



**UMA ANÁLISE TERRITORIAL A PARTIR DA RODOVIA BELÉM-
BRASÍLIA EM ARAGUAÍNA-TO**

**AN TERRITORIAL ANALYSIS FROM THE HIGHWAY BELÉM-BRASÍLIA
IN ARAGUAÍNA-TO**

Reges Sodré da Luz Silva Dias
Graduando de Geografia da Universidade Federal do Tocantins (UFT)
reges@uft.edu.br

Eliseu Pereira de Brito
Professor Msc. de Geografia da Universidade Federal do Tocantins (UFT)
eliseubrito@uft.edu.br

Resumo

Esta pesquisa teve por objetivo analisar a importância da Rodovia Belém-Brasília na formação territorial da cidade de Araguaína. O modo que utilizamos para estruturar o trabalho foi a partir de uma análise espaço/temporal. Para tanto, buscamos respaldar a análise em autores que analisaram a dinâmica territorial produzida a partir da construção dessa rodovia, como Aquino (2002), Sousa (2002), e Valverde e Dias (1967), e para suporte conceitual Haesbaert (2006), Santos (2008) e Corrêa (2003). A rodovia provocou uma reorganização da rede urbana no Norte Goiano/Tocantins, perdendo em importância as cidades ribeirinhas em favor das cidades surgidas e reestruturadas às margens da nova BR. Araguaína emerge nesse contexto e se transforma em um grande pólo de crescimento. Hoje sua territorialidade é construída baseada em territórios-redes, e a rodovia Belém-Brasília é uma das bases dessa territorialização.

Palavras-chaves: Belém-Brasília, territórios-redes, Araguaína.

Abstract

This research aimed to examine the importance of the Belém-Brasília Highway in territorial formation of the Araguaína city. The way we use to structure the work was from an analysis space / time. Therefore, we seek to support the analysis on authors who analyzed the territorial dynamics generated from the construction of the highway, as Aquino (2002), Sousa

(2002) and Valverde and Dias (1967), and conceptual support Haesbaert (2006), Santos (2008) and Correa (2003). The road led to a reorganization of the urban network in northern Goiás / Tocantins, losing importance in the riverside towns in favor of cities emerged and restructured the banks of the new BR. Araguaína emerges in this context and becomes a major growth pole. Today their territoriality is built based on territories- networks, and the Belém-Brasília is one of the bases of this territorialization. Keywords: Belém-Brasília, territories, networks, Araguaína.

Introdução

O Norte Goiano no período anterior aos anos 60 encontrava-se isolado em relação ao Brasil e ao sul de Goiás, as relações territoriais se restringiam basicamente com o Pará e o Maranhão por meio de hidrovias. Sua economia era majoritariamente de subsistência, ligada à mineração e a pecuária. Em se tratando de índice populacional, a região era quase despovoada (SOUSA, 2002). Não existiam fluxos de matérias-primas nem circulação de produtos industrializados para a região mencionada. Por isso, havia uma necessidade de integrar a região ao restante do Brasil, sonho que viria a realidade com o Governo de Juscelino Kubitschek.

No entanto, a construção da Rodovia Belém-Brasília não se concretizou apenas no Governo de JK (1956-1961), antes, o seu primeiro projeto remonta a década de quarenta. Processo que ficou conhecido como a ‘Marcha para o Oeste’ no Governo de Getúlio Vargas, que consistiu na instalação de Colônias Agrícolas Nacionais. Em Goiás criou-se a Colônia Agrícola Nacional de Goiás (CANG), tendo a frente do projeto o engenheiro Agrônomo Bernardo Sayão de Carvalho Araújo. Foi ele quem abriu os primeiros trechos da rodovia que mais tarde seria chamada de Belém-Brasília.

Segundo Aquino (2002), o engenheiro Jefferson Bueno, integrante da equipe que trabalhou na obra, relata que a estrada chegou até a localidade denominada Cercadinho (atual Barrolândia-To), ao norte da cidade conhecida hoje como Paraíso do Tocantins, ainda sem participação do Governo JK.

Ainda segundo Aquino (2002), a rodovia não se tratava de uma estrada Federal, mas de uma picada estadual, precariamente aberta. A partir de então, entrou de fato o Governo de JK com as máquinas que proporcionaram as condições necessárias para que a rodovia chegasse até Belém-Pa.

Essa obra era sem dúvida um dos grandes objetivos do Governo na época que tinha por objetivo a integração nacional. Daí surge a necessidade de criar um centro de referência,

qual seja, a capital Brasília e, a partir de então todos os outros pontos do território nacional iriam necessariamente ligar-se a ela. A Belém-Brasília foi então a primeira artéria aberta na floresta Amazônica ligando o Sul-Sudeste do país ao Norte brasileiro.

Desde a abertura da Rodovia Belém-Brasília, a organização territorial vem sendo construída/destruída a partir das dinâmicas socioeconômicas estruturadas por influências advindas da logística produzida por ela, fazendo surgir e estruturar novas cidades às suas margens, como por exemplo, Araguaína, Colinas de Goiás (hoje Colinas do Tocantins), Guaraí, Miranorte, Paraíso do Norte (hoje Paraíso do Tocantins), Gurupi, Alvorada, dentre outras. Estas últimas passaram a viver uma relação campo/cidade estruturada em uma rede urbana mais complexa.

De modo geral, a criação da Belém-Brasília proporcionou ao Norte Goiano a integração junto a economia nacional, assumindo assim, o papel de exportador de matérias-primas e, importador de produtos industrializados.

Delimitando o recorte espacial à cidade de Araguaína, queremos acrescentar a ideia de multiterritorialidade a partir da criação da rodovia Belém-Brasília, trazendo então uma contribuição nova para o debate sobre essa temática. Isso se deve ao fato de que as empresas redes situadas nesta cidade estão usufruindo a vivência de múltiplos territórios. Nossa visão parte do pressuposto de que território não é enraizamento. E assim como o homem, ele se modifica tanto no tempo quanto no espaço.

Um território, antes de ser uma fronteira, é primeiro um conjunto de lugares hierarquizados, conectados a uma rede de itinerários. (...) A territorialização (...) engloba ao mesmo tempo aquilo que é fixação [enraizamento] e aquilo que é mobilidade, em outras palavras, tanto os itinerários quanto os lugares. (BONNEMAISON 1981, p. 253-54 *apud* HAESBAERT 2006, p. 280).

Concordamos com Haesbaert (2006), quando da sua afirmação de que o território hoje, mais do que nunca, é movimento, ritmo, fluxo e rede. O autor nos apresenta uma nova perspectiva de entender o território a partir do controle de fluxos, o território-rede. Assim, somos levados a crer que Araguaína e as empresas que estão situadas às margens da Belém-Brasília vivem o processo da multiterritorialidade, sendo a própria rodovia uma condição de sua dominação e ponto de atração, uma vez que a mesma configura-se em um instrumento de organização da rede.

No processo de construção da Belém-Brasília, houve os primeiros aumentos da população local. Os trabalhadores da empresa responsável pela realização da obra passaram a residir na cidade. Com isso, o processo de expansão urbana da mesma teve início passando

atrair cada vez mais moradores de outras cidades e Estados. De acordo com Valverde e Dias (1967), vieram para Araguaína pessoas de Minas Gerais, São Paulo, Maranhão, Pará e Piauí.

Observou-se também, em Araguaína uma inversão no fluxo econômico: antes da construção da rodovia, os principais laços econômicos dessa cidade estavam voltados para a Região Norte, mais especificamente para Belém (PA) e, logo depois, voltou-se para o Centro-Sul.

É com essa nova organização territorial, advinda da criação da Belém-Brasília, que Araguaína se transformou em um centro econômico do Norte Goiano. Foi somente com a implantação de um novo sistema de transporte que esta obteve a possibilidade de ter uma nova função dentro do contexto Tocantins/Amazônico. Hoje, podemos falar de uma cidade que possui funções importantes de articulações econômicas no Norte Goiano/Tocantins.

Transformações territoriais em Araguaína

Para Santos (2007), entender a cidade no seu contexto atual exige uma volta às suas origens. Partindo de uma contextualização histórica, na tentativa de reconstruir sua trajetória, poderemos explicitar de modo mais coerente e coeso a estruturação territorial de Araguaína e seus desdobramentos.

Nos primórdios da formação do município, este fora habitado pelos Índios da tribo Carajás. Obviamente essa ocupação se dera na floresta e não se configurou exatamente como um núcleo populacional. Ocorreu um início de aglomeração em 1876, com a vinda da família de João Batista da Silva, oriunda do estado do Piauí. Logo em seguida várias outras famílias vieram residir nesse local, formando assim, um pequeno povoado a que se chamou Lontra devido a sua localização às margens de um rio onde havia a presença frequente de mamíferos chamados “Lontra” (SANTOS 2007).

Araújo (2000 *apud* Santos, 2007) faz as seguintes considerações: os primeiros moradores se dedicaram ao cultivo de cereais para a subsistência. E com objetivos mais lucrativos iniciaram a cultura do café como atividade predominante. Porém, as dificuldades no escoamento da produção em decorrência da ausência de vias que interligassem a região a outros povoados e cidades fizeram com que tal atividade fosse abandonada.

É interessante como podemos perceber mesmo uma inversão de processos: enquanto antes “territorializar-se” envolvia definir fronteiras e controlar espaços contínuos, bem delimitados, agora estas delimitações e fixações podem representar mais “desterritorialização” do que territorialização. Nossos territórios são construídos mais no movimento e na descontinuidade do que na fixação e na continuidade.

Quem não participa dos movimentos “globais” e se situa numa condição mais “imóvel” – ou numa mobilidade insegura e “sem controle” – pode estar mais vulnerável à desterritorialização. (HAESBAERT, 2006, p. 253).

Assim, nos primórdios da humanidade territorializar significava antes de tudo delimitar uma área. O que vemos acontecer no mundo moderno é o oposto. E isso se verificou nas primeiras constituições da formação territorial de Araguaína – a necessidade da mobilidade –, para que de fato as pessoas que aqui viviam pudessem controlar o território de maneira “segura” ou “total”.

Então, a região passa por um longo período de estagnação, devido ao isolamento da área (...) até o ano de 1925. Onde outras famílias chegam e se instalam nesta região dando um novo impulso para a mesma, como a abertura do comércio local e exportações, instituições de festas religiosas além de outras contribuições para o desenvolvimento da região. (SANTOS, 2007, p. 38).

No entanto, essa estruturação do comércio não a torna uma cidade “totalmente” capacitada para gerir o território, sofrendo fortes influências do município de Carolina-MA. Faltava uma via de circulação que desse suporte ao desenvolvimento desse comércio. Mas que comércio era esse? O que havia na cidade quando a rodovia foi construída? O que a Belém-Brasília trouxe para Araguaína a longo prazo? Em busca de tentar responder esses questionamentos recorremos a Valverde e Dias (1967) quando afirmam que

Araguaína, cidade muito espalhada, a qual conserva, não obstante, o aspecto pioneiro. Na sua rua principal, perpendicular à BR-14, há casas em construção e um comércio desordenado, rústico, embora com certas lojas especializadas: casas de fazendas, barbeiro, relojoeiro, até instituto de beleza. Isto, junto com vendas que negociam de tudo! Nenhuma rua da cidade é calçada. (VALVERDE e DIAS, 1967, p. 205).

Devemos fazer aqui algumas importantes considerações a respeito da reestruturação que sofre Araguaína. O espaço urbano da cidade supracitada quando da passagem da rodovia estava “totalmente desorganizado”, se comparado com os moldes das cidades do mundo capitalista, visto que não havia área comercial claramente definida nem área residencial, e muito menos periférica.

A rodovia imprime um novo rearranjo espacial à cidade, que a partir de então começa a ter definida a sua estrutura urbana. Tal processo perdurará por aproximadamente 30 anos. Então, a partir da década de 1990 passa a ser mais perceptível a organização espacial da mesma, onde teremos o comércio centralizado à Av: Cônego João Lima, bairros residenciais nas áreas adjacentes e nas localidades marginais o início da formação de periferias. Contudo, entendemos que a construção do espaço urbano na cidade continua em franco processo.

A economia da cidade naquele momento tinha por base a seguinte organização:

A economia do município de Araguaína se baseia principalmente na produção de babaçu e, secundariamente, na do arroz, amendoim e algodão. Nele existem florestas ricas em mogno, nas terras próximas às margens do Araguaia. Dessas matas extraem-se também pelas silvestres, sobretudo de caititu, veado e lontra. A produção de peles é muito maior no “verão” (estação seca), porque, sendo os caçadores, em geral, pequenos lavradores, encontram nessa época do ano maior lazer em suas fainas agrícolas. O comércio local adquire essas peles e vende a intermediários de Anápolis, os quais, por sua vez, as revendem para os grandes mercados do Sudeste. (VALVERDE e DIAS, 1967, p. 206).

Observemos que a lógica funcional de Araguaína e de seus indivíduos estava ligada, sobretudo, a um território de caráter mais zonal, visto do ângulo que se segue,

Às leituras mais tradicionais de território, visto como um território-zona homogêneo, dissociado da ideia de movimento (...) este “território-zona” mais estático pode ser visto como (...) realidade quase sem movimento, reduzida basicamente a suas formas, enquanto materialidades a-temporais. (HAESBAERT, 2006, p. 286).

A técnica enquanto dado de análise do território antes da rodovia estava muito incipiente no território da cidade. De acordo com as nossas pesquisas desenvolvidas até o presente momento, até a década de 1970 havia apenas casas de palha, o que constata um claro processo de desenvolvimento espacial ainda rudimentar.

A “fronteira agrícola” seria um lugar onde é possível a criação do “novo”. O “novo” pode ser entendido como a introdução das formas e conceitos de vida de uma civilização técnico-mercantil, (...) a “fronteira agrícola” é também um processo que cria a expectativa ou a possibilidade de melhor padrão e qualidade de vida para a população rural, em sua maior parte marginalizada e/ou sem possibilidade de mobilidade social ascendente no lugar de origem. Por isso mesmo a massa de “pioneiros” é constituída de imigrantes. (MACHADO, 1992, p. 34).

Segundo Gaspar (2002), de acordo com depoimentos de antigos moradores, no fim da década de 1950 a estrutura urbana de Araguaína contava com as seguintes ruas: 1º de Janeiro, Souza Porto, Falcão Coelho, Rua das Mangueiras, Rui Barbosa, Santa Cruz, Av. Cônego João Lima e uma via (estrada) que desembocava na saída para a cidade de Filadélfia (Rua Prefeito João de Souza Lima – antiga Pão de Açúcar).

A rodovia produziu uma nova dinâmica territorial para o município como um todo, o que proporcionou o seu desenvolvimento. A vinda de vários imigrantes para a cidade fez com que essa realidade mudasse de forma rápida e, os investimentos de pessoas vindas do Sul/Sudeste aceleraram o processo de expansão tanto econômico quanto populacional, como mostra a tabela 01.

Quadro 1 – Evolução Populacional de Araguaína, 1960 – 2010

Ano	População		
	Total	Urbano	Rural
1960	10.826	2.382	8.444
1970	37.915	17.372	20.408
1980	72.069	47.956	24.107
1991	90.237	84.614	18.701
1996	105.000		
2000	113.143	105.874	7.269
2007	115.759		
2010	150.484		

Fonte: IBGE Censos Demográficos – 1960, 70, 80, 91, 2000, 2007, 2010.

Não foi apenas a rodovia em si que propiciou a Araguaína desenvolver suas potencialidades, temos que ressaltar toda uma política governamental que visava dotar este território de dinheiro e técnica. Gaspar (2002) em nota de rodapé explica que o fluxo de investimentos federais dos anos 1970 e 1980 geraram impactos por que reorientou a produção agrícola, de tal modo que priorizou a pecuária como atividade fundamental da economia regional. E a região do município durante esse período, recebeu a maior quantidade de investimentos da SUDAM em todo o Estado do Tocantins.

Queremos enfatizar que o território ganha um novo olhar a partir do processo de desenvolvimento tecnológico, assim, para apreendermos como o desenvolvimento do espaço urbano em questão se deu, é imprescindível relacioná-lo a uma mudança no território que passa a ter o fator flexibilidade como essencial. É importante explicitar também que essa lógica está ligada a um fenômeno mundial. E como nos lembra Haesbaert (2006), os territórios no final do século XX, a partir de uma lógica de fluxos mudaram seu sentido porque estão associados a fluxos articulados externos a suas fronteiras.

Hoje se fala em compressão tempo-espaço HARVEY, 1989, (desenvolvimento técnico que levaria a uma “anulação do espaço pelo tempo”), e isso pode ser claramente visto na rede urbana na qual Araguaína está inserida. De acordo com entrevistas com antigos moradores, no final da década de 1960 levava-se cerca de 3 dias para chegar até a cidade de Xambioá, hoje este percurso pode ser feito em aproximadamente 45 minutos. Igualmente, há

autores que falam de relações desencaixadas espacialmente, proporcionadas e/ou possibilitadas pelo desenvolvimento técnico-informacional que vai mecanizar o território.

As relações que antes se faziam “aqui e agora” conjugadas num mesmo tempo-espaço, podem ser espacialmente dissociadas, “desencaixadas”, para se “reencaixarem” em outra configuração e/ou escala espacial. (HAESBAERT, 2006, p. 160).

Essas novas formas de estudarmos o território são creditadas ao fato de,

Ao contrário do que se poderia pensar, o território não é uma ‘prisão’, a contrastar com a ‘versatilidade’ das redes” e se “o território protege” e “a rede articula”, dentro de “uma dialética fechamento/abertura, em que os dois pólos são imprescindíveis” (...) no território-rede ou em rede, podemos dizer, o controle (a “proteção”) é produzido através do movimento articulado (a rede) (...) formando assim um território descontínuo que, dependendo da escala, é “uma rede a articular dois ou mais territórios descontínuos. (HAESBAERT, 2006, p. 297).

Sem dúvida as pessoas que viviam em Araguaína antes da criação da BR estavam “prisioneiras desse espaço”, do mesmo modo a cidade estava impossibilitada de entrar na nova lógica de organização do território contemporâneo. Albuquerque (2006) afirma que os pioneiros de Araguaína não conheciam máquinas e nem tão pouco estradas, o que eles conheciam eram pequenos trechos abertos em meio à mata, por onde passavam com animais, e que ligavam na maioria das vezes às cidades de Babaçulândia e Filadélfia.

“De alguma forma territorializar-se, hoje, implica a ação de controlar fluxos, de estabelecer e controlar redes” (HAESBAERT, 2006, p. 301). (HAESBAERT, 2006, p. 301). Destarte, temos razões embasadas empírica e teoricamente suficientes para crer que o desenvolvimento de Araguaína esteve condicionado ao dinamismo do território.

A eficiência do poder, hoje, passa pela capacidade e agilidade (velocidade) de atuar nas mais diversas escalas e pelos diferentes tipos de territórios, articulados em rede (territórios em redes), usufruindo assim das vantagens que cada um deles proporciona. (...) Hoje, o poder pode estar nas mãos de quem é capaz de “jogar” com essas múltiplas escalas: do local ao regional, ao nacional e ao global. Quanto mais presos ficarmos a um território (ou a uma de suas mobilidades) e a uma escala específicos, mais estaremos sujeitos a perder o poder de controlar fenômenos e ações. (HAESBAERT, 2006, p. 306).

Não significa, contudo, que Araguaína seja uma cidade que possua uma mobilidade das mais desenvolvidas do sistema capitalista mundial. É exíguo o movimento, por exemplo, aéreo na cidade, por tal motivo o fluxo está ligado, sobretudo ao sistema rodoviário em que se baseia a rede urbana na qual ela faz parte.

Para efeito de funcionalização, iremos dividir a multiterritorialidade em Araguaína a partir da rodovia Belém-Brasília em dois estágios distintos: o primeiro diz respeito a

multiterritorialidade individual e, a segunda, a de empresas multinacionais e nacionais que se instalaram na cidade.

A primeira está ligada a um processo de “libertação” em que as pessoas que aqui viviam usufruíram depois que a estrada foi aberta, passando a viajarem com maior facilidade para outras cidades, e assim experimentar uma vivência de múltiplos territórios. Esse processo foi se tornando complexo ao longo do tempo, visto que hoje apenas uma parcela da população local de fato construiu uma multiterritorialidade efetiva. Estas são possivelmente as elites da agropecuária local.

As classes hipossuficientes de Araguaína têm uma rotina muito restrita aos limites territoriais da cidade e, mesmo restrita a certos bairros. Vivem em um contexto de vida baseado numa construção casa-trabalho, ou casa, trabalho, igreja e escola. Mesmo em dias de feriado, a maioria não viaja para lugares turísticos. Contudo, nossa abordagem está sujeita à exceções. As classes média e média alta, ao contrário, viajam quase todos os fins de semana em busca de lazer, tanto no campo, quanto em outras cidades de nível maior. Essa distinção é imprescindível para o debate sobre a construção de territorialidades em Araguaína. Haesbaert (2006, p. 350) nos alerta para essa distinção quando diz que “É muito importante distinguir entre multiterritorialidade potencial (disponível, realizável) e multiterritorialidade efetiva (realizada de fato)”.

Para as empresas multinacionais, a vivência de uma multiterritorialidade é uma condição prévia à sua instalação, que por sua vez irá basear-se na dominação dos fluxos e dos fixos. É inviável pensar o território sem considerar a rede como sendo aquela que possibilita o controle da área zonal. A perspectiva apresentada por Haesbaert (2006) sobre território-rede nos ajuda a explicar como funcionam as bandeiras das empresas que estão situadas às margens da BR-153, pois, todas aquelas empresas apresentam suas vendas/compras ligadas a redes, tanto a rede principal rodoviária que é a própria rodovia como as redes virtuais, mas ambas possibilitadas pelo controle zonal.

O Quadro 02 mostra quais são as principais empresas localizadas as margens da Belém-Brasília em Araguaína:

Quadro 2: Revendedores autorizados de automóveis das multinacionais em Araguaína.

Empresas no entorno da BR-153 em Araguaína	Especialização das Empresas	Sede
Umuarama	Fabricante de automóveis	Turim-Itália
Volvo	Fabricante de veículos comerciais (caminhões)	Gotemburgo-Suécia
Volkswagen	Fabricante de automóveis	Wolfsburg-Alemanha
Iveco	Fabricante de veículos pesados (Caminhões e ônibus)	Turim-Itália
Mercedes	Fabricante de veículos comerciais	Alemanha
Pirelli	Beneficiamento de borracha	Milão-Itália
Chevrolet	Fabricante de veículos motorizados	Estados Unidos
Toyota Motor	Fabricante de automóveis	Toyota-Japão

Fonte: Pesquisa de campo realizada pelos autores no ano de 2012

Organizado pelo Autor, 2012

Para entender os territórios criados em Araguaína no entorno da Belém-Brasília, devemos unir território-rede e território-zona na mesma análise e jamais dicotomizá-los e/ou colocá-los como opostos. “O território-zona não estabelece em momento algum uma relação dicotômica ou dual com sua contraparte, o território-rede”, (HAESBAERT, 2006, p. 286).

Portanto, uma reorganização da rede urbana com a introdução do elemento rodoviário promoveu um novo pólo de crescimento no final do século XX em Araguaína – Tocantins. Antes da abertura da rodovia, a rede urbana tinha como cidade protagonista Carolina- MA. Tal ocorrência mostra o poder do Estado enquanto entidade organizadora do espaço geográfico, uma vez que pelo exposto até aqui, o mesmo teve participação direta nessa nova reconfiguração espacial do Norte/Goiano. Comprova igualmente o poder do capital de transformar um território “estático” em “flexível”.

Compreende-se que a produção do espaço às margens da BR-153, está diretamente ligada ao fluxo de pessoas e mercadorias que circulam com vistas a atender às demandas do capital, fazendo um intercâmbio regional, que corresponde ao processo de fluidez, indispensável à abertura e ao comércio internacional. (ALBUQUERQUE, 2006, p. 26).

Araguaína centraliza e atrai o capital na rede urbana. A rodovia teve um papel importante nessa constituição espaço-temporal da cidade, tendo em vista que no seu entorno estão localizados serviços ligados a fluxos nacionais e atendem a um vasto contingente populacional que se dirigem até ela em busca de tais serviços.

Alguns números nos ajudam a demonstrar a polaridade de Araguaína. De acordo com dados da SEPLAN-TO - 2000, na área de ZEE do Norte do Estado do Tocantins, a cidade aparece em primeiro lugar no que tange a centralidade exercida por bens e serviços relacionados a indústria, serviços industriais, comércio varejista, comércio atacadista, hospedagem, transportes, bancos, comunicações, saúde, educação e profissionais liberais.

Considerações Finais

Constatamos que a cidade de Araguaína passou por um processo de transformação territorial ao longo da sua história, se acentuando após a construção da rodovia Belém-Brasília. Essa nova mobilidade territorial advinda da BR-153 levou a uma reorganização da rede urbana, levando mesma a ser um centro econômico a partir dos anos de 1990. Hoje é uma cidade que possui uma dinâmica territorial que leva a um constante domínio da circulação do capital no Estado do Tocantins.

Destarte, o espaço urbano em questão centraliza os investimentos no Norte do Tocantins, tanto no setor público quanto no privado. Entendemos que isso se deve ao fato de que a cidade é organizada dentro de uma lógica de grande mobilidade de fluxos de outras cidades, que vêm até esta procurar os mais variados serviços. Tal mobilidade é uma condição do modo de produção capitalista visando o acúmulo e a geração de excedente. Dessa forma, só domina o território quem conseguir entrar nessa lógica.

A paisagem urbana da área assume um caráter especificamente de um espaço onde o capital está se robustecendo cada dia mais. O que vemos hoje é a complexificação de uma organização espacial muito distante daquela que havia antes da rodovia que se caracterizava pelas relações de amizade e, de um núcleo com uma vida calma. Atualmente é possível verificar uma construção/destruição/reconstrução da paisagem num tempo muito rápido, mostrando a dinâmica do capital em atender novos objetivos de acumulação. Igualmente, se desenrola nessa paisagem relações sociais muito mais complexas que antes.

Verificamos que a cidade mencionada usufrui de uma posição geográfica favorável a sua centralidade na rede urbana, a mesma está localizada entre as regiões Norte e Nordeste, funcionando assim, como elo entre as duas regiões.

Por fim, no que tange aos objetivos da construção da rodovia Belém-Brasília remetendo ao Plano de Metas, entendemos que foram cumpridos à medida que ela propiciou a ligação do Norte com o Sudeste. Atingiu-se igualmente o desejo de adentrar ao centro geográfico brasileiro como fonte de matéria-prima, para as indústrias do Sul/Sudeste.

Referências

ALBUQUERQUE, Marlucy Sousa. **A Construção e Desconstrução de Territórios às Margens da BR-153, no Município de Araguaína.** Araguaína: UFT, 2006. Trabalho de Conclusão de Curso.

ANDRADE, Manoel Correia de. **Comércio internacional e ocupação do território no Brasil.** 1930-1972. Recife: Ed. UFPE, 1990.

AQUINO, Napoleão Araújo de. A construção da Belém-Brasília e suas implicações no processo de urbanização do estado do Tocantins. In: Odair Giralдин. (Org.). **A (trans)formação histórica do Tocantins.** 1. Ed. Goiânia: Ed. UFG, 2002, v. Único, p. 315-350.

_____. Tocantins: Cidades e Urbanismo em Três Modelos Históricos. In: **III Encontro da Associação Nacional de Pós Graduação e Pesquisa em Ambiente e Sociedades.** Brasília. ANPPAS III Encontro- Brasília - maio de 2006, 2006. v. Único, p. 1-13.

ARROYO, Maria Mônica. Territorial, Circulação Dinâmica e cidades médias. In: Eliseu Savério Sposito; Maria Encarnação Beltrão Sposito; Oscar Sobarzo.(Org.). **Cidades médias: produção do espaço urbano e regional.** 1. Ed. São Paulo: Expressão Popular, 2006, v. 1, p. 71-85.

BRITO, Eliseu Pereira de. **O papel de Palmas na rede de integração regional.** Dourados: UFGD, 2009. (Dissertação de Mestrado).

HAESBAERT, Rogério: **O mito da desterritorialização:** do “Fim dos Territórios” à Multiterritorialidade. 2. Ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

HARVEY, David. A compressão do tempo-espaço e a condição pós-moderna. In: **A condição pós-moderna.** São Paulo: Loyola, 1989. Cap. 17, p. 257-276.

GASPAR, Jacira Garcia. **Araguaína e sua região:** saúde como reforço da polarização. Recife: UFPE, 2002.

GONÇALVES, Camila. **O progresso em discussão:** a construção imaginária da BR-153 no discurso dos pioneiros de Araguaína. Araguaína: UFT, 2009. Trabalho de Conclusão de Curso.

IBGE. **Censo Demográfico.** Rio de Janeiro: IBGE, censos demográficos: 1960, 70, 80, 91, 2000, 2007, 2010. Acesso: www.ibge.gov.br.

NUNES, Heliane Prudente. **A era rodoviária em Goiás: Impactos na estrutura rural e urbana 1930-1967.** Goiânia: UFG, 1984. (Dissertação de Mestrado).

PARENTE, Temis Gomes. **Resistência em um Universo de Pobreza Norte de Goiás – 1749-1800.** Recife: UFP, 1996.

SANTOS, Milton. **O espaço dividido: Os dois circuitos da Economia Urbana dos Países Subdesenvolvidos.** 2. Ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

SANTOS, Katiane da Silva. **A (Re)Produção do Espaço Urbano de Araguaína.** Araguaína: UFT, 2007. Trabalho de Conclusão de Curso.

SIMPLÍCIO, Josiel Lopes. **O papel de Araguaína na Rede Urbana.** Araguaína: UFT, 2011. Trabalho de Conclusão de Curso.

SOUSA, Sônia Maria de. Belém-Brasília: Abrindo fronteiras no Norte Goiano (atual Tocantins) – 1958- 1975. In: Odair Giraldin. (Org.). **A (trans)formação histórica do Tocantins.** 1 Ed. Goiânia: Ed. UFG, 2002, v. Único, p. 351-394.

TOCANTINS, Seplan. **Zoneamento Ecológico Econômico.** Palmas: Seplan/to, 2005.

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