mobilizamos o conceito de urbanodiversidade que busca “conceber uma Amazônia urbana, plural e diversa, à semelhança do que se pensa em relação à biodiversidade e à sociodiversidade (...)” (SAINT-CLAIR, 2015, p. 330). Dentro desse contexto consideramos as especificidades dos municípios tocantinenses que segundo afirmação na *home page* oficial da Secretaria da Indústria, Comércio e Serviços do estado do Tocantins, a partir de dados disponibilizados pelo IBGE, diz que “mais de 80% dos municípios do Estado - 116 - têm menos de 10 mil habitantes e 55% - 76 municípios - têm menos que 5 mil

habitantes (IBGE, 2010)”. Portanto, significativa parcela da população tocantinense tem como cenário cotidiano as cidades pequenas.

As cidades no Tocantins são contempladas por literatura que estrutura eixos de abordagem como as cidades médias nas quais se destacam Gurupi, Palmas e Araguaína (SODRÉ; RAMIRES, 2017), as cidades pequenas e suas interações na rede urbana, as interações entre a Rodovia BR-153 e as cidades médias, particularmente Araguaína (SANTOS, 2017), os espaços intraurbanos (LEITE; PACIFICO FILHO; PIRES, 2021), as interações de cidades tocantinenses com outras situadas em estados vizinhos como Maranhão e Pará (PACIFICO FILHO; BORGES; TELES; CANÇADO, 2020) e os processos de urbanização observados a partir de movimentos migratórios (ANTERO, 2016; ALVIM; BESSA; FERREIRA, 2019). Constata-se, portanto, que as cidades pequenas se constituem como tema trabalhado de acordo com perspectiva que contempla sua interação com outros núcleos urbanos regionais do Tocantins; e, nesse sentido, reafirmamos a possibilidade de estudos como este que ora apresentamos.

A discussão acerca da definição conceitual para designação de espaços urbanos que se diferenciem em seu quantitativo populacional das metrópoles e das cidades médias apresenta também significativa literatura cujo vigor encontra paralelos nas múltiplas proposições. Representativos de tal vitalidade são os recentes estudos cujo objetivo é realizar revisão de literatura acerca do tema. Neves e Faria (2020) ressaltam que vivem nas cidades pequenas do Brasil contingentes populacionais equivalentes em número à totalidade de habitantes de alguns países europeus ou latino-americanos e mencionam Itália e Colômbia como exemplo. Ao analisarem teses e dissertações, entre os anos de 2009 e 2018, nos afirmam o seguinte: “é possível observar diversidade de nomenclaturas, tais como ‘cidade local’, ‘centro local’, ‘município pequeno’ e ‘cidade pequena’” (NEVES; FARIA, 2020, p. 7). Constatam-se possibilidades distintas de definição conceitual, fato também mencionado no trabalho de Salmeron e Endlich (2021) que reafirmam ~~também~~ as distintas metodologias de abordagem ao tema pois não há “método específico para se estudar as pequenas localidades, já que se trata de diferentes realidades” (SALMERON; ENDLICH, 2021, p. 153).

Observados os contextos de discussões conceituais e de método, externamos nossa filiação acerca do entendimento do tema e buscamos como referência a noção de “cidade pequena”. De acordo com Sposito e Jurado da Silva (2013), tal percepção extrapola o domínio da ciência, perpassando usos pelos órgãos de Estado e do senso

comum. Cabe dizer que tal escolha se dá também de acordo com os parâmetros estabelecidos acerca do estudo sobre o “estado da questão” no supracitado estudo de Neves e Faria (2020). A multiplicidade de usos e, sobretudo, a possibilidade de parametrização metodológica da noção de cidade pequena também justifica nossa escolha bem como o entendimento de que “apresentam-se como pontos de comunicação com outros centros, não sendo *lócus*, por excelência e apenas, da produção agrícola e da dependência total econômica” (SPOSITO; JURADO DA SILVA, 2013, p.40). A problematização que ora propomos pretende contribuir para a possibilidade de ampliação do entendimento acerca das desigualdades intraurbanas existentes nas cidades pequenas.

Reafirmando os desafios acerca da resposta à questão: cidades pequenas, pequenas cidades ou cidades locais? Moreira Junior (2013, p. 20) nos diz que “essa complexidade se reflete também nos desafios teóricos e metodológicos que os pesquisadores se deparam na leitura das cidades pequenas”. Sendo assim, assumimos perspectiva de abordagem metodológica referenciada em um dos eixos analítico/interpretativos propostos em Moreira Júnior (2013), a saber: análise intraurbana; considerada aqui enquanto a problematização dos indicadores e índices sociais. Respectivamente tal abordagem se dedica à observação das dinâmicas internas, tais como prestação serviços e atuação de redes de saúde, educação e comércio de acordo com o que será discutido no tópico a seguir.

Colinas do Tocantins – TO: inserção regional e revisão de literatura

No ano de 1963, o então povoado de Nova Colina se desmembra do município de Tupiratins e recebe o *status* de município autônomo, nomeado então de Colinas de Goiás. No ano de 1989, a partir da criação do estado do Tocantins, referenciado na antiga região norte do estado de Goiás, tem seu nome alterado para Colinas do Tocantins. Tal contextualização posiciona nosso objeto de estudo na literatura que discute o surto emancipacionista de municípios que ocorre no Brasil, tal como nos apresentam Tomio (2002) e Nunes e Garcia (2015, 2022) durante o período imediatamente posterior à promulgação da Constituição de 1988. A historicidade de Colinas do Tocantins, instituída como município autônomo quase que concomitante à entrada em funcionamento da BR-153 (Belém-Brasília) nos permite observá-la

enquanto não pertencente à uma das categorias propostas em Nunes e Garcia (2022) sobre o supracitado surto emancipacionista, a saber: “municípios recém-criados” (NUNES; GARCIA, 2022, p. 1537). Considerando o exposto até aqui, reafirmamos nossa **hipótese de trabalho**: a historicidade de Colinas do Tocantins, ao não se enquadrar na categoria municípios recém-criados, situada às margens de grandes corredores rodoviários e ferroviários e pertencente à chamada fronteira mineral-agrícola é capaz de reafirmar contradições relacionadas aos objetivos contidos nos Planos de Desenvolvimento propostos pela gestão federal e que resultaram em contextos sociais fragilizados demonstrados por distintos marcadores sociais.

Localizada às margens da BR-153, a Belém-Brasília, Colinas do Tocantins – TO situa-se entre os dois mais populosos municípios do Estado do Tocantins, a saber: a capital Palmas, com população estimada para 2021 de 313.349 pessoas; e Araguaína, esta última situada ao norte do estado e com estimativa de população para 2021 de 186.245 pessoas; de acordo com números divulgados pelo IBGE. A distância para Palmas é de 279 km e para Araguaína é de 107 km. A seguir apresentamos a evolução de crescimento da população de Colinas do Tocantins – TO desde o ano de 1990 em perspectiva comparativa com os dois municípios mais populosos do Tocantins, a capital Palmas e Araguaína.

Tabela 1 – Evolução da população residente em Colinas do Tocantins 1990 – 2021 em perspectiva comparativa com Palmas e Araguaína

Colinas do Tocantins	ano	1980	1991*	2000*	2010**	2021 (estimada)**
	população	18.172	21.022	25301 (+22%)	30.838 (+21,88%)	36.271 (+17,61%)
Araguaína	ano	1980	1991	2000	2010	2021
	população	71.566	103.396	113.143 (+9,42%)	150.484 (+33,00%)	186.245 (+23,76%)
Palmas	ano	1980	1991	2000	2010	2021
	população	3.288	24.334	137.355 (+464,45%)	228.332 (+66,23%)	313.349 (+37,23%)

Fonte: Elaboração dos autores a partir de dados do DataSUS, SEPLAN (2017) e IBGE/cidades.

Nota: *Pop. residente. **IBGE Cidades.

Constata-se crescimento da população residente inferior àquele observado nos dois principais centros administrativo e econômico do estado do Tocantins, fato que nos permite afirmar acentuação de desigualdades intra-regionais. No entanto, realizada contraposição dos dados da tabela à afirmação de que segundo o IBGE 32,5% dos municípios com menos de vinte mil habitantes tiveram redução populacional

Os municípios de Colinas do Tocantins e Palmeirante possuem realidades e vocações diferentes. Os reflexos ou impactos tendem a ocorrer de forma diferenciada em ambos os territórios. O município de Colinas do Tocantins por apresentar uma estrutura maior que a de Palmeirante recebeu a sede dos escritórios das empresas envolvidas no processo de construção da FNS. Por estar próxima a BR-153 (Belém Brasília) serviu como base de apoio recebendo os funcionários que chegavam para vistoriar as obras da VALEC, empresa responsável pelo empreendimento (BARROS, 2018, p. 115).

Em decorrência também dessa relação de proximidade, pode-se inferir da literatura que as atividades desenvolvidas em Palmeirante – TO implicam também consequências a Colinas do Tocantins – TO reverberando cenários de acentuação das desigualdades nos indicadores e índices considerada a proximidade demonstrada entre os dois municípios de acordo com o mapa 1. Vinculando as economias regionais às redes de transportes argumenta-se que na porção norte da Ferrovia Norte Sul, os “terminais em operação, aqueles com maior movimentação de cargas são os terminais de Porto Franco (MA) e o terminal de Porto Nacional (TO), seguidos dos terminais de Palmeirante (TO) e de Guaraí (TO)” (CASTILHO; ARRAIS, 2017, p. 219). A discussão sobre os terminais é desenvolvida à luz da teoria da localização de empresas mencionando a possibilidade de conexão entre os modais ferroviário, rodoviário e hidroviário e consideradas tais características inerentes ao que se observa na paisagem do estado do Tocantins que terá o maior número desses empreendimentos “agilizando e reduzindo os custos de todo o processo produtivo. Ao todo, serão seis unidades: nas cidades de Aguiarnópolis, Araguaína, Guaraí, Colinas, Porto Nacional/Palmas e Gurupi” (SILVA, 2015, p. 46).

A partir da proposição de uma nova regionalização para o estado do Tocantins, cujas variáveis são estritamente econômicas e tomando como critério o índice de terceirização ajustado, Barbosa *et. al.* (2019) definem nove regiões econômicas e entre elas a chamada Região Econômica de Colinas. Apresentam ainda oito municípios que fazem parte da área polarizada por Colinas e mencionam que estes últimos “têm uma área territorial grande, porém uma baixa densidade populacional e de renda, com uma estrutura produtiva pequena” (BARBOSA *et. al.*, 2019, p. 16). Portanto, reafirma-se desigualdades intra-regionais e fragilidades em marcadores sociais distintos.

Metodologia e Apresentação dos Resultados

Construímos trabalho descritivo-analítico com o intuito de, a partir de dados secundários (SEPLAN, Comex Stat, IBGE-cidades, Fundação Maria Cecília Souto Vidigal, QEdu), demonstrar que Colinas do Tocantins, que possui contingente populacional pequeno, é uma localidade com sensíveis desigualdades intraurbanas ainda que se localize próxima a vetores de desenvolvimento propostos pela gestão federal materializados em grandes corredores rodoviário e ferroviário. Os dados apresentados, a seguir, foram coletados nos portais oficiais disponíveis, tratados de forma descritiva e analisados à luz das discussões propostas. Seguindo Moreira Junior (2013), referenciamos a análise intraurbana consoante com os dados agrupados de acordo com o quadro a seguir:

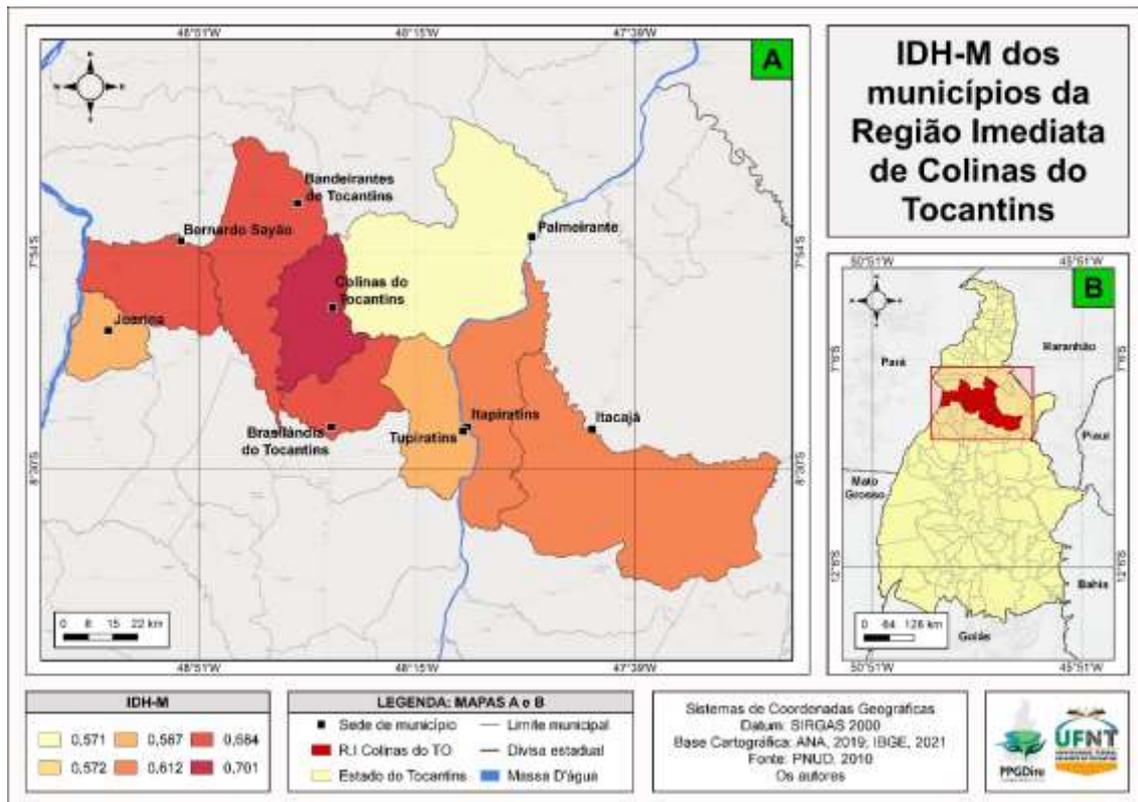
Quadro 1: Base de dados para análise interurbana e intraurbana

Tipo de Análise	Dados coletados
Análise intraurbana	IDH-M
	Investimento per capita por município da região imediata de Colinas*
	SEPLAN – frota de veículos
	Comex Stat
	CadÚnico
	IBGE-cidades
	QEdu

Fonte: Organizado pelos autores. Nota: * o investimento per capita por município foi inserido como variável a fim de observarmos os valores destinados à solução de questões intraurbanas em comparação com municípios circunvizinhos.

O primeiro indicador trabalhado é o Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDH-M) usado para medir o desenvolvimento a partir de dados sobre educação, saúde e renda. Foi utilizado pela primeira vez em 1990 pelo Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento e tinha por objetivo gerar dados não somente econômicos. O IDH-M trabalha por faixas categorizáveis, a saber: 0,800 a 1 – muito alto, de 0,700 a 0,799 – alto, de 0,600 a 0,699 – médio, de 0,500 a 0,599 – baixo e de 0 a 0,499 – muito baixo. Vejamos como Colinas e sua região imediata se comporta no quadro abaixo e no mapa 2:

Figura 2: Mapa da região imediata de Colinas do Tocantins



Fonte: Os autores, 2023.

Vemos pela tabela 2 e pelo Mapa 2, que dos nove municípios, apenas Colinas do Tocantins tem IDH-M alto, três tem o IDH-M baixo e cinco tem IDH-M médio. Tal dado demonstra que mesmo dentro da região de influência imediata de Colinas há sensíveis desigualdades, pois um terço dos municípios apresenta IDH-M baixo. Verificamos que, com relação a investimentos per capita apresentados na tabela 2, Colinas ocupa o quinto lugar em sua região imediata, apesar de ser o único município com IDH-M alto. Tal dado ajuda a compreender os números fragilizados que serão apresentados na análise intraurbana. Cabe ressaltar que, como indicado por Silva (2007), mais de 60% da população da Amazônia Legal vive nas pequenas cidades e poucas se apresentam com dinamicidade regional, não se configurando como cidade pequena.

Tabela 2: Região Imediata de Colinas, IDH-M e investimento per capita

Município	IDH-M	Nível	Investimento per capita
Bandeirantes do Tocantins	0,638	Médio	R\$ 1.179,07
Bernardo Sayão	0,638	Médio	R\$ 298,45
Brasilândia do Tocantins	0,684	Médio	R\$ 881,09
Colinas do Tocantins	0,701	Alto	R\$ 471,72
Itacajá	0,612	Médio	R\$ 153,98
Itapiratins	0,601	Médio	R\$ 543,87
Juarina	0,584	Baixo	R\$ 776,11
Palmeirante	0,571	Baixo	R\$ 431,07
Tupiratins	0,587	Baixo	R\$ 452,04

Fonte: PNUD Brasil e portal Meu Município (2021). Organizado pelos autores.

Convém ainda verificar a posição de Colinas comparativamente aos dois mais populosos municípios do Tocantins, a saber: a capital Palmas e Araguaína, situada ao norte do estado:

Tabela 3 - Posição relativa da população e IDH de Colinas, Araguaína e Palmas

Cidades	Posição da população no estado	IDH
Palmas	1º	0,788
Araguaína	4º	0,752
Colinas	9º	0,701

Fonte: Adaptado de IBGE – Cidades (2010).

No que diz respeito ao IDH, perspectiva comparativa com o conjunto de apenas 10 municípios tocantinenses que apresentam IDH alto revela que Colinas está entre eles na nona posição. Em relação ao IDH do estado, Colinas apresenta dados mais significativos do que o próprio estado do Tocantins com IDH médio de 0,699 e na mesma categoria que o Brasil que tem IDH de 0,754.

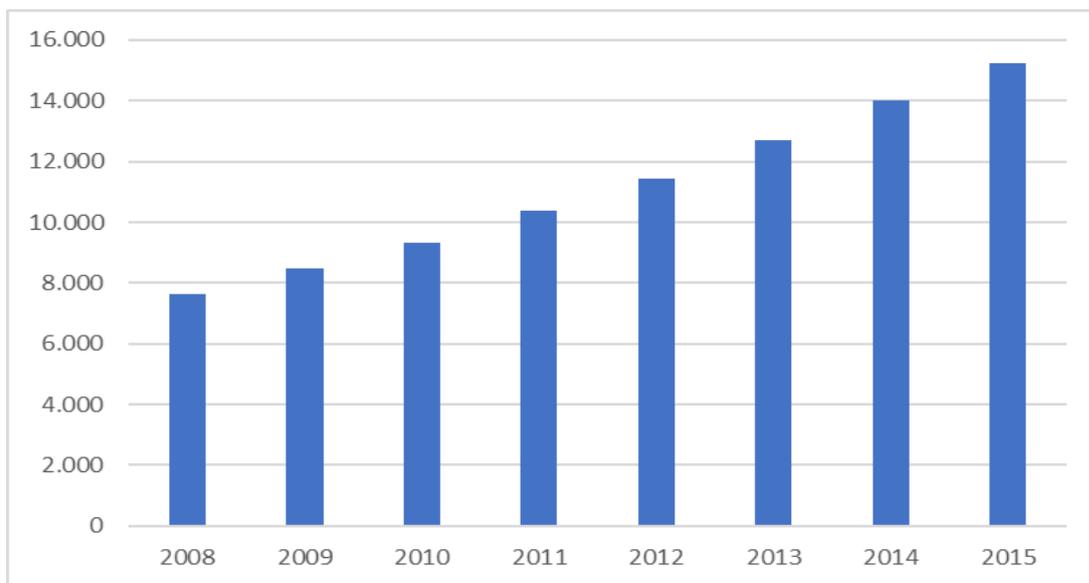
Segundo dados da Secretaria de Planejamento do Estado do Tocantins (SEPLAN, 2017), Colinas é considerada uma capital sub-regional de alta influência para a região, sua renda per capita é de 22,5 mil, menor que da capital Palmas com 25 mil, mas maior que da grande região de Araguaína que é de 19,8 mil.

Em 2015, o município tinha 128.935 cabeças de gado, três vezes e meio mais que as pessoas residentes (SEPLAN, 2017). De acordo com dados da Comex Stat¹ para o ano de 2021, Colinas é o sétimo do estado em importações, porém não contribui com

¹ Disponível em: <[Comex Stat - ComexVis \(mdic.gov.br\)](http://Comex Stat - ComexVis (mdic.gov.br))>.

exportações, gerando um desequilíbrio na balança comercial. Até novembro de 2022 havia importado US\$ 1,95 milhões, sendo 65% para produtos químicos como sulfatos, alúmenes e persulfatos e 14% partes de acessórios para veículos, entre outros. Tal dinâmica denota dependência de insumos básicos para produção de proteína de origem animal e exemplifica a fragilidade da perspectiva dos planos de desenvolvimento cujo objetivo foi a integração da região amazônica às demais regiões do país. No gráfico 1, vemos que a frota da cidade em 2015 era de 15.218, o que equivale a um veículo para cada duas pessoas, denotando alguma vitalidade econômica.

Gráfico 1: Crescimento da frota de veículos



Fonte: SEPLAN, 2017. Organizado pelos autores.

Em termos demográficos, com base no censo de 2010 (IBGE), 68,19% da população é autodeclarada preta ou parda, além de ser uma população jovem, somente 8,17% tem acima de 50 anos de idade. Ainda que situada às margens de um dos principais corredores rodoviários, proposto como um dos mais relevantes marcadores de integração nacional, a BR – 153; bem como sua proximidade com um dos terminais integradores da ferrovia norte sul, observa-se significativas desigualdades em seus indicadores sociais. Com base em dados do CadÚnico (BRASIL, 2022), em 2022 haviam cadastradas 7.991 famílias, distribuídas da seguinte forma:

Tabela 4: Distribuição das famílias cadastradas no CadÚnico

Situação	Total
Família extrema pobreza	1.923 (24%)
Família situação de pobreza	1.613 (20%)
Famílias de baixa renda	2.475 (31%)
Família acima de ½ salário-mínimo	1.980 (25%)
Total	7.991 (100%)

Fonte: CadÚnico (2022). Organizado pelos autores

Se considerarmos uma média de 4 pessoas por família, teremos aproximadamente 31 mil pessoas, das 36 mil vivendo em situação socioeconômica grave. O que parece ser incongruente com o dado de um veículo a cada duas pessoas, demonstrado no gráfico 1, indicando desigualdade no acesso a bens. Os demais dados são ainda mais demonstrativos de carências sociais diversas, vejamos a tabela 5:

Tabela 5: Dados de mortalidade infantil, esgotamento sanitário, urbanização e população ocupada

Variáveis	Colinas do Tocantins
Mortalidade Infantil	17,48 óbitos/mil hab.
Esgotamento sanitário	30,7%
Urbanização das vias públicas	0,1%
População ocupada (2020)	14,5% (5.128 pessoas)

Fonte: IBGE-Cidades (2010). Organizada pelos autores.

Ao observarmos a mortalidade infantil, é necessário reafirmar que é considerada sensível pela Organização Mundial de Saúde (UNICEF, 2021) por demonstrar o quanto uma localidade se dedica a cuidar de seu público mais vulnerável, funcionando como um eficaz medidor da atenção dada à saúde, à educação e ao saneamento básico. Assim, vemos que a mortalidade infantil é de 17,48 óbitos para cada mil crianças nascidas vivas, esse número é acima da média brasileira que é de 12,4, do estado que é de 12,39 e da capital que é de 12,13. Esse número diz ainda o quanto a população está distante de determinadas políticas públicas essenciais a melhores condições de vida. Cabe dizer que os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS) tem por meta chegar ao ano de 2030 ao número de 12 mortes por mil nascidos, numa tentativa de melhorar a qualidade de ingresso, por parte das populações mais vulneráveis, a serviços básicos e, assim, diminuir as mortes evitáveis.

Coadunando com os dados sobre mortalidade infantil, vemos que apenas 30,7% da população tem acesso a esgotamento sanitário e apenas 0,1% das vias são urbanizadas (IBGE, 2010). Estamos a falar de um município que, apesar da proximidade a dois grandes vetores de desenvolvimento constituídos pela gestão federal em distintas temporalidades, ainda necessita implantar e aperfeiçoar políticas públicas para assegurar aos seus moradores o básico para uma boa vida. Observa-se também uma baixa parcela da população ocupada, 14,5%, com média mensal de até dois salários-mínimos (IBGE, 2020). Como vimos em Maricato (2013), nossas cidades se constituem e operam no âmbito do capitalismo periférico e são demarcadas justamente pelas graves desigualdades que geram grandes fossos entre as classes mais e menos abastadas. Especificamente quanto àquela cidade que tratamos neste texto, ressalta-se a contradição advinda do contexto de inserção regional beneficiado por seguidos planos nacionais de desenvolvimento.

Com relação aos dados da educação, temos na tabela 6 referente ao ano de 2021 que, na 5ª série, somente 27% têm aprendizado adequado em matemática e 40% em língua portuguesa; para o Brasil os dados são, respectivamente, 37% e 51% (QEDU, 2021). Dos 40% de aprendizado adequado em português, 65% são de pessoas brancas e 44% de pessoas negras e 59% de alto nível socioeconômico e 20% de baixo nível socioeconômico. E dos 27% com aprendizado adequado em matemática, 55% são brancos e 18% pretos, em termos de nível socioeconômico 43% é alto e 7% é baixo. O QEDU é uma base de dados mantida pela Fundação Lemann que congrega ~~num mesmo lugar~~ os diversos indicadores e índices da educação brasileira, como INEP, SAEB, IDEB, ENEM, entre outros, facilitando a visualização em perspectiva para cada unidade da federação.

Para o último ano do ensino fundamental os marcadores se apresentam fragilizados, tendo apenas 18% com aprendizado adequado em matemática e, desse total, 55% são de brancos e 18% de pretos; em português, também ocorre ~~uma~~ queda em comparação com o 5º ano e apenas 30% têm aprendizado adequado. Os níveis de desigualdade racial e de renda se mantêm graves nessa etapa de ensino. No ensino médio, os dados são igualmente sensíveis, com baixíssimo nível de aprendizado em matemática (8%) e, destes, 55% são brancos e 43% de alta renda.

Tabela 6: Nível de aprendizado adequado em matemática e português para o ano de 2021

Série	Área	Aprendizado Adequado	Distribuição Raça	%	Distribuição Socioeconômica	%
5º	Matemática	27%	Branços	55%	Alta	43%
			Pretos	18%	Baixa	7%
	Português	40%	Branços	65%	Alta	59%
			Pretos	44%	Baixa	20%
9º	Matemática	18%	Branços	55%	Alta	43%
			Pretos	18%	Baixa	7%
	Português	33%	Branços	65%	Alta	59%
			Pretos	44%	Baixa	20%
3º ensino médio	Matemática	8%	Branços	55%	Alta	43%
			Pretos	18%	Baixa	7%
	Português	30%	Branços	65%	Alta	59%
			Pretos	44%	Baixa	20%

Fonte. QEDu (2021). Organizado pelos autores.

Mais um dado importante é divulgado pela Fundação Maria Cecília Souto Vidigal (2018), o índice de necessidade de creche para crianças de até 3 anos de idade de Colinas é de 55,20% demonstrando insuficiente preocupação no cuidado com a primeira infância, o que pode resultar nos graves resultados que vimos na educação básica. Pesquisas como as de Heckman (2011, 2013) demonstram que o futuro do adulto se constrói com investimentos na primeira infância; e que é nessa fase da vida, que se estabelecem os melhores alicerces para superação das desigualdades sociais.

Os dados educacionais demonstram que além de haver uma baixa taxa de aprendizado adequado nas duas principais áreas, a saber matemática e língua portuguesa, há ainda, consideráveis desigualdades de raça e de renda, evidenciando que boa parcela dos que aprendem são brancos e de bom poder aquisitivo. Steiner (2006, p. 75) previu, em 2006, que se não fosse feito nada em relação ao acesso a conhecimento e melhoria da educação básica, chegaríamos a 2022 com graves índices de violência e desigualdades sociais. O autor ainda apresenta uma escala de 0 a 9 de importância dos níveis educacionais e a educação básica tem 8,8, ocupando o primeiro lugar. Nessa lógica, se as graves desigualdades escolares não forem superadas, a intencionalidade de grandes projetos de desenvolvimento não será capaz de equacionar questões sociais surgidas a partir de sua implantação. Vemos que conforme os anos de escolaridade aumentam, maiores são, também, as desigualdades com relação à renda e à raça, agravando as desigualdades sociais.

Para um município que apresenta 68% de sua população autodeclarada negra ou parda, os resultados com relação à escolarização adequada vêm acentuar a necessidade de se pensar em políticas públicas compensatórias e apropriadas a essa população. Existe interrelação clara entre condições sociais, econômicas e raciais; melhorar a educação e/ou as políticas de inclusão passam por verificar as desigualdades e pensar de forma intersetorial.

Considerações finais

Retomamos aqui algumas discussões a fim de melhor sistematizarmos o debate apresentado acerca das cidades pequenas no contexto da Amazônia Legal, da urbanização e suas relações com o desenvolvimento regional a partir de indicadores socioeconômicos de Colinas do Tocantins e seu entorno.

De acordo com o critério número de habitantes, a cidade de Colinas do Tocantins se enquadra na categoria cidade pequena; e ao analisarmos o índice de terceirização ajustado (BARBOSA *et. al.*, 2019) ficou constatado o papel de liderança do município em relação às cidades do entorno. No entanto, constata-se situação paradoxal entre a presença e conseqüente intencionalidade de desenvolvimento contida em dois grandes referenciais dessa natureza; a saber: um corredor rodoviário de importância nacional e um corredor ferroviário com similar relevância e os indicadores e índices apresentados. Percebe-se que mesmo uma pequena cidade apresenta sensíveis desigualdades, ainda que supostamente beneficiada por grandes obras de integração nacional, desenvolvimento regional. Nota-se que as desigualdades características das cidades brasileiras se fazem igualmente presente numa cidade pequena no interior da Amazônia legal.

Verificamos que Colinas do Tocantins possui renda per capita alta, vasto rebanho bovino (mais numeroso que a população local), numerosa frota de veículos, altas taxas de importações e um IDH-M alto. Por outro lado, ao analisarmos indicadores e índices intraurbanos concluímos que o cenário de prosperidade não se repete nos mesmos termos. Verifica-se um crescimento populacional acelerado nos últimos 20 anos, mas a maior parte da população vive em condições permeadas por sensíveis fragilidades sociais, apresentando altos índices de mortalidade infantil, de pobreza e

baixos índices de ocupação no mercado de trabalho, de esgotamento sanitário, de urbanização das vias públicas, bem como baixos índices do nível de aprendizagem categorizado como adequado, verificando-se que os marcadores de raça e classe ainda são determinantes no sucesso escolar. Tal cenário de contradições presentes na cidade de Colinas do Tocantins pode ser inserido em um quadro maior.

Como apresentado, a região da Amazônia legal tem seu desenvolvimento vinculado à logística da exogenia, herdada do período colonial, mantendo relações produtivas com finalidades de suprir necessidades de outras regiões, mais promissoras economicamente. Tal padrão se faz presente no processo de urbanização dessa região por meio de processos de controle e de vigilância para que tal lógica se mantenha. Verificamos isso, por exemplo, quando analisamos as políticas públicas e as estratégias de investimento alocadas para a região, que em sua maioria têm como parâmetro não as estruturas e contextos locais, mas parâmetros exógenos, vinculados a interesses e a referências externas. Esse estado de coisas configura relação entre centro e periferia dentro do contexto nacional, onde a Amazônia legal se apresenta ainda como orientada a abastecer o centro sul e o hemisfério norte, acentuando ainda mais as desigualdades existentes. Com isso se mantém relações de privilégio e arbitrariedade historicamente herdadas do processo de colonização, principalmente no que tange a raça e classe.

Identificamos que a cidade de Colinas do Tocantins possui especificidades no que diz respeito a marcadores econômicos, conferindo-lhe caráter de similaridade quanto às características de acentuadas desigualdades observáveis nas demais cidades brasileiras; Portanto, confirma-se nossa hipótese de que mesmo com a proximidade a dois grandes marcos oriundos de distintos planos nacionais de desenvolvimento e inserção na chamada fronteira de expansão agro-mineral que se estabelece na Amazônia legal, permanecem as características de sensíveis desigualdades sociais.

Referências

ALVIM, Ana Márcia Moreira, BESSA, Kelly, FERREIRA, Guilherme Luiz Lopes. Urbanização, migração e rede urbana no Tocantins: concentração de atividades político-econômicas e redefinição dos papéis dos principais centros urbanos. **Boletim de Geografia**, Maringá, v. 37, n. 1, p. 13-31, 2019.

ANTERO, Roberto. Urbanização pela migração em Araguaína (TO). **Caminhos de Geografia**, Uberlândia v. 17, n. 59, p. 228–24, set. 2016.

AGUIRRE, Basília, SADDI, Fabiana da C. Uma alternativa de interpretação do II PND. **Revista de Economia Política**, [S./l.], v. 17, n. 4, p.78-98,1997.

BARBOSA, Gislâne Ferreira et. al. Tocantins e seus polos regionais: uma proposta de regionalização econômica. In: **XVIII ENANPUR**. 2019, Natal/RN. Anais eletrônicos [...] Natal/RN, 2019. p. 1-24. Disponível: <<http://xviiienganpur.anpur.org.br/anais-sts/>>. Acesso em: 31 maio 2023.

BARROS, Aílto Ribeiro. **Análise dos impactos socioeconômicos da instalação da Ferrovia Norte Sul nos municípios de Colinas do Tocantins e Palmeirante**. 2009. 126 f. Dissertação (Mestrado em Ciências do Ambiente e Sustentabilidade na Amazônia), Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2009.

BRASIL. **CADASTRO ÚNICO- CADÚNICO**. 2022. Disponível em: <<https://cecad.cidadania.gov.br/painel03.php>>. Acesso em 16 dez. 2022.

BECKER, Bertha. Revisão das políticas de ocupação da Amazônia: é possível identificar modelos para projetar cenários? **Parcerias Estratégicas**, [S./l.], v. 6, n. 12 p. 135 – 159, 2001.

CANO, Wilson. **Ensaio sobre a crise urbana do Brasil**. Campinas, SP: Editora da UNICAMP, 2011.

CASTILHO, Denis e ARRAIS, Tadeu Alencar. A ferrovia norte-sul e a economia regional do centro-norte do Brasil. **Sociedade & Natureza**, Uberlândia, v. 29, n. 2, p. 209-228, 2017.

CASTRO, Edna. Expansão da fronteira, megaprojetos de infraestrutura e integração sul-americana. **Caderno CRH**, Salvador, v. 25, n. 64, p. 45-61, Jan./Abr. 2012.

FONSECA, Pedro Cezar Dutra, MODESTO MONTEIRO, Sergio Marley. O Estado e suas razões: o II PND. **Revista de Economia Política**, [S./l.], v. 28, n. 1, p. 28-46, 2007.

HECKMAN, James. **The Economics of Inequality**. The Value of Early Childhood Education. American Educator. Spring. 2011.

HECKMAN, James. **James Heckman muda a equação para a prosperidade americana**. 2013. Disponível em: <https://heckmanequation.org/www/assets/2017/01/D_Heckman_FMCSVbrochure_01215.pdf>. Acesso em: 17/12/22.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **IBGE-Cidades**. Brasília: IBGE, 2010. Disponível em: <[IBGE-Cidades https://cidades.ibge.gov.br/brasil/to/colinas-do-tocantins/panorama](https://cidades.ibge.gov.br/brasil/to/colinas-do-tocantins/panorama)>. Acesso em: 17 dez. 2022.

LEITE, J. de D., PACÍFICO FILHO, M, PIRES, M. C. Araguaína/TO; cidade e discurso na Amazônia Brasileira – o caso do Espaço Cultural Agnaldo Borges Pinto. **Revista Cidades, Comunidades e Territórios**, [S./l.], n. 42, p. 129-145, 2021.

LIMA, Rosa Maria Cortês de. **Questão urbana e serviço social**. Recife: Ed. UFPE, 2020.

LOUREIRO, Violeta Refkalefsky. Amazônia: uma história de perdas e danos, um futuro a (re)construir. **Estudos Avançados**, [S./l.], v. 16, n. 45, p. 107 – 121, 2002.

LOUREIRO, Violeta Refkalefsky. A Amazônia no século 21: novas formas de desenvolvimento. **Revista Direito GV**, São Paulo, v. 8, n. 2, p. 527-552, 2012.

MARICATO, Ermínia. **Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana**. Petrópolis, RJ, Vozes, 2013.

MARICATO, Ermínia. **Para entender a crise urbana**. São Paulo, Expressão Popular, 2015.

MEU MUNICÍPIO. **Indicadores**. São Paulo: GovTech Bright Cities, 2021. Disponível em: <[Colinas do Tocantins - TO - Perfil - Meu Município \(meumunicipio.org.br\)](http://colinasdotocantins.org.br/perfil-meumunicipio)>. Acesso: 16 dez. 2022.

NAHUM, João Santos. Espaço e Política: a representação de Amazônia nos planos de desenvolvimento. In: COUTO, Aiala Colares, SANTOS, Tiago Veloso, RIBEIRO, Wilame de Oliveira (orgs.). **Amazônia: fronteiras, grandes projetos e movimentos sociais**. Belém: EDUEPA, 2019.

NEVES, Rafael Moreira e FARIA, Teresa de Jesus Peixoto. O estado da questão da produção acadêmica recente sobre o urbano nas cidades pequenas: análise de teses e dissertação (2009-2018). **Geografia Ensino e Pesquisa**, Santa Maria, v. 24, e11, p. 1 – 32, 2020.

NUNES, Marcos Antônio, GARCIA, Ricardo Alexandrino. Surto emancipacionista no Brasil na década de 1990 e seu reflexo no balanço migratório dos municípios recém-criados. **Geografias**, Belo Horizonte, v.11, nº1, p. 108-127, 2015.

NUNES, Marcos A.; GARCIA, Ricardo Alexandrino. O municipalismo brasileiro e as emancipações distritais durante a década de 1990: o grau de sucesso mediante análise do IDH. In: Simpósio Mineiro de Geografia, 2014a, Alfenas. Anais Eletrônicos [...]. Alfenas/MG: UNIFAL, p. s/n. Disponível em: <<http://www.unifalmg.edu.br/simgeo/system/files/anexos/Marcos%20Ant%C3%B4nio%20Nunes.pdf>>. Acesso em: 06 abr. 2022.

PACÍFICO FILHO, Miguel et al. Cidades Médias na Amazônia Legal: Araguaína/TO, Imperatriz/MA e Marabá/PA – indutoras de desenvolvimento e desigualdades. **Redes** (St. Cruz Sul, Online), Santa Cruz do Sul, v. 25, p. 1477-1503, nov. 2020.

QEDU. Quociente de Educação. **Colinas do Tocantins**. São Paulo: QEDU: use dados. 2022. Disponível em: <<http://cdn.novo.qedu.org.br/municipio/1705508-colinas-do-tocantins/aprendizado>>. Acesso em: 16 dez. 2022.

SAFFIOTI, Heleieth Iara B, e ACKERMANN, Maria das Graças G. Considerações sobre o fenômeno urbano no Brasil. **Revista de Administração de Empresas**, Rio de Janeiro, v. 1, n. 13, p. 83-89, 1973.

SALMERON, Lucas da Silva e ENDLICH, Angela Maria. Uma contribuição ao estado da arte sobre o estudo das Pequenas cidades nos programas de pós-graduação em Geografia. **Geoinfó**: Revista do Programa de Pós-Graduação em Geografia, Maringá, v. 13, n. 2, p. 135-159, 2021.

SANTOS, Milton. **A urbanização desigual**: a especificidade do fenômeno urbano em países subdesenvolvidos. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2018.

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2020.

SANTOS, Roberto Souza. A construção da rodovia BR – 153 na fronteira e urbanização da cidade de Araguaína, Tocantins. **Novos Cadernos NAEA**, v. 20 n. 3, p. 97-114, set./dez. 2017.

SECRETARIA DA INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS DO ESTADO DO TOCANTINS. **Dados socioeconômicos**. 2021. Disponível em: <[Dados Socioeconômicos \(www.to.gov.br\)](http://DadosSocioeconomicos/www.to.gov.br)>. Acesso em: 06 abr. 2022.

SILVA, Elion Sarmiento. **Análise dos fatores que levaram empresas a se instalarem no Tocantins em função da construção da Ferrovia Norte-Sul**. 2015. 128 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional) - Faculdades Alves Faria, 2015.

SINGER, P. **Desenvolvimento econômico e evolução urbana**. São Paulo: Ed. Companhia Editora Nacional, 1977.

SINGER, P. **Economia política da urbanização**. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1980.

SODRÉ, Reges; RAMIRES, Júlio Cesar de Lima. Contribuições ao estudo de cidades médias: Araguaína, Gurupi e Palmas, no Tocantins. **Novos Cadernos NAEA**, [S./l.], v. 20, n. 1, p. 169-188, jan./abr. 2017.

SODRÉ, Reges. Cidades pequenas do Tocantins: centralidades e interações espaciais na rede urbana. **Caminhos de Geografia**. Uberlândia – MG, v. 23, n. 90, p. 317-334, 2022.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2008.

SPOSITO, Eliseu Savério e JURADO DA SILVA, Paulo Fernando. **Cidades pequenas: perspectivas teóricas e transformações socioespaciais**. Jundiá, Pocco Editorial, 2013.

STEINER, João E. Conhecimentos: gargalos para um Brasil no futuro. **Revista de Estudos Avançados**, USP, [S./l.], v. 20, n. 56, p. 75-90, 2006. Disponível em: <[SciELO - Brasil - Conhecimento: gargalos para um Brasil no futuro Conhecimento: gargalos para um Brasil no futuro](#)> . Acesso: 15 dez. 2022.

TOMIO, Fabricio Ricardo de Limas. A criação de municípios após A constituição de 1988. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, [S./l.], v. 17, n. 48, p. 62-89, 2002.
TRINDADE-JÚNIOR, Saint-Clair Cordeiro. Cidades e centralidades urbanas na Amazônia: dos diferentes ordenamentos territoriais ao processo de urbanização difusa. **Revista Cidades**, Presidente Prudente – SP, v. 12, n. 21, p. 305-334, 2015.

UNICEF. **Levels and trends in child mortality United Nations Inter-Agency Group For Child Mortality Estimation (UN IGME) Report 2020**: Estimates developed by the UN Inter-agency Group for Child Mortality Estimation. New York: ONU, 2020. Disponível em: <<https://data.unicef.org/resources/levels-and-trends-in-child-mortality/>>. Acesso em: 9 ago. 2021.

VILLELA, Flavia. IBGE: 1.378 municípios apresentam redução da população de 2016 para 2017. **Agência Brasil** [online]. Rio de Janeiro, 30 de agosto de 2017. Disponível em: <[IBGE: 1.378 municípios apresentam redução de população de 2016 para 2017 | Agência Brasil \(ebc.com.br\)](#)>. Acesso em: 16 dez. 2022.

Autores

Miguel Pacífico Filho - É Graduado em História pela Universidade Federal de Ouro Preto (UFOP), Mestre e Doutor em História pela Universidade Estadual Paulista (UNESP). Atualmente é Professor da Universidade Federal do Norte do Tocantins nos cursos de Geografia e do Programa de Pós-graduação em Demandas Populares e Dinâmicas Regionais (UFNT).

Endereço: Universidade Federal do Norte do Tocantins - Avenida Paraguai, s/nº, esquina com Uxiramas. Setor Cimba | 77824-838 | Araguaína/TO.

Thelma Pontes Borges – É graduada em Psicologia pela Universidade Estadual Paulista (UNESP), Mestre em Educação pela Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP) e Doutora em Psicologia pela Universidade de São Paulo (USP). Atualmente é Professora da Universidade Federal do Norte do Tocantins nos cursos de Letras e Programa de Pós-Graduação em Demandas Populares e Dinâmicas Regionais (UFNT).

Endereço: Universidade Federal do Norte do Tocantins - Avenida Paraguai, s/nº, esquina com Uxiramas. Setor Cimba | 77824-838 | Araguaína/TO.

Mauro Torres Siqueira – É Graduado em História e Pedagogia pela Universidade Estadual Paulista (UNESP); Mestre em Serviço Social pela Universidade Estadual Paulista (UNESP) e Doutor em Educação pela Universidade de São Paulo (USP). Atualmente é Professor da Universidade Federal do Norte do Tocantins nos cursos de Pedagogia e Pós-Graduação em Demandas Populares e Dinâmicas Regionais (UFNT).

Endereço: Universidade Federal do Norte do Tocantins - Avenida Paraguai, s/nº, esquina com Uxiramas. Setor Cimba | 77824-838 | Araguaína/TO.

Artigo recebido em: 28 de dezembro de 2022.

Artigo aceito em: 02 de maio de 2023.

Artigo publicado em: 01 de junho de 2023.