

IMPLICAÇÕES SOCIOECONÔMICAS DA RODOVIA BR-153 E OS REFLEXOS NO DESENVOLVIMENTO URBANO NO TOCANTINS

SOCIOECONOMIC IMPLICATIONS OF BR-153 HIGHWAY AND THE INFLUENCE ON URBAN DEVELOPMENT IN TOCANTINS

Danillo Silva Nunes 1

Welma Ferreira de Melo 2

Lílian dos Santos Fontes Pereira Bracarense 3

Resumo: A BR-153 é uma das maiores rodovias norte-sul do Brasil, se estendendo da cidade de Marabá (PA) à Aceguá (RS), percorrendo vários estados. O presente estudo objetiva avaliar a influência dessa rodovia no desenvolvimento socioeconômico dos municípios do Estado do Tocantins. Para isso, foi realizado um diagnóstico, utilizando-se do método qualitativos e dados quantitativos, iniciando-se com uma revisão bibliográfica sobre a rodovia, organização e formação histórica do Tocantins e uma análise dos dados socioeconômicos dos municípios do Estado. Foi possível identificar o surgimento de novos municípios após a implantação da rodovia, crescimento populacional e expansão urbana, além de uma expressiva elevação do IDH dos municípios da área de influência em comparação com os demais municípios do Estado. A rodovia federal, ao conectar os centros econômicos à região antes isolada, associada com outras estratégias governamentais para integração econômica e social, provocou grandes transformações sociais, econômicas e espaciais no Estado do Tocantins.

Palavras-chave: Infraestrutura de Transporte. Rodovia BR-153. Crescimento e Desenvolvimento Econômico.

Abstract: BR 153 is one of the largest north-south highways in Brazil, extending from the city of Marabá (PA) to Aceguá (RS), covering several states. The present study aims to evaluate the influence of this highway on the socioeconomic development of municipalities in the state of Tocantins. For that, a diagnosis was made, using qualitative methods and quantitative data, starting with a bibliographic review about the highway construction, organization and historical formation of Tocantins and a socioeconomic analysis of the municipalities of the state. It was possible to identify the emergence of new municipalities after the implantation of the highway, population growth and urban expansion, in addition to a significant increase in the HDI of the highway influence area in comparison with the other municipalities in the State. The federal highway, connecting the previously isolated region with economic centers, associated with other government strategies for economic and social integration, caused great social, economic and spatial transformations in the state of Tocantins.

Keywords: Transport Infrastructure. BR-153 Highway. Economic Development.

Engenheiro Ambiental. Mestrando no Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Regional na Universidade Federal do Tocantins. Lattes: <http://lattes.cnpq.br/1727987890555148>. ORCID: <http://orcid.org/0000-0003-0646-0289>. E-mail: danillosnunes@live.com

Economista. Mestranda no Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Regional na Universidade Federal do Tocantins. Lattes: <http://lattes.cnpq.br/195068222286412>. ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-2923-1254>. E-mail: welmamelo@hotmail.com

Doutora em Transportes. Professora Adjunta na Universidade Federal do Tocantins. Lattes: <http://lattes.cnpq.br/9976897258946627>. ORCID: <http://orcid.org/0000-0001-7637-092X>. E-mail: lilianfontes@uft.edu.br

Introdução

“As rodovias são empreendimentos lineares que têm a peculiaridade de atravessar grandes extensões territoriais, transpondo limites municipais, bacias hidrográficas e formações vegetais” (DNIT, 2009, p. 21).

De acordo com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT (2010), uma rodovia federal é definida pela sigla BR, seguida por três algarismos. O primeiro representa a categoria da rodovia, de acordo com o Plano Nacional de Viação. O segundo e o terceiro algarismo definem a posição da rodovia a partir da Capital Federal aos limites do País (Norte, Sul, Leste e Oeste).

As rodovias federais são divididas em: rodovias radiais, cuja quilometragem é iniciada a partir de Brasília em direção aos extremos do país; rodovias longitudinais, que cortam o país na direção norte e sul; rodovias transversais que cortam o país na direção leste oeste; rodovias diagonais que obedecem dois modos de orientação noroeste-sudeste ou nordeste-sudoeste e as rodovias de ligação que ligam rodovias federais ou uma rodovia federal a uma cidade (DNIT, 2010).

A rodovia Belém-Brasília é uma rodovia federal longitudinal que começou a ser construída em 1960, no governo do presidente Juscelino Kubitschek, asfaltada em 1974 no governo de Emílio Garrastazu Médici e totalmente concluída em 1977. Ela integra a BR-153, que corta o Brasil de norte a sul, começa no Estado do Pará e termina no Rio Grande do Sul. Nos cerca de dois mil quilômetros em que a rodovia tem a designação “Belém-Brasília”, ela atravessa os Estados do Pará, Tocantins e Goiás, partindo de Belém (DNIT, 2009).

Esse desenho sobre o território do antigo norte goiano foi uma estratégia bastante importante para a integração das regiões norte e sul do país e para a estruturação e instalação do Estado do Tocantins, devido à sua influência na urbanização do território, em que milhares de novos moradores chegaram para ocupar os vazios existentes, propiciando o surgimento de várias cidades ao longo da rodovia, com instalação de comércios para abastecimento regional e expansão de novas fronteiras agrícolas trazendo o desenvolvimento para a região.

A abertura de caminhos é uma condição primária para consolidar o desenvolvimento de qualquer região, tendo em vista que aumenta a complexidade da produção, e o crescimento da atividade econômica (CORREIA, 2015).

Tendo as implicações da localização da rodovia BR 153 para os municípios do Estado do Tocantins e a conjuntura do processo de desenvolvimento urbano como objeto de pesquisa, a análise dos municípios, antes e depois da abertura do acesso por meio da rodovia federal é bastante importante, principalmente quando se faz um questionamento: o que mudou nos municípios e na vida das pessoas ao longo dos anos posteriores a construção da BR 153? E qual sua importância para o desenvolvimento socioeconômico dos municípios do Estado do Tocantins impactados pela rodovia?

Diante do exposto, o objetivo primordial desse estudo foi realizar um diagnóstico do desenvolvimento socioeconômico dos municípios ao longo da BR 153 no Estado do Tocantins, por meio da investigação da organização e formação histórica do Estado e dos municípios ao longo da rodovia. Foram considerados alguns fatores como: abertura de perímetros urbanos, melhoria na produção e escoamento agrícola, geração de emprego e renda e melhoria na situação econômica e financeira das pessoas que vivem ao longo da BR 153.

Este artigo, além desta introdução, também contempla a revisão de literatura referente aos reflexos do transporte no desenvolvimento, a conjuntura do território do norte de Goiás antes da construção da BR 153, até a criação do Estado do Tocantins, a metodologia utilizada durante o estudo, os resultados obtidos e as considerações finais.

Desenvolvimento e Economia Regional

O conceito de crescimento econômico é aplicável principalmente ao examinar o efeito da expansão do capital público na economia nacional. Nesse contexto, ele mede as mudanças no nível do Produto Interno Bruto - PIB (ou PIB per capita) resultantes de investimentos (brutos) adicionais no estoque total de infraestrutura, como o sistema de estradas, portos e aero-

portos, instalações sanitárias e educacionais (BANISTER; BERECHMAN, 2000). Já o conceito de desenvolvimento econômico é usado principalmente para examinar o efeito de investimentos adicionais em tipos específicos de infraestrutura na economia urbana e regional. Além disso, esse conceito também engloba alguns objetivos que não são de crescimento, como mudanças na forma urbana, efeitos patrimoniais e reduções na qualidade ambiental.

De acordo com Cavalcante (2007), até os anos de 1970, existiam duas correntes sobre a economia regional: teorias de localização e teorias de desenvolvimento regional com ênfase nos fatores de aglomeração. Segundo o autor as teorias de localização surgiram de Von Thunen (1826) e Isard (1956), que procuravam determinar a localização ótima por meio das questões referentes às decisões locacionais dos agentes econômicos e das decisões de localização da firma levando em conta o custo de transporte.

Já a corrente referente a teoria de aglomeração é tratada pelo grupo formado por Perroux (1955), Myrdal (1968) e Hirschman (1958) que tratam do conceito utilizado em políticas públicas em vários países, especialmente os países subdesenvolvidos com grandes desigualdades regionais (CAVALCANTE, 2007).

Segundo Perroux (1977), o processo de crescimento é desequilibrado e não acontece simultaneamente em todas as regiões. Ele precisa de impulsos econômicos que também ocorrem de forma desequilibrada entre as unidades produtivas. Já o polo de desenvolvimento pressupõe mudanças estruturais na região em que se localiza, com o encadeamento de atividades e de áreas interligadas ao polo principal (SOUZA, 2009).

Na visão de Hirschman (1958), verificou-se que a instalação de uma indústria ou de um polo de desenvolvimento em uma determinada região, funcionaria como um impulso econômico que encadearia a atração de outras indústrias complementares a se instalar nas proximidades dessa região. Essa teoria pode ser afirmada com a teoria da cumulatividade dos efeitos na concentração geográfica das atividades produtivas de Myrdal (1968). A teoria afirma que a instalação de um polo econômico, ou uma nova atividade, tende a funcionar como um multiplicador econômico com atração de novos investidores e novos mercados que levam ao aumento da produção e de serviços, aumento do emprego e renda e aumento populacional. Com isso, são atraídas novas atividades e novos serviços, gerando o efeito cumulativo circular positivo para a região.

Transporte e Desenvolvimento

A relação entre transporte e desenvolvimento econômico é reconhecida, porém, sua medição ou formalização é difícil. Em algumas circunstâncias, os investimentos em transporte parecem ser um catalisador para o crescimento econômico, enquanto em outras, o crescimento econômico pressiona as infraestruturas de transporte existentes e incita a investimentos adicionais. Essa dificuldade de estabelecer a relação deve-se também ao momento do desenvolvimento. Os impactos do transporte podem preceder, ocorrer concomitantemente ou ocorrer após o desenvolvimento econômico, o que dificulta a separação das contribuições específicas do transporte para o desenvolvimento (RODRIGUE; NOTTEBOOM, 2017).

Os principais aspectos que relacionam as redes de infraestrutura de transporte como impulsionadores de um desenvolvimento mais equilibrado e sustentável, são a melhoria da acessibilidade e criação de oportunidades em regiões menos desenvolvidas ou grupos sociais desfavorecidos. Existem várias camadas de atividade que o transporte pode valorizar, desde um local adequado que experimenta o desenvolvimento de sua acessibilidade por meio de investimentos em infraestrutura, até melhor uso dos ativos de transporte existentes por meio de um gerenciamento mais eficiente (RODRIGUE; NOTTEBOOM, 2017).

Assim, as mudanças no emprego regional (por tipo), ajustadas pelas mudanças na localização das empresas e famílias, são usadas como uma medida adequada para avaliar o efeito do investimento em infraestrutura de transporte no desenvolvimento econômico local. Em geral, considera-se a mudança na oportunidade econômica resultante de melhorias na acessibilidade, que é capitalizada na forma de um maior uso de fatores de entrada, produção expandida ou melhoria do bem-estar, como desenvolvimento econômico (BANISTER; BERECHMAN, 2000).

Outro aspecto relevante sobre a relação entre transportes e desenvolvimento diz respeito à expectativa de que os investimentos em transporte gerem retornos econômicos que, a longo prazo, justifiquem o compromisso inicial de capital. No entanto, como discutem Rodrigue e Notteboom (2017), os investimentos em transporte tendem a ter retornos marginais decrescentes. Isso significa que os investimentos iniciais tendem a ter um alto retorno pois fornecem uma gama totalmente nova de opções de mobilidade. Nesses casos, a melhoria de acessibilidade de uma região é muito significativa, resultando em um importante fator de atratividade para diversos segmentos econômicos. Porém, quanto mais o sistema for desenvolvido, maior a probabilidade de investimentos adicionais resultarem em retornos mais baixos. Isso equivale a dizer que investimentos adicionais em transporte (manutenção ou melhoria de capacidade, por exemplo) não terão um efeito multiplicador semelhante ao dos investimentos iniciais (implantação de uma nova rodovia, por exemplo).

A complexidade dos processos e transformações territoriais que permeiam a relação entre transportes e desenvolvimento, requer uma análise qualitativa e uma abordagem histórica complementar à análise de indicadores. Cada caso parece ser específico para um conjunto de circunstâncias temporais difíceis de replicar em outro lugar. Essa observação é determinante para os métodos de análise definidos e discussão dos resultados observados neste estudo.

Procedimentos Metodológicos

O estudo está direcionado para o trecho da BR 153 no Estado do Tocantins, em função da rodovia cortar o território do mais novo Estado do Brasil, e também por ser responsável pela participação ativa da economia estadual e nacional, contribuindo para o fortalecimento e desenvolvimento da região norte do país.

Para este trabalho, foi utilizada a abordagem qualitativa com objetivos que levaram a uma pesquisa descritiva. E para o desenvolvimento foi necessário primeiramente a realização de revisão bibliográfica com a definição dos critérios de buscas com as palavras-chaves “BR 153” e “Rodovias e desenvolvimento regional”, no período a partir de 1950 até 2019. Posteriormente, foi realizada a seleção dos artigos e trabalhos científicos com a identificação de todos os que estão relacionados ao assunto e por último foi realizada a leitura e análise dos documentos selecionados.

A pesquisa bibliográfica “implica seleção, leitura e análise de textos relevantes ao tema do projeto” (ROESCH, 2009, p. 106-107). Nessa linha, foram consultadas obras literárias, dissertações, artigos, revistas e jornais direcionados à construção da BR 153 e sua importância para o desenvolvimento sócio econômico, bem como conceitos sobre crescimento e desenvolvimento.

Em seguida, foram realizadas pesquisas em sites oficiais para coleta de dados quantitativos secundários referentes aos fatores socioeconômicos dos municípios que estão ao longo da BR 153 no Estado do Tocantins e para melhor compreender os fenômenos analisados, as informações foram especializadas com a elaboração de mapas temáticos.

Os dados quantitativos, foram coletados de sites oficiais como o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e do Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde (DATASUS), nos anos de 2000 e 2010. Não foram coletados dados mais recentes devido a limitação de disponibilidade nos sites. Os dados numéricos têm o objetivo de proporcionar uma melhor compreensão da situação socioeconômica dos municípios ao longo da BR 153 no Estado do Tocantins.

Para melhor identificação da localização e análise dos municípios ao longo da BR 153 os autores definiram três tipos de categorias: os municípios cuja sede municipal é cortada pela rodovia federal, aqueles cuja sede é tangenciada pela BR 153 e aqueles em que a rodovia não passa pela sede, apenas corta o território municipal. Os dados foram analisados com intuito de verificar se a BR 153 influenciou no desenvolvimento econômico e regional desses municípios.

Territorialização do Estado do Tocantins

Para falar dos municípios ao longo da BR 153 é necessário apresentar um breve esboço da história do Estado, pois os municípios pertenciam ao antigo norte goiano.

Conforme Oliveira (2019), a região onde hoje é o Estado do Tocantins era abandonada pelo próprio Estado por ficar longe da sede administrativa de Goiás. Era um território totalmente isolado e despovoado, cujo acesso dependia dos lombos dos cavalos e do Rio Tocantins, utilizando-se de meios de transportes inadequados para o escoamento de produção.

De acordo com Nascimento (2011), antes da construção da BR 153, a região norte de Goiás, atual Estado do Tocantins, já tinha vivenciado três grandes fases do desenvolvimento: o ouro, a navegação e o cristal de rocha, no entanto, vivia em abandono e isolamento. Na região, não existiam estradas, nem comunicação e o único meio de transporte era a rota hidroviária pelo Rio Tocantins que funcionava precariamente, bem diferente do sul de Goiás que já contava com uma rede urbana estruturada com estradas e ferrovias.

A navegabilidade no rio Tocantins não era fácil, devido aos obstáculos naturais como corredeiras e cachoeiras que tornavam o trajeto longo e tortuoso. Também havia frequentes ataques indígenas às embarcações, falta de infraestrutura durante a navegação e péssimas condições das estradas que davam acesso ao Rio Tocantins (PARENTE, 2007).

A luta pelo movimento separatista entre o norte e o sul de Goiás perdurou por muitos anos e já acontecia desde o século XIX, quando em 1809 a capitania de Goiás foi dividida em duas comarcas: a do Sul, sob o comando do Capitão General Manoel Inácio Sampaio; e a do Norte comandada pelo Desembargador Joaquim Teotônio Segurado (CAVALCANTE, 2002).

Essa divisão do Estado de Goiás foi um dos fatores que, muitos anos depois, levaram à criação e emancipação do Estado do Tocantins em 1988, em que o território acima do paralelo 13, passou a constituir a nova unidade da federação (OLIVEIRA, 1998).

As questões que alimentavam as propostas para divisão territorial do Estado de Goiás eram de natureza geográfica, devido à grande extensão territorial; econômica, devido à necessidade de autonomia financeira para desenvolvimento da região; e política, em que várias lideranças políticas e elites regionais tinham interesses em conquistar maiores espaços de poder, não apenas no campo, mas também nas áreas urbanas. Para as pessoas que faziam parte do movimento separatista, a criação do Estado do Tocantins seria o elemento chave para o desenvolvimento regional, haja vista a descentralização e autonomia sobre os recursos públicos, com geração de emprego e renda para a população (OLIVEIRA, 2002).

A construção do território do Tocantins levantou na população o ideal de um território de inclusão social, mesmo com condições sociais, econômicas e políticas tão precárias como as vivenciadas pela região do norte de Goiás. Para que isso acontecesse vários grupos envolvendo a população e lideranças políticas unificaram o discurso pela linguagem da autonomia e progresso, tendo como referência os pressupostos de Teotônio Segurado (OLIVEIRA, 2012).

Dessa forma, após uma luta secular de um povo pela divisão territorial do Estado de Goiás, foi criado o Estado do Tocantins pela Constituição Federal de 1988, em seu Art. 13, do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, que diz:

Art. 13. É criado o Estado do Tocantins, pelo desmembramento da área descrita neste artigo, dando-se sua instalação no quadragésimo sexto dia após a eleição prevista no §3º, mas não antes de 1º de janeiro de 1989.

§1º - O Estado do Tocantins integra a região norte e limita-se com os estados de Goiás pelas divisas norte dos municípios de São Miguel do Araguaia, Porangatu, Formoso Minaçu, Cavalcante, Monte Alegre de Goiás, e Campos Belos, Conservando a leste, norte e oeste as divisas atuais de Goiás com os estados da Bahia, Piauí, Maranhão, Pará e Mato Grosso.

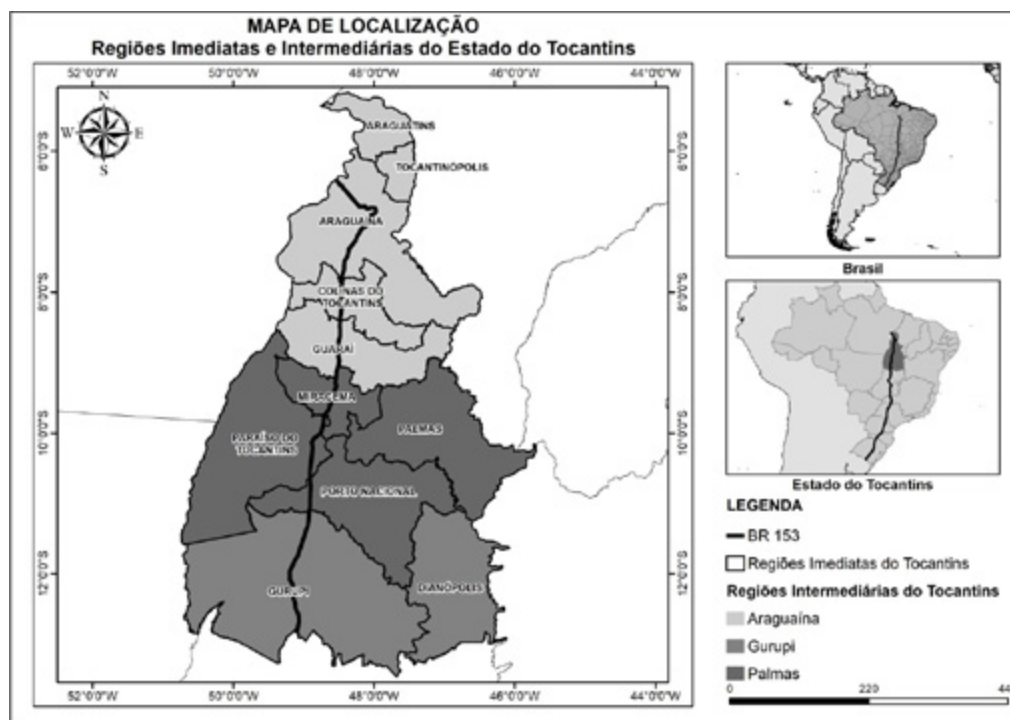
§2º - O poder executivo designará uma das cidades do estado

para sua nova capital provisória até a aprovação da sede definitiva do governo pela Assembleia Constituinte.

§3º - O Governador, o Vice-Governador, os Senadores, os Deputados Federais e Estaduais serão eleitos, em um único turno, até sessenta e cinco dias após a promulgação da Constituição, mas não antes de 15 de novembro de 1988 [...].

De acordo com informações do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE (2019), quando o Estado do Tocantins foi criado existiam 81 municípios, porém, após sua emancipação, foram criados mais 58 municípios, incluindo a cidade de Palmas, capital do Estado. Atualmente, o Tocantins conta com 139 municípios, divididos em 3 regiões geográficas intermediárias (Palmas, Araguaína e Gurupi) e 11 regiões geográficas imediatas (Palmas, Porto Nacional, Paraíso do Tocantins, Miracema do Tocantins, Araguaína, Guaraí, Colinas do Tocantins, Tocantinópolis, Araguatins, Gurupi e Dianópolis), conforme demonstrado na figura 1.

Figura 1. Mapa de localização das regiões intermediárias e imediatas do Estado Tocantins



Fonte: Dos autores (2020).

Construção da Rodovia Federal BR 153

Diante da necessidade de interligar a capital federal Brasília a outras regiões do país, inclusive da interiorização prevista desde o império português, foi elaborado o plano rodoviário nacional com grandes eixos rodoviários como: Belém-Brasília, Brasília-Fortaleza, Brasília – Belo Horizonte, Brasília-Rio de Janeiro, Brasília-São Paulo e Brasília-Acre (BRASILEIRO et al, 2001).

Ainda segundo Brasileiro et. al (2001), o Plano Rodoviário Nacional - PRN, elaborado em 1944, instituído pelo Decreto nº 15.093, de 20 de março de 1944, previa a construção de vinte e sete linhas federais, sendo seis rodovias longitudinais, quinze transversais e seis radiais, formando um total de 35.574 km, em que cada uma delas teria a nomenclatura de “BR” acrescido de três algarismos. Dentre essas rodovias estava inclusa a Belém-Brasília como um de seus principais eixos, que iria cortar o país de norte a sul do país, com início em Belém/PA

até Santana do Livramento/RS.

Em 10 de maio de 1958, o governo Juscelino Kubitschek criou a RODOBRÁS, órgão responsável pela construção da Belém-Brasília, e nomeou o engenheiro Bernardo Sayão para administrar a empreitada de 1958 a 1961. Nesse período foi aberto todo o trajeto da Belém-Brasília, com a construção de duas pontes: do Estreito sobre o Rio Tocantins, com 533 metros de comprimento e outra sobre o Rio Guamá no Estado do Pará com 135 metros. A pavimentação da rodovia só ocorreu em 1974 durante o governo Médici (NASCIMENTO, 2011), sendo totalmente concluída por volta de 1977. A obra fez uma retificação de traçado, desviando do centro de várias cidades no trecho, impulsionando novo crescimento urbano e desenvolvimento regional (DNIT, 2009).

No dia 02 de fevereiro de 1960, com a Caravana da Integração Nacional que chegou em Brasília no dia 31 de janeiro de 1960, foi inaugurada oficialmente a Rodovia BR-153, que contou com a participação do presidente Juscelino Kubitschek, que destacou a importância da rodovia Transbrasiliana, BR-153, para o país.

A abertura da estrada para a construção da BR 153 permitiu a inserção de várias frentes de colonização no cerrado e na floresta, em regiões até então habitadas apenas por nações indígenas e povos tradicionais, num processo de interiorização da ocupação territorial, bem como da integração do cerrado como centro produtor agropecuário importante para a economia do país (DNIT, 2009).

A região norte de Goiás, hoje Tocantins, foi completamente modificada, pois as margens da BR 153 surgiram novas fazendas, postos de gasolina, pequenos comércios, novos povoados e vilas que mais tarde se transformaram em cidades, alguns povoados ficaram estagnados por muitos anos, porém outros evoluíram rapidamente impulsionados pela base migratória devido a região ter servido de acampamento durante todo o processo de construção da rodovia (NASCIMENTO, 2011).

A rodovia federal é conhecida por várias denominações como Belém-Brasília, Transbrasiliana e BR 153. Quando a rodovia foi construída ela se chamava BR 014, porém com o Plano Rodoviário Nacional ela passou a se chamar BR 153 no trecho que vai de Aceguá – RS até Belém – PA. O trecho que corta todo o Estado de Goiás até o município de Wanderlândia no Estado do Tocantins recebe a designação de BR 153 e de Wanderlândia a Aguiarnópolis no Tocantins ela recebe o nome de BR-226; no Estado do Pará ela se chama BR-010 e BR-316, e no Maranhão também ela é BR-010 (NASCIMENTO, 2011).

Diante disso, verifica-se que a rodovia federal é composta pelas BRs 153, 010, 226 e 316, sendo que a rodovia BR-010, iniciada em Brasília - DF e terminada em Belém - PA, e entre outras cidades inclui no seu traçado os municípios de Natividade, Palmas e Pedro Afonso no Estado do Tocantins.

A BR 153 é o principal eixo de ligação rodoviária da região Norte com as demais regiões do Brasil. A rodovia possui 3.564,4 km de extensão e passa por oito estados brasileiros, do Pará ao Rio Grande do Sul. Desse total 803 km estão dentro do Estado do Tocantins. Ao longo de todo o seu trajeto, tem como principais pontos de passagens as cidades de Marabá - Araguaína - Gurupi - Ceres - Goiânia - Itumbiara - Prata - Frutal - São José do Rio Preto - Ourinhos - Irati - União da Vitória - Porto União - Erechim - Passo Fundo - Soledade - Cachoeira do Sul - Bagé e Aceguá. (DNIT, 2009).

Rodovia e a Ocupação Territorial

As margens da BR 153 foram sendo ocupadas por diversos povoados durante as fases de construção da rodovia, tendo alguns vindo a se transformar em cidades, posteriormente. Ocorreram ações de urbanização territorial com o objetivo de fomentar o povoamento da região e facilitar o escoamento da produção e o desenvolvimento de outras atividades produtivas.

Na atual divisão territorial do Estado, são 29 os municípios de relação direta com BR 153, sendo estes: Aliança do Tocantins, Alvorada, Araguaína, Barrolândia, Brasilândia do Tocantins, Cariri do Tocantins, Colinas do Tocantins, Crixás do Tocantins, Dueré, Fátima, Figueirópolis, Fortaleza do Tabocão, Guaraí, Gurupi, Miracema do Tocantins, Miranorte, Nova Olinda, Nova

Rosalândia, Oliveira de Fátima, Palmeirante, Paraíso do Tocantins, Piraquê, Presidente Kennedy, Pugmil, Rio dos Bois, Santa Rita do Tocantins, Talismã, Wanderlândia e Xambioá, dispostos de norte a sul em todas as regiões intermediárias e em sete das 11 regiões imediatas, como já visualizado na Figura 1.

As informações acerca do início das obras, tempo de duração e extensão de quilometragem vinculada a cada acampamento de trabalhadores para a construção da rodovia no Estado do Tocantins, bem como sua localização geográfica são imprecisas de acordo as consultas realizadas, o que dificulta a análise histórico-geográfica de correlação entre os acampamentos e o surgimento efetivo de povoados e posteriores cidades nos exatos locais inicialmente tidos como suporte logístico temporário.

Entretanto, é fato o aumento no número de municípios no decorrer das décadas, de modo que o Quadro 1 traz os municípios divididos em três categorias de análise de sua emancipação, de acordo a fase de implantação da rodovia, tomando como base o ano de 1958 para o início das obras e 1977 como término, após a finalização da pavimentação. A Figura 2 demonstra a localização das sedes desses municípios em relação à rodovia utilizando as categorias já mencionadas na metodologia.

Quadro 1. Ano de emancipação de Municípios de relação direta com a BR 153 e correspondente fase de implantação da rodovia.

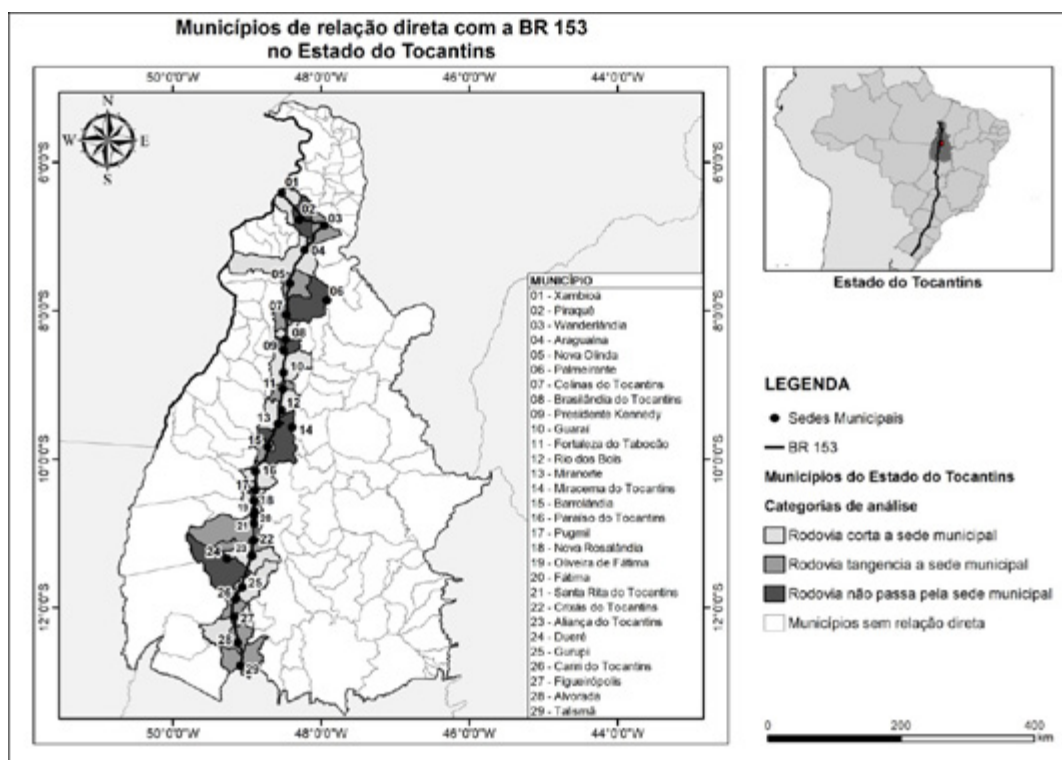
Implantação da Rodovia no Estado do Tocantins (1958 – 1977)	Municípios e Ano de Emancipação
Anterior à criação da rodovia	Miracema do Tocantins (1948), Xambioá (1953).
Durante as obras (abertura e pavimentação)	Alvorada (1963), Araguaína (1958), Colinas do Tocantins (1960), Dueré (1958), Guaraí (1968), Gurupi (1958), Miranorte (1963), Paraíso do Tocantins (1963), Piraquê (1972), Presidente Kennedy (1971)
Após as obras	Aliança do Tocantins (1989), Barrolândia (1989), Brasilândia do Tocantins (1993), Cariri do Tocantins (1991), Crixás do Tocantins (1994), Fátima (1982), Figueirópolis (1980), Fortaleza do Tabocão (1989), Nova Olin-da (1980), Nova Rosalândia (1988), Oliveira de Fátima (1994), Palmeirante (1993), Pugmil (1994), Rio dos Bois (1991), Santa Rita do Tocantins (1994), Talismã (1997), Wanderlândia (1983).

Fonte: Portal Cidades IBGE. Quadro elaborado pelos autores.

Dos 29 municípios, apenas dois eram emancipados antes das obras para construção da BR 153, a saber, Miracema do Tocantins, localizado na parte central do Estado, e Xambioá, na parte norte, divisa como Estado do Pará. Convém mencionar que todos estão localizados às margens dos dois principais rios que banham o Estado do Tocantins, sendo que na primeira é o rio homônimo ao Estado e na segunda, o Rio Araguaia. Como já exposto anteriormente, antes da abertura das estradas, os rios serviam como a principal via de transporte nessa região.

Observa-se ainda que dentre elas, apenas em Xambioá a rodovia corta a sede municipal, podendo-se levantar como hipótese para isso, o fato de a localidade já ser um município emancipado e estar localizada na divisa com outro estado membro da federação para onde a rodovia segue. No caso de Miracema do Tocantins, suspeita-se que a escolha tenha sido por critérios técnicos de trajeto original da rodovia, porém as informações precisas não foram encontradas.

Figura 2 - Municípios de relação direta com a BR 153 no Estado do Tocantins e respectivas categorias de análise em relação à localização da sede municipal e rodovia



Fonte: Dos autores (2020).

Entre os dez municípios emancipados durante a construção da rodovia, a maior parte está localizada na parte centro-norte do Estado e, em alguns casos, a data de sua criação tem relação aparente com a proximidade geográfica entre eles. É o caso de Paraíso do Tocantins, emancipada em 23 de outubro de 1963, seguido por Miranorte, ao norte, em 08 de novembro do mesmo ano, sugerindo o fluxo das frentes de obra.

Um interessante fenômeno demográfico aconteceu na então cidade de Tupiratins, localizada às margens do Rio Tocantins. A cidade foi diretamente impactada nesse período com o êxodo de seus habitantes para as margens da rodovia em construção, de modo que em 1963 foi criada a Vila Presidente Kennedy. No ano de 1971, passou a ser a sede municipal e ainda o nome oficial do município, enquanto Tupiratins passou a figurar como um Distrito até ser novamente emancipado em 1991.

Outro caso de destaque na categoria foram as cidades de Araguaína e Gurupi. Emancipadas no ano de início das obras, possuem a sede cortada pela rodovia e hoje se consolidam entre os polos mais importantes do Estado. Ambas são sedes de Regiões Intermediárias, juntamente com a capital Palmas, o que as diferencia da cidade de Dueré, emancipada no mesmo ano, porém que não é cortada pela BR 153 e atualmente não possui nenhuma projeção regional, nem mesmo como sede de região imediata. O fato desta cidade ter essa característica em relação à rodovia e fazer divisa com o município de Gurupi pode indicar um possível fluxo migratório que dificultou seu crescimento populacional.

A maior parte dos municípios impactados pela BR 153 teve sua emancipação após o término das obras, sendo 17 (dezessete) no total. Inicialmente, pode-se pensar que o processo ocorreu pelo aumento gradual da população dos povoados formados durante as obras, porém isso não explica de forma contundente, pois cabe destacar o peso político da criação do Estado do Tocantins pela Constituição Federal de 1988 no fomento a emancipação nos anos seguintes.

Esse pensamento é corroborado pelos dados de população, sendo que nenhum dos municípios emancipados na década de 1990 chegou a superar a marca dos cinco mil habitan-

tes de acordo com os Censos Demográficos de 2000 e 2010. As raras exceções da categoria acontecem nos municípios emancipados ainda na década de 1980, como Aliança do Tocantins, Barrolândia, Figueirópolis, Nova Olinda e Wanderlândia.

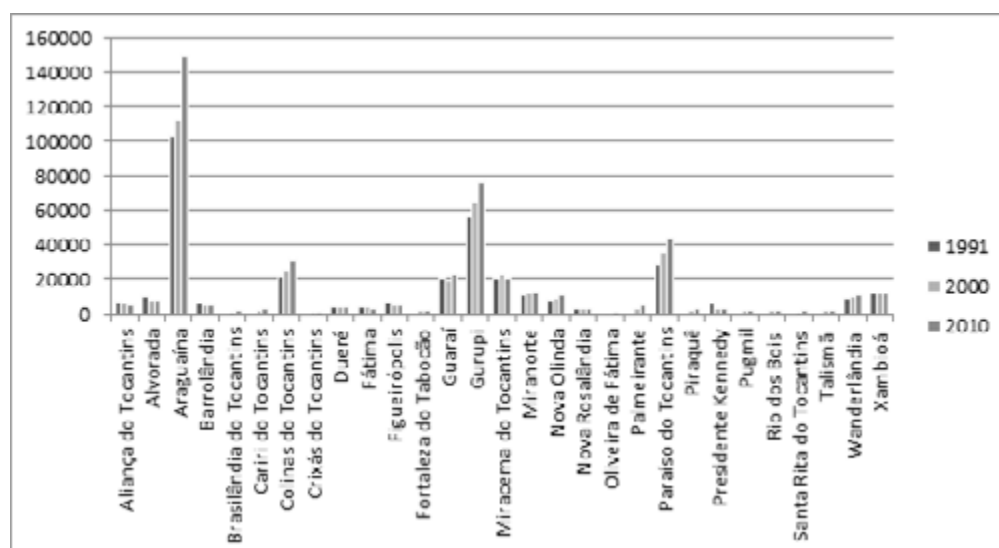
Entretanto, se o contingente populacional não justifica inicialmente a emancipação, a relação entre localização da rodovia e sede fica evidente. Oito municípios são cortados pela rodovia e oito possuem sede municipal tangenciada por esta, ao passo que apenas um não está nessas categorias, que é o caso do município de Palmeirante, localizado as margens do rio Tocantins e originado de um antigo povoado da região.

Crescimento Populacional

Com relação ao crescimento populacional, a obtenção de dados mais consistentes se deu por meio dos Censos Demográficos realizados pelo IBGE nos anos de 1991, 2000 e 2010. Essa fonte de dados não contempla o período anterior e durante a implantação da rodovia. A julgar pelos dados expostos no subitem anterior sobre a criação de novos municípios, e pelas fontes relatadas na revisão bibliográfica que definem antiga região norte de Goiás como pouco povoada, subentende-se que após a abertura do acesso rodoviário, com ênfase na BR-153, houve um aumento demográfico no âmbito geral, embora este tenha sido concentrado de forma exponencial em algumas localidades, como demonstrado no gráfico da Figura 3.

Na realização do primeiro censo, no ano de 1991, dentre os municípios estudados, havia 18 (dezoito) municípios, que agrupados, possuíam contingente populacional de 339.487 (trezentos e trinta e nove mil, quatrocentos e oitenta e sete) habitantes. No ano 2000, todos os 29 (vinte e nove) municípios analisados já estavam emancipados e juntos possuíam população de 390.694 (trezentos e noventa mil, seiscentos e noventa e quatro) habitantes, passando para 459.985 (quatrocentos e cinquenta e nove mil, novecentos e oitenta e cinco) habitantes no ano de 2010.

Figura 3 - Gráfico das populações de acordo censos demográficos dos anos de 1991, 2000 e 2010 realizados pelo IBGE



Fonte: Portal Cidades IBGE. Elaboração: Dos autores (2020).

Como observado no gráfico, algumas cidades foram responsáveis pela concentração desse aumento, com destaque as cidades de Araguaína, Gurupi e Paraíso do Tocantins, localizadas nas regiões norte, sul e central do Estado, respectivamente. Um fato a ser destacado é que as duas primeiras são cidades sede das regiões intermediárias homônimas no Estado do Tocantins. A terceira e também maior cidade sede, a capital do Estado, Palmas, não foi contemplada nesta análise por não ter vínculo direto com a rodovia BR 153, entretanto, pode ser

representada pela terceira cidade citada, Paraíso do Tocantins, uma vez que esta faz parte da sua região intermediária e está a 60 (sessenta) km da capital.

Outras cidades apresentaram crescimento mais modesto, porém constante durante os censos, como Colinas do Tocantins, Fátima, Guaraí, Miranorte, Nova Olinda, Palmeirante e Wanderlândia. Por outro lado, cidades como Presidente Kennedy, Miracema do Tocantins, dentre outras, apresentaram declínio populacional. A provável explicação refere-se à instalação de indústrias, expansão do agronegócio, empresas de logística e equipamentos públicos em cidades próximas que acabam por influenciar o fluxo migratório microrregional em busca de melhores condições de vida e emprego por parte dos trabalhadores e suas famílias.

Um exemplo é a cidade de Araguaína que antes da rodovia BR-153, era um município com precárias condições de vida, estagnado sob vários aspectos socioeconômicos, com baixíssimo índice de crescimento populacional, possuía apenas uma indústria e poucos comércios. Atualmente, é a segunda maior cidade do Estado do Tocantins e possui várias indústrias, intensa atividade na prestação de serviços e uma extensa agropecuária moderna (CORREIA, 2015).

Um fato que merece destaque é que em todos os municípios a ocupação média de moradores por domicílios particulares diminuiu. Quando se analisa isso somado ao aumento populacional da cidade, observa-se uma taxa de crescimento ainda maior na quantidade de moradias e consequente área urbana dos municípios, com a abertura de novos loteamentos. Dessa forma, há uma maior pressão sobre o poder público pelo fornecimento de serviços básicos como rede de drenagem, pavimentação de vias, distribuição de água e coleta de esgoto que nem sempre seguem o mesmo ritmo de expansão.

Indicadores Socioambientais

Segundo a Lei Federal nº 11.445/2008, que institui a Política Nacional de Saneamento Básico, no art. 2º inc. II, cabe ao serviço público prestar conjunto de serviços, infraestruturas e instalações operacionais de abastecimento de água potável, esgotamento sanitário, limpeza urbana e manejo de resíduos sólidos.

Utilizando os dados disponibilizados pelo Censo Demográfico 2010 e Portal Cidades do IBGE, todas as cidades avaliadas possuem entre 98,2% a 100% de cobertura da rede de abastecimento de água, com exceção de Cariri do Tocantins, onde a abrangência do serviço atende 89,9% dos habitantes.

Quando avaliada a limpeza urbana e o manejo de resíduos sólidos, observa-se a relação direta entre o número de habitantes e a cobertura do serviço. A cidade de Palmeirante, por exemplo, atende apenas 16,71% de seus habitantes, o pior índice encontrado, ao passo que as campeãs nesse quesito, Gurupi, Araguaína e Paraíso do Tocantins atendem 94,05%, 90,58% e 90,83%, respectivamente.

Esse mesmo comportamento se repete no campo de instalações sanitárias. A maior parte dos municípios utiliza fossa rudimentar e nos últimos anos as cidades menores não obtiveram linhas de financiamento para mudar essa realidade, estando os principais esforços direcionados para as cidades com maior contingente populacional.

Índice de Desenvolvimento Humano

Na realização do primeiro censo em 1991, todos os municípios que fazem parte do estudo possuíam IDH considerado muito baixo, menor que 0.5, com modesta mudança positiva para o ano 2000, com destaque aos municípios de Paraíso do Tocantins e Gurupi que saíram da categoria “muito baixo” para “médio”. Foram 13 (treze) os municípios que não apresentaram mudança de categoria, e os demais melhoraram, porém continuaram tendo índice classificado como baixo.

Para melhor visualizar o processo de mudança do IDH nas cidades objeto de estudo, veja a figura 4.

têm relação direta com a rodovia foram classificadas com IDH médio e apenas Palmeirante teve uma melhora menos expressiva e saiu da categoria de IDH muito baixo para baixo.

Considerações Finais

O estudo teve como propósito realizar um diagnóstico do desenvolvimento socioeconômico dos municípios ao longo da BR 153 no Estado do Tocantins, a fim de verificar a influência da rodovia no desenvolvimento econômico e regional dos municípios.

A rodovia federal BR 153 é para o Estado do Tocantins um dos principais fatores de desenvolvimento da região Norte, pois antes da construção essa região que fazia parte de Goiás era isolada do seu próprio estado e do Brasil. Além de permitir o escoamento da produção agropecuária, incentivar o comércio, em seu trajeto prosperaram várias cidades como Araguaína e Gurupi, além de outras de menor estrutura.

A região norte do Estado de Goiás era despovoada, abandonada e isolada das outras regiões, devido à grande extensão territorial e a distância da sede administrativa de Goiás. Além disso, a ausência de infraestrutura de transporte adequada inviabilizava o escoamento de produtos e matérias primas nessa região. Somente a partir de 1960, com a construção da BR 153, foi consolidada a interligação do norte de Goiás, hoje, Estado do Tocantins, a outras localidades do país, facilitando o escoamento da produção e a chegada de produtos nessa região, promovendo o fluxo de mercadorias e serviços.

Nesse sentido, constata-se que o processo de territorialização do Estado do Tocantins está diretamente interligado com o processo de transformação na infraestrutura rodoviária, vivenciado com a construção da BR 153, que corta o Estado de norte a sul, proporcionando uma nova mobilidade territorial ao país e tornando a região mais atraente do ponto de vista econômico. Assim, verificam-se na região, por meio de indicadores e registros históricos, os efeitos da oferta de infraestrutura de transportes mencionados na literatura.

A rodovia federal associada com outras estratégias governamentais para integração econômica e social da Amazônia ao Centro-Sul do país provocou grandes transformações sociais, econômicas e espaciais no Estado do Tocantins. O acesso promovido pela rodovia possibilitou apresentar a região norte de Goiás as outras regiões do país e inseri-la no contexto econômico nacional, o que culminou em um novo desenho territorial com o povoamento da região através da ocupação urbana e rural, valorização das terras, posterior expansão e modernização agropecuária e melhorias na infraestrutura urbana.

Referências

BANISTER, D.; BERECHMAN, J. **Transport Investment and Economic Development**. UCL Press: London, UK. 2000, 383p.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**: 1988. 20. ed. Brasília: Câmara dos Deputados, Coordenação de Publicações, 2003. 382 p.

BRASILEIRO, A. et al. **Transportes no Brasil**: história e reflexões. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2001.

CAVALCANTE, M. E. S. R. **O discurso autonomista do Tocantins**: primeiras manifestações. In: GIRALDIN, O. (Org.). *A transformação histórica do Tocantins*. Goiânia: Ed. UFG; Palmas: Unitins, 2002, p. 49-88.

CAVALCANTE, L. R. M. T. **Produção teórica em economia regional**: uma proposta de sistematização. *Revista brasileira de estudos regionais e urbanos*. Agosto, 2007.

CORREIA, Luiz Soares. **A influência da BR-153 no crescimento e desenvolvimento econômico de Araguaína**. 2015. Dissertação (Mestrado em Transportes) — Universidade de Brasília, Brasília, DF, 2015, 136 p.

DATASUS - **DEPARTAMENTO DE INFORMÁTICA DO SISTEMA ÚNICO DE SAÚDE**. Disponível em: <http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/deftohtm.exe?ibge/censo/cnv/alfTO.def>. Acesso em 07 de novembro de 2019.

DNIT - **DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES**. 2010. Disponível em: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/rodovias/rodovias-federais/nomeclatura-das-rodovias-federais>. Acesso em 02 de outubro de 2019.

_____. **Relatório de Impacto Ambiental - RIMA**. Realizado em fevereiro de 2009 pela Consultoria de Engenharia e Economia S/C LTDA. Disponível em: <https://www.dnit.gov.br/download/meio-ambiente/acoes-e-atividades/estudos-ambientais/br-153-go.pdf>. Acesso em 02 de outubro de 2019.

HIRSCHMAN, A. O. **Interregional and International transmission of economic growth**. In: The strategy of economic development. Tradução: Rui Cesar dos Santos. New Haven, Yale University Press, 1958.

IBGE - **INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA ESTATÍSTICA**. Disponível em: <https://sidra.ibge.gov.br>. Acesso em 02 de outubro de 2019.

_____. **Cidades**. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/to/>. Acesso em: 02 de outubro de 2019.

_____. **Lista de Regiões geográficas intermediárias e imediatas do Tocantins**. Disponível em: https://pt.wikipedia.org/wiki/Lista_de_regi%C3%B5es_geogr%C3%A1ficas_intermedi%C3%A1rias_e_imediatas_do_Tocantins. Acesso em 02 de outubro de 2019.

ISARD, W. **Location and space economy: a general theory relation to industrial location, market areas, land use trade and urban structure**. Cambridge: MIT Press, 1956.

MYRDAL, G. **Teoria econômica e regiões subdesenvolvidas**. 2 ed. Rio de Janeiro: Saga, 1968.

NASCIMENTO, J. B. **Tocantins: História e Geografia**. 7ª ed. Goiânia: Bandeirante, 2011.

OLIVEIRA, R. **O movimento separatista do Tocantins e a CONORTE (1981-1988)**. 1998. 161f. Dissertação (Mestrado em Ciência Política) – IFCH, UNICAMP, Campinas, 1998.

_____. A “invenção” do Tocantins. In: GIRALDIN, O. (Org.). **A transformação histórica do Tocantins**. Goiânia. Ed. UFG, 2002, p. 13-48.

OLIVEIRA, J. M. M. **Estratégias Separatistas e Ordenamento Territorial: a criação de Palmas na consolidação do Estado do Tocantins**. 2012. 295f. Tese (Doutorado em Geografia), Universidade Federal de Uberlândia-UFU, Uberlândia MG, 2012.

OLIVEIRA, N. M. **Desenvolvimento Regional e Territorial do Tocantins**. 2019.

PALMEIRANTE (Município). **História do município**. Disponível em: <https://www.palmeirante.to.gov.br/municipio#historia>. Acesso em 12 de janeiro de 2020.

PARENTE, T. G. **Fundamentos teóricos do Estado do Tocantins**. Goiânia: UFG, 2007.

PERROUX, F. **Note Sur La Notion de Pôle de Croissance**. Tradução com permissão da Revista Brasileira de Estudos Políticos. Economie appliquée, 1955.

_____. **O Conceito de Polos de Crescimento.** In: SCHWARTZMAN, S. (Org.). Economia Regional: Textos Escolhidos. Belo Horizonte, CEDEPLAR, 1977.

PRESIDENTE KENNEDY (Município). **História do município.** Disponível em: http://presidentekennedy.to.gov.br/pagina/78_Historia-da-Cidade.html. Acesso em 18 de janeiro de 2020.

RODRIGUE, J. P. e NOTTEBOOM, T. Transportation and economic development. In: Rodrigue, J-P et al. **The Geography of Transport Systems**, Hofstra University, Department of Global Studies & Geography, 2017. Disponível em: <https://transportgeography.org>.

ROESCH, S. M. A. **Projetos de estágio e de pesquisa em administração.** Guia para estágios, trabalhos de conclusão, dissertações e estudos de caso. 3ª ed. São Paulo: Atlas, 2009.

SOUZA, N. J. de. **Desenvolvimento Regional.** São Paulo: Atlas S.A., 2009.

VON THÜNEN, J. H. **The isolated State.** New York: Pergamon Press, 1966 (Edição original: 1826).

Recebido em 15 de maio de 2020.

Aceito em 26 de junho de 2020.