



A construção da rodovia BR-153 na fronteira e urbanização da cidade de Araguaína, Tocantins

The construction of the BR-153 road at the border and urbanization in the city of Araguaína, Tocantins

Roberto Souza Santos - Doutor em Geografia pelo Instituto de Biociências, UNESP, Rio Claro, SP. Pós-doutor pelo Instituto de Estudos Socioambientais – IESA – Programa de Pós-Graduação do Curso de Geografia da Universidade Federal de Goiás. Docente no Programa de Pós-Graduação em Geografia, da graduação em Geografia da UFT e integrante do Núcleo de Estudos Urbanos e Agrários (NURBA) da UFT. E-mail: robertosantos@uft.edu.br

Resumo

Os projetos de colonização e de desenvolvimento regional no Tocantins que contribuíram para o processo de urbanização foram objeto de análise deste artigo. Para esta análise fez-se um recorte temporal que é a partir da criação da rodovia Belém-Brasília. Nesta análise e abordagem verificam-se os impactos territoriais dos projetos de desenvolvimento regional desenhados no espaço urbano de Araguaína. Estes impactos territoriais se referem aos desdobramentos sociais e econômicos dos projetos de desenvolvimento no espaço urbano na fronteira. Para esta análise foram realizadas visitas de estudo de campo e uma revisão bibliográfica em livros e revistas sobre o tema pesquisado.

Palavras-chave

Processo de Urbanização. Fronteira Capitalista. Projetos de Desenvolvimento Regional. Eixo Rodoviário.

Abstract

The colonization and regional development projects in Tocantins that contributed to the urbanization process were analyzed in this article. For this analysis was made a temporal cut that is from the creation of the Belém Brasília highway. In this analysis and approach the territorial impacts of the regional development projects drawn in the Araguaína urban space are verified. These territorial impacts refer to the social and economic developments of development projects in the urban space on the border. For this analysis, field study visits were carried out at the study sites and a bibliographic review was carried out in books and journals on the researched topic.

Keywords

Urbanization Process. Capitalist Frontier. Regional Development Projects. Road Axis.

1 A FRONTEIRA E O PROCESSO DE URBANIZAÇÃO NO TOCANTINS

De acordo com Diniz (2003, p. 365-6), a fronteira pioneira representa os assentamentos pioneiros marcados pela ausência de mercados de terra, grande disponibilidade de terra e trabalho, por rápido crescimento populacional via imigração. Para este autor, na perspectiva espaço-temporal, a fronteira se divide em fronteira transitória, fronteira consolidada e fronteira urbanizada.

A fronteira transitória representa os assentamentos transitórios caracterizados por economias dicotomizadas, onde convivem lado a lado os agricultores de subsistência e comerciais, sendo que estes últimos encontram-se em franco processo de expansão. Com a valorização da terra, a propriedade agrícola, que se encontra atomizada na fase pioneira, começa a ser consolidada em grandes fazendas. Nestas áreas, as taxas de desmatamento são cada vez maiores. Estes fatos geram uma série de transtornos para as comunidades tradicionais que ali estavam fixadas territorialmente a algum tempo.

A fronteira consolidada é marcada por economias baseadas na agricultura comercial, concentração de terra em grandes propriedades, mercado imobiliário, presença de grandes empreendimentos agrícolas, relações de produção predominantemente capitalistas. Os imigrantes destas áreas tendem a ser os mais recentes desde que chegaram, após a instituição dos mercados de trabalho, de terra e a consolidação de pequenas propriedades em grandes fazendas de gado e de produção de alimentos. Nestas áreas, a descaracterização das comunidades tradicionais é ampliada.

As fronteiras urbanizadas fazem parte de uma herança dos embrionários núcleos urbanos criados no coração dos projetos de colonização, muito frequentes na Região Amazônica, em especial no Tocantins na região por onde passa a rodovia Belém-Brasília. Seu crescimento é condicionado pelo processo de evolução das áreas de assentamento circunvizinhas, tornando-se, portanto, entidades inseparáveis dos projetos agrícolas dos quais se originaram.

As transformações estruturais, no entorno destas fronteiras urbanizadas, intensificam os movimentos rural-urbanos, aumentando o tamanho e a complexidade dos povoados urbanos. Estes podem crescer o suficiente em organização e complexidade a ponto de se tornarem novos municípios. Esses lugares constituem centros de concentração e redistribuição de mão-de-obra, formada por ex-colonos e migrantes que não conseguiram acesso à terra. À medida que os centros ganham dinamismo, eles também tendem a receber um grupo de migrantes selecionados, oriundos de áreas urbanas, atraídos pelo

crecente setor terciário. Nestas áreas, o desejo de adquirir terra, ainda, é um importante estímulo à imigração.

A fronteira é resultado das políticas de investimento para o desenvolvimento regional. Estas políticas de investimentos por outro lado, também oxigenam o processo de urbanização na fronteira. A Amazônia Legal foi palco de diversos projetos de desenvolvimento regional, entre os quais, podemos destacar a SPVEA. Em 1953, é criada a Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA) por Getúlio Vargas. Juntamente com a criação desta superintendência criou-se também a Amazônia Legal. De 1930 até 1970, a região foi fortemente marcada pela concessão de terras na colonização oficial e doação de glebas. Nos anos 1930, as terras devolutas foram “vendidas” ou doadas às empresas colonizadoras e as áreas de colonização oficial ficaram reservadas às pessoas físicas.

A partir deste período, o poder público passa a dimensionar sua estratégia política de colonização e ocupação do território com a privatização de terras devolutas e a instalação da colonização dirigida (pública) na região. A partir dessas medidas governamentais a região passa ter atuação direta do Estado por meio da SPVEA. Em 1966, no governo Castelo Branco, a SPVEA foi substituída pela Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia (Sudam).

A fronteira se amplia com o processo de modernização no país que começa com a chamada Marcha para Oeste, em 1943, e a intervenção direta do Estado para acelerar o deslocamento dos típicos agentes da frente pioneira sobre “territórios novos”, em geral já ocupados por aqueles que haviam se deslocado com a frente de expansão. A partir de 1943, a frente pioneira que, em outras regiões se movia impulsionada pelos interesses imobiliários do grande capital, das empresas ferroviárias e da grande agricultura de exportação, como o café, no Sudeste, na Amazônia passa a depender da iniciativa do governo federal (MARTINS, 1996).

O processo de urbanização na região planejado pelas políticas públicas de investimentos juntamente com o capital nacional e internacional, como afirma Oliveira (1991), também contribuiu para o “desarranjo espacial”, isto é, acentuou os conflitos sociais no campo e nos espaços urbanos. Tal processo foi planejado para dar respaldo à ocupação econômica da Amazônia e integrá-la ao contexto nacional e internacional. Este fato trouxe benefícios apenas para uma pequena parcela da população, aquelas classes sociais mais ricas e, não proporcionou o desenvolvimento social na região de forma integrada entre campo e a cidade e as classes sociais.

As políticas territoriais estabelecidas pelos programas na Amazônia se fundamentam como uma espécie de alternativa geopolítica para a necessidade de abrandamento das tensões sociais na estrutura fundiária do sul do Brasil, colocando para os colonos a alternativa da migração para as áreas de fronteira, afirma Oliveira (1991). Os resultados das políticas territoriais destes programas são marcados pelo favoritismo, pois aí, o dinheiro público é usado para beneficiar grupos privilegiados. Cria um terreno fértil para a territorialização dos grandes monopólios na Amazônia e para a regularização fundiária, mas infelizmente as terras dos grileiros também entram nesse processo de regularização. Em outras palavras, o Estado paga o ônus e os donos dos meios de produção extraem a mais-valia como diz Karl Marx.

As políticas territoriais na Amazônia foram fomentadas a partir da criação de polos de desenvolvimento como na Zona Franca de Manaus (SUFRAMA) para estimular o processo de desenvolvimento regional, o processo de urbanização e, sobretudo, para assegurar a geopolítica territorial da região. As políticas de desenvolvimento baseadas na filosofia das teorias locais no Brasil foram estabelecidas a partir de programas como o Polocentro, o Polamazônia etc. Estes projetos tiveram objetivo básico de conquistar o cerrado, atingindo frações territoriais goianas e mato-grossenses cobertas pelo cerrado na área da Amazônia Legal e no Centro-Oeste.

Contribuiu para a instalação e consolidação da fronteira capitalista, nessas regiões, a implementação de obras de infraestrutura, armazenagem, estradas etc., além da pesquisa de sementes para promover o plantio de soja em grande escala no cerrado. Impôs uma nova organização territorial do cerrado, recortando-o em uma nova região, dentro do processo mais amplo da expansão do capitalismo no campo e na cidade – a fronteira capitalista.

No período do Regime Militar (1964-1985), o Brasil foi inserido em uma estratégia governamental, que objetivava integrar o país e a exploração de recursos naturais. Segundo Oliveira (1991, p. 29), a política de integração nacional compreendia as três grandes regiões geoeconômicas do país: Centro-Sul, Nordeste e Amazônia. Sob a ótica de desenvolvimento nacional, ao Centro-Sul caberia a solidificação da indústria e a modernização da agricultura, bem como o desenvolvimento do Nordeste via industrialização e a ocupação da Amazônia.

Foi um período em que o Estado propagava uma ideia de defesa às fronteiras nacionais, principalmente na Amazônia, surgindo daí a política de “Integrar para não entregar”. Estratégia essa, que encobria as verdadeiras intenções do governo brasileiro, que executou por meio da Sudam, um dos maiores projetos

de ocupação e exploração de recursos naturais da Amazônia, principalmente minérios, como o ferro e o manganês, como aponta Oliveira (1991).

Na década de 1970 foram criados os programas Polocentro (1975) e Polamazônia (1974), com o objetivo de possibilitar o acesso aos recursos naturais por grandes grupos econômicos, e o redirecionamento dos fluxos migratórios que partiam do Nordeste em direção ao Sudeste, para a Amazônia. De acordo com Oliveira (1991), ao cerrado estavam destinados os produtores vindos do Sul; e à Amazônia, os nordestinos. Os primeiros, devido à escassez de terras e altos preços cobrados pela parcela do solo, estavam em busca de abrir novas fronteiras para a produção agropecuária; e os últimos, em virtude das condições adversas de clima, do solo e da concentração fundiária, necessitavam de novas terras para garantir sua subsistência.

Entre os dois programas implantados na década de 1970, o Polocentro foi o que obteve melhor êxito, uma vez que serviu para a ocupação do cerrado, pela soja. Os grandes latifúndios, por meio da concentração de terras, aos poucos foram “expulsando” a população camponesa e as comunidades tradicionais, fazendo do agronegócio uma atividade bastante rentável. O Polamazônia não alcançou o seu principal objetivo, que era o de ocupação da Amazônia pelos nordestinos, pois as estradas que ligariam as regiões Nordeste e Norte, em sua maioria não foram concluídas, como é o caso da Transamazônica, e os “espaços vazios” considerados “vazios” pelo governo brasileiro, na verdade estavam ocupados por indígenas, endossando um sério conflito entre eles e posseiros e latifundiários. Apenas a exploração de recursos naturais obteve sucesso, pois, a exploração de minérios e a devastação da Floresta Amazônica alcançaram índices ainda não vistos.

Outros dois programas foram lançados no fim da década de 1970: Polonoroeste e Prodecer. O Polonoroeste visava a colonização de terras nos estados de Mato Grosso e Rondônia, através de empréstimos do Banco Mundial. Como ressalta Oliveira (1991, p. 94): “Este programa procurou, além da abertura/pavimentação da rodovia, alimentar programas de colonização em Rondônia e de desenvolvimento e regularização fundiária em Mato Grosso”. O Prodecer tinha como objetivo a produção de *commodities* para o mercado estrangeiro na região de Cerrado, e foi implantado em três etapas. Primeiro em Minas Gerais, depois em Goiás, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Bahia, e por último no Tocantins e no Maranhão na década de 1990.

Para que aconteça o planejado, o Estado criou programas de incentivos fiscais, de financiamentos e fomento para viabilizar o crescimento econômico. Programas como o Polonoroeste, Polocentro, Prodecer, Polamazônia, Sudam,

etc. foram fundamentais para oxigenar os empreendimentos econômicos. Os resultados das políticas de implantação destes programas foram marcados pelo investimento de capitais nacionais e estrangeiros visando a inserção da região ao mercado internacional de *commodities*. Estes programas constituem verdadeiros “agentes” que promoveram e estão promovendo a modernização territorial na Amazônia e o avanço da fronteira agropecuária e urbana que se resume na fronteira capitalista nesta região.

A fronteira está ligada ao desenvolvimento urbano-industrial, ou seja, na fronteira há um processo de urbanização e paralelamente, há também o processo de industrialização. Foweraker (1992) explicita que a fronteira pioneira além de estar associada à urbanização e ao aumento das taxas de industrialização, este fenômeno caracteriza-se por existir na periferia da economia.

Muitos teóricos são unânimes em afirmar que a fronteira expressa em lócus de um notável processo de urbanização. No Brasil, a fronteira surge de fato, quando o processo de industrialização deflagrado graças à acumulação cafeeira, com isso ocorre o deslocamento do eixo central da economia para a região Sudeste a partir de 1930. Isto é, ocorre o êxodo rural de forma acentuada. Nossa sociedade se urbanizou de forma ampliada, porém, esse processo aconteceu a partir do Leste para o Oeste e do Centro-Sul para o Norte no país. Portanto, o processo de urbanização na fronteira amazônica é recente.

Geralmente, a disposição geográfica do urbano se desenvolve a partir de duas ordens que acontecem simultaneamente: a planejada e a espontânea. A primeira deriva do planejamento e investimentos feitos pela ação combinada de capitais estrangeiros, privados nacionais e públicos federais, juntamente com as políticas urbanas de desenvolvimento com objetivos pré-determinados. Faz parte desta intencionalidade os projetos de colonização e integração, a abertura de estradas, a implantação de núcleos urbanos etc. A forma espontânea se refere aos elementos não controláveis como a diferenciação evolutiva dos núcleos urbanos e o comportamento do mercado de trabalho e de terras que se desenvolvem de forma espontânea de acordo com a dinâmica da economia local e regional em que estimula a migração.

Na Amazônia, há os modelos de urbanização dos projetos baseados nos grandes empreendimentos com volumes consideráveis de recursos financeiros, portanto, planejados. O modelo de urbanização dirigido é planejado pelo Estado que se baseia nos projetos de colonização e construção de rodovias na região como a BR-153 (Belém-Brasília) e a Transamazônica. Mas há também o modelo de urbanização dirigida pela colonização particular diretamente e controlada pelas

companhias privadas e colonizadoras com apoio do Estado em terras devolutas ou não na Amazônia.

Na década de 1970, a expansão da fronteira amazônica efetua-se num contexto urbano, condição de organização do mercado de trabalho regional e de ocupação do território. Segundo Becker (1990), a fronteira urbana é a base logística para o projeto de sua rápida ocupação. Esta ocupação não se dá de forma linear, desde a frente extrativista e agrícola até ao urbano. Machado (1990) aborda que as políticas urbanas, por meio de investimentos em infraestrutura, equipamento funcional urbano e criação de núcleos planejados, possibilitaram o uso do espaço urbano como estratégia para o povoamento regional.

O perfil das cidades na Amazônia caracteriza-se pela concentração de grandes contingentes populacionais nas cidades, carentes de bens, equipamentos urbanos, trabalho e serviços públicos adequados. Dessa forma, as cidades tradicionais, cidades da colonização, cidades espontâneas vinculadas ao garimpo ou a projetos extrativistas e as *company towns*¹, são facetas complexas do processo de transformação por que passou o urbano na região (PEREIRA, 2004). É neste contexto das políticas de desenvolvimento regional, que o processo de urbanização da Amazônia se amplia e surgem novas cidades e áreas urbanas. Juntamente com as políticas de desenvolvimento regional vêm também as políticas urbanas e de incentivo ao processo de urbanização e a consequente consolidação da fronteira capitalista na região.

No Tocantins, o processo de urbanização na fronteira foi estimulado pela construção da rodovia Belém-Brasília que se constituiu no novo eixo de desenvolvimento econômico e populacional da região transformando-a em uma área de atração. E deslocou a economia e a urbanização do vale do rio Tocantins para o divisor de água de sua margem esquerda. O movimento de ocupação humana e econômica no Tocantins esta condicionada a orientação da BR-153 depois de sua construção. Um novo processo de urbanização fez com que surgem varias cidades as margens da rodovia Belém-Brasília, sendo hoje algumas delas as principais do novo estado, tais como: Gurupi, Paraíso, Guaraí, Colinas e Araguaína. Na verdade, a criação da rodovia 153 é resultado de uma política explícita de desenvolvimento e ocupação demográfica e econômica da região Norte (Tocantins e Pará) de forma planejada.

A colônia agrícola de Goiás (CANG) instalada em 1940 na atual cidade Ceres-GO e a abertura da Belém-Brasília no final da década de 1950 (1958) são

¹ Na Amazônia a produção de energia elétrica favoreceu a implantação de grandes projetos de exploração mineral, montados em verdadeiras "*company-towns*" (cidades-empresas) construídas no interior da floresta. Exemplos disso, temos o Projeto Jari, no Amapá; a Mineração Rio Norte e o Projeto Grande Carajás, estes últimos no Pará.

as primeiras entradas de uma nova política desenvolvimentista para as terras de Goiás e Tocantins. Isto é, estes projetos de desenvolvimento regional propiciaram um território fértil para a formação da fronteira urbana e agropecuária na região – a fronteira capitalista.

2 RODOVIA BR-153 E A EXPANSÃO URBANA DE ARAGUAÍNA-TO

No governo de Juscelino Kubitschek foi construída a rodovia BR-153, conhecida como Belém-Brasília, a principal via de escoamento da produção e acesso ao estado do Tocantins. Souza (2002, p. 353) relata que: “através da política desenvolvimentista, a expansão rodoviária era vista como uma forma de integrar geográfica e economicamente as várias regiões do país”.

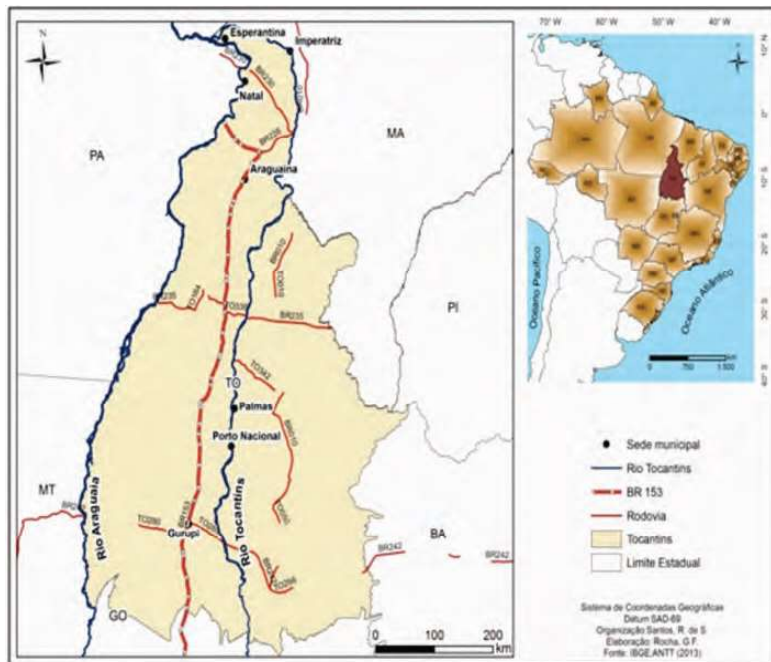
É importante destacar que o Plano de Integração Nacional, outrora embasado no discurso do progresso e desenvolvimento do interior do Brasil, não se concretizou em sua totalidade. Muitas regiões da Amazônia continuam isoladas, e sofreram perdas insuperáveis em biodiversidade, devido às ocupações desordenadas, aos desmatamentos e às queimadas. A BR-153, a principal via de escoamento da produção agrícola do cerrado tocantinense ampliou o acesso à região central do Brasil, mas não a integrou totalmente ao restante do Brasil, a exemplo da região do Jalapão. Outrossim, deslocou os centros produtores que antes se localizavam às margens do rio Tocantins, para às margens da rodovia BR-153, trazendo ao isolamento às cidades ribeirinhas e tradicionais (cidades oriundas do extrativismo mineral).

Assim, a estratégia dos governos militares era permitir a exploração dos recursos naturais pelo capital estrangeiro, sem considerarem as perdas e os impactos negativos que o interior do Brasil sofreria. Pode-se dizer que obtiveram êxito, porém em relação ao desenvolvimento regional, este de fato não se concretizou totalmente. O projeto de integração nacional elaborado pelo governo do presidente Vargas, incluía a construção de uma rodovia que interligaria o Brasil do Meio-Norte ao Centro-Sul, a fim de escoar a produção de grãos e matéria-prima do interior do país.

Com a instituição de políticas de investimento para o desenvolvimento regional do Brasil, o Centro-Sul e a Amazônia passaram por um povoamento e uma ampliação de suas economias. A política de “Marcha para o Oeste”, um projeto dirigido por Getúlio Vargas para a ocupação e o desenvolvimento econômico do interior do Brasil, concretizado por Juscelino Kubitschek, possibilitou a construção de Brasília e a construção de inúmeras rodovias que integraram o

interior aos grandes centros produtores do país, como a rodovia BR-153 que atravessa o território tocantinense de Norte a Sul, conforme demonstra o Mapa 1.

Mapa 1 – BR-153 (Belém-Brasília) e o rio Tocantins



Até meados da década de 1950, o norte goiano vivia um relativo abandono em relação a outras regiões brasileiras. A falta de vias de comunicação impedia o desenvolvimento econômico e social da região, que sofreu um grande impacto com a construção da rodovia BR-153. Foi a rodovia a responsável pela dinamização das comunicações, pelo surgimento de novos núcleos urbanos e pelo crescimento de outros (VINHAL, 2009)

As rodovias têm um papel muito importante no processo de urbanização na Região Amazônica, pois são canais de penetração para o povoamento e para o desenvolvimento regional. Desde que o transporte rodoviário passou a ser priorizado pelos governos, em detrimento do transporte fluvial e ferroviário, no início da República, em 1889, as rodovias brasileiras se tornaram o principal e mais importante meio de transporte de cargas e pessoas do país.

A construção da rodovia BR-014, como era chamada a rodovia Belém-Brasília ou BR-153, compunha um plano de metas iniciado no primeiro governo de Getúlio Vargas, para a integração nacional, a partir do interior do Brasil, o que ele denominou de Marcha para o Oeste. O Plano incluía a construção de inúmeras estradas, criando eixos de ligação entre elas, às ferrovias e às hidrovias, como meio de aceleração do desenvolvimento econômico nacional. Vargas tinha consciência da necessidade sobremaneira da extração de matéria-prima e do fornecimento de produtos industrializados a essas regiões. A crítica a esse plano, mais tarde concretizado no governo de Juscelino Kubitschek, foi a entrada excessiva de estrangeiros e a intensa exploração dos recursos naturais, a partir da penetração ao interior do cerrado e da Amazônia.

A rodovia Belém-Brasília teve e tem grande importância para a expansão urbana e para o desenvolvimento da região do Tocantins, como explica Souza, (2002, p. 368):

A importância dessa rodovia para Goiás pode ser medida pelo número de novas cidades criadas após sua construção. Emergiram daí centros como Araguaína, Colinas de Goiás, Guaraí, Miranorte, Paraíso do Norte, Gurupi, Alvorada, entre outras. A Belém-Brasília ainda se constitui na principal artéria do desenvolvimento de Goiás, por onde circula grande parte de sua riqueza. Até então, a maioria dessas cidades nordestenses era lugarejos estagnados em função do isolamento em que se encontravam e sem grandes perspectivas de crescimento, uma vez que o governo do Estado não possuía condições financeiras para efetuar um investimento de tamanha envergadura.

Lira também reforça esta ideia da importância da rodovia Belém-Brasília na expansão urbana das cidades e para o desenvolvimento econômico por onde a rodovia passa.

A Belém-Brasília se constituiu no novo eixo de desenvolvimento econômico e populacional da região do Tocantins, se transformando em uma área de atração e deslocando economia e urbanização do vale do Tocantins para o divisor de água de sua margem esquerda [...] (LIRA, 2011, p. 152).

Infelizmente, o plano inicial de integração regional a partir de rodovias, hidrovias e ferrovias, não foi posto em prática. O que houve foi uma clara substituição do transporte antes realizado por ferrovias e hidrovias, pelo transporte rodoviário, trazendo uma dependência muito grande do país em relação ao mercado estrangeiro, haja vista que a indústria automobilística, de peças e suplementos automotivos ainda não tinha se estabelecido no país de forma a atender a demanda.

A construção de rodovias no Brasil, além de atender ao objetivo de integração nacional, esteve relacionada à lógica do capital estrangeiro e à implantação de indústrias automobilísticas no país, chegando-se à importação de derivados do petróleo, como a gasolina e o óleo diesel. A falta de investimentos nos setores ferroviário e fluvial de transporte fez com que o Brasil se tornasse ainda mais dependente economicamente do capital estrangeiro e provocou a decadência e o isolamento de importantes cidades que se beneficiam de outros meios de transporte, que não o rodoviário.

Esse deslocamento da economia para os eixos rodoviários causou estagnação em muitas cidades do país, a exemplo do Tocantins, as cidades que margeiam o rio Tocantins e que serviam de rota para o comércio que se estendia até o Maranhão e o Pará, perderam populações que migraram para cidades às margens da rodovia BR-153.

Ao mesmo tempo em que a rodovia Belém-Brasília fez surgir novas cidades, ela também provocou a estagnação econômico-política dos municípios ribeirinhos, porque a navegação fluvial entrou em decadência como transporte mercantil, uma vez que pela rodovia se levava menos tempo para transportar as mercadorias. Algumas cidades perderam sua importância para certos núcleos urbanos, que se desenvolveram com muita rapidez. Dessa forma, a rodovia atraiu uma grande parte da população que vivia nesses núcleos ribeirinhos para as novas cidades às margens da estrada, em busca de melhores condições de vida (SOUZA, 2002, p. 382).

Souza deixa claro que a rodovia Belém-Brasília provocou a integração econômica das cidades dinamizadas pelo transporte baseado na navegação do rio Tocantins. Valverde e Dias (1967, p. 270) reforçam a ideia de que não somente as cidades ribeirinhas perderam parte de sua população, mas nas áreas rurais sofreram um verdadeiro êxodo rural.

Não apenas as cidades localizadas na margem direita do Tocantins e que não têm acesso direto à Belém-Brasília, foram atingidas pelo desaparecimento da navegação regular do Tocantins. As áreas rurais, de estruturas arcaicas, transformaram-se em regiões de êxodo; a população rural, sem terras, sem perspectivas de melhores dias, migra em direção às áreas servidas pela rodovia ou para a bacia do médio Araguaia.

Com a construção da rodovia Belém-Brasília, houve uma aceleração do fenômeno de urbanização do norte goiano (atual Tocantins). Até o fim da década de 1950 a maioria da população residia na zona rural ou em pequenas cidades às margens do rio Tocantins, como Babaçulândia, Filadélfia e Porto Nacional, de onde se escoava a produção pela via fluvial, como expõe Valverde e Dias (1967).

Ao contrário das cidades ribeirinhas, que entraram em um período de decadência no auge da construção das estradas de rodagem, aquelas que se localizavam às margens das rodovias sofreram um grande impulso econômico, como ocorreu com a cidade de Araguaína-TO, localizada entre os corredores dos rios Araguaia e Tocantins. Seu povoamento teve início em meados de 1876, às margens do rio Lontra, sendo emancipada em novembro de 1958. Antes de sua emancipação, o município foi conhecido como “Livra-nos Deus” e Lontra até receber o nome de Araguaína, e pertenceu a outros municípios como São Vicente do Araguaia (Araguatins), Boa Vista do Tocantins (Tocantinópolis) e Filadélfia, como afirma Gaspar (2002). O Mapa 2 ilustra a dimensão territorial e localização do município.

Mapa 2 – Localização de Araguaína-TO



Como explica Aquino (2002, p. 333), “enquanto isso, as cidades distantes da estrada, ao mesmo tempo em que não atraíam imigrantes, por não contarem com as mesmas vantagens de suas “rivais” da rodovia, pelas mesmas razões até perdiam populações [...]”

Até o fim da década de 1950, Araguaína não passava de um lugarejo com pouco mais de 2.000 (dois mil) habitantes, cujos limites não extrapolavam os córregos Neblina, Lava-pés e Canindé, compreendendo as ruas Cônego João Lima, 1º de Janeiro, Falcão Coelho, Mangueiras, Rui Barbosa, Souza Porto e Santa Cruz, como afirma Gaspar (2002).

Após a chegada das obras da rodovia, muitos dos trabalhadores da empreiteira responsável pela abertura da estrada, passaram a residir em Araguaína, e, para atender a esse fluxo de pessoas, vários estabelecimentos comerciais foram instalados: armazéns, lojas de tecidos, barbearias e pensões, que passaram a atender também à população oriunda do campo, que antes se dirigia a outros centros urbanos, como Babaçulândia e Filadélfia.

Ao longo da rodovia BR-153 muitos estabelecimentos comerciais foram instalados com o objetivo de oferecer produtos e serviços a quem trafega pela rodovia. Na avenida Bernardo Sayão (marginal da BR-153 em seus dois sentidos), em Araguaína-TO, existem inúmeros estabelecimentos comerciais. São hotéis, postos de combustíveis, lojas de autopeças, borracharias e restaurantes, que ora se destinam a atender aos transeuntes que por ela trafegam, ora refletem a paisagem urbana da cidade. Esta paisagem urbana se apropriou da rodovia em seu traçado urbano, principalmente após a sua duplicação e a abertura de loteamentos em áreas onde se concentravam poucos bairros residenciais. Este espaço urbano reflete as contradições sociais do modo de produção capitalista, entre os quais, destaca-se o processo de segregação social.

Até a construção da rodovia BR-153, na década de 1960, a cidade não passava de um lugarejo com poucas casas, ruas sem calçamento e um comércio incipiente, cujos limites não ultrapassavam os córregos Neblina, Lava-Pés e Canindé. Após cinco anos da abertura da rodovia, devido ao impulso de ciclos migratórios vindos de diferentes regiões do país e a permanência de alguns dos trabalhadores empregados na abertura da estrada, Valverde e Dias (1967, p. 205) descrevem: “Na rua principal, perpendicular à BR-14, há casas em construção e um comércio desordenado, rústico, embora com certas lojas especializadas: casas de fazendas, barbeiro, relojeiro, até instituto de beleza”. A Fotografia 1 mostra o comércio instalado nesse período.

Fotografia 1 – Centro de Araguaína (década de 1960)



Fonte: Valverde e Dias (1967)

Nesse período, a economia de Araguaína se baseava na produção de babaçu, algodão, amendoim e arroz; e a atividade industrial era desenvolvida por uma fábrica de óleo de babaçu. A energia que abastecia a cidade era toda produzida por uma barragem construída no rio Lontra, como aponta Valverde e Dias (1967, p. 207).

Com a expansão do núcleo urbano de Araguaína uma parte da população que vivia na zona rural migrou para a zona urbana, em busca de outras atividades laborais, deixando o trabalho no campo, para se dedicarem às atividades comerciais, aumentando o índice de população urbana, assim como em Gurupi, Paraíso do Tocantins e Colinas, que emergiram com a construção da rodovia. Aquino (2002) reforça esta tese do aumento da população a partir da construção da rodovia Belém Brasília.

[...] verificam-se impulsos bastante significativos nas décadas de abertura e pavimentação asfáltica da rodovia. A estrada teve sua construção iniciada no final dos anos 50, inaugurada em 1960 e a pavimentação concluída na metade da década de 1970. Através dos Censos de 1950 e de 1980, percebe-se que a população quase triplicou nas três décadas [...] No mesmo período verifica-se também significativo incremento da população urbana (AQUINO, 2002, p. 337).

Entre as décadas de 1980 e 1990 a população do antigo Norte goiano (Tocantins) teve um crescimento normal, como aponta Aquino (2002, p. 335). No início dos anos 1990, com a recém-criação do estado do Tocantins, Araguaína assume a primeira posição com maior população e desenvolvimento econômico do estado, impulsionada pela atividade agrícola e pela pecuária.

No início da década de 1990, o desenvolvimento da pecuária e de atividades agrícolas, impulsionadas pela recém-criação do estado do Tocantins, alavancou ainda mais a economia do município, que recebeu o título de “Capital do Boi Gordo”. A expansão urbana de Araguaína extrapolou os antigos limites em menos de duas décadas, e atualmente a cidade é a segunda maior do Tocantins, com 150.484 habitantes, segundo o último censo do IBGE (2010).

Ao longo da rodovia BR-153 muitos estabelecimentos comerciais foram instalados às suas margens, no intuito de oferecer produtos e serviços às pessoas que trafegam por ela. Muitas cidades surgiram, inclusive, a partir desse comércio, que inicialmente, no período de construção e pavimentação, era vital a quem trafegava pela rodovia.

A razão do predomínio do traçado linear é a exclusiva função comercial dos núcleos. Ora, para o comércio o fator transportes é vital, pois aquele depende sobretudo das trocas. Iam assim surgindo as lojas ao longo da estrada, gerando um *Strassendorf*. Em Nova Colina, por exemplo, que é um dos principais centros urbanos, no trajeto Araguaína-Miranorte, anotaram-se como atividade econômicas: beneficiamento de arroz, oficina mecânica, farmácia, restaurante, dentista, bares e posto de gasolina [...] (VALVERDE; DIAS, 1967, p. 248).

As palavras dos autores citados acima reforçam a ideia da importância da rodovia Belém-Brasília no processo de desenvolvimento regional e na expansão urbana de Araguaína e outras cidades nas imediações da rodovia.

No perímetro urbano de Araguaína existem inúmeros estabelecimentos comerciais. Eles se localizam nas margens direita e esquerda da rodovia, conhecida como avenida Bernardo Sayão. São hotéis, postos de combustível, autopeças, concessionárias, borracharias e restaurantes, que são destinados a atender tanto à população local e cidades circunvizinhas, quanto aos transeuntes que por ela trafegam. As autopeças lideram o número de estabelecimentos situados às margens da rodovia BR-153. Isso se deve a crescente procura por peças e serviços de mecânica para veículos de passeio e caminhões.

Assim como em outros municípios que se localizam às margens da rodovia, Araguaína se apropriou da rodovia em seu traçado urbano, o que pode ser constatado com a existência de inúmeros bairros em ambos os lados da Belém-Brasília. Por essa razão o comércio existente na Avenida Bernardo Sayão é tão significativo à população araguanense, tanto quanto outros espaços destinados a ele, em outras áreas do seu centro urbano.

² Adensamentos populacionais formados ao longo de estradas de rodagem que passam a contar com os serviços de atendimento ao fluxo rodoviário, como oficinas mecânicas, restaurantes e bares consolidando-se posteriormente em áreas urbanas (LIMA, 2010).

Fazendo uma análise do processo de expansão urbana de Araguaína, é possível inferir a ele, uma íntima relação com a construção da rodovia BR-153, pois foi a partir desse canal de penetração ao cerrado e à Amazônia que os ciclos migratórios foram intensificados, ampliando a circulação de pessoas e mercadorias, e, portanto, a dinâmica comercial da região norte goiana (atual Tocantins). Desde a sua construção, a BR-153 exerce um papel atrativo econômico e demográfico para essa região.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A expansão urbana de Araguaína por um lado, foi motivado pela fronteira e, por outro, pela construção da rodovia Belém-Brasília. Na Região Amazônica, as vias rodoviárias têm um papel muito importante para o desenvolvimento regional e, sobretudo, para a ampliação do processo de urbanização. Pode-se notar que em todas as imediações da rodovia Belém-Brasília, o fenômeno urbano está presente. Este fato é resultado de políticas públicas de investimento com o objetivo de instalar, formar e consolidar a fronteira capitalista na região.

A fronteira capitalista desenha espaços contraditórios. No campo provoca o êxodo rural, condicionando que os camponeses migram para a cidade. Ainda no campo gera a concentração fundiária e de renda. Estas contradições no campo ampliam os conflitos sociais entre camponeses e latifundiários, e também entre latifundiários e indígenas. Nos espaços urbanos, pode ocasionar a expansão de cidades de forma desordenada. Esta expansão em tempos muito curtos, gera bairros e loteamentos sem infraestrutura e carentes de equipamentos urbanos. A especulação imobiliária é outro aspecto que gera um espaço contraditório com o fortalecimento da segregação socioespacial urbana. As cidades de fronteira, mesmo sendo muito jovens, já nascem com os velhos problemas sociais dos centros urbanos mais antigos do país.

REFERÊNCIAS

AQUINO, N. A. de. A construção da Belém-Brasília e suas implicações no processo de urbanização do Estado do Tocantins. In: GIRALDIN, Odair. (Org.). **A (trans)formação histórica do Tocantins**. Goiânia: Ed. UFG; Palmas: Unitins, 2002. p. 315-350.

BECKER, B. K. et al. **Fronteira amazônica: questões sobre a gestão do território**. Brasília: Editora da UnB, 1990.

DINIZ, A. M. A. Migração na fronteira agrícola. **AGETEO**, v. 28, n. 03, set./dez. 2003.

FOWERAKER J. A. **Luta pela terra**. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1992.

GASPAR, J. G. **Araguaína e sua região**: saúde como reforço da polarização. (Dissertação de Mestrado). Recife: Universidade Federal de Pernambuco, 2002.

IBGE. **Censo Demográfico 2010**. Rio de Janeiro, 2010.

LIMA, C. et al. Mapeamento de áreas potenciais à expansão urbana como subsídio à projeção demográfica da população na área de entorno da COMPERJ-RJ. In: ENCONTRO NACIONAL DA GEOGRAFIA, 16. Crise, práxis e autonomia: espaço de resistência e da esperança. Estado de diálogos e práticas. ENG-2010. Porto Alegre, 2010. **Anais...** Porto Alegre, 2010.

LIRA, E. R. **A gênese de Palmas**: a geopolítica de (re)ocupação territorial na Amazônia Legal. Goiânia: Kelps, 2011.

MACHADO, L. O. Urbanização e migração na Amazônia Legal: sugestão para uma abordagem geopolítica. In: BECKER, Bertha K.; MIRANDA, Mariana Helena P.; MACHADO, Lia Osório. **Fronteira amazônica**: questões sobre a gestão do território. Brasília-DF: Editora da Universidade de Brasília; Editora da Universidade Federal de Rio de Janeiro, 1990.

MARTINS, J. de S. **Fronteiras**: a degradação do Outro nos confins do humano. São Paulo: Hucitec, 1997.

MARTINS, J. de S. O tempo da fronteira. Retorno à controvérsia sobre o tempo histórico da frente de expansão e da frente pioneira. **Tempo Social. Rev. Sociologia**, São Paulo; USP, v. 8, n. 1, p. 25-70, maio 1996.

OLIVEIRA, A. U. de. **Integrar para não entregar**: políticas públicas para a Amazônia. 2ª ed. Campinas: Ed. Papyrus, 1991.

PEREIRA, J. C. M. **Importância e significado das cidades médias na Amazônia**: uma abordagem a partir de Santarém (PA). 2004. 139f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido) - Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém, 2004.

SOUZA, S. M. Belém-Brasília: abrindo fronteiras no Norte goiano - atual Tocantins – 1958-1975. In: GIRALDIN, O. (Org.). **A (trans)formação histórica do Tocantins**. Goiânia: Ed. UFG; Palmas: Unitins, 2002. p. 351-394.

VALVERDE, O.; DIAS, C. V. **A rodovia Belém-Brasília**: estudo de Geografia Regional. Rio de Janeiro: Fundação Instituto Brasileiro de Geografia, 1967.

VINHAL, M. do C. B. **Colinas do Tocantins**: desenvolvimento e transformações ambientais. 2009. 90f. Dissertação (Mestrado em Ciências do Ambiente e Sustentabilidade na Amazônia) - Centro de Ciências do Ambiente, Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2009.

Agradecimentos

Pelo apoio financeiro de Pró-Reitoria de Pesquisa da Universidade Federal de Tocantins.

Texto submetido à Revista em 05.05.2017

Aceito para publicação em 11.09.2017