



CONTROVÉRSIAS SOBRE A RODOVIA BELÉM-BRASÍLIA NO TOCANTINS

CONTROVERSIES ON THE HIGHWAY BELÉM-BRASÍLIA IN TOCANTINS

Roberto Antero – UFT – Araguaína – Tocantins – Brasil
robertoantero@hotmail.com

RESUMO:

O artigo discute controvérsias acerca da rodovia Belém-Brasília no Tocantins. A primeira delas refere-se às incertezas sobre qual rodovia federal inserida no espaço estadual corresponde a Belém-Brasília. Na segunda, polemiza-se quanto à exacerbação desta rodovia como indutora de transformações socioespaciais tocantinense. Nesse debate, afirma-se que no Tocantins rota pioneira da Belém-Brasília inaugurada em 1960 corresponde a atual BR-153. Demonstra-se também que a rodovia é parte de um conjunto de estratégias promovidas pelo governo federal, para inserção da Amazônia no processo de expansão capitalista, a partir da segunda metade do século XX. A metodologia utilizada consta de revisão de literatura especializada e consulta de mapas disponíveis no sítio eletrônico do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DENIT).

Palavras – Chave: Tocantins. Rodovia Belém-Brasília. Controvérsias.

ABSTRACT:

The article is a discussion over the controversies about the Belém-Brasília highway in the state of Tocantins. The first refers to uncertainties about which federal highway built in the state corresponds to Belem-Brasília. Second, the expansion of this highway as an inducer of Tocantins socio-spatial transformations is polemized. In this debate it is stated that the Tocantins to the pioneer route Belem-Brasília inaugurated in 1960 corresponds to BR-153. It is also shown that the highway is part of a set of strategies promoted by the federal government for Amazon insertion in the process of capitalist expansion since the second half of the twentieth century. The methodology consists of literature review and consultation of maps available on the website of the Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DENIT).

Keywords: Tocantins. Belém-Brasília. Controversies.

INTRODUÇÃO

A construção da rodovia Belém-Brasília possibilitou processo de articulação regional da Amazônia legal aos espaços que concentravam as relações capitalistas no país, reproduzindo desta forma, motivações econômicas de agregar novas áreas ao processo de produção, visando assim aumentar a acumulação de excedentes, necessária ao modelo urbano-industrial que estava em processo de expansão no Brasil.

A Belém-Brasília corta o Tocantins entre seus dois grandes rios, servindo assim como divisor das bacias do Araguaia e Tocantins, e sua localização central, influencia a rota das rodovias estaduais, todas direcionadas ou cruzando a grande rodovia.

Quando discute-se sobre a Belém-Brasília no Tocantins duas questões provocam controvérsias: a primeira trata da incerteza sobre qual rodovia federal corresponde a Belém-Brasília, o que remete a errônea afirmação de que ela não corresponde a BR-153, mas sim a BR-010. Em outra polêmica, argumenta-se quanto a exacerbação da rodovia pioneira como indutora exclusiva de transformações socioespaciais no Tocantins nas décadas posteriores a sua inauguração.

O objetivo deste trabalho é realizar um debate com intento de clarificar essas controvérsias, ou, ao menos, invocar provocações sobre o tema. A metodologia adotada consta de revisão de literatura, notadamente no clássico de Valverde e Dias (1967), em obras de Becker (1979,2009); e consulta aos mapas rodoviários federais, realizada no sítio eletrônico do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DENIT).

Embasado nestas fontes históricas e documentais, argumenta-se que no caso do Tocantins a rota pioneira da Belém-Brasília atualmente se sobrepõe a rodovia BR-153. No entanto, é preciso esclarecer, que a extensão completa da BR-153 (Entre Marabá-PA e Aceguá-RS) não é a mesma Belém-Brasília, tampouco a percurso total da Belém-Brasília coincide com a BR-153. Apenas o trecho tocantinense e goiano entre Wardelândia-TO e Anápolis-GO da BR-153 é o mesmo percurso da histórica rodovia originária.

Rejeitar que no Tocantins a Belém-Brasília é a mesma BR-153, ou afirmar que a BR-010 corresponde integralmente a grande rodovia, significa esvaziar o sentido e o significado que teve, e ainda mantém-se, como um dos instrumentos que induziram de intensas transformação econômica, sociais e espaciais para o estado.

Nos últimos 50 anos as transformações socioespaciais no Tocantins foram intensas, sendo inegável o papel da Belém-Brasília neste processo. No entanto, o desenvolvimento econômico e urbano experimentado não foi consequência exclusiva deste eixo rodoviário. É necessário transcender a compreensão habitual, pois a rodovia deve ser entendida como parte de um conjunto de estratégias implementadas pelo Estado, visando à vinculação da Amazônia ao processo de expansão e acumulação capitalista no Brasil e mundial.

RODOVIAS BR-153, BR-010, BR-14: DIGA LÁ QUAL É A BELÉM-BRASÍLIA?

Nenhuma das rodovias citadas no título desta seção corresponde integralmente a rota nativa da Belém-Brasília inaugurada em 1960. Atualmente, o percurso pioneiro, é formado por um conjunto de rodovias federais, cada uma delas recebendo nomenclatura própria oficial pelo DENIT, o que ocasiona diversidade de denominações, motivadoras de dubiedades.

No Tocantins a rota pioneira da Belém-Brasília se sobrepõe a rodovia BR-153 e também um pequeno trecho da BR-226. Contribuem para ratificar esta compreensão, informações sobre o traçado original da rodovia mencionados em Valverde e Dias (1967), Becker (1979,1990), e comparados com os atuais mapas rodoviários do DENIT (2013, 2014).

Essa afirmação apesar é motivadora de polêmicas. Não há um estudo ou pesquisa, ou pelo menos não foi encontrado, contestando a afirmação de que a BR-153 corresponde a Belém-Brasília no Tocantins. Mas o tema é motivo de dúvidas, o que conduz a interpretações equivocadas, conforme se percebe em diálogos com docentes e acadêmicos do curso de Geografia da Universidade Federal do Tocantins (UFT /Araguaína).

Neste sentido, dois entendimentos são proeminentes sobre a rota completa da Belém-Brasília: em um argumento diz-se que ela corresponde integralmente a BR-153, já em outra alegação, afirma-se que sua extensão equivale a BR-010.

Ambas são compreensões equivocadas, a serem esclarecidas neste texto, ou como já mencionado, no mínimo provocar um debate de cunho acadêmico e científico do tema.

A descrição mais detalhada do traçado original da rodovia é encontrada na obra “A Rodovia Belém-Brasília” de Valverde e Dias. O livro resultou de um levantamento geoeconômico e social encomendado pela Superintendência de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA) ao Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) com intuito de descrever as transformações espaciais que acompanharam a implantação da rodovia e propor melhoramentos. Coordenados pelos geógrafos Orlando Valverde e Catharina V. Dias, uma equipe de pesquisadores realizou trabalho de campo entre 16 de julho a 29 de agosto de 1965 por todo percurso da estrada, partindo de Belém com destino final em Brasília.

O clássico de Valverde e Dias (1967) é elucidativo do percurso da rodovia, descrevendo-o em forma textual e um mapa. De maneira didática, os referidos autores propõem uma divisão da Belém-Brasília em três frações: Norte (de Belém-PA a Açailândia-MA); central (Açailândia-MA /Araguaína-TO / Porongatu-GO) e Sul (Porongatu-GO a Brasília). Em cada fração, ficam claramente expresso as cidades e povoados servidos ou não pela recém-inaugurada rodovia.

A propósito, rodovia Belém-Brasília é uma terminologia popular, nunca oficializada, mais que tornou-se a mais conhecida. A relevância desta designação é mantida, e está relacionada ao significado do primeiro traçado deste eixo rodoviário inaugurado em 1960, ou seja, a epopeia da abertura de uma grande estrada que realizava a ligação rodoviária entre Belém, capital paraense e principal centro econômico e urbano da Amazônia, com a nova capital federal, Brasília.

A preferência pelo uso da nomenclatura informal é justificada por Valverde e Dias (1967, p. 350): “apenas por ser pouco conhecido, não deram os signatários ao presente trabalho o título que é a denominação oficial da estrada: Rodovia Bernardo Sayão”. Essa terminologia é homenagem a Bernardo Sayão, engenheiro responsável pela construção da rodovia, que foi atingido por uma árvore e faleceu, 15 dias antes do término da obra, mas é menos conhecida.

Outra nomenclatura oficial também foi utilizada para designá-la até início da década de 1960 foi a sigla BR-14, referindo-se ao primeiro trecho de 140 km da estrada, construída no ano de 1941, conectando a Colônia Agrícola de Goiás a cidade de Anápolis (GO) (VALVERDE; DIAS, 1967). O termo BR-14 é o mais utilizado por Valverde e Dias (1967), apesar do título da obra ser “A rodovia Belém-Brasília”.

Certamente, a terminologia mais adequada para a BR-153 no Tocantins, continua a ser Belém-Brasília. Manter a nomenclatura rememora o traçado inicial da rodovia, como também, o significado deste instrumento de intervenção, que contribuiu decisivamente para a formação socioespacial do Tocantins.

Ademais, acompanha também, a mesma terminologia utilizada por pesquisadores quando referem-se o percurso da rodovia em Tocantins, a exemplo de Ajara (1991); Becker (1979, 1990, 2009); Valverde e Dias (1967); Gaspar (2002); Brito (2009), Silva (2012).

O traçado original da Belém-Brasília atualmente está formado por sobreposição a outras quatro rodovias federais, construídas aproveitando trechos da rodovia pioneira, mas que receberam novas nomenclaturas. Abrange este conjunto trechos da BR-010 no Pará e Maranhão, da BR-226 em Tocantins, da BR-153 em Tocantins e Goiás e BR-060 em Goiás e Distrito Federal (Quadro 1).

Seguido o percurso inaugural entre Belém a Brasília, atualmente os cerca de 2 mil quilômetros da estrada pioneira é formada pela BR-010 entre a capital paraense e Estreito-MA, dali passa a ser configurada pela BR-226 até Wanderlândia-TO, onde incorpora-se a BR-153 por todo território tocantinense e parte de Goiás até Anápolis. O percurso final é equivalente a BR-060 (Quadro 1).

O trecho inicial da rodovia Belém-Brasília entre Belém até o Estreito, município maranhense localizado na divisa com Tocantins, corresponde a BR-010, perfazendo um percurso de 720 km. A partir deste ponto a BR-010 tem rota diferente da rodovia pioneira, com continuidade pelo Maranhão, seguindo o leito do rio Tocantins até o município de Carolina (MA), retornando ao estado do Tocantins mantendo sentido norte-sul na margem direita do rio homônimo.

Já a Belém-Brasília mantém sua rota por meio da BR-226, entre Estreito (MA), adentrando o estado Tocantins pelo município de Aguiarnópolis, prosseguindo até Wanderlândia.

A Belém-Brasília passa então a ser materializada pela BR-153 a partir de Wanderlândia (TO) com continuidade até Anápolis (GO).

A parte final da ligação entre Belém e Brasília é realizada por meio da BR-060 entre Anápolis e a capital federal.

Quadro 1 – Rodovias federais que formam a rota pioneira da Belém-Brasília

Nomenclatura oficial	Trecho inicial-final / principais cidades	Extensão	Trecho correspondente a Belém-Brasília
BR-010	Brasília-DF / Paranã-TO / Carolina-MA / Porto Franco-MA São Miguel do Guamá-PA / Belém-PA.	1.954,1 km	Belém-PA / Estreito-MA
BR-226	Natal-RN / Pau dos Ferros-RN / Jaguaribe-CE / Crateús-CE / Teresina-PI / Presidente Dutra-MA / Grajaú-MA / Porto Franco-MA / Estreito-MA / Entroncamento com a BR-153	1.673,0 km	Estreito-MA / Wanderlândia-TO
BR-153	Marabá-PA / Wanderlândia-TO / Araguaína- TO / Gurupi-TO / Anápolis-GO / Goiânia- GO / Prata-MG / Frutal-MG / São José do Rio Preto-SP / Irati-PR / União da Vitória-PR / Erechim-RS / Bagé-RS Aceguá-RS	3.566,3 km	Wanderlândia-TO / Anápolis -GO
BR-060	Brasília-DF / Anápolis-GO / Goiânia-GO / Jataí-GO / Campo Grande-MT / Fronteira com o Paraguai	1.329,3 km	Anápolis-GO / Brasília-DF

Fonte: DENIT, 2014. Organizado pelo autor.

Essa sobreposição de rodovias é comum nos sistema rodoviário federal, a tal de ponto, que no percurso entre Porto Franco (MA) e Estreito (MA) se sobrepõem sobre em um mesmo trecho a BR-010 a BR-226 e também a popular Belém-Brasília.

Assim a maior fração da Belém-Brasília corresponde a BR-153 perfazendo 1.160 km entre Wanderlândia (TO) e Anápolis (GO), sendo deste modo, a principal sobreposição à rodovia pioneira. Apesar da BR-010 ser mais popularmente reconhecida, e até mesmo tida como equivalente a todo o percurso da Belém-Brasília, ele compreende segunda maior sobreposição com 720 km entre Belém e Estreito. As outras duas tem menor sobreposição, sendo 152 km da BR-060 e 72 km da BR-226.

Dentre estas rodovias citadas, duas são difundidas como se correspondessem integralmente a Belém-Brasília, como é o caso da BR-010 ou a BR-153, entendimentos

equivocados, mas amplamente disseminados. Conforme explicitado, nenhuma destas duas rodovias se sobrepõe a totalidade da extensão original.

Reforça-se que percurso realizado por Valverde e Dias (1967), é precípua para demonstrar esta configuração atual da Belém-Brasília é a mesma de 1960, o que mudou, foi que a grande rodovia foi fragmentada por diferentes nomenclaturas.

Um exemplo deste entendimento equivocado é registrado em Aquino (2004, p. 347) em que a Belém-Brasília é tida como integralmente formada pela BR-153, inferido que desde a sua construção a grande rodovia teria recebido diversas nomenclaturas e “finalmente BR-153”.

Reforça-se que somente o trecho tocantinense e goiano da BR-153 entre Wardelândia-TO e Anápolis-GO, e não toda a rodovia, é correspondente ao mesmo percurso da histórica estrada originária. Mesmo em Tocantins, há um trecho da BR-153 que liga os municípios de Xambioá a Wanderlândia, e que não é configurada como Belém-Brasília.

A rodovia BR-153 estende longitudinalmente entre Marabá (PA) e Aceguá (RS), com percurso pelos estados de Tocantins, Goiás, São Paulo, Paraná e Santa Catarina (Quadro 1). Segundo o DNIT (2013) no estado de São Paulo a BR-153 ganha o nome de Transbrasiliana, denominação que também é popular em Santa Catarina e no Paraná.

O equívoco mais recorrente e de maior gravidade é confundir a totalidade da estrada pioneira com a BR-010, conforme interpretação concebida no artigo de Duarte et al. (2010, p. 6) ilustrado pela seguinte passagem: “a BR- 010 implicou em várias transformações territoriais e também no que diz respeito às populações do estado de Tocantins”.

O percurso da Belém-Brasília no Tocantins tem início sobre um pequeno trecho da BR-226 e depois pela BR-153. A partir de Aguiarnópolis (TO) na divisa do Tocantins com o Maranhão a estrada pioneira é formada pela BR-226, continuando por 73 km até o entroncamento da BR-153 em Wanderlândia (TO), que a partir daí corresponde a Belém-Brasília, estendida por mais 715 km no estado, até a divisa com Goiás (Figura 1).

Os estudos mais importantes confirmam ser este o percurso original Belém-Brasília no Tocantins. Valverde e Dias (1967, p. 204, 205) ratificam que a cidade de Araguaína é “área servida diretamente pela BR-014”, com sua rua principal, perpendicular à rodovia, desenvolvendo um comércio “desordenado, rústico”.

Ao analisar a mobilidade populacional no norte de Goiás, ao longo da Belém-Brasília, Becker (1979, p. 150) divide a área de estudo, em duas sendo “o centro, compreendendo o trecho de Alvorada a Miracema do Norte e cujo centro regional é hoje a cidade de Gurupi, e o extremo norte correspondente ao trecho de Guaraí a Araguaína, sob influência da cidade de Araguaína”.

Figura 1: Rodovias federais em Tocantins



Fonte: DENIT (2014)

Portanto o percurso da BR-010 no Tocantins não corresponde a Belém-Brasília inaugurada em 1960. A única rodovia federal no estado que cruza as cidades de Araguaína, Colinas do Tocantins, Guaraí, Miranorte, Gurupi e Alvorada, é a BR-153 (Figura 1). Se no Tocantins a BR-010 correspondesse a estrada pioneira, Araguaína e Gurupi, não teriam sido cortados por um dos principais eixos rodoviários da Amazônia.

A BR-010 possui localização distante deste epicentro exordial da Belém-Brasília, pois ao leste estadual, acompanhando a margem direita do rio Tocantins, cruzando os municípios de Goiatins, Rio Sono, Palmas, Natividade, Paranã. Este percurso retoma o projeto inicial, mas não implementado, da Belém-Brasília, debatido ao longo da década de 1940:

Por disposição da lei nº 2.975 de 27 de novembro de 1956, o traçado da BR-14 foi modificado, abandonando, o vale médio do Tocantins e seguindo, tanto quanto possível, o divisor de águas Tocantins-Araguaia, até cruzar aquele curso d'água na Fronteira Goiás[*Tocantins*]/Maranhão. Pela primeira vez resolvia-se oficialmente pôr de lado a ligação rodo-fluvial, confiando-se totalmente à rodovia a vinculação interior de Belém com o resto do Brasil (VALVERDE; DIAS, 1967, p.328).

O traçado definitivo privilegiou apenas a ligação rodoviária, seguindo o divisor de águas do Tocantins-Araguaia, substituindo o projeto inicial, que valorizava o vale médio do rio Tocantins e priorizava uma interligação rodo-fluvial entre Brasília e Belém, consistindo em ligação rodoviária entre Brasília e Porto Franco (MA), completado por transporte fluvial pelo rio Tocantins até Belém.

O projeto de construção da BR-010 no Tocantins resgata esta proposta pioneira da ligação entre Brasília a Belém seguindo o vale médio do rio Tocantins, que agora vem sendo refeita, ou melhor, apenas planejada, pois encontra-se pouco construída. Os trechos que aparecem com falhas na continuidade da rodovia estão apenas planejados, ou são precárias estradas vicinais (Figura 1).

A decisão sobre a rota da Belém-Brasília entre o divisor de águas Tocantins-Araguaia, ou seja, cortando ao centro o antigo norte goiano, culminou em profundas transformações socioespaciais que perduram. O desenho da grande rodovia promoveu uma reconfiguração territorial urbana no Tocantins, representando importante estratégia para ocupação e valorização de terras, a leste em direção ao rio Tocantins e a oeste para o Araguaia.

A RODOVIA BELÉM-BRASÍLIA: INSTRUMENTO DE APROPRIAÇÃO ECONÔMICA DO TOCANTINS

Por sua por sua materialização no espaço, a Belém-Brasília, tornou-se estratégia mais conhecida, inclusive, vista pelo senso comum, e em pesquisas, como ação isolada, e responsável exclusiva, pelas principais transformações espaciais no Tocantins.

A rodovia é exacerbada como indutora de transformações no espaço. Reafirmamos a importância sua rodovia, ampliando a análise, pois ela é parte de um conjunto de estratégias implementadas pelo Estado, visando a vinculação da Amazônia ao processo de expansão do capitalismo nacional e mundial.

A proposição a seguir exemplifica as interpretações que superestimam o papel da rodovia nas transformações sociais, econômicas e urbanas para o Tocantins:

Podemos afirmar sem nenhum constrangimento que o estado do Tocantins é “filho” da Belém-Brasília. Sem ela, o estado não passaria, hoje, de um imenso território mesopotâmico [...], isolado do sul do país e sem saída para o norte, a não ser por água, como antigamente. O estado do Tocantins é uma dívida da grande rodovia, porque praticamente não há cidade que não tenha nascido de seu “ventre” (BARBOSA et al., (2005, p. 79).

Na análise de Barbosa e outros, a rodovia é considerada como uma redenção para o Tocantins, em estratégia isolada, que sozinha teria sido capaz de promover o desenvolvimento econômico e urbano do estado.

Silva (2012, p. 51) questiona essa exacerbação: “será que apenas a rodovia causaria diretamente tão intensas e rápidas transformações no espaço tocantinense se não houvesse uma motivação, um interesse subjacente”. A Belém-Brasília é uma rede de integração espacial, que foi parte de um conjunto de estratégias de igual importância, utilizada pelo governo federal para tornar o espaço mais atrativo ao uso econômico.

A rodovia é um meio e não um fim, ela é a infraestrutura necessária para que o território possa ser interligado e ter uso econômico. A argumentação de Becker (1979, p.148) é convincente quando afirma que “a expansão da fronteira agrícola no estado {Tocantins}, bem como a construção da rodovia, participam do processo de organização do espaço vinculado à expansão do capitalismo no Brasil”.

O capital exige a passagem de uso do território pontual para de uso interligado; isto é, tem necessidade de que o território seja efetivamente organizado. A malha infraestrutural não está ligada apenas às localizações produtivas, mas diz respeito ao conjunto do processo social; entretanto ela está ligada prioritariamente ao processo de produção, de extração da mais valia (CALABI; INDOVINA, 1992).

As políticas de reordenamento territorial direcionadas para Amazônia, a partir da segunda metade de século XX, foram motivadas por fatores econômicos relacionados ao processo de acumulação e expansão do capitalismo nacional e mundial, promovendo intensas transformações sociais e espaciais na região, que repercutiam, sobretudo na economia e na rede urbana (BECKER, 1990, 2009; OLIVEIRA, 2003).

A criação da Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA) e da Amazônia Legal, em 1953, impactaram diretamente o norte goiano, que foi inserido nesta região de planejamento, sendo, até quase o final da década de 1980, alvo das políticas estatais de finalidade econômica. Neste período de inserção na Amazônia o Tocantins estava inserido no território de Goiás, sendo conhecido exatamente por essa vocação geográfica de “norte goiano”, obtendo autonomia política e administrativa concedida pela Constituição Federal de 1988. Guarda similaridades com o processo inicial de ocupação e povoamento amazônico pelos mesmos interesses mercantilistas nas riquezas do vasto território brasileiro, como a procura por metais preciosos.

Conforme Becker (1990, p.16-18) as ações estatais iniciadas no final da década de 1950 fortalecidas nas duas décadas seguintes, até os anos de 1980, estabeleciam o controle político do território, seguido pela integração regional por meio de rede rodoviária, energética e de telecomunicações, e combinados por programas e projetos de incentivos financeiros e a indução dos fluxos migratórios.

Após a legitimação para controle territorial da Amazônia, o grande projeto de intervenção foi a construção de duas rodovias visando a integração da região ao restante do país: Rodovia Belém-Brasília e a Rodovia Cuiabá-Porto Velho (BECKER, 1990).

A rodovia foi iniciada com fundação da Colônia Agrícola de Goiás (CANG) instalada em 1941 e abertura de 140 km de estrada (BR-14), ligando a CANG ao município de Anápolis (GO). Os planos de continuidade da rodovia conectando Anápolis (GO) a Belém (PA) foram discutidos privilegiando uma ligação rodoviária e aproveitamento de trechos navegáveis do rio Tocantins, intercalando com o transporte ferroviário. Em 1956, o traçado foi definido privilegiando apenas a rodovia, seguindo o divisor de águas do Tocantins-Araguaia, unindo Belém a Brasília. A tarefa foi confiada ao engenheiro Bernardo Saião, que no início de 1958, atuando em duas frentes (uma partindo de Belém, outra de Goiás), comandou a construção de 2.022 km da rodovia,

inaugurada em abril de 1960, desde então, cognominada de rodovia Belém-Brasília (VALVERDE; DIAS, 1967).

Neste período, a construção de rodovias também atendia aos propósitos da emergente indústria automobilística multinacional, em implantação no país na década de 1950. A extensão da malha rodoviária nacional favorece, principalmente, a nascente industrialização brasileira, cujo ilustres representantes capitaneando fábricas de automóveis, caminhões, tratores, caçambas e outros veículos de passeio, transportes e utilitários.

Do ponto de vista institucional, inúmeras instituições de planejamento e comissões de trabalho foram implantadas pelo Estado visando o desenvolvimento econômico regional, tais como: Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA) em 1953, Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM) em 1966, Superintendência da Zona Franca de Manaus (SUFRAMA) em 1967, Comitê de Estudos Energéticos da Amazônia em 1968, Grupo Executivo de Terras do Araguaia Tocantins (GETAT) em 1980 (BECKER, 1990).

Essas ações estiveram subordinadas a instrumentos de planejamento regional, como o – Programa de Integração Nacional (PIN) de 1970, o - Programa de Redistribuição de Terras e Estímulo a Agroindústria do Norte e Nordeste (Proterra) em 1970, – Programa de Polos Agropecuários e Agrominerais da Amazônia (Poloamazônia) em 1974, o Programa Grande Carajás (PGC) em 1980 (BECKER, 1990).

Os programas, projetos e incentivos financeiros foram estratégias empreendidas com uso de mecanismos fiscais e creditícios que subsidiaram o fluxo de capital nacional e do exterior para a Amazônia, através de programas e projetos promovidos pela SUDAM, tais como Poloamazônia, gerenciados pelos bancos oficiais, principalmente o Banco da Amazônia (BASA).

Os incentivos financeiros priorizavam a exploração dos recursos naturais (minérios, madeira, potencial hídrico, solos para agropecuária), com exceção da SUFRAMA, um centro de produção industrial exonerado de impostos, estabelecido na capital estadual do Amazonas.

Conforme SILVA (2012, p. 43) algumas destas estratégias impactaram diretamente o norte goiano, sendo: a Inserção na Amazônia Legal, construção da rodovia Belém-Brasília, projetos agropecuários com incentivos fiscais/financeiros da (SUDAM), programas em enclaves territoriais selecionados como o Polamazônia e Polocentro.

De acordo com Becker (1990, p. 17), 15 áreas da Amazônia foram selecionadas para atuação do Polamazônia, priorizando ações para “concentrar recursos, visando o estímulo de fluxos migratórios, elevação do rebanho e melhoria da infraestrutura urbana”. O Polamazônia teve atuação no norte tocantinense, focalizando Araguaína e região, promovendo capitalização de fazendeiros e maximizando o sistema viário recém instalado, já o Polocentro interviu mais ao sul, em Gurupi e adjacências, promovendo a expansão agropecuária, através da mecanização agrícola (BECKER, 2009).

É notória que este conjunto de políticas de reordenamento territorial promovidas pelo Estado, para inserção da Amazônia no processo de expansão capitalista, a partir da segunda metade do século XX, ocasionaram transformações econômicas, sociais e na rede urbana.

A Belém-Brasília captou e transferiu o excedente regional para o centro do capitalismo nacional e mundial. Portanto, a necessidade da acumulação atende processo permanente e recorrente de reprodução e ampliação do capitalismo, sobretudo pela incorporação de periferias com diferentes mecanismos, na Amazônia na forma de fronteira agrícola.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste artigo buscou-se promover um debate visando clarificar controvérsias sobre a rodovia Belém-Brasília no estado do Tocantins. A elaboração deste trabalho não decreta o esgotamento destas polêmicas, mas sim, é um convite para novas argumentações, favoráveis, ou contrárias.

O entendimento defendido é o de que no Tocantins o trecho inaugural da Belém-Brasília atualmente corresponde a BR-153. Isto não significa afirma que Belém-Brasília e BR-153 são a mesma rodovia. Esta sobreposição de trechos ocorre apenas entre Wanderlândia-TO e Anápolis-GO.

A revisão de literatura e os mapas oficiais não deixam dúvidas de que a rodovia historicamente e espacialmente constituída no espaço tocantinense como Belém-Brasília, ocupa o percurso sobre a BR-153.

Diante desta querela, o melhor é referir-se a este eixo rodoviário mantendo seu sentido e significado, histórico, social, econômico e cultural: rodovia Belém-Brasília.

Em outra polêmica enumerada, relativiza-se a exacerbação desta rodovia como indutora de transformações socioespaciais demonstrado que ela é um meio e não um fim, uma infraestrutura necessária para que o território possa ser interligado e ter uso econômico, somados a outros notáveis instrumentos.

A inserção do Tocantins (norte goiano) na Amazônia, a construção da rodovia Belém-Brasília e os incentivos financeiros formam um conjunto de estratégias promovidas pelo Estado, que impuseram modificações espaciais em Tocantins, transformando profundamente o padrão de povoamento, a urbanização e a função econômica, que passou de produção de subsistência ao agronegócio para exportação.

REFERÊNCIAS

- AQUINO, N.A. A construção da Belém-Brasília e suas implicações no processo de urbanização do estado do Tocantins. In: GIRALDIN, O (org.). **A (trans) formação histórica do Tocantins**. Goiânia: Ed. UFG; 2004.
- AJARA, C. O Estado do Tocantins: Reinterpretação de um Estado de Fronteira. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v.53_n4, 1991.
- BARBOSA, A. S.; G, Horieste; TEIXEIRA NETO, A. **Geografia: Goiás - Tocantins**. Goiânia: ed. da UFG, 2004.
- BECKER, B. K. Política Regional e Mobilidade Populacional numa Fronteira de Recursos do Brasil. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v.41, out/ dez 1979.
- _____. **Amazônia**. São Paulo, Ática, 1990.
- _____. **Amazônia: Geopolítica na virada do III milênio**. Rio de Janeiro, Garamond, 2009.
- BRITO, E. P. **O papel de Palmas - TO na rede de integração regional**. Dissertação (Mestrado em Geografia). Universidade Federal da Grande Dourados. Dourados, MS. 2009. Disponível em: <<http://www.ufgd.edu.br/fch/mestrado-geografia/dissertacoes/dissertacao-eliseu-pereira-de-brito.pdf>>. Acesso em 20/jan.2011.
- CALABI, D.; INDOVINA, F. Sobre o uso capitalista do território. **Revista Orientação**, São Paulo, n. 9, p. 37-6, 1992.
- DENIT. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. Disponível em <<http://www1.dnit.gov.br/rodovias/condicoes/index.htm>>. Acesso em 24/09/2014
- _____. Mapas Multimodais 2013. Disponível em <<http://www.dnit.gov.br/mapas-multimodais/mapas-multimodais>>. Acesso em 2/10/2014.

DUARTE, G. A. et al. As (trans) formações sócio-espaciais no estado do Tocantins e o (des) envolvimento a partir da implantação da rodovia Belém-Brasília (BR-010). In: Encontro Nacional dos Geógrafos, 16, 2010, Porto Alegre.

GASPAR, Jacira G. **Araguaína e sua região**: Saúde como reforço da polarização. 2002. Dissertação (mestrado em geografia). Centro de Filosofia e ciências humanas, Universidade Federal de Pernambuco, 2002.

OLIVEIRA, F. **Crítica à razão dualista** - o ornitorrinco. Prefácio de Roberto Schwarz. São Paulo: Boitempo, 2003.

PARENTE, T. G. **Fundamentos históricos do estado do Tocantins**. Goiânia: Ed. Da UFG, 2007

SILVA, R. A. **Agropecuária de Araguaína e novas centralidades**. Dissertação (Mestrado em Geografia). Universidade Estadual do Ceará. Fortaleza, 2012. Disponível em: <<http://www.uece.br/mag>>. Acesso: 10/jan. /2013.

VALVERDE, O.; DIAS, C.V. **A Rodovia Belém-Brasília**. Rio de Janeiro: Fundação IBGE, 1967.

Roberto Antero - Professor Adjunto da Universidade Federal do Tocantins (UFT) no Campus de Araguaína, curso de Geografia. Possui graduação em Geografia pela Universidade do Tocantins, Mestrado e Doutorado em Geografia pela Universidade Estadual do Ceará (UECE). Desenvolve estudos e/ou pesquisas com os seguintes temas: Cidade e urbanização, Planejamento urbano e regional, Desigualdades socioespaciais, Cidades médias, Ensino de Geografia e cidadania.

Recebido para publicação em 30 de junho de 2016.

Aceito para publicação em 07 de dezembro de 2017.

Publicado em 18 de dezembro de 2017.