



FUNDAÇÃO UNIVERSIDADE FEDERAL DO TOCANTINS - UFT
CAMPUS UNIVERSITÁRIO DE PALMAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO REGIONAL

MARIZA RAMALHO NUNES

**O ANTIGO NORTE GOIANO NO TRAJETO DA BR: O PAPEL DA
RODOVIA BELÉM-BRASÍLIA PARA O (DES)ENVOLVIMENTO
AGRÍCOLA NO TOCANTINS**

PALMAS - TO
2014

MARIZA RAMALHO NUNES

**O ANTIGO NORTE GOIANO NO TRAJETO DA BR: O PAPEL DA
RODOVIA BELÉM-BRASÍLIA PARA O (DES)ENVOLVIMENTO
AGRÍCOLA NO TOCANTINS**

Dissertação apresentada ao programa de Pós-Graduação *Stricto Sensu* em Desenvolvimento Regional da Universidade Federal do Tocantins – UFT – para obtenção do título de Mestre em Desenvolvimento Regional, sob a orientação do Prof. Dr. Célio Antonio Alcantara Silva.

Linha de pesquisa: Economia, Planejamento e Desenvolvimento Regional.

PALMAS - TO
2014

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
Biblioteca da Universidade Federal do Tocantins
Campus Universitário de Palmas

N972a Nunes, Mariza Ramalho

O Antigo Norte Goiano no Trajeto da BR: O papel da Rodovia Belém-Brasília para o (des)envolvimento agrícola no Tocantins/
Mariza Ramalho Nunes. – Palmas, 2015.
143 f.

Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Tocantins,
Mestrado em Desenvolvimento Regional, 2015.

Orientador: Prof. Dr. Célio Antonio Alcantara Silva

1. Rodovia Belém-Brasília. 2. Tocantins. 3. Fronteira Agrícola I.
Título.

CDD: 330

Bibliotecário: Marcos Maia

CRB-2: 1445

Todos os Direitos Reservados – A reprodução total ou parcial, de qualquer forma ou por qualquer meio deste documento é autorizada desde que citada a fonte. A violação dos direitos do autor (Lei nº 9.610/98) é crime estabelecido pelo artigo 184 do código penal.

MARIZA RAMALHO NUNES

O ANTIGO NORTE GOIANO NO TRAJETO DA BR: O PAPEL DA RODOVIA
BELÉM-BRASÍLIA PARA O (DES)ENVOLVIMENTO AGRÍCOLA NO
TOCANTINS.

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado
em Desenvolvimento Regional da
Universidade Federal do Tocantins para
obtenção do título de mestre.

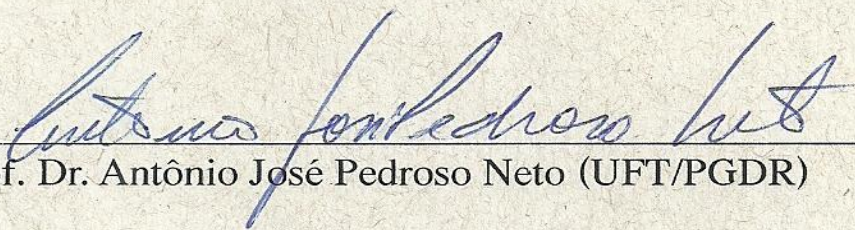
Orientador: Prof. Dr. Célio Antônio Alcântara
Silva

Aprovada em 17/11/2014.

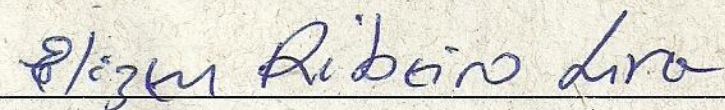
BANCA EXAMINADORA:



Prof. Dr. Célio Antônio Alcântara Silva (Orientador)



Prof. Dr. Antônio José Pedroso Neto (UFT/PGDR)



Prof. Dr. Elizeu Ribeiro Lira (UFT)

Ao meu amado e precioso filho,
André. Minha joia que Jah carrega no
pescoço.

AGRADECIMENTOS

E depois de tantos percalços, finalmente cheguei aos agradecimentos. Seriam dois anos sem muitas histórias ou sem muitas emoções se não tivesse aparecido um serzinho para mudar toda a trajetória da minha vida. André, a você dedico e agradeço a finalização desse trabalho, fruto de muito esforço e dedicação.

Agradeço à minha família pelo apoio incondicional durante todo o processo de execução desse trabalho. À minha tia Cleonice e seus filhos, por dividirem suas horas com o meu filho. Ao meu primo Davy. Aos demais tios e tias pelos momentos de descontração. Agradeço em especial aos meus pais, Maria e Valnisan e meus irmãos, Veve, Beto e Laís, por me darem apoio nas minhas tomadas de decisão e por me ajudarem nas horas mais difíceis, em que eu tinha que decidir entre escrever ou cuidar do meu filho. Agradeço pelo amor, carinho e dedicação de vocês para com o André. Vosso amor é imensurável!

Agradeço ao meu amigo Aurimar que, mesmo à distância, me deu todo apoio e confiou em mim o término do mestrado. Ao Lennon e sua família por me acolherem em vossa residência durante o processo de coleta de dados para o trabalho. Ao Diêgo, amigo que sempre aparece nas horas menos inesperadas, obrigada por alegar tanto minha vida. À Rachel e sua família pelo carinho por mim e pelo meu filho.

Agradeço aos lindos Clarete, Luciana, Nayna, Márcio e Silvio pelo apoio na difícil fase da minha vida. Obrigada amigos, por não me deixarem sozinha, por dividirem comigo vossa companhia. Obrigada pelas horas divertidas e por me ouvirem nos momentos mais tensos. Obrigada pelos conselhos e incentivos. Em especial, agradeço ao Silvio e Clarete por estarem ao meu lado nos dias alegres e também nos dias em que a tristeza tomava conta de mim. Por estarem comigo em dois momentos importantes da minha vida: no dia em que fiquei sabendo que seria mamãe e no dia mais lindo da minha vida, o nascimento do André. Certamente sem a ajuda de vocês eu não teria chegado até aqui.

Agradeço aos meus amigos de economia João Rizzi e João Rafael pelo imensurável incentivo e ajuda ainda na fase inicial do mestrado. À Cândida, Cristiane, Nábia e Wesley, pela amizade que ultrapassou a graduação. Agradeço aos babs Vitor e Leandro por compartilharem os momentos alegres e divertidos nas pausas dos estudos. À Gaby e Jr, integrantes da Zé Gotinha House, por nos confiar à ideia de dividirmos a mesma casa e por aturar os berros e bagunças do André e, sem esquecer o Lampião, o nosso mascote. Em especial à Thais, por estar presente nos momentos bons e nos mais difíceis, quando tive que

tomar decisões as quais mudariam de forma definitiva a minha vida. Sua linda obrigada pelo carinho e amizade que eu sei que vou levar pra toda a minha vida.

Agradeço à Andressa, meu chuchuzinho, por estar presente nos momentos mais divertidos e mais tensos. Ao Bruno por dividir comigo as angústias do trabalho de dissertação. À Milena pela ajuda e amizade a qual vou levar por toda a vida. À cumady Railene por estar presente em toda essa trajetória, nos dias bons e ruins; por dividir comigo não só um teto, mas sua vida. Ao cumpady Evaldo, pela imensurável ajuda do início ao fim da dissertação. A vocês, dedico minha dissertação. A vocês, por transformarem os dias difíceis em dias leves e agradáveis, por confienciarem suas vidas e por confiarem segredos tão íntimos. Agradeço pela amizade iniciada ainda na graduação e que se reforçou com a distância. Certamente estaremos juntos a cada conquista, um incentivando o outro. Que nossa amizade perdure por muito tempo e que o André tenha-os como referência em sua vida.

Ao meu orientador, professor Célio, que me deu um banho de gelo ao dizer: “achei que você fosse uma aluna desinteressada” (risos), mas que me fez transbordar de felicidade quando recebi um email da coordenação que informava que ele era meu novo orientador. Muito obrigada professor, por acreditar em mim quando nem eu mesma acreditava. Obrigada pela excelente orientação. Se um terço dos professores tivessem seu caráter e sua dedicação para com o orientando, certamente no curso e nosso mestrado teriam melhores resultados. A você, professor, dedico esse trabalho. Nosso trabalho.

Aos colegas do mestrado, Dirceu, Iara, Lara e Rosy, por transformarem as tensas aulas em divertidos momentos. Em especial à Adelaide, Fabiano, Líbia e Sabrina pela amizade que foi além das salas de aula e pelos momentos mais divertidos desses intensos dois anos. Amizade que vou carregar por toda a vida.

Aos funcionários do Arquivo Nacional de Brasília pela ajuda na coleta de dados. A CAPES e ao Programa de Mestrado pela oportunidade; aos professores do programa; à Wanna e Lethícia por aturar nossas chatices; aos professores José Pedroso e Elizeu Ribeiro por aceitarem o convite de compor a banca de defesa.

“Mais amor, menos *valia*” (Autor desconhecido).

RESUMO

A partir da transição do modelo agroexportador para o urbano-industrial, em 1930, durante o governo de Getúlio Vargas, os problemas das desigualdades regionais passaram a ser pauta importante para o Governo Federal. Dá-se então, início ao processo de integração regional no Brasil, com o propósito de integrar as regiões mais afastadas do centro dinâmico do país, neste caso, o Sudeste, mais especificamente, São Paulo. A campanha “marcha para o Oeste” foi o ponto de partida para o processo de interiorização do país. Entretanto, somente a partir da década de 1950, durante o governo de Juscelino Kubistchek, as regiões do país conseguem uma maior articulação. A transferência da capital federal para o Planalto Central foi fundamental para essa articulação, pois, para ligar Brasília às demais regiões, foi criado um conjunto de rodovias interligando uma região a outra. Nesse contexto surge a rodovia Belém-Brasília, ligando o Pará à capital federal. A década de 1960 é marcada por um intenso processo de modernização da agricultura no país e a região Centro-Oeste foi bastante beneficiada. Desta forma, a abertura da rodovia e os incentivos à expansão agrícola impulsionaram a dinâmica entre os estados da região, que, a partir de então, passaram a apresentar significativos índices demográficos e econômicos. O estado de Goiás ganhou forte impulso, principalmente o Norte goiano, que, até então era escassamente habitado e possuía mínimas condições socioeconômicas. Muitos municípios foram conduzidos em decorrência da abertura da rodovia e da expansão agrícola e, outros, foram criados ou emancipados. O desenvolvimento dos municípios que compõem a região do Norte goiano foi essencial para alavancar o processo de autodeterminação desta, que, há séculos lutava pela sua emancipação, que viera acontecer no ano de 1988.

PALAVRAS-CHAVE: Rodovia Belém-Brasília, Tocantins, Fronteira Agrícola.

ABSTRACT

The transition from the agro-export model for urban-industrial, in 1930, during Getúlio Vargas government, the problems of regional inequalities have become important agenda for the Federal Government. There is then, beginning the process of regional integration in Brazil, with the purpose of integrating the most remote regions of the dynamic center of the country, in this case, the Southeast, more specifically, Sao Paulo. The "March to the West" campaign was the starting point for the process of internalization of the country. However, only since the 1950, during Juscelino Kubistchek government, the regions of the country can be better articulation. The transfer of the federal capital to the central highlands was key to this joint, thus connecting Brasilia to the other region, a series of roads connecting one region to another was created. In this context the Belem-Brasilia highway emerges, connecting the Para to the federal capital. The 1960 is marked by an intense process of modernization of agriculture in the country and the Midwest was enough benefit. Thus, the opening of the highway and incentives for agricultural expansion have boosted the dynamics between the states of the region, which, thereafter, began to show significant demographic and economic indices. The state of Goiás gained momentum, mainly northern Goiás, which until then was sparsely inhabited and possessed minimal socioeconomic conditions. Many municipalities were conducted as a result of the opening of the highway and agricultural expansion, and others were created or emancipated. The development of the municipalities that make up the region of northern Goiás was essential to leverage this process of self-determination, which, for centuries fought for their emancipation, which had come to happen in 1988.

Keywords: Belém-Brasília highway; Tocantins; Agricultural frontier.

LISTA DE TABELAS

TABELA 2.1 – População Total (absoluto) – Regiões e Brasil – 1950 a 1980	44
TABELA 2.2 – Taxa de Crescimento Anual (%) – Regiões e Brasil – 1950 a 1980.....	44
TABELA 2.4 – Área Total dos Estabelecimentos (ha) - Regiões e Brasil – 1970 a1985	45
TABELA 2.5 – Produção (t) – Goiás – 1970 a 1985	46
TABELA 2.6 – Utilização de Tratores – 1970, 1975, 1980 e 1985	47
TABELA 2.7 – Total de Área Colhida (ha) – Mato Grosso do Sul, Distrito Federal e Goiás – 1960 a 1990	48
TABELA 2.8 – Utilização de Terra (ha) - Distrito Federal, Goiás, Mato Grosso do Sul e Mato Grosso – 1950 a 1985	49
TABELA 3.1 - Participação na Produção de Grãos (%) - Goiás, Centro-Oeste e Brasil- 1959 a 1991	53
TABELA 3.2 - Participação Relativa dos Setores no PIB (%) -Centro-Oeste–1959 a 1985 ...	54
TABELA 3.3 - Estrutura Fundiária das Áreas de Influência da Belém-Brasília	68
TABELA 3.4 - Percentual das Propriedades (%) – Goiás – 1950 a 1960.....	69
TABELA 3.5 - População Urbana e População Rural (absoluto) das áreas influenciadas pela Rodovia – 1960 a 1970.....	70
TABELA 3.6 - População Urbana e Rural (absoluto) dos Estados influenciadas pela Rodovia e Brasil (1960-1970).....	71
TABELA 3.7- Área (ha), População (absoluto) e Densidade da Área Sul de Influência da Rodovia – 1964.....	72
TABELA 3.8– Situação de Pessoal Ocupado no Setor Secundário – 1962.....	73
TABELA 3.9 – Contribuição para os Totais do Quadro de Atividades Industriais – 1962.....	73
TABELA 3.10 – Matrículas Escolares Efetivas – Ensino Elementar – 1960 a 1963.....	74
TABELA 3.11 – Atividades Agropecuárias da Área Sul de Influência da Rodovia – 1956 a 1964	75
TABELA 3.12– Rebanho Anual da Área Sul de Influência da Rodovia – 1956 a 1964	76
TABELA 3.13 – População (absoluto) e Densidade Demográfica da Área Centro de Influência da Rodovia – 1950, 1960 e 1964.....	78
TABELA 3.14 – População Recenseada (absoluto) – 1960.....	78
TABELA 3.15– População (absoluto) da Área Centro – 1964	78
TABELA 3.16 – Matrícula Escolar Efetiva – Ensino Elementar.....	79

TABELA 3.17 – Atividades Agrícolas da Área Centro de Influência da Rodovia – 1956 a 1964	80
TABELA 3.18– Rebanho anual da área Sul de Influencia da Rodovia – 1956 a 1964.....	81
TABELA 3.19 – Evolução do Quadro Demográfico da Área Norte – 1950 a 1964.....	83
TABELA 3.20 – População Recenseada.....	83
TABELA 3.21 – População Urbana e Rural e Densidade Demográfica.....	84
TABELA 4.1 – População residente – Tocantins, Goiás, Norte, Centro-Oeste e Brasil – 1940 a 1991	91
TABELA 4.2 – Número de Estabelecimentos e Área Total (hectares) – Tocantins – Microrregiões – 1975 a 1980.....	96
TABELA 4.3 – Número de Estabelecimentos e Área Total (hectares) – Tocantins – Mesorregiões e Microrregiões – 1985	97
TABELA 4.4 – População Residente por Microrregião – Tocantins.....	97
TABELA 4.5 – Municípios desmembrados, municípios originários, data de criação e data de legislação – Tocantins	100-101-102
TABELA 4.6 – Número de Estabelecimentos e Área Total (hectares) – Tocantins – Microrregiões – 1950 a 1995.....	105
TABELA 4.7 - Condição do Produtor (Estabelecimentos) - Tocantins – 1950 a 2010	105
TABELA 4.8- TOCANTINS: Participação das principais culturas temporárias em termos de área colhida (%) - 1950-2010	108
TABELA 4.9 – Tocantins – Arroz, Cana e Milho – Área Colhida (ha), Produção (t) e Produtividade (t/ha) – 1950 a 2010	108
TABELA 4.10 – Tocantins – Produção de Soja – Área Colhida (ha), Produção (t) e Produtividade (t/ha) – 1950 a 2010	109
TABELA 4.11– Efetivo (Cabeça) – Tocantins	111
TABELA 4.12 – Efetivo Bovino (Cabeça) – Microrregiões – Tocantins.....	112
TABELA 4.13 – Total de tratores existentes no estado e Número de municípios que apresentam tratores – Tocantins – 1950 a 1995	116
TABELA 4.14 – PIB estadual e PIB <i>per capita</i> Estadual – Região Norte do Brasil – 1985 a 2010	122
TABELA 4.15 – IDH Estadual – Região Norte do Brasil – 1970 a 2010.....	128

TABELA 4.16 – Relação dos municípios mais produtores de soja – Tocantins- 2010 - Produção de Soja (t), Produtividade da Soja (t/ha), IDH, Pobreza (%), Índice de Gini, Taxa de Desemprego (%).....	130
TABELA 4.17 – Relação dos municípios mais produtores bovinos – Tocantins- 2010 – Cabeças de gado, IDH, Pobreza (%), Índice de Gini, Taxa de Desemprego (%)	130
TABELA 4.18 – Percentual de pessoas pobres e IDH – Tocantins – 1970 a 2010	131
TABELA 4.19 – Transferências do Governo (%) – Região Norte – 1991 a 2000.....	133
TABELA 4.20 – Índice de Gini – Tocantins – 1992 a 2012.....	134

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 4.1 – Taxa de Crescimento Populacional – Tocantins – 1950 a 2010.....	99
FIGURA 4.2 – Densidade Demográfica – Tocantins – 1950 a 2010.....	103
FIGURA 4.3 – Área Colhida Total – 1950, 1975, 1980, 1990, 2000 e 2010.....	107
FIGURA 4.4 – Produção de Soja (t) – Tocantins – 1980, 1990, 2000 e 2010.....	110
FIGURA 4.5 – Criação de Gado – Tocantins – 1950, 1960, 1975, 1980, 1990 e 2000.....	113
FIGURA 4.6 – Efetivo Bovino (cabeça de gado) – Tocantins – 2007.....	114
FIGURA 4.7 – Utilização de Trator – Tocantins – 1950, 1960, 1970, 1980 e 1995.....	117
FIGURA 4.8 – PIB Agrícola Municipal – Tocantins – 1970 a 2010.....	123
FIGURA 4.9 – Taxa de Desemprego (%) – Tocantins – 1991 a 2010.....	124
FIGURA 4.10 – População Urbana (absoluto) – Tocantins – 1950 a 2010.....	125
FIGURA 4.11 – População Rural (absoluto) – Tocantins – 1950 a 2010.....	126
FIGURA 4.12 – Produtividade da Soja (t/ha) – Tocantins – 1980 a 2010.....	127
FIGURA 4.13 – IDH Municipal – Tocantins – 1970 a 2010.....	129
TABELA 4.14 – Taxa de Pobreza (%) – Tocantins – 1991 a 2010.....	132
FIGURA 4.15 – Percentual de Transferências Governamentais (%) – Tocantins – 1991 a 2000.....	133
FIGURA 4.16 – Índice de Gini – Tocantins – 1991 a 2010.....	135

LISTA DE MAPAS

MAPA 3.1 – Rodovia Belém-Brasília..... 64
MAPA 3.2 – Trajeto da BR-153 no território brasileiro 66
MAPA 4.1 – Mapa do Tocantins e o Trajeto da BR-153 94

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	12
CAPÍTULO 1 – O PROCESSO DE INDUSTRIALIZAÇÃO NO BRASIL.....	15
1.1 A expansão Cafeeira e a Crise de Superprodução	15
1.2 A crise de 1929 e a Ruptura do Modelo Agroexportador	22
1.3 O Governo Militar, Milagre Econômico e o II PND	30
CAPÍTULO 2 - QUESTÃO AGRÁRIA E QUESTÃO AGRÍCOLA NO BRASIL.....	35
2.1 Interpretações Clássicas acerca da Questão Agrária no Brasil.....	35
2.2 A Modernização da Agricultura Brasileira e as Políticas para o Desenvolvimento do Cerrado	40
2.3 Impactos dos Programas do Governo Federal	43
CAPÍTULO 3 – A RODOVIA BELÉM-BRASÍLIA NO CONTEXTO REGIONAL .	50
3.1 Dificuldades de Transportes	52
3.2 A Implantação da Indústria Automobilística.....	54
3.3 Sistema Rodoviário Brasileiro	56
3.4 Construção de Brasília e o Desenvolvimento das Rodovias	57
3.5 Criação da Rodovia Belém-Brasília	61
3.6 As Áreas de Influência da Rodovia Belém-Brasília.....	67
<i>A Estrutura Fundiária nas Áreas de Influência da Rodovia.....</i>	<i>68</i>
<i>A Área Sul de Influência da Rodovia Belém-Brasília</i>	<i>71</i>
<i>A Área Centro de Influência da Rodovia da Rodovia Belém-Brasília.....</i>	<i>77</i>
<i>A Área Norte de Influência da Rodovia da Rodovia Belém-Brasília.....</i>	<i>82</i>
CAPÍTULO 4 – O TOCANTINS NO PERCURSO DA RODOVIA	86
4.1 Os Movimentos Separatistas e a Formação do Estado do Tocantins	86
4.2 Modificações na Estrutura Fundiária no Estado do Tocantins a partir da abertura da Rodovia Belém-Brasília	93
4.3 Disparidades Sociais às margens da Rodovia.....	118
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	137
BIBLIOGRAFIA	141

INTRODUÇÃO

A partir de 1930, o Brasil passou pela ruptura padrão de acumulação – primário exportador, com implantação industrial induzida por ele – para o novo modelo, com base no investimento autônomo para a industrialização. A partir de então, as diferenças de desenvolvimento econômico entre as regiões brasileiras tornaram-se fonte de preocupação por parte do governo brasileiro e de investimentos de recursos públicos com a finalidade de diminuí-las. As ações públicas visaram, inicialmente, uma articulação entre as regiões do país. Desta forma, diante da necessidade de desenvolvimento brasileiro e da percepção de que uma comunicação entre as regiões era necessária para promover tal desenvolvimento, tem-se um processo de integração regional no país. Esse novo padrão de acumulação, centrado na industrialização exigia a integração do mercado nacional. Contudo, as grandes distâncias e a debilidade dos transportes inviabilizavam as ligações mercantis.

Nesse contexto, a década de 1950 é marcada pelos investimentos públicos com o intuito de promover uma ligação entre o centro dinâmico e as distintas regiões do país. O governo do presidente Juscelino Kubitschek (1956 a 1961) foi muito importante nesse processo. De caráter desenvolvimentista, seu governo foi financiado pelo capital nacional privado, estatal e estrangeiro. Uma das grandes obras foi a transferência da capital federal para o Centro-Oeste e a construção do conjunto de rodovias que ligariam a cidade de Brasília (nova capital) a várias partes do país.

O governo procurou atrair o capital estrangeiro para investir no país, obtendo empréstimos e incentivando empresas internacionais a se instalarem no Brasil. A situação internacional favorecia esses investimentos, já que os países desenvolvidos, como os Estados Unidos possuíam uma boa reserva de capitais disponíveis. Desta forma, a criação de eixos rodoviários seria essencial para a integração da nova capital com o restante do país, facilitando o escoamento da produção, favorecendo o comércio entre as regiões.

Dentre esse cruzeiro rodoviário, a rodovia Belém-Brasília foi construída para ser o principal eixo de ligação entre o Norte do Brasil e a Capital Federal. E, dada a construção de várias outras rodovias que ligam Brasília às demais regiões, o Norte brasileiro, até então pouco povoado, passaria a estar ligado a todo o Brasil.

Esse fator promoveu grandes mudanças, principalmente nas regiões Norte e Centro-Oeste do Brasil. Houve uma expansão demográfica nessas regiões, o surgimento de novas cidades e uma mudança da sua estrutura econômica. Além disso, também por influência dessa integração da região com o resto do país, houve a possibilidade de emancipação de alguns

territórios brasileiros, como o Mato Grosso do Sul e o norte goiano, atual estado do Tocantins, o qual já vinha lutando pela sua autodeterminação há séculos.

Essa separação contou também com elementos políticos, econômicos e sociais, e a criação da rodovia foi de fundamental importância para essa separação e para desempenho agrícola do estado. A partir da abertura da rodovia o estado apresentou um excelente desempenho na agropecuária, principalmente na produção destinada à exportação. Conseqüentemente esse desempenho irá influenciar no desenvolvimento dos municípios e no estado como um todo. Nesse contexto, o objeto de estudo desse trabalho é a influência da rodovia Belém-Brasília para a agropecuária e para o desenvolvimento do estado do Tocantins (antigo norte de Goiás). Assim, buscando a compreensão da importância da construção da rodovia Belém-Brasília para a agropecuária da região do Antigo Norte de Goiás, atual estado do Tocantins, a seguinte questão conduz essa pesquisa: qual o papel da rodovia Belém-Brasília para a expansão da fronteira agrícola na região do antigo norte goiano? De que forma o desempenho agrícola influenciou no desenvolvimento estado do Tocantins?

Para tanto, o trabalho tem como espaço delimitado a região do Antigo Norte de Goiás, atual estado do Tocantins, e o período a ser analisado compreende os anos de 1950 a 2010. Justifica-se a escolha do período uma vez que, em 1950 foi o ano anterior ao início das obras de construção da Rodovia Belém-Brasília, durante o governo de Juscelino Kubitschek e, em 2010, devido à análise dos dados censitários recentes e logicamente posterior ao ano de criação do Estado do Tocantins.

Sendo assim, o trabalho tem como objetivo geral fazer uma análise do desempenho agrícola e do desenvolvimento do estado do Tocantins a partir da abertura da rodovia Belém-Brasília. E os objetivos específicos estão pautados em:

- i) Abordar o processo de industrialização do Brasil, pré e pós década de 30;
- ii) Abordar a análise teórica da questão agrária e agrícola no Brasil;
- iii) Discutir a implantação da indústria automobilística no país bem como o do sistema rodoviário;
- iv) Abordar o histórico da criação da rodovia Belém-Brasília e as conseqüências da abertura da fronteira agrícola para o Centro-Oeste e Tocantins;
- v) Apresentar o contexto histórico, econômico e político da criação do estado do Tocantins, bem como as mudanças socioeconômicas ocorridas em decorrência da sua emancipação;
- vi) Fazer uma discussão sobre o desenvolvimento do Tocantins a partir do desempenho da agropecuária.

Justifica-se a realização desse trabalho por haver poucos estudos referentes ao processo de emancipação do estado do Tocantins em decorrência da criação da rodovia Belém-Brasília, bem como da expansão da fronteira agrícola. Pretende-se com isso, além de compreender o processo de separação do antigo Norte Goiano, deixar subsídios para estudos futuros.

Com isso, o primeiro capítulo contempla o processo de industrialização do Brasil antes de depois da década de 1930, incluindo a expansão da economia cafeeira, a crise de 1929 e o II PND. O segundo capítulo faz uma abordagem teórica sobre a questão agrária e a questão agrícola no Brasil e apresenta as modificações da agricultura no Centro-Oeste após a modernização da agricultura.

O terceiro capítulo faz um panorama histórico do período de criação da capital Brasília e da rodovia Belém-Brasília. O capítulo apresenta também as áreas de influência da rodovia Belém-Brasília e sua estrutura fundiária na década de 1960. O quarto e último capítulo trata da criação do estado do Tocantins, mostrando o contexto histórico, político e social por trás da sua separação de Goiás, bem como as mudanças da estrutura fundiária a partir da abertura da rodovia Belém-Brasília. O capítulo também apresenta uma discussão acerca do desenvolvimento do estado a partir da expansão da agropecuária do estado.

CAPÍTULO 1 – O PROCESSO DE INDUSTRIALIZAÇÃO NO BRASIL

1.1 A expansão cafeeira e a crise de superprodução

No primeiro quartel do século XVIII o Brasil apresentava uma fase de estagnação no sistema de produção. Como não possuía técnica própria e tampouco formava capitais que pudessem ser desviados para outras atividades, a solução seria recorrer à inserção do Brasil no comércio internacional como produtor de matérias primas. Para conseguir recursos externos seria necessário apresentar projetos com perspectivas bastante atrativas. Contudo, as possibilidades de apresentar projetos em uma economia estagnada eram praticamente nulas; um governo com uma economia em decadência e cuja capacidade de arrecadar impostos estava cerceada não tinha crédito algum para levantar recursos no exterior (FURTADO, 2004).

As possibilidades de retomar as exportações eram bastante reduzidas. O açúcar produzido no Nordeste perdia cada vez mais espaço devido à concorrência do açúcar antilhano e no início do século XIX para o mercado cubano. O algodão, segundo produto exportador brasileiro, estava em piores condições que o açúcar, pois o produto, comercializado pelos ingleses a partir da produção norte-americana, se transformou na principal matéria-prima do comércio mundial. Produzido a preços consideravelmente baixos nos EUA, a rentabilidade do negócio algodoeiro era extremamente baixa no Brasil, constituindo apenas como complemento da economia de subsistência. Outros produtos como couro, fumo, cacau e arroz não conseguiam se expandir. O couro e arroz perdiam para as produções no rio da Prata e EUA. O fumo perdia o mercado africano devido à eliminação do tráfico de escravos e o cacau não constituía um mercado para comercialização. Era necessário encontrar um produto para exportação no qual tivesse o a terra como único fator de produção, uma vez que quase não existia capitais e a mão de obra era basicamente constituída por um pequeno estoque de escravos (FURTADO, 2004).

No que tange ao aspecto político do país, em 1808, com a chegada do príncipe regente ao Brasil, importantes decretos foram assinados garantindo a abertura dos portos brasileiros (colocando fim ao monopólio colonial português) e transformando o Brasil em parte do Reino Unido de Portugal (pondo fim ao estatuto colonial). E em 1822, o Brasil adquire independência. De acordo com Silva (1985), a abertura dos portos e independência do Brasil determinou o acesso dos comerciantes ao setor central da economia, desenvolvendo, a partir de então, a burguesia comercial brasileira, que cresce rapidamente, principalmente após a consolidação e expansão das fazendas de café, organizada juntamente com a aristocracia fundiária local.

Nesse contexto, surge no café a possibilidade de retomar ao comércio internacional. O produto, que foi introduzido no país no início do século XVII assume importante papel no final desse século. Já na década de 1840 o café era o principal produto de exportação brasileiro. Até a primeira metade do século XIX, as plantações de café foram desenvolvidas sob a base do trabalho escravo vindo do Nordeste e de Minas Gerais, onde havia um número relativamente grande de escravos disponíveis, dado o declínio das atividades auríferas nessa província durante o século XVIII. Nessas condições, a produção de café logo se desenvolve e, na década de 1860, já existia no país uma classe de capitalistas comerciais bastante rica (SILVA, 1985).

De acordo com Furtado (2004), quando o café se tornou um produto de exportação, o desenvolvimento de sua produção concentrou-se em uma região montanhosa e bem próxima da capital do país. Nas proximidades desta região, havia uma grande quantidade de mão de obra, em razão da desagregação da economia mineira. Por um lado, encontrar-se próximo do porto facilitava o problema do transporte. Assim, a primeira fase de expansão do mercado cafeeiro permitiu a vasta utilização de recursos preexistentes e subutilizados.

O acelerado desenvolvimento da produção de café se deu graças, principalmente, à força de trabalho escrava, visto que os fazendeiros não arcavam com custos elevados para a produção. Mello (2009) ressalta que, o desenvolvimento da economia mercantil-escravista está ligado, entre outros, à disponibilidade de trabalho escravo a preços lucrativos. O tráfico de escravos seria a fonte para abastecimento da mão de obra barata, uma vez que, estavam esgotadas as reservas de escravos decorrentes da economia mineira. Entretanto, a possibilidade de dar continuidade à expansão cafeeira à base de trabalho escravo via-se limitado, quando o sistema fornecedor desaparece devido ao tratado assinado ainda em 1826, no qual o governo inglês obrigava Brasil a interromper o tráfico de escravos e em 1831, foi sancionada uma lei que declara livres todos os africanos que chegasse ao país daí por diante. O tráfico continuou até 1850, quando se tornou efetiva a interdição através da Lei Eusébio de Queiroz¹.

Ainda de acordo com Mello (2009), para dar continuidade à acumulação, seriam necessárias novas terras, próprias para o cultivo de café, técnica extensiva, bem como a fertilidade natural do solo. Para isso, seria necessário a partir de certo ponto, a interiorização, provocando a elevação dos custos com transportes. Para uma discussão sobre o processo de

¹ A Lei Eusébio de Queiroz instituiu-se em 1850, porém o tráfico permaneceu ativo até pelo menos 1856. Entretanto, diferentemente da legislação de 1831, dessa vez o contrabando foi duramente combatido, o que levou definitivamente ao fim do tráfico.

interiorização do país, Novais (1997) faz uma abordagem, ainda no período colonial, acerca do assunto.

Nesse período, a grande massa populacional estava concentrada no litoral do Nordeste, ponto de ligação com a Metrópole. De acordo com Novais (1997. Pg. 24), o povoamento do Nordeste brasileiro “tendeu para a permanência, fixidez e certa estabilidade e, em oposição a essa região, estava o interior do país, “na periferia do sistema, uma paisagem social como a de São Paulo”, como descreve o autor, a ocupação foi caracterizado como rarefeito, em permanente mobilidade, como o caso das bandeiras, que “abriram caminho para atingir as fronteiras”. Ainda de acordo com o autor:

A sociedade mais estável, permanente, enraizada, está voltada para fora – a economia açucareira organiza-se para a exportação; e a economia de subsistência (como a de São Paulo, ou a pecuária nordestina), que está voltada para dentro, dá lugar a uma formação social instável, móvel, sem implantação (...) o contraponto entre o caráter profundamente rural da sociedade litorânea, e marcadamente urbano das Minas, realça a diversidade até o paradoxo: o mais estável, permanente, é o setor litorâneo, voltado para fora, nas bordas; o mais fluido e superficial é o setor interiorizado e urbano. (NOVAIS, 1997. Pg. 25).

Quando Novais (1997), diz que a economia colonial, mais precisamente a do nordeste, está voltada para fora, quer dizer, que toda a produção da colônia era destinada à exportação, isto é, voltada para abastecer o mercado externo, neste caso, a Metrópole portuguesa. E, quando o autor aponta que a economia do interior do país está voltada para dentro, quer dizer que a diversificação produtiva está voltada para o mercado interno, ou seja, a produção está destinada ao mercado interno, que, neste caso, seria, por exemplo, a pecuária nordestina.

Em outras palavras, como a economia exportadora era a mais dinâmica, as populações dessas regiões eram mais enraizadas. A pecuária nordestina, como exemplo de economia voltada para dentro, sempre tinha que abrir espaço para permitir a expansão da cana-de-açúcar, que era voltada para o mercado externo. Porém, não era um movimento grande o suficiente para estabelecer um grande contingente populacional por onde passava, ao contrário das regiões exportadoras.

Assim, a população estava concentrada nas regiões exportadoras (nordeste) e, somente a partir do processo de integração regional o qual o país vai vivenciar, é que há uma série de migrações internas ao longo de várias décadas, que levam ao aumento populacional de outras regiões, principalmente no interior, problema que abordaremos no capítulo 4. Desta forma, o processo de colonização o qual passou o Brasil, de dentro para fora, resultou em uma maior mobilidade populacional².

² Para um melhor aprofundamento sobre a sociedade colonial ver: Novais, F. A. *História da vida privada no Brasil*, vol. 1.

Destarte, essa economia voltada para dentro daria início no país à medida que a produção cafeeira ganhava mais espaço, em meados do século XIX, com a necessidade da elevação nos custos dos transportes, uma vez que a economia era de caráter mercantil-escravista, isto é, o setor de transportes mercantil e escravista, independente, estava apoiado no trabalho escravo e na força animal. A elevação dos custos com transportes acarretaria também na redução da taxa de lucro, chegando ao ponto em que travaria a acumulação. Desta forma, a acumulação encontrava diversas barreiras: esbarrava na disponibilidade de terras necessárias para que a produção se tornasse lucrativa; estava bloqueada pelo aumento dos custos dos transportes; e o problema da reprodução da força de trabalho escrava.

Com a redução da mão de obra escrava, os fazendeiros tentavam outras fontes de mão de obra barata, que dessem continuidade a produção.

Onde a produção não estava apoiada no trabalho escravo, predominava um sistema de trabalho no qual retinha o trabalhador à terra. Longe das plantações de caráter escravista, no interior do país, a agricultura e a pecuária eram organizadas sobre a base de vastas propriedades fundiárias, os chamados latifúndios. Esse sistema estava apoiado na auto-subsistência, isto é, o camponês (homens livres de pequenas posses de terras) explorava as terras que lhes eram concedidas pelo latifúndio, assegurando sua subsistência e de sua família.

A economia no Brasil, principalmente a de subsistência assume duas formas: o domínio da pecuária, que se vê privado de mercados e tende a fechar-se sobre si mesmo; e o pequeno produtor agrícola que ocupa terras que ainda não foram alcançadas pela empresa agromercantil.

Essas atividades, secundárias do ponto de vista econômico, tiveram marcada significação na formação da sociedade brasileira visto que, o grande domínio pecuário que reduz seus contatos com o exterior, limitando-os a venda de couro e à compra de poucas coisas essenciais tende a diversificar-se internamente, incorporando lavouras de subsistência e atividades artesanais. Esse tipo de relação social se contrasta com a grande empresa agromercantil que se originou. Contudo, uma e outra têm em comum o mesmo perfil de estratificação social e extrema concentração da riqueza, da renda e do poder. Ao camponês, as terras serviam de moradia, cabendo-lhe abrir as terras, cultivá-las para uso pessoal, desta forma, apesar desses trabalhadores não serem proprietários e viverem de forma precária, eles permaneciam muito ligados ao latifúndio, por lhes garantir a subsistência, não constituindo assim, um verdadeiro mercado de trabalho para as plantações de café.

Nessas condições, a força de trabalho necessária à rápida expansão cafeeira voltava-se para a imigração. Desta forma, milhares de europeus, principalmente italianos, vieram povoar

o território brasileiro, mais especialmente São Paulo de acordo com Silva (1985), eles constituíram a grande maioria dos imigrantes que chegaram ao Brasil nos dois últimos decênios do século XX. Silva (1985) detalha o funcionamento do sistema de imigração:

De um lado, para arcar com as despesas relativas à viagem e aos gastos de instalação dos trabalhadores imigrados, os fazendeiros obtinham financiamento do Estado; de outro lado, os imigrantes se comprometiam a reembolsar o fazendeiro com o seu trabalho futuro. Os trabalhadores eram contratados como parceiros. Eram então pagos unicamente em função da colheita, que era comprada pelo próprio fazendeiro. Esse sistema conduziu o trabalhador a uma situação próxima a da escravidão (...) um contrato de trabalho padrão é preparado pelo escritório de imigração. Trata-se de um contrato de um ano, podendo ser rescindido pelas duas partes como aviso prévio de um mês. Esse contrato previa o pagamento de um salário-base proporcional ao número de pés de café atribuídos ao trabalhador. Esse salário-base juntava-se uma soma variável (uma espécie de prêmio) em função da colheita obtida. Além disso, o trabalhador comprometia-se a efetuar trabalhos exteriores à plantação. O preço da jornada de trabalho fora da plantação era fixado no contrato (SILVA, 1985. Pg. 45).

Essa massa europeia foi fundamental para a formação do mercado de trabalho que se desenvolvera no país até a década de 1920. Nesse contexto, a abolição da escravatura, em 1888, não foi suficiente para assegurar o rápido desenvolvimento do mercado de trabalho, sobretudo porque durante o período de tráfico aberto os senhores demandavam mão de obra tão barata quanto à escrava. Assim, a restrição de mão de obra referente ao século XIX condizia na verdade com um aumento nos preços dos escravos e, conseqüentemente, um aumento nos custos de produção do café. Neste sentido, a questão não se norteava em torno da falta de braços e/ou mão de obra, mas ao fato dos cafeicultores não desejarem pagar “caro” pela mão de obra livre, surgindo neste sentido às pressões pela imigração em massa (CONRAD, 1978).

O número de imigrantes brasileiros, vindos de outros estados do Brasil era praticamente nulo, até os últimos decênios do século XIX, representando apenas 5,5% do número total de imigrantes chegados entre 1908 a 1917; entre 1918 a 1927, eles já representavam 23,4% dos novos imigrantes. Aos poucos, com o desenvolvimento das forças capitalistas começa submergir o sistema fundiário, liberando a força de trabalho.

Esse desenvolvimento trouxe com ele o surgimento das estradas de ferro, as quais facilitaram as grandes migrações. Entre 1870 e 1920, o Brasil viveu a era das ferrovias, com crescimento médio de 6.000 km por década.

As exportações de café forneceram o impulso necessário para acelerar as mudanças sociais e econômicas no Brasil, durante a última metade do século XIX. A expansão das lavouras para terras cada vez mais distantes do litoral somente foi possível graças às estradas de ferro, financiadas pelo capital inglês. A produção cafeeira e as ferrovias cresciam lado a

lado, e eram sócias na conquista de uma nova fronteira econômica. A partir da década de 1860, o destino da produção cafeeira estava completamente relacionado com o sistema ferroviário (MILANI, 2010).

Nesse período, todo o sistema de transportes realizado pelas tropas de mulas seria substituído, com enorme vantagem, pelas ferrovias. O novo transporte proporcionava maior segurança, funcionalidade, eficiência, rapidez, menores custos e fretes, regularidade, menores riscos de deterioração do produto, bem como comportavam maior volume de cargas. As linhas férreas possibilitaram e aceleraram o desenvolvimento das lavouras em várias direções, superando em muito a área até então restrita pela operacionalidade das tropas. Outra articulação que as ferrovias também estimularam foi o deslocamento da produção pelos grandes portos (Rio de Janeiro e Santos), em detrimento dos portos menores (MILANI, 2010, pg. 26).

Mello (2009) afirma que

A estrada de ferro, muito especialmente, e a grande indústria do beneficiamento reforçam a economia mercantil-escravista ao poupar trabalho escravo, reduzir os custos de transporte e melhorar a qualidade do café. Reforçam, em suma, ao remover os obstáculos que entravam seu desenvolvimento, incrementando tanto a rentabilidade corrente quanto às perspectivas de lucro do investimento. Permitia-se, desta forma, que a acumulação pudesse ter curso, apoiada ainda no trabalho escravo, quanto mais se tenha em vista que, a partir de 1869, os preços internacionais começaram a subir (MELLO, 2009, pg.66 e 67).

Dessa maneira, a transição do trabalho escravo para o assalariado e o desenvolvimento da economia cafeeira resultaram na mecanização de parte da produção cafeeira, surgindo as operações de beneficiamento. Elas constituíram um meio necessário ao estabelecer plantações a distâncias muito grandes do porto de embarque. As grandes distâncias deixaram de ser um obstáculo. O rápido desenvolvimento da rede de estradas de ferro brasileira, a partir de 1860, constituiu uma infraestrutura necessária ao desenvolvimento do capitalismo, em particular, na economia cafeeira (SILVA, 1985).

Verificado o apogeu da atividade cafeeira e o desenvolvimento dos transportes na época, as mudanças ocorridas quando o modelo agroexportador, na década de 1920, começava a demonstrar suas fraquezas. Com a crise de 1929, o Brasil adotou um novo modelo político e econômico, agora priorizando o mercado interno e a industrialização do país.

A partir da segunda metade do século XIX, mais precisamente a partir da década de 1880, a produção cafeeira ultrapassou a margem das 5 milhões de sacas, levando a produção de café a ser o principal produto de exportação do país.

O problema da superprodução de café no Brasil iniciou no final do século XIX, quando a produção mundial ultrapassou o consumo mundial. Em 1893, com a crise dos EUA, principal consumidor do café brasileiro, os preços do produto no mercado mundial caíram. Silva (1985, pg. 56), afirma que “a política inflacionária e a rápida desvalorização da moeda

brasileira que acompanha a inflação, permitem à burguesia cafeeira amortecer os efeitos da baixa dos preços”.

Quando proclamada a República, em 1889, veio ao poder uma imensa gama de profissionais liberais e de comerciantes que se deslocaram de posição soberana dos proprietários rurais. Aqueles grandes fazendeiros de café conjuntamente com os comerciantes relativos ao comércio externo, exerceram seu poder político para que houvesse uma descentralização e autonomia dos estados e cidades, o que se alcançou com a Constituição de 1891. Assim, os cafeicultores passaram a dominar aqueles estados produtores de café e, por intermédio destes, dirigir a política econômica do país até o ano de 1930 (FURTADO, 1981).

No início do século XX, essa burguesia cafeeira passou a adotar a política de valorização do café através: da compra de excedentes por parte do Governo, com o intuito de reestabelecer o equilíbrio entre a oferta e demanda; do financiamento dessas compras através de empréstimos em bancos estrangeiros; do pagamento do serviço desses empréstimos através de um novo imposto sobre a exportação de café; adoção de medidas destinadas a desencorajar a expansão das plantações. E assim, essa política fora realizada durante os próximos decênios.

Entretanto, para Versiani e Barros (1978), a participação do mercado cafeeiro na economia brasileira foi bastante elevada. A participação das exportações de café aumentou rapidamente de 56% (cinquenta e seis por cento) no ano de 1919, para 75,4% (setenta e cinco vírgula quatro por cento) em 1924, conservando-se, em, aproximadamente, 70% (setenta por cento) até o fim da década de 20.

A amplitude da crise ultrapassa largamente esses limites, a política dos primeiros governos republicanos conduz a um retumbante viés financeiro. O governo adota uma política de estabilização e a moeda brasileira recupera-se da queda e ao longo dos vinte primeiros anos do século XX encontra-se uma estabilidade relativa.

Sobre a crise de superprodução de 1929, a qual abalou a bolsa de valores de Nova Iorque e afetou a economia mundial, Furtado (1981) aponta:

A crise de superprodução do café, sucedida pela Grande Depressão, em outubro de 1929, marcou o início de uma nova fase da economia brasileira, que se caracterizou pela maior intervenção do Estado na economia e acelerado crescimento econômico. [...]. O Governo passou a intervir diretamente no mercado cafeeiro, adotando o plano de sustentação do preço do café, em 1931; para tanto, passou a adquirir os estoques excedentes e a destruir o café de má qualidade, liberando o de maior procura no mercado mundial. [...]. O volume de café exportado, na realidade, pouco diminuiu com a Grande Depressão, mas a queda do preço reduziu a receita de exportação, o que restringiu as relações de troca. [...] (FURTADO, 1981. Pg. 152).

A crise de 1929 abalou a economia mundial, atingindo duramente os Estados Unidos e os países europeus. Sendo ainda um país predominantemente agrário, exportador de produtos primários, principalmente o café, e dependente dos mercados e empréstimos externos, a crise

de 1929 atingiu duramente a economia do Brasil. Essa crise contribuiu para o enfraquecimento político das oligarquias cafeeiras, inviabilizando a continuidade do modelo de economia agroexportadora. Desta forma, com a crise do café, muitos cafeicultores começaram a investir no setor industrial, alavancando a indústria brasileira e modificando sua estrutura em todos os aspectos: social, política e econômica.

1.2 A Crise de 1929 e a Ruptura do Modelo Agroexportador

Para Souza (2008), a crise do modelo agroexportador resultou um conjunto de contradições:

A primeira decorre da vulnerabilidade característica de um modelo que, além de depender da exportação de praticamente um único produto primário, ainda se subordina à lógica do financiamento externo e do abastecimento do mercado interno, por produtos industriais importados. Diante de qualquer crise mundial, uma economia com essas características tende a ser fortemente impactada (SOUZA, 2008. Pg. 03).

Tal contradição se manifestava numa outra, o surto processo de urbanização resultante da intensificação do comércio exterior não acompanhado pelo avanço industrial, tendo como consequência elevado índice de desemprego e inflação. Até então, havia ocorrido no país, apenas alguns surtos industrializantes³. Diversas razões bloqueavam a industrialização: a prática do mercado livre com a Inglaterra, a qual abria a fronteira para importação de produtos ingleses e impedia a implantação da indústria infante no país; a política de valorização do café, que garantia ao setor enorme rentabilidade, deslocando quase todos os capitais e recursos governamentais; a concentração fundiária que limitava o desenvolvimento do mercado interno para produtos industriais; a política estatal, hegemônica pelos cafeicultores paulistas, era hostil à indústria, salvo nos momentos iniciais da República (SOUZA, 2008).

Os anos de 30 foram marcados por diversas mudanças estruturais no Brasil. No âmbito político. A Revolução de 30 constituiu um movimento político-militar o qual derrubou o presidente Washington Luis e impediu a posse do novo presidente eleito Júlio Prestes. O principal efeito da revolução foi a derrubada do grupo até então hegemônico no país, a oligarquia cafeeira paulista. A partir de então, Getúlio Vargas passou a conduzir o governo brasileiro.

A crise de superprodução de 1929, a Grande Depressão, iniciada nos Estados Unidos e propagada pela Europa, afetou também o Brasil. Os norte-americanos eram os maiores compradores do café brasileiro. Com a crise, a importação deste produto diminuiu e os preços

³ Havia apenas crescimento industrial, ou seja, surgimento de plantas industriais do setor produtor de bens de consumo, o qual possuía dificuldades em competir com os produtos importados quando ocorriam flutuações no câmbio que levavam à valorização do mil-réis em relação à libra esterlina.

do café brasileiro caíram. Para que não houvesse uma desvalorização excessiva, o governo brasileiro comprou e queimou toneladas de café. Desta forma, diminuiu a oferta, conseguindo manter o preço do principal produto brasileiro da época. Por outro lado, este fato trouxe algo positivo para a economia brasileira. Com a crise do café, muitos cafeicultores começaram a investir no setor industrial, alavancando a indústria brasileira. A solução para a crise surgiu apenas no ano de 1933 (MAY, 2009).

A grande depressão, que atingiu a economia mundial na década de 1930, é considerada o marco fundamental do processo de consolidação da produção industrial brasileira. A revolução de 1930 que ocorreu no Brasil levou a perda da hegemonia política da burguesia cafeeira em favor da classe industrial ascendente (XAVIER, 2009).

Desta forma, a crise de superprodução de 1929 foi decisiva no processo de industrialização brasileira. Furtado (1981, p. 152), aponta sobre o período da depressão:

A crise de superprodução do café, sucedida pela Grande Depressão, em outubro de 1929, marcou o início de uma nova fase da economia brasileira, que se caracterizou pela maior intervenção do Estado na economia e acelerado crescimento econômico. [...]

O Governo passou a intervir diretamente no mercado cafeeiro, adotando o plano de sustentação do preço do café, em 1931; para tanto, passou a adquirir os estoques excedentes e a destruir o café de má qualidade, liberando o de maior procura no mercado mundial. [...]

O volume de café exportado, na realidade, pouco diminuiu com a Grande Depressão, mas a queda do preço reduziu a receita de exportação, o que restringiu as relações de troca. [...] (FURTADO, 1981. Pg. 152).

Para Aureliano (1981), a crise em que a economia exportadora capitalista brasileira se encontrou na década de 1920, gerando resultados em 1929 e 1930, não pode ser pensada dentro dos estreitos limites da análise econômica, visto que se relaciona com a desarticulação das formas por meio das quais se desenvolve o capitalismo brasileiro. A Revolução de 30 é uma crise social que somente se resolverá, em uma nova maneira de acumular, nos quadros de uma recente estrutura de poder (AURELIANO, 1981, p. 53).

A partir de 1931, O Governo assumiu a responsabilidade de sustentação do valor do café. Inicialmente, por intermédio do Conselho Nacional do Café, e logo precedido pelo Departamento Nacional do Café (DNC), em 1933. Foi, então, apresentado o sistema de cotas, que compreendia a compra e destruição do café de qualidade inferior, e na exportação ou estocagem, dentro dos armazéns do próprio DNC, do café de melhor qualidade. Deste modo, os excedentes de produção passaram a ser adquiridos e destruídos. A compra daqueles excedentes para a destruição era financiada, inicialmente, pelo imposto cobrado por saca. Depois disso, o imposto passou a ser cobrado por espécie. Assim, a retirada do café do

mercado, buscava manter o seu valor de mercado em níveis mais altos do que seriam atingidos em condições normais. (FURTADO, 1981).

Apesar de o Governo Vargas ter equilibrado a situação do café no mercado internacional, as dificuldades enfrentadas pelo setor agrícola conduziram o Governo a investir no desenvolvimento industrial como saída para a dependência externa e assim, de certa forma, pode se dizer que a crise serviu de incentivo à industrialização. Para a análise acerca da passagem da economia agrário-exportadora para uma economia industrial ocorrida no Brasil, faz-se necessária a introdução de uma discussão sobre a expansão do capitalismo nos países latino-americanos.

Para Marx (1996) a expansão do capitalismo, necessidade intrínseca desse modo de produção, obedece a leis gerais de geração de valor. Se isso irá permitir a diversificação produtiva ou a especialização em determinados setores nos diferentes espaços de acumulação (seja um país ou uma região subnacional), vai depender de várias condições, mas todas relacionadas àquela lei geral.

As considerações sobre as formas de expansão do capitalismo muitas vezes não partem dessa premissa por estarem arraigadas à ideologia da classe dominante deste modo de produção. É o caso da Teoria das Vantagens Comparativas de David Ricardo, que defende a especialização produtiva das nações como forma de tornar as trocas mais eficientes e permitir assim a ampliação da produção de diversos setores econômicos.

Portanto, não é em consequência da extensão do mercado que a taxa de lucro se eleva; embora tal extensão possa contribuir para aumentar o volume de mercadorias, capacitando-nos, pois, a ampliar os fundos destinados ao sustento do trabalho e a aumentar a quantidade de matérias-primas nas quais este último pode ser empregado. É tão importante para o bem da humanidade que nossas satisfações sejam aumentadas pela melhor distribuição do trabalho — produzindo cada país aquelas mercadorias que, por sua situação, seu clima e por outras vantagens naturais ou artificiais, encontra-se adaptado, trocando-as por mercadorias de outros países — quanto aumentar nossas satisfações por meio de uma elevação na taxa de lucros. (...) Num sistema comercial perfeitamente livre, cada país naturalmente dedica seu capital e seu trabalho à atividade que lhe seja mais benéfica. Essa busca de vantagem individual está admiravelmente associada ao bem universal do conjunto dos países. Estimulando a dedicação ao trabalho, recompensando a engenhosidade e propiciando o uso mais eficaz das potencialidades proporcionadas pela natureza, distribui-se o trabalho de modo mais eficiente e mais econômico, enquanto, pelo aumento geral do volume de produtos, difunde-se o benefício de modo geral e une-se a sociedade universal de todas as nações do mundo civilizado por laços comuns de interesse e de intercâmbio (RICARDO, 1996. Pg. 96-97).

Ricardo indica que, se determinado país é mais eficiente em alocar recursos em determinada produção, este deve se especializar nesse produto. E assim importar outros produtos, mesmo que estes sejam produzidos de forma mais eficiente neste que em outros países. Assim ampliariam as trocas entre os países e, conseqüentemente, ampliariam os mercados e o produto social. Todos ganhariam.

Portanto, as vantagens comparativas determinam um padrão de produção, fazendo com que o comércio seja impulsionado pela diferença de produtividade da mão de obra entre os diversos países, maximizando a produção e conseqüentemente a eficiência destes produtos, tornando-os competitivos. Desta forma, os países exportam bens produzidos de maneira eficiente e competitiva, e, em contrapartida, importam bens que seriam produzidos de maneira ineficiente.

É uma tese mistificadora da realidade, que embasa justificativas livre-cambistas para a expansão do modo de produção capitalista. A Inglaterra, berço da Revolução Industrial, que levou à obsolescência das políticas mercantilistas do Antigo Regime, é também o berço da Economia Política clássica que justificava a preponderância inglesa em bases antimerkantistas do ponto de vista ideológico.

O eurocentrismo do século XIX e as dificuldades de se conhecer os aspectos da expansão capitalista em espaços para além da fronteira europeia, não permitiram a Marx fazer um extenso estudo das colônias, conforme foi feito pelo mesmo autor para o capitalismo europeu (SILVA, 2009). Mas os cientistas sociais latino-americanos, instigados pelas mudanças econômicas, geopolíticas e sociais de meados do século XX no continente e no mundo, passaram a se preocupar com os rumos do desenvolvimento capitalista da região. Um dos aspectos que os aproximam foi assumir que as teses de cientistas sociais dos países centrais eram insuficientes para entender a América Latina.

Raúl Prebisch, um dos fundadores da Comissão Econômica para América Latina e Caribe (CEPAL)⁴, ao criticar a Teoria das Vantagens Comparativas de Ricardo por meio da tese da Deterioração dos Termos de Troca entre países industrializados e países de economia primário-exportadora, deu um dos primeiros passos na tentativa de superação do subdesenvolvimento de forma autônoma e não-estapista.

De acordo com o autor, esse esquema de divisão do trabalho impossibilita os países não industrializados de se desenvolverem, uma vez que à “periferia da economia mundial” (termo utilizado para referir-se à América Latina), correspondia apenas o papel de produzir alimentos e matérias primas para os países industrializados.

É certo que a argumentação relativa às vantagens econômicas da divisão internacional do trabalho é de validade teórica inobjetoável. Mas, esquece-se, via de regra, que se baseia em uma premissa terminantemente negada pelos fatos. Segundo esta premissa, o fruto do progresso técnico tende a repartir-se igualmente em toda a coletividade, seja pela baixa dos preços seja pela alta equivalente das remunerações. Por meio do intercâmbio internacional, os países de produção primária obtêm sua parte nesse fruto. Não necessitam, portanto, de industrializar-se. Pelo contrário, sua

⁴ Órgão ligado à Organização das Nações Unidas (ONU), criado após verificar-se a necessidade de aprofundar os estudos econômicos e sociais na América Latina com fins a auxiliar o planejamento dos governos nacionais da região.

menor eficiência fá-los-ia perder irremissivelmente as vantagens clássicas do intercâmbio (PREBISCH, 1949. Pg. 47).

Para o autor, os frutos obtidos desse progresso técnico se distribuíram apenas aos países industriais, as grandes vantagens do desenvolvimento da produtividade não chegaram à periferia em medida comparável ao que lograram desfrutar as populações dos grandes países. Daí as diferenças tão acentuadas entre os níveis de vida das massas nestes e naquela, e as notórias discrepâncias entre suas respectivas forças de capitalização, uma vez que a margem de poupança depende, primordialmente, do aumento da produtividade (PREBISCH, 1949. Pg. 47).

De acordo com Ricardo (1996)

[Foi com a teoria das Vantagens Comparativas] que tiveram de dialogar os defensores da industrialização latino-americana, quando se tratava de demonstrar que seus países necessitavam industrializar-se — ainda que daí resultasse uma produção menos eficiente que a das indústrias congêneres dos países mais avançados. Para demonstrar o desacerto das proposições retiradas do esquema ricardiano de vantagens comparativas, os economistas latino-americanos diziam que o universo ricardiano não podia funcionar perfeitamente nas condições que se apresentavam nas trocas entre os países centrais e a periferia, porque os pressupostos do livre-cambismo não ocorriam de maneira perfeita — nem os ganhos de produtividade ocorridos nos países centrais eram repassados aos preços dos produtos (a organização dos trabalhadores e o monopólio das novas tecnologias faziam reter estes lucros sob a forma de salários maiores, lucros extraordinários ou de repasses ao Estado de Bem-Estar), nem na periferia os ganhos de produtividade podiam ser retidos em função da desorganização do mercado de trabalho, pela heterogeneidade entre os setores econômicos, etc. (RICARDO, 1996, p. 11).

Mesmo desconsiderando que a divisão internacional do trabalho seja a fonte da dependência econômica dos países ditos subdesenvolvidos, a CEPAL defendeu que os ganhos de produtividade de bens primários, majoritariamente produzidos nos países periféricos, não têm magnitude e nem efeitos irradiadores na economia como os ganhos nas manufaturas. Com dados de preços do comércio exterior, os autores cepalinos mostraram que há uma tendência secular à deterioração dos termos de troca dos bens transacionados dos países periféricos para os centrais. Ou seja, os bens primários têm elasticidade-renda da demanda bastante inferior aos bens industriais. Como consequência temos uma tendência estrutural a estrangulamentos no balanço de pagamentos dos países periféricos.

Desta forma, uma das premissas para alcançar o desenvolvimento industrial é dispor de máquinas e equipamentos de boa qualidade, bem como acompanhar o progresso tecnológico. É necessário que os países periféricos importem bens de capital em grande escala, e também exportem produtos primários para consegui-la. O autor lembra ainda que, após um período de crise, a demanda por produtos agrícolas se torna relativamente baixa, se comparada com produtos industriais; e somente a atividade industrial é capaz de absorver o crescimento populacional dos países agroexportadores (PREBISCH, 1949).

Mesmo essa teoria sendo apresentada após o governo Vargas, a posição a decisão de investir da indústria como saída para a crise pode ser analisada a partir do pensamento de Prebisch. Desta forma, o Governo procurou estimular o desenvolvimento das indústrias através de um sistema de substituição das importações que implicava no incentivo à utilização da capacidade ociosa das indústrias já existentes no país. A indústria têxtil e outras acabaram se beneficiando com os obstáculos colocados às importações de similares.

O estado brasileiro apesar de preservar a lucratividade do setor cafeeiro também buscou impedir que ele voltasse a desempenhar o lugar de destaque que possuía na República Velha. O Estado procurou transferir recursos da agricultura para a indústria, manipulando o câmbio, como fonte geradora de recursos para o setor industrial, e também as taxas de juros, diferenciando as taxas de empréstimos destinados à agricultura ou à indústria, beneficiando o setor industrial.

Para Souza (2008), a política de defesa da demanda e do emprego produziu resultados esperados. Ao passo que a política de compra e destruição dos estoques contribuiu para a defesa imediata do nível de renda agregada e do emprego, a atividade cafeeira foi progressivamente perdendo peso na economia nacional. De acordo com Furtado (2004), a compra e destruição dos excedentes do café mantinham a renda e o emprego desse setor, viabilizando sua demanda junto aos demais setores. Desta forma, a produção industrial, destinada ao abastecimento do mercado interno, sofreu durante a depressão, mas se recuperou logo nos anos seguintes. A produção agrícola para o mercado interno conseguiu superar com rapidez os efeitos da crise.

As medidas de defesa da demanda agregada, juntamente com a política de defesa do café e as medidas de combate à crise cambial promoveram, de acordo com Furtado (2004), o deslocamento do centro dinâmico, isto é, essas políticas não se limitaram a reativar a econômica já existente, pelo contrário, reorientou a economia nacional, a qual transitou de um modelo agroexportador para um urbano-industrial. Assim, o país passou a produzir internamente os produtos que antes eram importados, através do processo de substituição de importações.

Nesse contexto, a industrialização alavancou o crescimento da economia brasileira, sustentada pela implantação da indústria de base e pela dinamização do mercado interno. Durante o Estado Novo, Vargas anunciou que a industrialização, a infraestrutura de transportes e comunicação e a defesa nacional exigiam a implantação da indústria siderúrgica e a fundação da indústria de base no país. Desta forma, em 1942, começou a ser construída a primeira indústria siderúrgica no Brasil, a Usina de Volta Redonda, da Companhia

Siderúrgica Nacional (CSN), e a Companhia Vale do Rio Doce, com o objetivo de garantir os minérios necessários à siderurgia e à industrialização. A dinamização do mercado interno foi outro fator importante para a industrialização brasileira, uma vez que, a indústria nascente destinou-se a substituir as importações, através da produção para o mercado interno os produtos que, até então, eram importados. Para isso o mercado interno foi ampliado e o instrumento utilizado para esse fim foi a legislação trabalhista, que garantia e valorizava o trabalho, melhorando o poder de compra dos trabalhadores, que passou a dinamizar o mercado interno (SOUZA, 2004).

Em 1946, agora com o marechal Eurico Gaspar Dutra na presidência do país, as importações no país foram liberadas, passando a comprometer o processo de industrialização que vinha desde a década anterior. Desta forma, a partir de 1947, o governo, para conter as importações e corrigir o desequilíbrio interno, passou a introduzir uma série de controles seletivos de importação, que consistiu na redução relativa das importações de manufaturas acabadas de consumo e no aumento das importações de bens de capital e matérias-primas.

De acordo com Furtado (2004), o setor industrial fora favorecido, por um lado, pela redução da concorrência externa e, por outro, pela aquisição de matérias-primas e equipamentos por preços relativamente baixos. Assim, enquanto a importação de bens de consumo caía, as importações de equipamentos industriais se elevaram significativamente.

De acordo com Souza (2008), a independência econômica brasileira seria obtida, em grande medida, através da implantação da indústria de base. Desta forma, a industrialização iniciou-se pela produção de bens de consumo necessário. Sobre o processo de substituição de importações, Fonseca (2003), aborda:

O PSI começa geralmente pelos bens de consumo popular, de tecnologia mais simples e de mais fácil produção, exigindo investimentos mais acessíveis e com demanda cativa preexistente. Poder-se-ia esperar que gradualmente o país fosse para os bens mais sofisticados, inicialmente de consumo, depois os intermediários e, finalmente, os bens de capital. Mas a dinâmica do modelo é mais complexa (FONSECA, 2003. Pg. 19).

A industrialização brasileira, até a primeira metade da década de 1950, deu-se sob o controle de um empresariado nacional nascente em conjunto com o Estado nacional.

O período que vai do início da recuperação econômica da década de 1930 até 1955, denominado de industrialização restringida, predominou a substituição de importações de bens de consumo popular; entretanto, na própria década de 1930 o crescimento industrial atingiu setores não tradicionais, como minerais não metálicos, metalúrgica, papel/papelão e química. A construção da Usina Siderúrgica de Volta Redonda fez o Brasil ingressar, em

grande escala, na produção do aço, imprescindível para o próprio crescimento industrial (FONSECA, 2003).

O nacionalismo de Getúlio Vargas cedeu espaço ao desenvolvimentismo do governo Juscelino Kubstischek nos anos de 1956 a 1961. Atraindo o capital estrangeiro e estimulando, ainda, o capital nacional através de incentivos fiscais e financeiros, como também por meio de medidas de proteção do mercado interno, JK adotou a indústria de bens de consumo duráveis, tais como eletrodomésticos e veículos, com a principal finalidade de multiplicar o número de fábricas de peças e componentes. Ampliou os serviços de infraestrutura, a exemplo do transporte e do fornecimento de energia elétrica. Com esses investimentos externos e internos, procurou estimular a variedade da economia nacional, acrescentando a produção de máquinas e equipamentos para mecanização agrícola, fabricação de fertilizantes, frigoríficos, transporte ferroviário, assim como construção naval. Ao início de 1960, o setor industrial superou, então, a média de crescimento dos demais setores da economia brasileira (MAY, 2009).

Foi, portanto após 1950, que o Estado passou a exercer um papel mais ativo com relação à estruturação do setor industrial. Primeiramente, na articulação existente entre o capital privado nacional, o capital estrangeiro e o próprio Estado. Em segundo lugar, verificase que a proteção ao mercado interno foi substancialmente acrescida. Essa era fornecida por uma recente tarifa aduaneira, bastante protecionista, como também pela política cambial, mediante o controle do mercado cambial e de taxas cambiais diferenciadas, de acordo com o sistema de prioridades. Em terceiro lugar, o Estado passou a fomentar o desenvolvimento industrial brasileiro, principalmente por meio da ação do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico, criado em 1952 o qual seria a principal agência pública de financiamento industrial. Inicialmente, estava concentrado em indústrias de base, principalmente na siderurgia e em infraestrutura, tal como energia e transportes. Depois de 1960, o BNDE financiaria investimentos privados em praticamente todos os ramos da indústria de modificações. Finalmente, em quarto lugar, o Estado aumentou a sua participação de forma direta, mediante investimentos na indústria de base (siderurgia, mineração e petroquímica) e realizou fortes investimentos na infraestrutura econômica (energia e transportes), que, parcialmente, foram financiados por meio de políticas monetárias e fiscais expansionistas (SUZIGAN, 1988).

Como resultado, denota-se, então, que a estrutura industrial cresceu e incorporou segmentos da indústria pesada, da indústria de bens de consumo duráveis e da indústria de bens de capital, substituindo as importações concernentes a insumos básicos, máquinas e equipamentos, automóveis, dentre outros.

De acordo com Fonseca (2003), período que vai de 1956 a 1973, isto é, de JK ao fim do Milagre (1968-1973), a produção industrial voltou-se prioritariamente aos bens de consumo duráveis, os quais lideravam o crescimento industrial, mas, consigo, impulsionavam os setores de bens de consumo popular, os intermediários e de capital, cujas taxas anuais de crescimento foram menores, mas também significativas.

1.3 O Governo Militar, Milagre Econômico e o II PND

No governo de JK (1956-1961), a dívida externa do país havia dobrado, o déficit na balança comercial tornou-se motivo de preocupação, inclusive entre os investidores estrangeiros e a taxa de inflação alcançou níveis elevados. É a partir desse contexto que o Fundo Monetário Internacional (FMI) passa a interferir na economia brasileira, ainda na década de 1960 com a crise durante o período de João Goulart quando, por fim, o Brasil decretou moratória da dívida externa.

Os anos seguintes foram marcados pela crise política, além da já instalada crise econômica. Jânio Quadros, sucessor de JK, renunciou em 1961. Em 1964, João Goulart, presidente sucessor de Janio Quadros, foi deposto, e os militares tomaram o poder, com o marechal Humberto Castello Branco na presidência. Os militares, assim que assumiram, criaram o Programa de Ação Econômica do Governo (PAEG), que tinha como objetivos combater a inflação e realizar reformas estruturais, que permitissem o crescimento. Com a “estabilidade política”, os recursos estrangeiros retornaram ao Brasil maciçamente. Com tamanho volume de capital, a economia se estabilizou. Tavares (1998) sublinha alguns fatores que permitiram a recuperação da indústria brasileira, dentre eles: a Reforma Fiscal e Financeira de 1966; a elevação e reestruturação dos preços dos serviços públicos; e os incentivos às exportações, os quais permitiram subsídios à produção de têxteis, calçados e maquinaria.

Em 1967, o governo passou a investir nas empresas estatais, nas áreas de siderurgia, petroquímica, geração de energias, entre outras. As medidas surtiram efeito, e os investimentos nas estatais renderam muitos lucros. O processo de industrialização havia de fato chegado ao Brasil. Em 1969, quando Médici assumiu a presidência, iniciava no país o chamado “Milagre Econômico”.

O milagre econômico brasileiro ocorreu durante os governos de Costa e Silva e Médici, em que, além da economia crescer de modo significativo, o país conseguiu conciliar esse crescimento com a inflação baixa e equilíbrio externo, por seis anos.

A principal crítica que se faz a esse período está ligada à concentração de renda. Houve nessa época um aumento significativo da desigualdade entre ricos e pobres, o que

obstaculizou a extensão dos efeitos do crescimento da economia para todos os estratos sociais. Essa desigualdade de renda está relacionada, principalmente, ao aumento da demanda por trabalhadores qualificados (engenheiros, administradores, economistas, etc.). Contudo, não houve um crescimento significativo da demanda por trabalhadores pouco qualificados. Outro fator que contribuiu para a concentração de renda foi a contenção salarial imposta pelo regime militar. Com o objetivo de controlar a inflação, o governo fazia controle dos aumentos salariais e reprimia as manifestações dos trabalhadores. Essa contenção salarial também contribuiu para aumentar o fosso entre ricos e pobres. De acordo com Tavares (1998), os programas responsáveis pela recuperação da indústria brasileira tiveram grande impacto no emprego e concentração de renda. Para a autora

A operação do sistema institucional de crédito ao consumidor, acoplado ao instrumento da correção monetária, com desconto antecipado dos títulos, proporcionou uma considerável ampliação das bases de crédito [...] a política de financiamento e a política de financiamento favoreceram a concentração da renda pessoal, a qual realimentam o consumo diferenciado das classes médias-altas, bem como proliferação dos serviços pessoais (TAVARES, 1998. Pg. 92).

Em 1971, foi elaborado pelo presidente Médici, o I Plano de Nacional de Desenvolvimentismo (I PND). Era o início do chamado Milagre Econômico, o qual ficou estabelecido devido a uma série de fatores que contribuíram favoravelmente ao crescimento econômico. O I PND tinha como objetivo principal o ingresso no Brasil no mundo desenvolvido, até o final do século, o qual se daria a partir da: modernização do núcleo mais desenvolvido da sociedade; aproveitar ao máximo os recursos humanos e; promover o progresso de áreas novas e a ocupação de áreas vazias, sem comprometer o ritmo de crescimento para o núcleo desenvolvido e o produto global do país.

O I PND precede a um diagnóstico superficial do contexto internacional e das implicações para a economia brasileira, referindo-se, genericamente, à revolução tecnológica em curso e à necessidade de adaptação da economia nacional a esses novos padrões tecnológicos. Desta forma, algumas das conquistas a serem alcançadas estavam o crescimento do mercado interno; a promoção das exportações; a retomada do dinamismo da agricultura por meio da modernização da agricultura tradicional e da expansão da fronteira agrícola, ambas mediante incentivos de crédito, preço e assistência técnica. Nesse sentido toma forma outro aspecto importante do crescimento integrado: a integração do território nacional, especialmente da região amazônica e do Nordeste, por meio da implantação do Programa de Integração Nacional (PIN), da intensificação de projetos de infraestrutura, especialmente no setor de transportes (Transamazônica) e de irrigação.

Entretanto, o milagre econômico gerou um forte desequilíbrio entre os diferentes setores da indústria. Os investimentos no período se concentraram principalmente no setor de bens de consumo durável, fazendo este crescer num ritmo mais acelerado que outros setores, como o de bens de capital (máquinas e equipamentos) e bens intermediários (petróleo, fertilizantes, produtos químicos, etc.). Com o passar do tempo, esse desequilíbrio intersetorial iria gerar um problema de dependência externa, uma vez que o setor de bens de produção (de capital e intermediário) não teria desenvolvido o suficiente, dependendo, desta forma, da importação desses produtos.

A situação de dependência externa se complicaria nos anos seguintes, a partir do “primeiro choque do petróleo”. No final de 1973, os países membros da Organização dos Países Exportadores de Petróleo (OPEP) tomaram a decisão de elevar o valor do produto devido à guerra entre árabes e israelenses. Essa crise, que se inicia a partir então fora determinada como sendo o primeiro choque do petróleo; o segundo viria ocorrer em 1979, a partir da guerra civil do Irã, no último mandato do governo militar.

O Brasil que já apresentava problemas de dependência externa passa a apresentar pressões na balança comercial, já que importava grande parte do petróleo que consumia. Para o governo, restavam duas alternativas: ou promover um ajuste recessivo, crescendo a economia a um ritmo mais lento, reduzindo os gastos com importações; ou implantar um ajuste estrutural, isto é, realizar mais investimentos e diminuir a dependência das exportações, implicando no aumento do desequilíbrio externo.

Como o regime militar buscava legitimar seu governo, fazendo o país crescer economicamente e uma parcela da sociedade pressionava o governo por um reajuste não recessivo, o governo optou pelo ajuste estrutural. A partir dessa decisão, de aprofundar o processo de substituição de importação, e, em meio a uma crise econômica internacional, é criado o II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND).

O II PND foi posto em prática entre 1975 e 1979, durante a gestão Geisel. Esse plano é considerado a mais ampla experiência de planejamento econômico no Brasil, depois do Plano de Metas de JK, e teve uma importância fundamental na consolidação do processo de substituição de importações ocorrido no Brasil. O Plano visava enfrentar a crise de dependência a partir do fortalecimento da economia nacional, tendo como eixo a substituição de importações nos setores básicos da economia. Kon (1999) afirma o II PND que tinha como diretriz principal o crescimento econômico acelerado e contínuo, visando reafirmar a retórica do “Brasil Potência”.

O diagnóstico da crise estava baseado na dependência externa e no subdesenvolvimento. Desta forma, o II PND consistia num programa de investimentos cujos objetivos eram transformar a estrutura produtiva e superar os desequilíbrios externos, conduzindo o país a uma posição de potência intermediária no cenário mundial. Carneiro (2002) sintetiza a estratégia do Plano em quatro eixos centrais:

Modificações na matriz industrial, ampliando a participação da indústria pesada; mudanças na organização industrial, acentuando a importância da empresa privada nacional; desconcentração regional da atividade produtiva, visando a reduzir a concentração espacial da produção. E, finalmente, a distribuição de renda (CARNEIRO, 2002. Pg. 60).

De acordo com Fonseca e Moreira (2012), as áreas prioritárias dos investimentos do II PND consistiam:

a) nos insumos básicos: metais não ferrosos, exploração de minérios, petroquímica, fertilizantes e defensivos agrícolas, papel e celulose; b) infraestrutura e energia: ampliação da prospecção e produção de petróleo, energia nuclear, ampliação da capacidade hidrelétrica (Itaipu) e substituição dos derivados de petróleo por energia elétrica e pelo álcool (Pró-Álcool), expansão das ferrovias e a utilização de carvão; c) bens de capital: mediante garantias de demanda, incentivos fiscais e creditícios, reservas de mercado (lei de informática) e política de preços.

O II PND também visava solucionar o problema de dependência externa decorrente do desequilíbrio inter-setorial. Por isso comportava uma série de investimentos no setor de bens de capital e de bens intermediários. Entretanto, para realizar todos os investimentos exigidos pelo II PND, seriam necessários recursos financeiros, que viriam, principalmente, dos chamados “petrodólares”.

Com o aumento do preço do petróleo ocorrido a partir de 1973, o valor das exportações dos países produtores do bem cresceu significativamente. Como não havia muitas opções para se aplicar esses recursos nesses países, a maior parte desses dólares foi depositada em bancos de países ricos. A partir disso, surgem os famosos petrodólares. Com o II PND, o Brasil se transformou em um dos maiores tomadores de recursos (petrodólares) no mercado financeiro internacional.

Na década de 1980 a crise externa se agrava com a decisão do *Federal Reserve* de elevar a taxa de juros norte-americana e de realizar uma política de valorização do dólar, o que eleva a necessidade do governo brasileiro em gerar saldos em dólar por conta da pressão na conta financeira. A liquidez internacional desaparece, e novos aportes de recursos tornam-se cada vez mais difíceis com a elevação da taxa de juros. Com isso a capacidade do governo brasileiro em pagar a dívida externa foi severamente abalada, o que levou o Brasil a recorrer ao FMI para a rolagem da dívida externa.

Quanto à agricultura, Carneiro (2002) discorre que, na segunda metade dos anos de 1970, o setor apresentou significativas transformações. Foi uma década marcada pela tecnificação/agroindustrialização/exportação. A composição da produção sofreu consideráveis modificações, principalmente pelo crescimento das atividades relacionadas às exportações, como a soja, laranja e carnes de aves, ao passo que aumentou o grau de processamento industrial da produção.

De modo geral, pode-se dizer que os objetivos de mudança estrutural que motivaram o Plano foram alcançados. Contudo, os resultados concretos só vieram a acontecer entre 1983 a 1984, com a maturação dos investimentos realizados. Entre esses resultados, três merecem destaque a reversão do saldo da balança comercial, que se tornou superavitária; uma dependência menor das importações de petróleo, uma maior diversificação na pauta de exportações do país, com predomínio de bens manufaturados (no lugar de bens primários, como era no passado) (VASCONCELOS, 1999).

Quanto à economia regional, quando da implantação do II PND, o país já havia adquirido um determinado grau de desenvolvimento das suas relações inter-regionais, pode-se entre outros fatores colaboradores para essa interregionalidade destacar: o avanço dos investimentos na área de transportes, um dos setores mais beneficiados na década de 1950 pelo Plano de Metas; a abertura de rodovias interligando locais/regiões; a construção da Capital Brasília, no centro do País; e a conjuntura internacional que valorizava as exportações do Centro-Oeste brasileiro. Essa integração entre as regiões do país será analisada no capítulo seguinte.

CAPÍTULO 2 - A QUESTÃO AGRÁRIA E A QUESTÃO AGRÍCOLA NO BRASIL

2.1 Interpretações Clássicas acerca da Questão Agrária no Brasil

A forma pela qual a propriedade da terra fora distribuída no território brasileiro, desde a colonização, e as péssimas relações de trabalho constituíram as bases da atual estrutura agrária: extremamente concentrada e desigual.

Ao analisar a concentração da propriedade no Brasil, Furtado (1989) ressalta que a agricultura é a principal fonte de emprego de uma economia fundamentalmente agrícola. Entretanto, mesmo existindo abundância de terras, as oportunidades de emprego e renda eram reduzidas uma vez que a empresa agromercantil dominava a propriedade, levando-a a concentração. Ao trabalhador rural, privado de poder político, social e econômico, restou ser empregado por essas empresas ou deslocar-se aos centros urbanos em busca de trabalho no setor industrial. Desta forma, o excesso de mão de obra disponível diminuiria o salário, ampliando a pobreza e desigualdade.

A solução para tal depende de uma intensa reorganização da agricultura, eliminando o poder do monopólio dos grandes proprietários, os quais deram origem a tutela em que a empresa agromercantil exerce sobre a sociedade, podendo o trabalhador rural utilizar de forma mais adequada sua capacidade de trabalho.

Até a década de 1930, a economia brasileira era baseada no modelo agroexportador, sendo sustentada principalmente pela cultura cafeeira. Voltada, sobretudo para a exportação, com o advento da crise de 1929 que atingiu a de valores de Nova Iorque, o setor sofreu grande impacto. Passada a 2ª Guerra Mundial, suas sequelas na agricultura não permitiram maiores mudanças e somente a partir da década de 50 a economia brasileira apresentou novos rumos. Impulsionado pelo Plano de Metas e pelo Processo de Substituição de Importação, a política do governo de JK iniciou, mesmo que lentamente, o estabelecimento de uma nova dinâmica para a agricultura nacional. Esse movimento veio a concretizar-se nos anos 60, com o processo de internalização do setor produtor de bens de capital para a agricultura (PAULILLO, 2007).

O processo de industrialização no Brasil proporcionou ganhos consideráveis para a produção e produtividade a partir dos anos 70. Contudo, o processo de constituição de complexos agroindustriais proporcionou, já nos anos 80, a concentração da estrutura fundiária, a queda do nível de renda dos produtores e trabalhadores rurais e a redução do nível de emprego agrícola.

Diversos debates acerca da agricultura brasileira tornaram-se significativos para a construção e definição de estratégias para mudanças econômicas e sociais no país.

Confrontam-se ideias diversas: os que consideravam a agricultura, por ser arcaica e com traços feudais, como um entrave ao desenvolvimento do capitalismo no país. Outros sustentavam a inexistência de restos feudais, e que o capitalismo estava desenvolvendo na economia brasileira com características próprias de dependência e concentração, dadas pelas relações sociais de produção peculiares a economia do país.

2.1.1 Tese feudal

Nos primeiros anos da década de 60 surgia a ideia de que as transformações capitalistas da agricultura brasileira ao longo do século XX eram insuficientes, já que a estrutura agrária prosseguia com traços feudais. Essa característica representava um grande obstáculo para o desenvolvimento agrícola e econômico do país. A herança feudal mantinha os elementos de atraso da agricultura nacional, representando um empecilho à industrialização e ao desenvolvimento capitalista. De acordo com essa corrente, as relações de produção herdadas do feudalismo colonial brasileiro proporcionariam o entrave ao desenvolvimento (PAULILLO, 2007). Diégues Jr (1960) aponta que devido à atividade econômica ter o produto principal voltado para o comércio, à restrita produção para o abastecimento interno, das grandes fazendas, e aos pequenos trabalhadores espalhados pelas terras do latifúndio, sem terra, quase proprietários, mas somente das suas roças, a fazenda tornava-se quase um feudo. De acordo com o autor:

Ao contacto com a nova terra, no desenvolvimento das relações entre tipos humanos diversos, criou-se um sistema de relações que se assemelha ao feudal. Houve elementos que se identificaram com o feudalismo tradicional, mas adaptados, acomodados, assimilados, embora não absorvidos. Um sistema de vida surgiu aqui no Brasil, onde as raízes feudais deram novas árvores e frutos. Mas, aquela característica, quase diríamos básica, que o feudalismo arcaico manteve sempre – o do trabalho do campo – essa, como permaneceu no Brasil: ao invés da servidão da terra, o escravo; ao invés da obrigação de serviços militares, que alias, houve, a de trabalhar na terra, lavrando-a e fazendo-a produzir (DIÉGUES JR, 1960. Pg., 85).

Diversos autores trabalham com a visão de que a agricultura é essencial para o desenvolvimento do país. Para Guimarães (1963), a agricultura poderia ajudar no desenvolvimento econômico, entretanto não o resolveria, já que esta entravava o desenvolvimento. O autor também desenvolve seu trabalho com a ideia de que as relações de produção do país tinham características próximas ao sistema feudal e que essas relações restringiam o desenvolvimento do país:

O monopólio feudal e colonial é a forma particular, específica, por que assumiu no Brasil a propriedade do principal e mais importante dos meios de produção na agricultura, isto é, a propriedade da terra. O fato de ser a terra o meio fundamental na agricultura indica um estágio inferior da produção agrícola, peculiar às condições históricas pré-capitalistas. À medida que o capitalismo penetra na agricultura, vão-se desenvolvendo, e aumentando sua proporção no conjunto, os demais meios de produção, isto é, os meios mecânicos de trabalho, as máquinas ou os instrumentos de produção, as construções, os elementos técnicos e científicos etc., de tal maneira,

que numa agricultura plenamente capitalista, esses passam a ser (e não mais a terra) os principais meios de produção. Quanto à agricultura brasileira, é fato comprovado pelos dados estatísticos que continua a caber à terra aquele papel predominante no conjunto dos meios de produção. Por isso, na situação objetiva de nossa agricultura, dominar a terra, açambarcá-la, monopolizá-la significa ter, praticamente, o domínio absoluto da totalidade dos meios de produção agrícola (GUIMARÃES, 1963, p. 35).

A vertente feudal identifica-se com o diagnóstico cepalino da época, que procurava mostrar que a estrutura agrária brasileira bastante concentrada era limitante ao processo de industrialização do país, não se ampliando, assim, o mercado interno para a indústria nascente, dada a elevada concentração de renda (PAULILLO, 2007).

Em “Crise Agrária” de 1979, Alberto Passos Guimarães mostra que o problema da agricultura brasileira está na sua estrutura. Uma visão atualizada do processo de transformação da agricultura, em que o capitalismo não se desenvolve na agricultura como na indústria: a agricultura não vai se desenvolver através da grande propriedade e do capital monopolista, mas somente pela presença da pequena propriedade. A solução seria o pequeno produtor ser o proprietário dos meios de produção (PAULILLO, 2007).

2.1.2 Capitalista

A interpretação do capitalismo comercial no processo de desenvolvimento da agricultura brasileira surgiu a partir dos debates e estudos de Caio Prado Jr em dois períodos marcantes. O primeiro período, anterior a 1964, seus trabalhos apontavam que o atraso e as formas brutais de exploração da agricultura, como o trabalho escravo e o caráter mercantil não tinham ligação com a herança do feudalismo. Sua proposta estava voltada para a desconcentração fundiária e a regularização das relações de trabalho. Ao propor a reforma agrária contra o latifúndio produtivo, não atacava diretamente a concentração fundiária, a solução consistia na reforma e na fiscalização da legislação relativa ao direito de propriedade e às relações trabalhistas (PAULILLO, 2007).

Para Caio Prado, a agricultura tornou-se, desde o princípio, o setor de maior êxito econômico para o empreendimento colonial. O caráter tropical das terras aliado aos objetivos mercantis dos colonizadores deram condições para o surgimento da grande exploração agrária no Brasil no período colonial. Para o autor, estes fatores foram essenciais para determinar a estrutura agrária do Brasil colônia (PRADO JR, 1979).

Para Prado Jr (1979), a grande propriedade, a monocultura e o trabalho escravo foram os três elementos nos quais constituiriam a grande exploração rural e, desta forma, construindo a base principal em que se assenta toda a estrutura econômica e social do país. Caio Prado ainda afirma que a propriedade fundiária e a força de trabalho escrava formam os principais aspectos da questão fundiária brasileira. A concentração persistia pelo fato da

grande propriedade ainda constituir a base uma exploração agrária de enorme sucesso no Brasil. E a disponibilidade de força de trabalho escrava por ser, geralmente, de baixo custo, dadas as escassas alternativas de emprego, decorrentes da concentração fundiária. A grande exploração tendia, quando favorável, a expandir e absorver o máximo de terras apropriáveis, afastando os trabalhadores rurais independentes, proprietários ou não, bem como o seu cultivo para subsistência

Caio Prado Jr identifica a problemática rural brasileira como propriamente agrária e que a solução não estaria na reforma agrária generalizada e de caráter camponês, mas na melhoria das condições de emprego da população rural. Sugere assim, a regularização econômica e jurídica das diversas ocupações e relações de emprego presentes na agricultura brasileira (PRADO JR, 1979).

2.1.3 Estruturalista

A interpretação de que o problema estrutural do desenvolvimento brasileiro está ligado à agricultura originou-se dos estudos de Celso Furtado. Para ele, o desenvolvimento da agricultura dava-se pela estrutura agroexportadora como núcleo de salários que fornece. À medida que se espalha por todo o país, promove o desenvolvimento econômico. Sua proposta continha, fundamentalmente, a realização de uma reforma agrária na região do Nordeste do país (PAULILLO, 2007).

De acordo com Kageyama (1993),

Os problemas agrários não são, com vimos, o objeto em destaque em sua obra, que é voltada para os problemas gerais macroeconômicos do (sub) desenvolvimento. É possível, porém, recuperar os aspectos relacionados com o processo de formação do mercado de trabalho para as atividades rurais (e, posteriormente, para a indústria), para perceber que é daí que emergem as raízes da pobreza rural (o sistema de baixos salários, na expressão do autor) que estão no cerne da questão agrária (KAGEYAMA, 1993. Pg. 11).

O principal aspecto da questão agrária no pensamento estruturalista de Celso Furtado é a problemática do desemprego, da mão de obra. Seu estruturalismo se aproxima da interpretação anterior de Caio Prado jr, uma vez que considera o desenvolvimento da economia capitalista oriundos da agricultura, diferentemente de Alberto Passos Guimarães, que considerava que o capitalismo não se desenvolveria com a agricultura atrasada. Ao buscar os elementos estruturais que traduzem a realidade a um modelo, Furtado mostra como o Brasil diverge do modelo clássico de desenvolvimento agrícola capitalista baseado no crescimento da demanda por excedentes agrícolas e na forte absorção da mão de obra rural pela zona urbana a níveis mais altos de salários. No Brasil, ao contrário, a abundância de terras e a oferta elástica da mão de obra na agricultura permitiram uma extrema concentração da propriedade e um regime de salários ínfimos (PAULILLO, 2007. Pg. 744).

Para Paulillo (2007), a colocação da questão agrária no desenvolvimento capitalista ressalta as especificidades do caso brasileiro. Ao longo do século, os fatores de desenvolvimento econômico do país, como a concentração elevada da renda e da terra, as práticas agrícolas extensivas, etc., apontam para soluções que ataquem os elementos estruturais da formação econômica e social do Brasil, não se podendo indicar para a economia nacional, modelos de desenvolvimento de outros países.

2.1.4 Dualista

A visão de dualidade na agricultura brasileira é analisada por Ignácio que indicava que o latifúndio, embora caracterizado por relações feudais, do ponto de vista interno, também possuiu um lado moderno em suas relações com o resto da economia, comportando-se como uma empresa comercial.

Para Rangel (1962), o processo de desenvolvimento é um processo de realocação de recursos, em que se retira do polo atrasado para o polo moderno. Por exemplo, o desenvolvimento capitalista realoca os recursos do setor agrícola para o industrial. No caso do Brasil, o país iniciou um processo de substituição de importações sem realizar uma reforma agrária, isto é, não mudaram a base técnica de produção.

O problema básico da questão agrária no Brasil era o problema populacional, isso é, a geração de um excedente populacional decorrente da velocidade com que a agricultura brasileira se modernizou. Para ele, o crescimento da produtividade do trabalho no interior dos complexos agroindustriais liberava força de trabalho de modo muito acelerado, gerando, desta forma, uma capacidade ociosa nos campos, onde as terras não eram mais necessárias à produção, e nas cidades, de mão de obra, que estava saturada nos setores criados pela industrialização (GRAZIANO DA SILVA, 1996).

A tese dualista diverge dos diagnósticos e das propostas voltadas para as mudanças estruturais agrárias para conseguir desenvolver a agricultura, pois o latifúndio feudal, transformando em capitalista, não representaria obstáculo ao processo de modernização. Desta forma, o dualismo propõe a eliminação de barreiras ao desenvolvimento capitalista na agricultura sem modificar a estrutura agrária, que prevalece (PAULILLO, 2007).

2.1.5 Moderna

Essa visão busca a transformação do setor agrícola tradicional ao moderno e dinâmico através das mudanças tecnológicas, capazes de impulsionar o desenvolvimento econômico. As transformações tecnológicas seriam impulsionadas pela adoção de insumos modernos e melhoria no nível de educação do trabalhador rural, permitindo maior produtividade dos fatores de produção e taxas de retorno mais elevadas.

A visão modernizante tem embasamento teórico neoclássico e pouco enfatiza as questões referentes à mudança na estrutura agrária, uma vez que acredita que as forças de mercado são capazes de promover a modernização da grande propriedade.

Quanto ao pequeno produtor, acredita-se que reagiria ao estímulo dos preços para garantir sua subsistência. Assim, não haveria necessidade de alterações na estrutura agrária para promover o desenvolvimento da agricultura, bastando promover políticas de viabilização da modernização, como: crédito rural, preços mínimos, extensão e pesquisa agropecuária, educação rural e desenvolvimento industrial para garantir o fornecimento de insumos e máquinas necessárias à atividade produtiva (PAULILLO, 2007. Pg. 746).

O principal representante da vertente modernizante da agricultura foi Schultz, que tinha como proposta transformar a agricultura através da criação de novos fatores de produção e investimento na capacitação dos agricultores, quando identificou na agricultura tradicional uma decrescente produtividade de mão de obra, baixo retorno ao investimento no campo, ineficiências na distribuição de fatores de produção e o constante estado de conhecimentos. O principal problema da agricultura tradicional estaria na reduzida taxa de retorno de utilização dos fatores produtivos, que poderia ser revertido pela melhoria da qualificação do capital, pela oferta de novos fatores e pelo aprimoramento das habilitações dos agricultores (PAULILLO, 2007).

Ainda de acordo com Paulillo (2007), Hayami e Ruttan também se embasaram nas teorias neoclássicas para explicar a questão tecnológica na agricultura. Para eles o desenvolvimento tecnológico é feito em resposta aos sinais percebidos no mercado, isto é, se a demanda de certos produtos agrícolas aumentarem com o crescimento da população e da renda, os preços da terra vão se elevar relativamente ao preço da mão de obra tornando-se mais lucrativas as inovações que poupam os fatores relativamente escassos. Então, as inovações mecânicas para poupar mão de obra e químicas para poupar terra. A tese conceitual da inovação induzida de Hayami e Ruttan permitiu que a tese modernizante se tornasse endógena à questão tecnológica.

2.2 A Modernização da Agricultura Brasileira e Políticas para Desenvolvimento do Cerrado

A partir do pós-guerra a agricultura brasileira passou por um processo de transformação na sua base técnica da produção agropecuária, a partir das importações de tratores e fertilizantes, na intenção de aumentar a produtividade.

De acordo com Silva (1987), essa preocupação com o aumento da produtividade agrícola a partir de técnicas modernas de cultivo surge no segundo período do governo de Getúlio Vargas, quando se reconhece a necessidade de montar uma indústria doméstica de fertilizantes e máquinas agrícolas.

Na década de 1960 há uma quebra nos mecanismos de integração da agricultura no padrão industrial, o qual exige uma reorganização da agricultura a partir da intervenção do Estado e dos novos grupos chamados a orientar a produção agrícola e renovação das estruturas de dominação. Desta forma, surge o novo padrão agrícola, orientado e fundamentado para a interação e incremento da produção através do aumento da produtividade, embora sem chegar a substituir totalmente o antigo padrão de expansão agrícola. Esse tipo de expansão passa a adquirir um novo caráter na medida em que se dá conjuntamente com a expansão vertical, ou seja, a expansão passa a se integrar de forma crescente com a expansão do complexo agroindustrial (SORJ, 1980).

A constituição do complexo agroindustrial (CAI) na década de 1960, para Muller, foi um fator importante que marcou o novo padrão agrícola do país. A partir de então, a manutenção e a expansão do CAI passam a constituir o principal vetor da modernização da agricultura. Contudo, o processo de industrialização da agricultura só se pôde efetivar a partir da implantação da indústria para a agricultura, ou seja, do departamento fornecedor de máquinas e insumos para a agricultura.

Para Silva (1987), a estrutura e a evolução do CAI na década de 1970 refletem de forma clara a nova dinâmica agrícola do período recente:

Uma dinâmica que não pode mais ser apreendida só a partir de dos mecanismos internos da própria atividade agrícola (como a propriedade da terra, a base técnica da produção, a fronteira), e nem a partir da segmentação do mercado interno x externo. Trata-se agora de uma dinâmica conjunta da indústria para a agricultura-agricultura-agroindústria (SILVA, 1987).

Assim, há uma nova dinâmica, já que o novo padrão agrícola, cuja estrutura produtiva e cujas articulações e integração com a economia global se transformaram. Nesse contexto, nas décadas de 60 e 70, durante o governo militar, foram implantados diversos programas de caráter nacional e regional que impactaram no Centro-Oeste. Esse momento de intervenção federal atingiu o auge das transformações, iniciadas durante as décadas de 30, 40 e 50. O período foi fundamental para a formação da estrutura produtiva e a urbanização atual.

Nesse período verifica-se a formação da estrutura produtiva e urbana atuais. É nesse período que o capital privado encontra na infraestrutura, nos incentivos fiscais e no crédito estatal, as condições de investimento e introdução na região, expandida a partir das características de fronteira agrícola, com grandes extensões de terra a preços relativamente inferiores aos das regiões Sul e Sudeste do Brasil (ALMEIDA, *et al.*, 2006).

As ações de caráter nacional desenvolvidas pelo governo Federal estimularam a promoção da migração, da infraestrutura e estímulos ao investimento de capital. Dentre elas estão: a criação do Sistema de Crédito Rural (SNCR), em 1965, servindo para financiar a

expansão da produção e mecanização, incorporando novas áreas à produção agropecuária e financiando a comercialização; CONDEPE (Conselho de Desenvolvimento da Pecuária de Corte), o Programa Nacional de Pastagens, iniciado em 1975; o Programa Nacional de Pecuária, iniciado em 1977, que teve como efeito capacidade de apresentar nos dias atuais o maior rebanho bovino do Brasil; A política de preço único para combustível em todo o território nacional e o subsídio para a compra de óleo diesel, em plena alta mundial do preço do petróleo no início da década de 70, agiu de forma impactante, pois a distância do Centro-Oeste em relação aos principais mercados consumidores nacionais e aos portos de escoamento da produção agrícola foi compensada pela redução os custos referentes ao transporte de cargas. Além disso, incentivou a mecanização da produção agrícola; PROÁLCOOL visava estimular o maior uso do álcool produzido a partir da cana-de-açúcar e incentivou a expansão da área plantada e a instalação de usinas de beneficiamento de álcool e açúcar na região; EMBRAPA e o sistema EMATER, as quais foram fundamentais para o desenvolvimento e aprimoramento de espécies agrícolas adaptadas ao cerrado, assim como, para o aumento da fertilidade do solo na região pela correção da acidez (ALMEIDA, *et al.*, 2006).

Já os programas especiais de apoio, específicos para o Centro-Oeste, complementaram e dimensionaram os anteriormente citados, sendo eles: Os Programas Integrados de Colonização (PIC), iniciados em 1970, associados com a agricultura de subsistência e fixação de migrantes ou “excedentes populacionais” vindos das regiões Nordeste e Centro-Sul; o Programa de Redistribuição de Terras e Desenvolvimento Agroindustrial (PROTERRA), estimulando concomitantemente programas privados através de financiamento para a aquisição de terras. As áreas de maior influência foram o norte do Mato Grosso e o Tocantins, levando a expansão da agricultura comercial e extração de madeira, por outro lado, causou maior degradação ambiental do que os programas públicos; o Programa de Incentivo Fiscal para a Amazônia Legal iniciou em 1966, atuando no Mato Grosso, Tocantins e norte de Goiás a qual concedia incentivos fiscais para estimular investimentos privados; Programa de Cooperação Nipo-Brasileira para o Desenvolvimento do Cerrado (PRODECER), iniciado em 1976, com o objetivo de estimular a implantação da agropecuária moderna nos cerrados, fornecia crédito e assistência de forma mais efetiva do que o POLOCENTRO. Com área de abrangência inferior, foi efetivo na estimulação das frentes comerciais na região; Programa Especial de Desenvolvimento do Pantanal (PRODEPAN) atuou entre os anos 74 a 79 com recursos da ordem de US\$ 73,9 milhões. Seus objetivos eram o de implantar infraestrutura; estimular industrialização; saneamento; conceder crédito rural; e estimular a pesquisa agropecuária; Programa Especial de Desenvolvimento da Grande Dourados (PRODEGRAN),

tinha por objetivo expansão da área de cultivo para oleaginosas; O Programa Integrado de Desenvolvimento do Noroeste do Brasil (POLONOROESTE) tinha por objetivo organizar a ocupação desordenada de Rondônia e do norte do Mato Grosso, mas não teve seu objetivo alcançado (ALMEIDA, *et al.*, 2006).

A extensão territorial de Goiás possibilitou uma intervenção diferenciada do governo Federal. Sua localização, no Centro-Oeste, fez com que o estado fosse incluído na agenda especial para as terras do cerrado, através da Superintendência de Desenvolvimento do Centro-Oeste (SUDECO), criada em 1967 com o objetivo de coordenar o desenvolvimento do Centro-Oeste, articulando ações dos órgãos federais atuantes na região (FEITOSA, 2011).

Em 1974, o governo lançou o II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND), tendo como diretriz principal o crescimento acelerado e contínuo. Para tanto, foi resgatada a concepção de polos de crescimento e de projetos de desenvolvimento rural, integrado, elaborando e implantando grandes programas federais para a expansão agrícola e agroindustrial do Centro-Oeste e Norte do país.

O estado de Goiás foi contemplado com três programas especiais de intervenção regional: Programa de Polos Agropecuários e Minerais da Amazônia (Polamazônia), Programa de Desenvolvimento dos Cerrados (Polocentro) e o Programa Especial de Desenvolvimento da Região Geoeconômica de Brasília (PERGEB).

De acordo com Feitosa (2011), o Polamazônia visava promover a ocupação dos espaços vazios urbanos da Amazônia Legal, através da instalação de polos em setores estratégicos como mineração, extração de madeira, pecuária, pesca, lavouras e indústrias. O Polocentro buscava promover o desenvolvimento e modernização das atividades agropecuárias no centro-oeste e leste de Minas Gerais, através da incorporação de grandes extensões de cerrado à atividade agropecuária. O Polocentro foi um programa de caráter modernizador, voltado para a mecanização e para a pesquisa. Foi um dos principais instrumentos para a expansão da fronteira agrícola no Centro-Oeste.

O outro programa, PERGEB também beneficiou diretamente o estado de Goiás. O programa visava promover o desenvolvimento equilibrado na área de abrangência da capital federal, através da dinamização da atividade econômica em seu entorno, enfatizando os núcleos urbanos selecionados e a infraestrutura física da área (FEITOSA, 2011).

2.3 Impactos dos Programas do Governo Federal

A construção da Belém-Brasília deu às regiões Norte e Centro-Oeste do país a possibilidade de um desenvolvimento rápido e intenso. Sendo a rodovia um marco para o início de uma integração com as demais regiões, o papel do governo, através de incentivos ao

desenvolvimento e crescimento do interior do país, foi essencial para essas regiões nos mais diversos sentidos. Aumento populacional, desenvolvimento, tecnificação e modernização da agricultura e pecuária são os efeitos mais visíveis dos estímulos federais.

Nesse sentido, entre os anos de 1950 a 1980, verifica-se um expressivo aumento da população do Centro-Oeste, como se observa na Tabela 2.1:

Regiões/Brasil	Período			
	1950	1960	1970	1980
Centro Oeste	1.736.965	3.006.866	5.167.203	7.742.203
Norte	1.844.655	2.601.519	3.650.750	6.028.561
Nordeste	17.973.413	22.428.873	28.675.110	35.419.156
Sul	7.840.870	11.892.107	16.683.551	19.380.126
Sudeste	22.548.494	31.062.978	40.331.969	52.580.527
Brasil	51.944.397	70.992.343	94.508.583	121.150.573

Fonte: IBGE 1950 e IPEA, 1960, 1970 e 1980.

TABELA 2.1 – População Total (absoluto) – Regiões e Brasil – 1950 a 1980.

Como se pode perceber, através dos investimentos realizados a população do Centro-Oeste deu um salto entre os anos de 1950 a 1980. Em 1950, a população dessa região representava 3,34% da população brasileira. Já no ano de 1980, essa representatividade chegou a 6,39%. Durante os períodos o Centro-Oeste apresentou taxas demográficas de crescimento mais elevadas que as demais regiões e que as do país.

Regiões/Brasil	Taxa de crescimento anual (%)		
	1950-1960	1960-1970	1970-1980
Centro Oeste	5,64	5,56	4,13
Norte	3,50	3,45	5,14
Nordeste	2,24	2,49	2,13
Sul	4,25	3,44	1,51
Sudeste	3,26	2,65	2,69
Brasil	3,17	2,90	2,51

Fonte: IPEA – 1950, 1960, 1970 e 1980.

TABELA 2.2 – Taxa de Crescimento Anual (%) – Regiões e Brasil – 1950 a 1980.

Com relação à taxa de crescimento demográfico, a Tabela 2.2 demonstra um elevado percentual da região Centro-Oeste, sendo a região a qual apresentou os índices mais elevados no decorrer dos anos. Isso é verificado devido aos incentivos federais para a região, como o POLAMAZÔNIA, POLOCENTRO, PROTERRA, PRODECER, entre outros (mencionados no subitem anterior).

O Norte do país também se destaca, com elevadas taxas de crescimento. De acordo com Guimarães Neto (1997), os estímulos fiscais e financeiros da SUDENE, SUDAM e da SUFRAMA, foram determinantes para a expansão tanto demográfica como econômica das regiões Centro-Oeste e Norte. O Sudeste do país, apesar de ser a região mais populosa (durante os períodos em questão), apresentou (com exceção dos anos entre 1970/1980) as mais baixas taxas de crescimento anual. Tal resultado é decorrente do processo de desconcentração vivido pela região, principalmente no estado de São Paulo.

As regiões do país apresentaram uma forte expansão das áreas de estabelecimento. Com exceção das regiões Sul e Sudeste do país, que se mantiveram quase constantes, as demais apresentaram um acentuado crescimento. A Tabela 2.4 apresenta a evolução das áreas de estabelecimentos, no período de 1970 a 1985, das regiões do país e do Brasil.

Regiões e Brasil	Área Total (ha)			
	1970	1975	1980	1985
Centro-Oeste	81.705.624	93.953.658	113.436.463	116.476.803
Norte	23.282.145	32.615.964	41.599.420	45.212.315
Nordeste	74.298.713	78.690.485	88.443.907	95.054.172
Sudeste	69.500.950	72.463.938	73.502.906	73.241.522
Sul	45.458.035	46.911.961	47.911.723	47.940.105
Brasil	294.145.466	3.233.896.006	364.924.929	374.924.929

Fonte: IPEA – 1970, 1975, 1980 e 1985.

TABELA 2.3 – Área Total dos Estabelecimentos (ha)- Regiões e Brasil – 1970 a 1985.

No Centro-Oeste percebe-se uma acentuada expansão, principalmente entre 1980 a 1985, chegando a participar de 31% da área total do Brasil, em 1980 e 1958. Já a região Norte apresentou um grande aumento de 1975 a 1980, passando de 1% para 115 de sua participação na área total do país.

A expansão das áreas de estabelecimentos teve como consequência uma evolução na quantidade produzida. Na produção referente aos anos entre 1970 a 1985, no estado de Goiás houve o predomínio das culturas de arroz e milho, como pode ser depreendido a partir da Tabela 2.5:

Produtos	Período			
	1970	1975	1980	1985
Algodão	62.406	47.128	54.923	98.222
Arroz	893.168	1.100.296	1.337.975	1.169.343
Café	2.617	3.736	17.608	14.052
Cana-de-Açúcar	219.530	338.688	706.146	4.563.185
Feijão	85.630	76.278	67.676	107.907
Fumo	1.082	519	354	-
Laranja	161.855	87.248	93.097	177.993
Mandioca	185.491	74.056	74.014	104.191
Milho	547.432	1.271.821	1.277.414	1.578.700
Soja	10.219	-	368.477	1.187.738
TOTAL	2.169.430	2.900.317	3.997.684	9.001.421

Fonte: IPEA – 1970, 1975, 1980 e 1985.

TABELA 2.4 – Produção (t) – Goiás – 1970 a 1985.

A cultura inicialmente introduzida foi o arroz, por ser a espécie mais adaptada ao cerrado, passou a perder espaço quando foi introduzida a soja. O milho só passou a ser plantado em grande escala na década de 90 no Mato Grosso do Sul e Goiás. No Mato Grosso é importante destacar a grande área cultivada com algodão.

Entre os anos de 1970 a 1985, a agricultura comercial implantada foi bem adequada à região em razão das características do cerrado, porém o governo não deu continuidade às pesquisas com espécies mais exigentes e rentáveis como frutas e verduras adaptadas ao bioma. A monocultura implantada, em geral milho e soja, é dependente de insumos químicos e novas variedades genéticas, no entanto a sua capacidade de fixar a renda na própria região de cultivo é incipiente, dado em especial, a baixa geração de empregos.

O crescimento da produção agrícola no Brasil se dava, basicamente, até a década de 50, devido à expansão da área cultivada, de forma extensiva. A partir da década de 60, a utilização de máquinas, adubos e defensivos químicos, adquiriram, também, importância no aumento da produção agrícola, quando o crescimento da agricultura passou a ser intensivo. Ao analisar a forma intensiva da agricultura brasileira na visão de Celso Furtado, Cano (1991) salienta Furtado

Conclui o texto em 1972, momento em que apenas se iniciava o processo de modernização (conservadora) da agricultura, graças ao novo e generoso crédito rural subsidiado e centrada em uso intenso de produtos químicos e mecanização, mas basicamente voltada (direta e indiretamente) para os produtos "exportáveis" (soja, milho, trigo, carnes, laranja e rações). Essa política, embora tenha atingido alguns dos alvos a que se propôs (notadamente metas de exportação e aumento de produtividade), incentivou o aumento da concentração da propriedade fundiária, permitindo a continuidade da reprodução das estruturas sociais vigentes (CANO, 1991. Pg., 10).

A expansão da agricultura estimulada pelos programas federais na região Centro-Oeste é caracterizada pelos níveis de tecnologia e capital, com utilização de tratores nas lavouras (Tabela 2.6) ou a utilização de fertilizantes, sendo assim, pouco geradora de empregos diretos, pois essa tecnologia pode ser utilizada por poucas pessoas e mesmo apenas por uma família em grandes extensões de terra.

Período	Tratores (n°)	Lavoura/ Trator (ha)	Estabelecimentos/ Trator
1970	5.692	3.333	675
1975	13.634	777	85
1980	27.600	292	19
1985	38.721	214	13

Fonte: IPEA – 1970, 1975, 1980 e 1985.

TABELA 2.5 – Utilização de Tratores – 1970 a 1985.

O crescimento da mecanização da agricultura do decorrer dos anos apresentados foi bastante significativo, dados os subsídios para aquisição de máquinas por parte do governo. De acordo com Feitosa (2011), inicialmente, a mecanização acompanhou o movimento de expansão da pecuária, nos municípios onde esta atividade assumiu uma forma capitalizada, com a utilização do trator para a implantação e a conservação do pasto. Contudo, o uso mais intensivo da força mecânica ocorreu nas áreas onde a lavoura modernizada de arroz penetrou com alguma expressão.

A expansão agropecuária foi paulatinamente ocupando o cerrado, apresentando crescimento acelerado e rendimentos crescentes. A Tabela 2.7 demonstra o total de área colhida nos estados da região Centro-Oeste e Distrito Federal.

Períodos	Mato Grosso do Sul Área (ha)							
	Algodão	Arroz	Café	Cana de açúcar	Feijão	Milho	Soja	Trigo
1960	-	-	-	-	-	-	-	-
1970	39.145	151.557	3.601	1.250	32.475	92.100	10.500	-
1980	34.514	199.555	10.187	5.826	50.100	99.600	738.500	75.400
1990	8.340	136.864	8.349	67.921	77.516	273.511	1.286.382	65.614

Períodos	Mato Grosso Área (ha)							
	Algodão	Arroz	Café	Cana de açúcar	Feijão	Milho	Soja	Trigo
1960	13.178	189.450	25.114	3.850	62.470	125.800	-	-
1970	2.945	161.458	15.980	1.450	64.548	61.800	-	-
1980	4.480	896.513	16.458	7.200	63.478	83.609	70.731	-
1990	43.422	381.387	72.097	65.034	70.012	273.511	1.552.910	12

Períodos	Distrito Federal Área (ha)							
	Algodão	Arroz	Café	Cana de açúcar	Feijão	Milho	Soja	Trigo
1960	-	-	-	-	-	-	-	-
1970	-	451	-	-	950	-	-	-
1980	-	8.056	884	-	950	-	8.150	50
1990	-	4.500	1.200	-	6.331	16.800	53.500	95

Períodos	Goiás Área (ha)							
	Algodão	Arroz	Café	Cana de açúcar	Feijão	Milho	Soja	Trigo
1960	3.636	494.785	64.148	3.200	19.800	303.900	-	-
1970	48.874	778.745	29.950	4.410	158.000	435.000	8.190	-
1980	37.145	955.452	16.848	14.800	108.580	902.450	300.200	-
1990	35.511	14.800	17.728	106.826	183.580	902.800	1.001.690	560

Fonte: IPEA – 1960, 1970, 1980 e 1990.

TABELA 2.6 – Total de Área Colhida (ha) – Mato Grosso do Sul, Distrito Federal e Goiás – 1960 a 1990.

O arroz foi a primeira cultura a ser produzida na região, isso, por ser a espécie mais adaptada ao cerrado, contudo, passou a perder espaço quando foi introduzida a soja. Esta, ao passo que fora iniciado seu cultivo, ganhou espaço e destaque no decorrer dos anos. Nota-se que em todos os estados seu cultivo se desenvolveu de forma intensa. O milho só passou a ser plantado em grande escala na década de 90, no estado de Mato Grosso do Sul e Goiás. No Mato Grosso é importante destacar a grande área produzida de algodão.

Pela Tabela 2.8 é possível visualizar de que forma a expansão agropecuária foi ocupando o cerrado.

UF	Períodos					
	1950	1960	1970	1975	1980	1985
Pastagem natural						
DF	-	75,6	94,1	87,1	69,5	78,9
GO	10.370,00	10.338,20	13.617,80	14.151,00	11.617,50	9.570,00
MS	14.366,70	16.390,10	18.669,50	15.580,20	12.266,00	9.658,20
MT	5.289,50	4.455,80	8.223,10	8.640,90	10.086,40	9.685,30
Pastagem plantada						
DF	-	9,3	15,7	22	59,5	63,6
GO	2.010,30	2.989,80	3.723,50	6.058,60	8.482,50	11.324,60
MS	519,5	1.407,00	3.368,70	5.213,30	9.068,90	12.144,50
MT	127,2	345	1.326,90	2.602,60	4.693,30	6.719,10
Lavoura temporária						
DF	-	2,7	8,5	9	49,6	76,9
GO	353,9	777,2	1.398,30	2.179,60	2.616,30	2.865,20
MS	72,3	227,2	451,9	1.208,70	1.589,50	1.874,50
MT	51,2	78,6	241,2	459,1	1.423,40	1.992,80
Lavoura permanente						
GO	-	-	78	76	121	62
MS	-	-	-	65	52	28
MT	-	-	60	42	129	136
Matas naturais						
GO	-	-	4.911,00	6.369,20	6.888,60	2.828,50
MS	-	-	-	3.956,30	4.209,10	4.170,50
MT	-	-	8.624,70	7.101,00	13.379,40	14.126,80

Fonte: IPEA – 1950, 1960, 1970, 1980 e 1985.

TABELA 2.7 – Utilização de Terra (ha) – Distrito Federal, Goiás, Mato Grosso do Sul e Mato Grosso – 1950 a 1985.

Durante as décadas de 70 e 80 empresas agroindustriais de capital nacional e internacional, instalaram-se na região utilizando-se da infraestrutura de transporte, energética e de telecomunicações instituídas durante o Plano de Metas. Assim a década de 70 foi caracterizada pela expansão da agropecuária tecnificada através de incentivos públicos, tendo como característica central da ocupação desta fronteira, a subordinação dos produtores aos interesses do mercado dominado por grandes capitais agroindustriais. Durante a década de 80, enquanto a economia brasileira começa a passar por um momento de inflexão e de arrefecimento do II PND, o Centro-Oeste continua recebendo recursos do governo federal e em plena expansão populacional, econômica e agropecuária, principalmente pela necessidade

de geração de divisas através da exportação de *commodities*, dadas as restrições externas que ocorriam naquele momento.

Nesse contexto percebe-se a evolução agrícola apresentada pelo Centro-Oeste após os incentivos do governo. Esse período foi essencial para o desenvolvimento da região, o qual é percebido até os dias atuais.

CAPÍTULO 3 – A RODOVIA BELÉM BRASÍLIA NO CONTEXTO REGIONAL

Como verificado anteriormente, a região Sudeste, mais especificamente o estado de São Paulo, por décadas, manteve um elevado nível de concentração, tanto populacional, quanto econômica. Durante esse período, outras regiões do país ficaram atrasadas diante da expansão produtiva do estado.

Entretanto, na virada da década de 60 para 70, iniciou o processo de reversão da polarização da área metropolitana de São Paulo. Com a retomada do crescimento econômico e com a concentração econômica e populacional, a região começou a apresentar deseconomias de urbanização. Ocorreu o aumento do preço da terra e dos aluguéis, dos salários relativos, dos custos de infraestrutura (MARTINE E DINIZ, 1991).

Pacheco (1996) aponta como os principais fatores da desconcentração o deslocamento da fronteira agrícola e mineral: o processo de integração produtiva do mercado nacional; o perfil relativamente desconcentrado do sistema urbano brasileiro; o surgimento de deseconomias de aglomeração e pressões ambientais nas áreas intensamente industrializadas; e as políticas governamentais econômicas e de desenvolvimento regional, diretrizes setoriais e investimento do setor produtivo.

Ao passo que a região de São Paulo iria se saturando, o governo federal reorientava seus investimentos para o interior, especialmente com a construção de uma rede de transporte ligando o litoral e a área metropolitana com o interior, facilitando a reorientação geográfica do crescimento industrial. Desta maneira, vários outros estados e regiões do país ampliaram sua participação na produção industrial.

A região norte obteve um crescimento na sua produção, graças aos incentivos fiscais proporcionados pela Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM) e pela Superintendência da Zona Franca de Manaus (SUFRAMA), permitindo a instalação de indústrias de bens eletrônicos de consumo. Destaca-se na região o aproveitamento dos recursos naturais, principalmente do estado do Pará (MARTINE E DINIZ, 1991). O Estado desenvolveu um papel essencial no povoamento e valorização das terras amazônicas seja através dos planos de desenvolvimento ou através de investimentos em infraestrutura (PACHECO e PATARRA, 1997).

A região Nordeste, através dos incentivos da Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE), conseguiu viabilizar a implantação de projetos industriais diversos em vários estados, voltados para o mercado local, nacional e para a exportação. Ganha

destaque também o incentivo à construção de indústria química, como o polo petroquímico de Camaçari (MARTINE E DINIZ, 1991).

O Centro-Oeste, caracterizado pela baixa densidade demográfica e econômica, expandiu-se em função da transferência da capital Federal para Brasília e da expansão da fronteira agrícola e do aproveitamento dos recursos naturais, principalmente fertilizantes do estado do Goiás. A região também foi afetada pela preocupação do governo de JK, com a integração regional, em fortalecer o processo de industrialização e escoar mercadorias, que gerou a abertura das frentes rodoviárias, com o objetivo de integrar as regiões do país ao centro dinâmico.

3.1 Dificuldade de Transporte

O processo de urbanização e desenvolvimento regional brasileiro foi alavancado a partir do desenvolvimento industrial, durante o governo de Getúlio Vargas, em 1930. Desse modo, as regiões que possuíam um processo de industrialização mais avançado, tiveram um desenvolvimento mais acelerado, com relação às demais regiões, que necessitaram de certo tempo e de políticas governamentais para prosperarem.

Até então, as principais regiões brasileiras não se integravam com as mais afastadas, devido, principalmente, às dificuldades de transportes nesse período. O que tornava mais viável a importação da sua produção de outros países do que das demais regiões brasileiras (CANO, 2011).

De acordo com Andrade (2011) a análise da equipe econômica de JK entendia que um dos principais pontos de estrangulamento do desenvolvimento industrial era a falta de comunicação entre as regiões industriais do Sudeste e o interior. Sabia-se também que o interior possuía um mercado consumidor em potencial de produtos industrializados, que não era devidamente aproveitado devido às dificuldades de comunicação. Desta forma, dificilmente a desenvolvimento planejado pelo governo conseguiria êxito, já que a carência de vias de comunicação, de certa forma, sufocava o crescimento do país (ANDRADE, 2011).

A partir da década de 1940, quando a produção da região Sudeste passa a ficar saturada, foi necessário abrir os mercados para o escoamento da produção. Dessa forma, para abastecer o mercado das regiões afastadas do país, o governo federal começou uma série de políticas para integrar o centro produtivo ao interior do país. Nesse aspecto, Campolina (1995), argumenta que a partir da década de 1940/1950 se inicia no país o processo de desconcentração geográfica. Esse processo se deu, inicialmente, com o movimento da

fronteira agropecuária no sentido Sul do Brasil e, mais tarde, em direção às regiões Norte e Centro-Oeste.

De acordo com Feitosa (2011), essas políticas tiveram como marco inicial a criação da Superintendência para o Desenvolvimento do Nordeste – SUDENE, em 1959, centradas no subsídio ao capital, através dos incentivos fiscais, cambiais e outros. A partir de 1966, esses incentivos foram estendidos às demais regiões do país, com a criação da SUDAM, no Norte, e da Superintendência de Desenvolvimento do Centro-Oeste (SUDECO), no Centro-Oeste.

A combinação de investimentos públicos em infraestrutura e os incentivos fiscais e financeiros estimularam a dinâmica da região Centro-Oeste, promovendo investimentos públicos na região (MOURA e MOREIRA, 2001).

A Tabela 3.1 mostra a evolução da participação da região Centro-Oeste e o estado de Goiás na produção de grãos comparada à produção do Brasil, no período de 1959 a 1991.

Localidade	1959- 1961	1964- 1966	1968- 1970	1974- 1976	1979- 1981	1984- 1986	1989- 1991
Goiás (%)	6,7	9,4	7,9	6,2	7,3	8	8,5
Centro-Oeste (%)	9,3	12,5	10,8	10,9	14,4	18,9	22,4
Brasil (1000 t)	15.559.0	20.757.4	25.060.3	39.293.1	46.043.7	54.695.2	59.121.7

Fonte: IBGE 1959 a 1991.

TABELA 3.1 - Participação na Produção de Grãos (%) - GO, Centro-Oeste e Brasil-1959 a 1991.

De acordo com a Tabela 3.1, a participação em nível nacional amplia de 15.559 para 59.121.7 mil de toneladas de grãos, entre o período de 1959 a 1991, enquanto que, a participação regional tem um elevado aumento, passando de 9,3% para 22,4%, já a participação do estado obteve uma variação no período, tendo seu auge entre os anos de 1964-1966. A produção de grãos apresentou tendência ao aproveitamento de economias de localização, como qualidade do solo, mercados locais e acesso a mercados consumidores.

Com relação à participação regional nos setores da economia, o Centro-Oeste apresentou entre 1959 a 1985, os seguintes índices (Tabela 3.2):

Setores Produtivos	1959	1980	1985
Agropecuária	41,4	20,2	13,2
Indústria	9,9	16,7	16,1
Serviços	48,7	63,1	70,7
Total	100	100	100

Fonte: IBGE - 1959, 1980 e 1985.

TABELA 3.2 - Participação Relativa dos Setores no PIB (%) - Centro-Oeste - 1959 a 1985.

A região apresenta uma discreta participação no setor industrial, de 9,9% para 16,7% de 1959 para 1980 e permanecendo praticamente estável de 1980 para 1985. A agropecuária obteve uma queda na participação no decorrer do período. Já o setor de serviços apresentou um aumento elevado e contínuo entre os anos.

Considerando a grande distância entre os polos de concentração e o interior do país, era necessário que houvesse uma melhoria dos transportes e das estradas. Dessa forma outro incentivo federal de grande importância para integração do país foi a construção de rodovias.

3.2 A implantação da Indústria Automobilística

A opção pelo modal rodoviário no Brasil veio acompanhada pelo desenvolvimento da indústria automobilística. O Estado interveio no setor automobilístico a partir de mecanismos de proteção e incentivo à indústria nascente com o objetivo de promover o desenvolvimento do país. A crise de 1929 de superprodução e, mais tarde, a eclosão da Segunda Guerra Mundial reforçaram a intervenção governamental para promover e sustentar o desenvolvimento.

Inicialmente, a indústria automobilística era frágil e tinha elevados custos para implantação. Desta forma, o governo protecionista fixou graus de nacionalização, progressivos e obrigatórios, aos veículos nacionais, visando incentivar a produção nacional. Assim, com o caráter intervencionista, criou a Fábrica Nacional de Motores (FNM), com o objetivo de desenvolver tecnologia para a fabricação de motores de combustão a serem utilizados nos veículos (LOPES, 2009).

A política industrial desenvolvimentista voltada para a indústria automobilística foi explícita, expressa em leis, com a criação de órgãos para atuar no setor, estabelecendo planos e metas. Essa política governamental pode ser classificada como seletista porque não é pautada em medidas de alcance global, mas desenhadas para fomentar uma indústria específica, que, neste caso, a indústria automotiva e sua cadeia produtiva. A opção por essa política é justificada por apresentar um maior valor agregado, possuindo grande poder de encadeamento para trás e grande dinamismo potencial.

Apesar de esta modalidade apresentar menor eficiência, se comparada com as demais, algumas vantagens esta apresentou: menor período de maturação de investimentos; maior economicidade; maior flexibilidade, permitindo diversificar mais as correntes de tráfego. Além disso, o sistema ferroviário e de navegação vinham se deteriorando há um longo período, devido à falta de investimentos, sendo mais custosa a recuperação de toda essa infraestrutura, ferroviária e de navegação (LOPES, 2009).

De acordo com Latini (2007) os primeiros caminhões importados chegaram ao Brasil em 1920, oriundos dos Estados Unidos e Europa, tornando a atividade de transportes, feita por veículos automotores mais caros, já que as peças de manutenção também eram importadas.

Desta forma, no início do governo de Getúlio Vargas, em 1930, foi elaborado o Plano Geral de Viação e Obras Públicas (PGV), visando explicar a necessidade de uma coordenação entre os modais para o atendimento dos objetivos nacionais (CENTRAN, 2007).

Com a Segunda Guerra Mundial houve uma crescente demanda por peças de manutenção, tornando assim, inviável sua importação. Destarte, os comerciantes do ramo passaram a solicitar peças de reposição, para manter a frota de ônibus caminhões, dando início à indústria de autopeças no país (LATINI, 2007).

Ao término da Segunda Guerra Mundial o governo criou o Departamento de Estradas e Rodagem – DNER, o Fundo Rodoviário Nacional – FRN e estabeleceu o Plano Rodoviário Nacional. Essas medidas privilegiaram o transporte rodoviário, sendo implantadas de forma gradual.

Em 1949, a FNM passa de empresa estatal à economia mista, iniciando a fabricação de motores para veículos automotores, montando no mesmo ano, os primeiros caminhões FNM. Essa medida decorreu da impossibilidade de importação de caminhões e peças de manutenção (LATINI, 2007).

A partir de 1946, o governo institui a vinculação à arrecadação do Imposto Único sobre os combustíveis e Lubrificantes Líquidos e Gasosos – IULLG, permitindo a integração dos planejamentos físicos e financeiros da execução da política governamental para o setor (CENTRAN, 2007).

Em 1951, o governo criou a Comissão de Desenvolvimento Industrial (CDI), a qual é instalada, em 1952, a Subcomissão de Jipes, Tratores, Caminhões e Automóveis e, em agosto de 1952 e março de 1956, o Governo toma medidas a favor da indústria nacional de autopeças, proibindo a importação de peças similares às nacionais, bem como a entrada de veículos completos (LOPES, 2009).

Apesar do governo de Getúlio Vargas iniciar os incentivos à indústria automobilística, foi no governo de JK que a mesma se desenvolveu. Em 1956, é criado o Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA), com o objetivo de estimular a produção local e não somente a montagem de veículos no país.

3.3 Sistema Rodoviário Brasileiro

Conforme visto no capítulo 1, a ferrovia surgiu em um contexto de expansão da fronteira agrícola do café a partir da segunda metade do século XIX, tendo grande influência no desenvolvimento do capitalismo no país.

A partir dos governos de Getúlio Vargas e de Juscelino Kubitschek, o sistema ferroviário deixaria de ser o principal investimento em termos de transporte, adotando-se políticas e planos de governo que passaram a apoiar mais efetivamente o transporte rodoviário. No primeiro governo varguista, o crescimento da urbanização clamava por novos meios de transportes mais modernos e eficazes. Já no seu segundo mandato, verificou-se, algumas vezes, a tentativa de apenas modernizar o material rodante já instalado. Porém, os investimentos para a rede rodoviária havia se esgotado (MILANI, 2010).

No governo de JK, o setor de transportes fora submetido ao capital externo, com investimentos de empresas multinacionais, sendo implantada a indústria automobilística no país, que acabou por incentivar fortemente o desenvolvimento das rodovias. Foi exatamente nesse período que se verificaria o definhamento do sistema ferroviário, o qual já vinha recebendo investimentos cada vez menores, e a ascensão e solidificação das rodovias (MILANI, 2010).

Silva (1985) destaca que, até a década de 1950 o transporte ferroviário era valorizado, de certa forma, pelo governo brasileiro e o sindicato dos ferroviários era muito forte. A implantação de opções de transporte alternativas, como do sistema ferro-fluvial, dentre outros motivos, esbarrava nos altos custos.

O sistema rodoviário do Brasil teve início nos anos vinte do século XX, mas sua expansão ocorreu somente após a Segunda Guerra Mundial. Em meados do mesmo século as rodovias passaram a impor-se como item fundamental para os programas governamentais. Devido à intensificação do tráfego, muitas rodovias superaram os limites econômicos de sua utilização, apesar de algumas destas estradas, nacionais ou estaduais, funcionarem como complemento dos outros sistemas de transporte (SPVEA, 1966).

O sistema rodoviário foi preferível ao ferroviário devido à caracterização natural da região e a pequena produção a transportar, o que, em tese, não justificaria a construção de

ferrovias, pelo menos naquele momento, que tem maior custo de construção, operação e manutenção, em relação às rodovias (SOUSA E PACHECO, 2013).

Com relação ao transporte fluvial, mesmo o país tendo uma potente rede hidrográfica, não é muito viável utilizá-la como principal meio de transporte já que os rios são de planalto e exigem grandes obras para o estabelecimento de eclusas nas barragens das represas hidroelétricas para adequar a navegação. E mesmo onde há boa possibilidade de navegação, a grande distância entre as regiões se transformam em obstáculo para o desenvolvimento dessa atividade, favorecendo a utilização de rodovias (SPVEA, 1966).

De acordo com Eberts (2010)

A interface entre o investimento transporte e desenvolvimento econômico tem ampla ramificações que vão além do objetivo básico do transporte de bens e de pessoas de um lugar para outro. Considerando que não exista dúvida de que transporte é essencial na operação de uma economia de mercado, muito ainda precisa ser entendido sobre os caminhos pelos quais um eficiente sistema de transporte possa melhorar a produtividade da economia, diminuindo as desigualdades regionais tanto de renda quanto de população e emprego (EBERTS, 2010. Pg. 1).

Nas regiões da Amazônia e Centro-Oeste, a maioria das rodovias desempenha papel pioneiro na penetração e ocupação das terras do grande vazio demográfico dessas regiões, criando a primeira base de desenvolvimento econômico – a fixação do homem (SPVEA, 1966).

Com a intenção de ligar o centro dinâmico do país ao interior, o governo federal adotou medidas que pudessem minimizar os problemas de integração regional, para tal, coube à infraestrutura de transporte o encurtamento das distâncias entre as regiões e o aumento do acesso a bens e serviços pela população (ARAÚJO 2006).

A estratégia do governo de investir na criação de rodovias que ligassem as regiões mais distantes trouxe como consequência o processo de ocupação dessas áreas que, até então, eram escassamente habitadas.

3.4 Construção de Brasília e o desenvolvimento das rodovias

A transferência da capital Federal do Rio de Janeiro para o Planalto Central já era discutida no século XIX, ainda no Império. Entendia-se que a nova capital deveria estar situada em um lugar seguro, longe do litoral e das ameaças estrangeiras próximas às fronteiras. Sua localização foi muito discutida e deveria ser em uma região que realmente a integrasse com todas as outras regiões do país, local onde o governo teria mais tranquilidade para governar, uma vez que o Rio de Janeiro concentrava uma grande população e as agitações sociais eram frequentes (SOUSA E PACHECO, 2013).

Diante disso, o Planalto Central brasileiro se tornou a área de preferência da maioria dos líderes políticos. A ideia da localização da capital foi utilizada como argumento para a interiorização do centro político nacional.

A mudança da capital para o interior do país foi a principal meta do governo de JK, que tinha como característica principal o viés desenvolvimentista e como prioridade a construção de grandes obras de integração. Com o slogan “50 anos em 5”, JK tinha como plano de governo, o Plano de Metas, sendo a criação de Brasília prioridade número um, acompanhada pela criação de eixos rodoviários, essenciais para a integração da nova capital com o restante do país.

De acordo com Guimarães e Leme (2002):

O Plano de Metas foi um grande divisor de águas entre o processo de ocupação – tipificado pelas frentes de subsistência e as frentes de pecuária extensiva e rudimentar – e a moderna incorporação do Centro-Oeste, caracterizada pelas novas frentes de agricultura comercial e bovinocultura tecnificada, assim como as frentes especulativas. O Plano foi responsável pela montagem de um novo padrão de acumulação de capitais, em cujo arcabouço articulava três grandes eixos: a) abolição dos pontos de estrangulamento da economia, por meio de investimentos infraestruturais a cargo do Estado; b) ampliação e instalação das indústrias de base, estimulando investimentos privados nacionais e estrangeiros; c) interiorização forçada da economia, através da construção da nova capital, sintetizada na proposição de JK, segundo a qual, “todos os rumos levam a Brasília” (GUIMARÃES E LEME, 2002. Pg. 38).

A legislação que tratava da transferência da capital do país e da construção da cidade de Brasília estabelecia a construção de uma rede de rodovias para ligar a nova capital com as diferentes regiões do Brasil, como forma de consolidar sua localização no Planalto Central (SILVA, 2011).

Durante seu mandato, JK preferiu investir nas rodovias ao invés das ferrovias, devido ao interesse político que existia na época em trazer a indústria automobilística para o país. A estratégia do governo consistia na integração do Brasil, principalmente com a transferência da capital para o Planalto Central, no coração do território brasileiro e, logo após a inauguração de Brasília, a construção de rodovias, no intuito de estabelecer relações comerciais e proporcionar o povoamento em áreas mais afastadas do Centro-Oeste e da região Norte. Era de seu interesse ampliar a malha rodoviária para atrair empresas internacionais do ramo automobilístico. De acordo com a Teoria dos Polos Econômicos, a participação de um tipo de indústria como a de automóveis permite efeitos de escala ou de arraste, por atrair empresas correlatas ao ramo central; no caso dos automóveis, empresas de autopeças, componentes elétricos, lubrificantes etc. Em nome dessa estratégia de atração de capitais e geração de empregos, as ferrovias, que tiveram maior importância durante o período do ciclo do café, foram sucateadas e desprezadas em favor do rodoviarismo (LATINI, 2007).

Para Vesentini (1986, pg. 94),

A construção de Brasília pressupunha um certo nível de desenvolvimento dos meios de transporte e de comunicação. No final do século XIX, ou mesmo início do século XX, a localização da cidade-capital naquele sertão longínquo seria impossível (...). É certo que nessa época havia um razoável desenvolvimento do transporte ferroviário, mas dificilmente o Estado iria investir na extensão ferroviária até o Planalto Goiano, a não ser que nessa área se pudesse cultivar com sucesso o gênero agrícola mais importante para as exportações do período, o café (fato pouco provável, devido não somente à distância aérea em relação ao litoral, como ao desconhecimento das técnicas hoje aprimoradas de se corrigir a acidez dos solos do cerrado, além, evidentemente, da existência de amplas áreas no sudeste do país com boas condições ambientais para a lavoura cafeeira e mais próximas aos portos exportadores). Desta forma, Brasília só foi consolidada como capital quando o transporte rodoviário e, principalmente (para os políticos, diplomatas, diretores, de grandes empresas etc.) o aviação tornaram rápidos e corriqueiros os deslocamentos até os grandes centros urbanos do país. É a expansão dessas duas formas de transporte no Brasil deu-se somente a partir das duas primeiras décadas desde século, com um maior aceleração na década de 1950.

A construção de Brasília significou uma divisão inter-regional do trabalho que se completava na década de 1950, fruto da industrialização concentrada espacialmente e que expandiu a ocupação e a integração territorial do Brasil, gerando uma nova regionalização.

A modernização do país, bem como a expansão das indústrias, forçou o remanejamento político e social paralelamente a uma reorganização espacial. A construção de Brasília foi um passo importante nesse sentido, uma vez que a rede de estradas, indispensáveis à afirmação do Estado sobre o conjunto do território, também era indispensável à expansão do consumo do que era produzido internacionalmente. A construção da rede de circulação, transportes e comunicações, a localização na área economicamente mais valorizada de Goiás, onde situavam as cidades de Goiânia e Anápolis, passaram a criar um território de economia mais complexa, de estruturação regional mais avançada, ainda que profundamente integrada a São Paulo (VESENTINI, 1986).

Entretanto, ao admitir o processo de modernização do país a partir das transformações regionais envolvendo a expansão da indústria e a reorganização política e espacial, cabe aqui uma reflexão sob a ótica sociológica desse processo. Diversos autores, como Lacombe (2007) apontam que o problema da modernidade no Brasil bem como

Os problemas da margem, dos processos excludentes e da falta de democracia na sociedade brasileira são tidos como problemas de um processo social tenso e contraditório que busca articular o arcaico com o moderno, criando uma nova sociedade de classes que incorpora formas estamentais de relação social e assim gera uma nova sociedade que inclui marginalmente os setores hierarquizados na base da pirâmide social (LACOMBE, 2007. Pg. 26).

De acordo com o autor o processo de industrialização é compreendido como um projeto no qual estava arraigado na crença de que o atraso e o subdesenvolvimento seriam vencidos a partir da expansão do moderno, com uma modernização, entretanto, conservadora,

a qual visava atender aos interesses da elite. Nesse contexto, Fernandes (1976) aponta que o processo de modernização do Brasil

Começa às avessas, como uma internalização do império colonial (...) A era da modernização no Brasil não aparece como fenômeno maduro da revolução interna do mercado capitalista moderno; ela se configura como a crise política do antigo sistema colonial (FERNANDES, 1976. Pg. 07).

Ainda de acordo com o autor a mudança social ocorrida no país não se fez para a sociedade, mas para os elementos das classes sociais e estamentais dominantes. O processo de construção do Brasil moderno surgiu como finalidade de atender os objetivos imediatistas e pessoais, isto é, uma sociedade que não consegue pôr a lógica da igualdade e da universalidade no interior de suas relações. (FERNANDES, 1979).

A construção de Brasília é expressa pela necessidade de se corrigirem os desequilíbrios regionais. O momento da construção de Brasília foi, ao mesmo tempo, o momento da consolidação do espaço geográfico nacional, que vinha se gestando com a industrialização. Com a edificação da nova capital Federal, diversas rodovias foram construídas. A interiorização da capital federal pode ser vista nesse bojo como uma etapa importante na construção do espaço nacional. O nordeste como região de intervenção, a criação da SUDENE, a ênfase no povoamento do Brasil-central e da Amazônia, e a construção de Brasília, são fatores interligados na segunda metade da década de 1950 (VESENTINI, 1986).

O surgimento dos desequilíbrios regionais decorreu da industrialização de São Paulo e da divisão territorial do trabalho a nível nacional que ela desencadeou. Apenas na primeira metade do século XX, com o avanço industrial de São Paulo, é que ocorreu a emergência de um sistema cujo principal centro dinâmico é o mercado interno, e que acabou por promover uma progressiva articulação das áreas ou economias regionais.

A industrialização paulista deu origem a um mercado nacional, unificando economicamente o espaço geográfico brasileiro. As economias regionais se dissolvem na nova divisão territorial do trabalho, na economia nacional que surge com a integração dessas áreas. A abertura de estradas de rodagem e algumas ligações ferroviárias e o fortalecimento do estado central, iniciado já na década de 1920, o Estado elimina algumas barreiras físicas (distâncias, pela precariedade dos transportes) e fiscais, que eram obstáculos à livre circulação de capitais e mão de obra pelo espaço territorial do país, contribuindo para a expansão do mercado interno, isto é, para a conquista de mercados externos pela economia industrial capitalista sediada no sudeste (VESENTINI, 1986).

Outro fator determinante para a unificação dos mercados foi a melhor mobilidade de mão de obra. Esse processo passou por várias etapas, iniciando na abolição da escravatura e passando pelas dificuldades de continuidade da forma escravocrata de trabalho e a imigração juntamente com as experiências das relações de trabalho, principalmente a assalariada, e pela expansão de trabalho especialmente capitalista com a industrialização.

A ação do Estado na construção de rodovias foi um elemento importante no processo de mobilidade espacial de mão de obra, que se torna exército industrial de reserva para o capital. O incentivo à migração do Nordeste para o Sudeste foi outro fator para a engrenagem nessa construção do mercado nacional (VESENTINI, 1986).

A partir da maior circulação de mercadorias, os produtos industriais fabricados em São Paulo começam a competir com as demais regiões. Entre os anos de 1955 a 1961 a produção industrial cresceu 80%, com taxas mais elevadas nas indústrias de equipamentos de transportes (600%), elétricas e de comunicações (380%) e mecânicas (125%). A produção de bens duráveis passa a constituir o setor industrial de ponta da economia, com destaque, nesse setor, à indústria de equipamentos de transportes voltada para a fabricação de automóveis, que passa de um valor de industrial de 1,6 milhão de cruzeiros em 1958, para 6 milhões em 1959, 16,4 milhões em 1960 e 22,7 milhões em 1961 (LATINI, 2007).

As rodovias federais se destacaram no setor de transportes, que teve sua extensão total aumentada em cerca de 15.000 km de 1956 a 1961. Quanto à pavimentação das estradas, nesse período, atingiu cerca de 6.200 km. No que tange à indústria automobilística, em 1955 havia apenas uma fábrica de caminhões, a qual produzia aproximadamente 2.500 caminhões por ano. Com a instalação de empresas internacionais, a produção de caminhões e ônibus chegou a 154.700, além de 61.300 jipes, 53.200 utilitários e 52.000 automóveis de passeio, entre 1956 e 1960 (LATINI, 2007). Nesse contexto, o Centro-Oeste passa a ser criado como região e, a construção de Brasília e das rodovias, que a ligam aos grandes centros urbanos do país, passaram a desempenhar um papel importante nesse momento.

3.5 Criação da Rodovia Belém-Brasília

O início do século XX é marcado pelos objetivos do governo de Getúlio Vargas de promover a integração do mercado nacional através da interiorização da economia. De acordo com Feitosa (2011), no Centro-Oeste (apesar das políticas de desconcentração produtiva adquirirem maior importância a partir de 1967, com a criação da SUDECO, ao final dos anos 30 e início dos anos 40), foram estabelecidas políticas de interiorização do Brasil, tendo a “Marcha para o Oeste” como marco do desbravamento do interior do país.

A marcha para o oeste consistiu na instalação de colônias agrícolas no interior do país e surgiu da necessidade de ocupação dos vazios demográficos. Contemplando a região Centro-Oeste com dois projetos de colonização: um na cidade Ceres, em Goiás, denominada Colônia Agrícola Nacional de Goiás (CANG) e outra em Mato Grosso do Sul – Colônia Pecuária de Dourados. Ambas atraíram pessoas da região Nordeste e do estado de Minas Gerais. Assim, num primeiro momento, ocorre uma ocupação desordenada, sem incentivos governamentais, tendo como consequência o declínio, pressionado pelos grandes proprietários de terra. Num segundo momento, o processo de ocupação se deu através dos incentivos do governo para a exploração pecuária, criando raízes na região, na qual perdura até os dias atuais e apresenta elevados índices de produtividade (ESTEVAM, 1997).

Com a inauguração de Goiânia, em 1937, considerada um marco da marcha para o oeste, e instalação do programa de colonização, houve um forte estímulo à imigração para a região, fazendo a cidade se tornar um importante núcleo urbano, e a taxa de crescimento demográfico de Goiás ser maior do que a nacional no período.

A construção da rodovia Belém-Brasília (BR-153), representa bem o momento político brasileiro. De acordo com Cavalcante (1999), durante o governo de Juscelino Kubitschek veio à tona a questão dos desequilíbrios regionais. Assim, por intermédio da Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste - SUDENE, o governo realizou obras infraestruturais objetivando a atração de investimentos do capital privado para a região. A partir de então se iniciou um período de integração regional de modo a desenvolver as regiões mais pobres do país.

O conjunto rodoviário, Brasília-Fortaleza, Brasília-Acre, o grande eixo rodoviário Belém-Brasília-Porto Alegre⁵, formaria, de acordo com JK, o cruzeiro rodoviário, concretizando assim, a integração nacional. Desse cruzeiro rodoviário, o braço mais difícil de

⁵ A rodovia Belém-Brasília é formada pelo seguinte conjunto de rodovias:

A rodovia Belém-Brasília é formada pelo seguinte conjunto de rodovias:

- BR-060 – no trecho entre Brasília (DF) e Anápolis (GO);
- BR-153 - no trecho entre Wanderlândia (TO) e Anápolis (GO);
- BR-080 – no pequeno trecho com a BR-153 em Uruaçu (GO);
- BR-414 – trecho entre Porangatu (GO) e Santa Tereza (GO);
- BR-242 – trecho entre Gurupi (TO) e o entroncamento de acesso a Formoso do Araguaia (TO), em Cariri (TO);
- BR-226 – trecho entre Porto Franco (MA) e Wanderlândia (TO);
- BR-230 – trecho de 2,5 km entre Aguiarnópolis (TO) e Estreito (MA);
- BR-010 – trecho entre Estreito (MA) e Belém (PA)
- BR-222 – trecho concomitante com a BR-010 entre Açailândia (MA) e Dom Eliseu (PA);
- BR-316 – trecho entre Belém (PA) e Santa Maria do Pará (PA), que é concomitante com a BR-010 e com a BR-308;
- BR-308 – trecho entre Belém (PA) e Santa Maria do Pará (PA), que é concomitante com a BR-316 e com a BR-010.

ser construído seria justamente a Belém-Brasília, principal eixo ligação entre o Norte e a Capital Federal (AQUINO, 1996).

Brito (2009) aborda que o projeto rodoviário

Possibilitaria uma integração de Belém à Brasília, unindo o norte ao centro e de Brasília à Aceguá-RS, completando uma integração norte-sul do país, por meio da rodovia Transbrasiliana - BR 153, que inicia na cidade de Marabá – PA e vai até a cidade de Aceguá – RS. Vale ressaltar que a rodovia popularmente conhecida como Belém-Brasília é formada por várias rodovias federais e, dentre estas, compreende o trecho da BR 153 – De Goiânia à Wanderlândia (BRITO, 2009. Pg. 77).

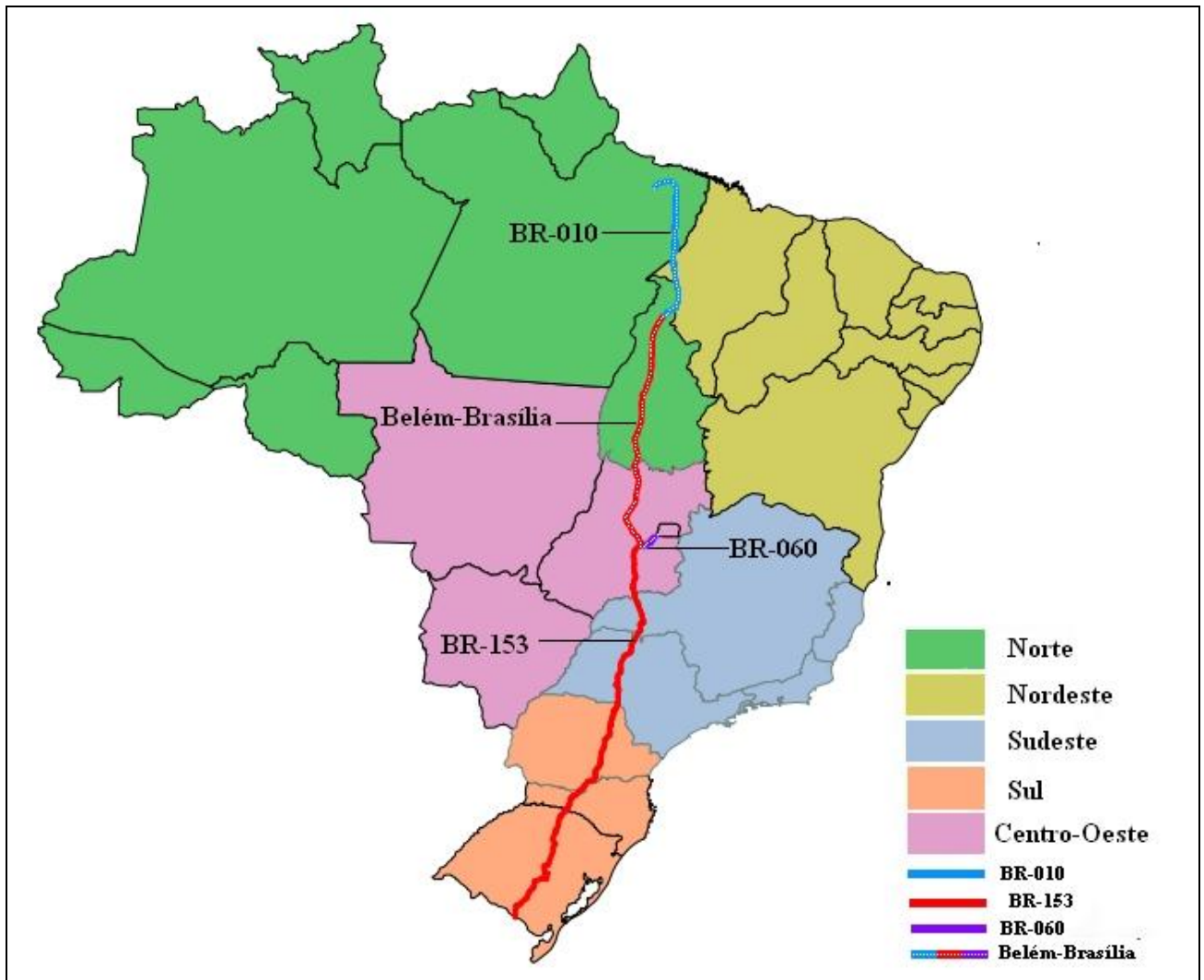
Percebendo a grandiosidade da obra, duas frentes de trabalho foram abertas, uma partindo do Sul em direção ao Norte e outra partindo do Norte (Belém do Pará) em direção ao sul. Então, Bernardo Sayão e Valdir Bouhid, médico/sanitarista, foram escolhidos pelo presidente para conduzirem a obra (AQUINO, 1996).

Assim, em 1960 dá-se início a construção da Belém-Brasília, obra esta, ligando Belém à Brasília, a 1.300 km, cortando mais de 500 km de selva amazônica. Para que a construção da Rodovia tivesse término ainda no governo de JK, isto é, em tempo recorde, foi necessária a importação de enormes comboios de máquinas dos Estados Unidos, abrindo assim as portas da Amazônia ao capital internacional⁶ (AQUINO, 1996).

De acordo com Cavalcante e Andrade (2009), a rodovia Belém-Brasília foi concluída em 1974. É considerada a quarta maior rodovia do Brasil, ligando a cidade de Marabá (Pará) ao município de Aceguá (Rio Grande do Sul), totalizando 4.355 quilômetros de extensão. Sua construção tinha como pretensão acabar com o isolacionismo em que vivia a região Norte do país, sobretudo o antigo norte goiano, atual estado do Tocantins. A expansão rodoviária era vista como uma forma de integrar geográfica e economicamente as várias regiões do país. O Mapa 3.1 ilustra o trajeto da rodovia Belém-Brasília⁷ em todo o território brasileiro.

⁶ Ainda no século XIX, capital internacional já tornava-se presente na região amazônica, quando houve uma crescente demanda internacional pela borracha. Com ajuda da Casa de Aviadoras, os seringalistas trouxeram nordestinos para o trabalho de extração da borracha na região. Ver mais em SANTOS, Roberto. História Econômica da Amazônia (1800-1920). São Paulo: Queirós, 1980

⁷ Os trajetos apresentados no Mapa 3.1 incluem a BR-153 e BR-010, uma vez que esta também compõe o conjunto de rodovias as quais formam a Belém-Brasília. Inclui também a BR-060, a qual recebe o nome de Belém-Brasília ao ligar Anápolis à Brasília.



Fonte: Elaborado pela autora.

MAPA 3.1 – Rodovia Belém-Brasília.

A influência da rodovia sobre o então norte de Goiás foi relevante, principalmente após 1960, o que Aquino (1996) vai denominar de “segundo modelo histórico na formação das cidades” nesta região. O primeiro surto urbanístico aconteceu no período da mineração, por meio de um estilo rústico. Passado alguns séculos, a rodovia concretizou uma nova fase entre a tradição e a modernidade das cidades. Uma nova dinâmica econômica foi implantada na região. Houve uma movimentação do transporte de matérias-primas do norte do país para o sul e de produtos industrializados do sul para o norte, assim como, o transporte de passageiros passou a ser mais frequente. Novas cidades surgiram com projetos arquitetônicos diferentes dos centros históricos da mineração, com ruas largas e adequadas para a circulação dos veículos AQUINO (1996).

Para Aquino (1996), a forma como se reorganizaram as cidades e suas funções urbanas regionais foi desequilibrada, os investimentos beneficiaram apenas uma estreita faixa de ocupação ao longo da estrada. A população que ocupou estas cidades migrou de diferentes

regiões do país e das cidades do leste do rio Tocantins. A construção da rodovia foi suficiente para trazer uma crise nas antigas cidades que já sofriam com o isolamento, mas que ainda mantinham uma relação econômica com o transporte fluvial.

De acordo com Brito (2009),

Muitas cidades nasceram ou se desenvolveram a partir desta rodovia, dentre estas, Talismã, Alvorada do Tocantins, Figueirópolis, Cariri do Tocantins, Gurupi, Aliança do Tocantins, Fátima, Oliveira de Fátima, Nova Rosalândia, Pugmil, Barrolândia, Miranorte, Rio dos Bois, Fortaleza do Tabocão, Crixás do Tocantins, Guarái e Presidente Kennedy no centro do Tocantins. Brasilândia do Tocantins, Colinas do Tocantins, Nova Olinda, Wanderlândia, Palmeiras do Tocantins, Darcinópolis, Arguianópolis no norte do estado. Reanimou economicamente cidades importantes como, Paraíso do Tocantins, Araguaína, Porto Nacional, Miracema do Tocantins e Tocantinópolis (BRITO, 2009. Pg. 79).

O Mapa 3.2 ilustra o trajeto da rodovia⁸ e sua posição geográfica no território brasileiro.

⁸ O trajeto ilustrado é apenas da BR-153.



Fonte: Ministério dos Transportes, adaptado pela autora.

MAPA 3.2 – Trajeto da BR-153 no território brasileiro.

A construção da Rodovia Belém-Brasília foi um acontecimento de grande importância para o país, mais especificamente para o Norte Goiano, uma área antes considerada de fraca atividade econômica e isolada pela falta de um transporte viável para escoar a produção, possibilitando assim, um dreno da produção regional para o mercado do norte, quanto para o mercado do sul do país. Os impactos socioeconômicos, culturais e ambientais que a estrada

provocou devem ser considerados como decisivos para a região tocantinense dar os primeiros passos rumo à separação do estado de Goiás.

3.6 As Áreas de Influência da Rodovia Belém-Brasília⁹

Esta seção foi desenvolvida com base no pré-projeto elaborado, em 1966, pela Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia e pelo projeto elaborado pelo Departamento Nacional de Estradas e Rodovias, em 1978. Os dados censitários foram extraídos do IBGE e dos próprios órgãos.

De acordo com um estudo realizado, em 1966, pela Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia – SPVEA, as áreas de influência direta da Rodovia Belém-Brasília constituem expressões da fisiografia regional associadas às atividades econômicas e sociais de maior importância local. Assim sendo, foram selecionadas as seguintes áreas:

- Área Sul – Compreendendo parte de Mato Grosso de Goiás e alguns municípios do Planalto e o Alto do Tocantins;
- Área Centro – Municípios do Alto do Tocantins, do Alto do Araguaia e do Norte Goiano;
- Área Norte – Compreende a região entre o cerrado e a floresta equatorial e a baixada paraense (Pará e Maranhão).

Após a configuração das áreas de influência direta da Rodovia foram escolhidos ao longo do seu eixo, pontos representados pelos municípios mais significativos, designados Polos de Desenvolvimento tendo em vista que, através deles e em função deles se processaria o desenvolvimento dos demais.

Desta forma, procurou-se reunir, mapear e analisar os elementos geográficos e socioeconômicos locais mais evidentes. O objetivo era conhecer a função de cada contexto do desenvolvimento regional provocado a partir de 1960, em consequência da abertura da estrada.

Tudo isso com intuito de situar os pontos de partida para avaliação do potencial de recursos naturais e das possibilidades de sua utilização racional em função das riquezas que cada área pode produzir e oferecer como resposta aos incentivos de um vigoroso programa de investimento no setor rodoviário.

⁹ As áreas abordadas nesta seção compreendem ao trajeto dos estados do Pará, Tocantins e Goiás.

A Estrutura Fundiária nas Áreas de Influência da Rodovia

As áreas de influência da rodovia têm como aspecto marcante a exploração extrativa e a pecuária de pastoreio em latifúndios de baixo rendimento, com exceção de pequenas áreas de colonização oficialmente dirigida, na qual predominam módulos fundiários mais adequados, voltados para atividades agropecuárias de melhor produtividade.

A Tabela 3.3 apresenta a estrutura fundiária das áreas de influência da rodovia nos anos de 1950 e 1960. De acordo com dados dos censos de 1950 e 1960, indicativos da propriedade rural dos estados de Goiás, Pará e Maranhão mostram a existência de uma elevada concentração de terras.

1950			
Área	Pará	Maranhão	Goiás
Pequenas	23.201	73.385	710.934
Médias	31.687	9.120	1.052.159
Grandes	4.202	8.744	268.159
Muito Grandes	608	1.801	268.159
Especialmente Grandes	63	69	1.611
Sem determinação de área	26	46	364
1960			
Área	Pará	Maranhão	Goiás
Pequenas	38.801	224.983	1.499.545
Médias	32.157	19.643	1.494.548
Grandes	5.604	10.163	315.119
Muito Grandes	503	1.400	31.175
Especialmente Grandes	44	48	1.710
Sem determinação de área	105	5.634	7.387

Fonte: Elaborado a partir dos dados da SPVEA, 1966 e do IBGE, 1950 e 1960.

TABELA 3.3 - Estrutura Fundiária das Áreas de Influência da Belém-Brasília – 1950 a 1960.

Em Goiás predominavam as pequenas e médias propriedades (Mato Grosso de Goiás), e, grandes propriedades rurais vinculadas ao extrativismo vegetal (no norte de Goiás e nordeste do Planalto Central). Ainda de acordo com os censos de 1950 e 1960, verifica-se, ao longo de dez anos, um aumento percentual de pequenas e médias propriedades e uma redução nas propriedades muito grandes. O percentual de área do estado de Goiás pode ser verificado na tabela:

Período	Total de Propriedades	Pequenas (%)	Médias (%)	Grandes (%)	Muito Grandes (%)
1950	63.736	11,9	41,3	39,2	7,3
1960	111.215	15,2	48,2	32,5	4,6

Fonte: Elaborado a partir dos dados da SPVEA, 1966.

TABELA 3.4 - Percentual das Propriedades (%) – Goiás – 1950 a 1960.

De acordo com a Tabela, as pequenas propriedades obtiveram um aumento relativo de 11,9% para 15,2% entre os anos de 1950 a 1960, quando o número total de estabelecimentos cresceu 47.479 entre os anos. As médias propriedades também apresentaram acréscimo. Já as grandes propriedades e as propriedades muito grandes sofreram uma visível redução percentual, de 39,2% para 32,5% e 7,3% para 4,6%, respectivamente.

Nas áreas mais próximas à Rodovia pode ser verificado o predomínio da pequena e média propriedade, na produção agrícola vegetal associada à criação de pequenos animais. Na área do Cerrado destacam-se as médias e grandes propriedades, refletindo a presença da pecuária extensiva na estrutura econômica (SPVEA, 1966).

De acordo com o IBGE, a evolução populacional das áreas de influência da rodovia apresentaram significativos crescimentos, entre os anos de 1960 a 1970, com destaque para a população urbana:

1950			
Estado	Urbana	Rural	Total
Pará	310.030	337.908	647.938
Maranhão	67.616	11.454	79.070
Goiás	145.023	647.978	793.001
Total	522.669	997.340	1.520.009
1960			
Estado	Urbana	Rural	Total
Pará	502.635	415313	917.948
Maranhão	26.359	95.903	122.262
Goiás	319.201	627.205	946.406
Total	848.195	1138421	1.986.616
1970			
Estado	Urbana	Rural	Total
Pará	794.390	513.260	1.307.650
Maranhão	58.684	159.298	217.982
Goiás	749.219	804.779	1.553.998
Total	1.602.293	1.477.337	3.079.630

Fonte: Elaborado a partir dos dados do IBGE (1950,1960 e 1970).

TABELA 3.5 - População Urbana e Rural (absoluto) das áreas influenciadas pela Rodovia –1960 a 1970.

De acordo com a Tabela 3.5, em 1950 e 1960, a população urbana da área de influência da rodovia era inferior à população rural, mudando essa situação em 1970, quando a população urbana ultrapassa a rural.

O estado de Goiás destaca-se pelo maior crescimento populacional. Em 1960, os municípios de Porto Nacional e Ceres obtiveram a maior concentração populacional na área urbana. Em 1970, outros municípios se destacaram: Gurupi, Uruaçu e Goianésia. Isso muito provavelmente decorrente da construção da rodovia (DNER, 1978).

Ano	População Urbana		
	Pará	Maranhão	Goiás
1950	389.001	274.288	245.288
1960	630.672	448.509	599.404
1970	1.037.340	771.790	1.269.035
Ano	População Rural		
	Pará	Maranhão	Goiás
1950	734.262	1.308.960	969.254
1960	920.263	2.043.630	1.355.458
1970	1.159.732	2.265.345	1.728.535
Ano	População Total		
	Pará	Maranhão	Goiás
1950	1.123.263	1.583.248	1.214.542
1960	1.550.935	2.492.139	1.954.862
1970	2.197.072	3.037.135	2.997.570

Fonte: SPVEA - 1966

TABELA 3.6 - População Urbana e Rural (absoluto) dos Estados influenciadas pela Rodovia e Brasil – 1960-1970.

No ano de 1950, o estado do Pará apresentou um contingente populacional urbano mais elevado que os demais estados, bem como no decorrer das demais décadas. O estado do Maranhão apresentou, no decorrer do período em análise, um volume significativo de residentes nas zonas rurais.

A seguir será apresentado um breve levantamento socioeconômico das áreas Sul, Centro Norte, de influência da rodovia Belém-Brasília.

A Área Sul de Influência da Rodovia

A área sul de influência da Rodovia consiste na região de Mato Grosso de Goiás. Compreende uma extensa área de solos férteis, correspondendo a 70.891 km² da área do Estado. A região tem sua economia voltada para a agricultura de subsistência associada à criação de pequenos animais. Nesta área está localizada a Colônia Agrícola de Ceres e a cidade de Anápolis. À área Sul foram incluídos alguns municípios da Zona do Alto Tocantins e do Planalto, diretamente vinculados ao eixo econômico Anápolis-Ceres.

Esta área está situada nas bacias do Rio das Almas e do Rio São Francisco, e abriga os seguintes municípios, separados por polos:

Polo Anápolis: Anápolis, Pirenópolis, São Francisco de Goiás, Jaraguá, Olho D'água (Alexânia), Abadiânia, Corumbá de Goiás, Brasilândia (Santa Rosa), Itaguarú, Petrolina, Itaberaí, Inhumas, Nova Veneza, Goianira, Nerópolis, Goianópolis, Leopoldo Bulhões, Silvânia.

Polo Ceres: Ceres, Rialma, Rianópolis, Itapací, Hidrolina, Uruaçu, Amaro Leite (Mara Rosa), Estrela do Norte, Rubiataba, Carmo do Rio Verde, Uruana, Itapuranga, Goianésia, Barro Alto, Nova América, Crixás, Pilar de Goiás, Mutunópolis.

Com relação aos dados populacionais dessa área, a Tabela 3.7 faz um comparativo entre a área Sul, o estado de Goiás e o Centro-Oeste, no ano de 1964:

Unidades Geográficas	Área (km ²)	População	Densidade Demográfica
Centro-Oeste	141.742	3.710.000	2,1
Estado de Goiás	910.262	2.343.000	3,65
Área Sul	1.954.862	647.725	9,1

Fonte: Elaborado a partir dos dados do IBGE (1960)

TABELA 3.7 – Área (km²), População (absoluto) e Densidade Demográfica da Área Sul de Influência da Rodovia – 1964.

De acordo com a Tabela 3.7, os elementos referentes à população da área Sul apresentam uma acentuada densidade, em relação à região Centro-Oeste e ao estado de Goiás. Esse volume populacional é verificado devido à presença de algumas cidades cuja economia já se encontra mais desenvolvida que outras, como a de Ceres e de Anápolis, que se desenvolveram ainda na década de 1940, com a campanha “marcha para o oeste”.

Devido ao elevado contingente demográfico essa área possui um elevado número de municípios, com mais de 15.000 habitantes. Em 1964, 14 dos 37 municípios apresentavam uma população superior a 15.000 habitantes, 20 tinham população variando entre 4.000 a 15.000 habitantes e somente 3 abaixo de 4.000 habitantes. Alguns municípios apresentaram uma moderada redução devido ao desmembramento e conseqüente criação de novos municípios.

A polarização econômica nessa área é favorecida devido à sua posição geográfica visto que essas cidades, Anápolis e Ceres, ocupam posições centralizadoras das atividades econômicas, pois se localizam no entroncamento de quatro grandes artérias rodoviárias: Belém-Brasília, a ligação Brasília-Goiânia-Cuiabá, a Brasília-Goiânia-São Paulo e a antiga BR-59, ligando Anápolis a Niquelândia.

Além das rodovias, situa-se em Anápolis, o terminal da Estrada de Ferro Centro-Oeste, estabelecendo ligação ferroviária com São Paulo, Minas Gerais, estado do Rio de Janeiro e antigo estado da Guanabara. Apesar do grande surto de desenvolvimento em todo o

estado de Goiás, decorrente da criação da Belém-Brasília, é na cidade de Anápolis que se concentram as mais importantes atividades comerciais e industriais do Estado.

A cidade de Ceres é um dos grandes centros agropecuários do estado, polarizando nesse setor, as atividades econômicas de todos os municípios próximos. Ainda no município está localizada a Colônia Agrícola de Ceres. A densidade demográfica no município de Ceres, em 1964, era de 55,08 hab./km².

De acordo com a Secretaria de Planejamento do Estado de Goiás, a situação do pessoal economicamente ativo e ocupado no setor secundário, nos municípios integrantes dos polos Anápolis e Ceres, no ano de 1964 era a seguinte:

Todos os Municípios da Área	Número de Estabelecimentos	Pessoal Ocupado	Valor da Produção (C\$1.000)
Polos de Anápolis e Ceres	522	2.962	6.477.682

Fonte: Elaboração própria com dados da SEPLAN – GO (1960).

TABELA 3.8 – Situação de Pessoal Ocupado no Setor Secundário – 1962

As cidades de Anápolis e Ceres apresentavam a seguinte contribuição para os totais do quadro de atividades industriais, em 1964, no setor agropecuário:

Municípios	Número de Estabelecimentos	Pessoal Ocupado	Valor da Produção (C\$1.000)
Anápolis	171	1.248	4.501.704
Ceres	51	283	684.216
Total	222	1.531	5.185.920

Fonte: Elaboração própria com dados da SEPLAN – GO (1960).

TABELA 3.9 – Contribuição para os Totais do Quadro de Atividades Industriais – 1962.

Em 1962, essas duas cidades concentravam mais de 50% do pessoal ocupado no setor secundário de toda a área e mais de 15% de todo o estado de Goiás.

A mão de obra desta área de influência da rodovia apresentava melhores condições, se comparada com as outras áreas de influência, com exceção de Belém. Contudo, essa mão de obra era carente de especialização, não dispunha de meios de aperfeiçoamento e expansão que permitisse estabelecer termos comparativos com as outras regiões mais desenvolvidas do país.

Apenas Anápolis dispunha de recursos destinados à especialização da mão de obra, e, mesmo assim, não era suficiente para atender a demanda local. Em todas as outras áreas de influência da rodovia, toda a mão de obra disponível era aplicada no setor primário; o mercado de trabalho era limitado, com exceção do setor primário; e a mão de obra era

especializada pouco frequente na área reduz o índice de qualificação, havendo a necessidade de instalação de escolas técnicas e de outras instituições destinadas ao ensino industrial.

O ensino primário nessa área era bastante deficitário, apresentando baixos índices de escolaridade e reduzido número de aprovações ao fim de cada ano, os quais estavam abaixo dos índices de crescimento da população. Os índices abaixo mostram a deficiência da região com relação à escolaridade.

Polos	1960	1961	1962	1963
Anápolis	25.712	27.611	30.358	32.851
Ceres	14.085	14.941	18.801	19.825
Total	39.797	42.552	49.159	52.676

Fonte: Elaboração própria com dados do IBGE – 1960 a 1963.

TABELA 3.10 – Matrículas Escolares Efetivas – Ensino Elementar – 1960 a 1963.

Somente as cidades com mais de 10.000 habitantes possuíam instituições de ensino voltadas para atender ao ensino médio. Anápolis era a cidade na qual se apresentava o maior número de estabelecimentos de ensino elementar, médio, técnico e superior (Faculdade de Filosofia, Economia e Direito). Contudo não dispunham de salas de aula que atendessem à demanda regional.

Na maioria dos municípios da área havia deficiência ou inexistência do abastecimento de água, de redes de esgoto e assistência médica hospitalar levavam aos problemas de saneamento básico. Com exceção da capital e algumas cidades mais importantes, a região registrava deficiência no âmbito da saúde médica hospitalar, higiene e saneamento e no combate às endemias típicas da região, como a doença de chagas e malária.

As atividades agrícola e pecuária dispersas eram as principais características da área sul de influência da Belém-Brasília. Anápolis, polo econômico regional, exercia função centralizadora das atividades comerciais, industriais e financeiras. Isto, devido à sua privilegiada posição geográfica de “ponta de trilho” e entroncamento rodoviário.

Em Ceres a economia estava baseada na produção agrícola, abrigando algumas indústrias de beneficiamento de cereais. As atividades comerciais e financeiras eram bem desenvolvidas.

Os produtos mais explorados nesta área e em toda a região Centro-Oeste eram os de ciclo vegetativo rápido: arroz, feijão, mandioca, milho, etc. nos quais alcançavam alta produtividade, devido aos solos férteis e ao clima regional. Como produção secundária, encontravam-se o café, cana-de-açúcar, algodão, abacaxi, abacate, citros em geral e melancia.

Dos produtos acima citados, destacavam-se, pela sua importância na participação na economia da área o arroz, o milho, o feijão e o café. A produção da área era transportada para Ceres e Anápolis, onde é comercializada.

Produção Anual (Sacos - 60KG)						
Arroz						
Polos	1956	1960	1961	1962	1963	1964
Anápolis	860.000	999.520	1.009.700	1.021.717	1.040.957	1.243.500
Ceres	120.750	2.386.104	3.107.680	2.940.100	3.896.275	4.868.450
Café						
Polos	1956	1960	1961	1962	1963	1964
Anápolis	1.224.400	2.325.151	2.731.851	2.057.009	1.831.110	984.480
Ceres	424.200	917.380	1.345.370	1.324.800	1.079.500	1.011.315
Milho						
Polos	1956	1960	1961	1962	1963	1964
Anápolis	554.690	508.292	559.780	554.690	741.862	698.221
Ceres	307.720	813.280	1.676.890	1.338.000	2.427.950	3.114.100
Feijão						
Polos	1956	1960	1961	1962	1963	1964
Anápolis	156.217	198.322	198.302	144.695	172.425	149.898
Ceres	375.157	437.132	500.601	348.460	679.315	853.848

Fonte: SPVEA – 1966.

TABELA 3.11 – Atividades Agrícolas da Área Sul de Influência da Rodovia – 1956 a 1964.

O polo de Ceres se destacava na produção de arroz e, a partir de 1961, na produção de milho. Já o polo de Anápolis se destacava na produção de café e, a partir de 1961, na produção de arroz.

Rebanho - Criação Anual						
Bovinos						
Polos	1956	1960	1961	1962	1963	1964
Anápolis	740.087	668.976	660.372	794.325	743.689	785.151
Ceres	319.417	345.325	347.780	385.257	415.788	420.158
Suínos						
Polos	1956	1960	1961	1962	1963	1964
Anápolis	464.700	387.180	437.950	454.970	457.494	464.286
Ceres	258.421	396.160	368.451	386.903	395.322	437.128
Equínos						
Polos	1956	1960	1961	1962	1963	1964
Anápolis	72.304	70.520	68.110	71.062	77.714	83.789
Ceres	40.761	47.567	54.488	52.065	69.036	43.941
Galináceos						
Polos	1956	1960	1961	1962	1963	1964
Anápolis	-	865.290	1.296.450	961.700	949.002	1.272.223
Ceres	-	882.820	832.820	854.452	881.571	1.123.218

Fonte: SPVEA – 1966.

TABELA 3.12 – Rebanho Anual da Área Sul de Influência da Rodovia – 1956 a 1964.

Na pecuária, o polo de Anápolis se destacava na criação de todos os rebanhos apresentados, com destaque para a criação de bovinos e suínos e, a partir de 1961, destacava-se na criação de aves. O polo de Ceres, apesar de apresentar uma evolução discreta no decorrer do período analisado, ganhou destaque o segmento de aves, tendo uma alavancada no ano de 1962, quando a criação ultrapassou a casa de um milhão de animais.

As atividades industriais da área eram pequenas. Com o impulso da agricultura, surgiram estabelecimentos de beneficiamento de cereais, tornando o tipo de indústria de maior expressão na área. Esses estabelecimentos encontravam-se nos centros comerciais dos municípios produtores. Alguns operavam simultaneamente com arroz, feijão e café. Outros, somente com o arroz. Nessa área, a cidade de Anápolis ganhou destaque frente às outras, uma vez que ela era o centro comercial mais importante.

Com relação à indústria extrativa destacavam-se as jazidas de níquel e de cristal de rocha. As maiores do Brasil estão localizadas em Cristalina, Niquelândia, Cavalcante, Chapada dos Veadeiros, Ipameri e Pium.

A rede bancária atende toda a demanda e exigências do setor agrícola, industrial e de serviços, na promoção do crédito e do financiamento. Devido ao acentuado desenvolvimento das atividades econômicas locais, verifica-se uma forte concentração fiscal na área sul de

influência da Rodovia, se comparado à arrecadação Federal, Estadual e Municipal de todo o estado de Goiás. Essa crescente participação fiscal decorre dos incentivos oficiais e privados atraídos para a área em função da Belém-Brasília e da crescente demanda dos mercados amazônicos e nordestinos que se apoiam na Rodovia.

A Área Centro de Influência da Rodovia Belém-Brasília

A Área Centro de Influência da Rodovia Belém-Brasília abriga os municípios da Zona do Alto Tocantins, da Zona Tocantins-Araguaia e da Zona do Norte Goiano e tem como polos de expansão socioeconômica e centros de atração, as sedes dos municípios de Gurupi e Araguaína.

A área Centro possui 180.613 km² e contém os seguintes municípios:

Polo Gurupi Polo Araguaína

- | | |
|----------------------------|-------------------|
| 1. Gurupi | 1. Araguaína |
| 2. Dueré | 2. Tupirama |
| 3. Cristalândia | 3. Tupiratins |
| 4. Peixe | 4. Babaçulândia |
| 5. Brejinho de Nazaré | 5. Filadélfia |
| 6. Pium | 6. Pedro Afonso |
| 7. Miracema do Norte | 7. Itacajá |
| 8. Miranorte | 8. Piaca |
| 9. Araguaçu | 9. Tocantinópolis |
| 10. São Miguel do Araguaia | 10. Nazaré |
| 11. Porangatu | 11. Xambioá |
| 12. Porto Nacional | |
| 13. Tocantínia | |

A área é caracterizada pelo predomínio de chapadas sedimentares e o revestimento florístico do tipo cerrado. Do ponto de vista fisiológico, os solos desta área de influência da Rodovia apresenta as mesmas características da área Sul, já descritas. O clima desta área é quente e úmido durante todos os dias do ano.

A área centro de influência direta da Rodovia é escassamente povoada. Antes da construção da Rodovia, os principais núcleos populacionais estavam nas cidades de Porto Nacional, Miracema do Norte, Filadélfia, Tocantinópolis e Pedro Afonso. Após a construção da Rodovia, outros núcleos foram se formando ao longo do seu eixo, aumentando também, o contingente populacional dos núcleos já existentes.

De acordo com A SPVEA, a população da área Centro, nos anos de 1950/1964 era a seguinte:

Polos	Área 1960 km ²	1950		1960		1964	
		População	Densidade	População	Densidade	População	Densidade
Gurupi	121.633	61.664	0,49	127.160	1,04	152.558	1,25
Araguaína	58.980	74.602	1,26	110.672	1,87	139.800	2,37

Fonte: SPVEA – 1966.

TABELA 3.13 – População(absoluto) e Densidade Demográfica da Área Centro de Influência da Rodovia – 1950, 1960 e 1964.

A população da área Centro praticamente duplicou, entre os anos de 1950 e 1964, com destaque para o polo de Gurupi, que, de 1950 para 1960 dobrou sua população.

Polos	Total	Urbana	Rural	Domicílios Ocupados
Gurupi	127.160	26.012	101.148	22.886
Araguaína	114.245	20.629	93.616	20.659

Fonte: Elaboração própria com dados do IBGE – 1960.

TABELA 3.14 – População Recenseada (absoluto) – 1960.

A população da área Centro tem sua maioria residindo na zona rural. No contexto regional, a população da área Centro ocupava a seguinte posição:

Unidades Geográficas	Área (Km ²)	População	Densidade Demográfica
Centro-Oeste	1.879.455	3.710.000	2,1
Goiás	642.092	2.343.000	3,7
Área Sul	70.092	647.725	9,1
Área Centro	180.613	292.362	1,6

Fonte: Elaboração própria com dados do IBGE – 1960.

TABELA 3.15 – População (absoluto) da Área Centro – 1964.

Com relação à área Sul, a densidade demográfica da área Norte é extremamente baixa, demonstrando uma extensa área de vazios existentes nessa região.

A distribuição demográfica dessa área concentrou-se nas zonas onde a extração do babaçu era predominante (Babaçulândia e Tocantinópolis). Atividade essa que oferece maior remuneração, se comparada às outras.

De acordo com o IBGE, o contingente populacional da área, em 1960, encontrava-se bastante reduzido, impossibilitando a integração social e possível progresso cultural.

Polos	1960	1961	1962	1963
Gurupi	7.338	7.615	9.808	11.272
Araguaína	8.082	7.390	7.367	8.233
Total	15.420	15.005	17.175	19.505

Fonte: Elaboração própria com dados do IBGE.

TABELA 3.16 – Matrícula Escolar Efetiva – Ensino Elementar

Esses dados revelam uma evolução no ensino elementar após a abertura da Rodovia Belém-Brasília, principalmente no setor da eficiência da rede escolar cujos índices de alunos aprovados foram expressivos em 1962 e 1963.

Considera-se que as facilidades de transporte oferecidas pela Belém-Brasília criaram condições favoráveis para a fixação do magistério vindo de outras localidades.

Antes da abertura da Rodovia era notável o isolamento dessa área, fazendo criar obstáculos à presença de pessoal especializado. Essa era a principal razão pela qual os hospitais existentes em cidades como Porto Nacional e Pedro Afonso funcionavam de forma precária, pela falta de médicos e enfermeiras. Após a construção da Rodovia, muitos serviços médico-hospitalares passaram a ser mais eficientes e numerosos. Embora em escala reduzida, nota-se uma melhoria nos serviços médicos nas aglomerações criadas ao entorno na Rodovia.

Com relação ao saneamento básico, ainda não existia sistemas de abastecimento de água e redes de esgoto, necessários à vida comunitária, nos aglomerados mais carentes.

A rigor, admite-se a não existência de uma rede urbana definida desta área. Os aglomerados que se transformaram em sedes de municípios constituem, em sua maioria, adensamentos populacionais em estágio de pré-organização urbanística, formados em decorrência de fatores econômicos localizados ou de acidentes geográficos. Assim, as atividades econômicas congregadoras ou obstáculos naturais criaram condições para a formação de núcleos populacionais isolados e com possibilidades de desenvolvimento físico, econômico e social limitados.

Nestas condições os aglomerados da área Centro podem ser classificados em: *Cidades velhas*, que consiste nas sedes municipais já existentes antes da abertura da Rodovia, localizadas ao longo das aquavias mais importantes – Porto Nacional, Pedro Afonso, Tocantinópolis, Filadélfia, etc.; as *Cidades novas* são aquelas formadas após a abertura da Rodovia ou se desenvolveram em função dela – Gurupi, Miranorte, Araguaína, etc.

Até o ano de 1960, a cidade de Porto Nacional abrigava uma população com pouco mais de cinco mil habitantes. Em 1966, outras cidades ultrapassaram a casa dos 5.000 habitantes, como Gurupi, Porangatú, Araguaína, Pedro Afonso e Tocantinópolis.

Após a abertura da Rodovia, nota-se o aparecimento de alguns empreendimentos industriais destinados ao beneficiamento de produtos regionais, como o arroz, madeira e o babaçu.

As atividades econômicas desta área estão vinculadas à pecuária e ao extrativismo, associados à agricultura de subsistência. Este é o aspecto dominante da estrutura socioeconômica regional. Nessa área se localizam os mais extensos latifúndios do estado de Goiás e, também, se registram os mais baixos padrões de vida, consequentes do isolamento em que viviam a população antes da construção da Rodovia. As condições socioeconômicas da área estão ligadas às atividades dominantes que constituem os principais obstáculos à mobilidade dos grupos populacionais, criando padrões de vida locais como o vaqueiro, o quebrador de cocos, o boiadeiro, o tropeiro, o carroceiro, o comerciante, etc.

Entretanto esse modelo primitivo de estrutura socioeconômica foi fortemente modificado pelas novas frentes demográficas nas quais se deslocavam para as novas áreas ao longo da Rodovia, conforme verificado na Tabela 3.17:

Produção Anual (Sacos - 60KG)						
Arroz						
Polos	1956	1960	1961	1962	1963	1964
Gurupi	241.750	363.140	357.450	880.925	1.559.915	1.729.000
Araguaína	71.250	112.060	156.800	289.633	330.000	500.200
Milho						
Polos	1956	1960	1961	1962	1963	1964
Gurupi	133.460	178.560	181.410	280.390	291.880	225.210
Araguaína	54.170	79.100	181.350	116.250	152.650	155.650
Feijão						
Polos	1956	1960	1961	1962	1963	1964
Gurupi	12.899	17.337	11.840	15.330	17.395	16.008
Araguaína	2.155	7.215	10.390	9.150	13.200	23.495

Fonte: SPVEA – 1966.

TABELA 3.17 – Atividades Agrícolas da Área Centro de Influência da Rodovia – 1956 a 1964

O cultivo de arroz tinha um maior desempenho no polo de Gurupi, que se destacava também na produção de milho. Em Araguaína se destacava o cultivo de milho, seguido do cultivo de arroz.

Rebanho Anual						
Bovinos						
Polos	1956	1960	1961	1962	1963	1964
Gurupi	414.860	497.837	523.200	583.000	602.500	635.300
Araguaína	435.540	343.415	356.318	410.329	461.300	498.592
Suínos						
Polos	1956	1960	1961	1962	1963	1964
Gurupi	172.700	147.900	175.700	169.500	237.500	258.200
Araguaína	145.590	84.870	101.730	122.272	145.950	157.730
Equínos						
Polos	1956	1960	1961	1962	1963	1964
Gurupi	100.580	70.500	77.410	89.060	102.100	113.750
Araguaína	32.715	35.749	38.392	42.363	46.600	46.975
Galináceos						
Polos	1956	1960	1961	1962	1963	1964
Gurupi	-	363.000	449.000	565.500	649.540	718.810
Araguaína	-	295.057	327.141	397.357	451.400	575.899

Fonte: SPVEA – 1966.

TABELA 3.18 – Rebanho anual da área Sul de Influência da Rodovia – 1956 a 1964.

O rebanho bovino, seguido da criação de aves e rebanho suíno tinha destaque no polo de Gurupi. Em Araguaína, se destacava a pecuária bovina e, a partir de 1960, a criação de aves, seguida do rebanho suíno.

A área Centro de influência da Rodovia não apresentava atividades industriais expressivas para que pudessem compor o quadro de uma economia autônoma. Os raros estabelecimentos industriais atuavam como complemento da estrutura de produção agropecuária nos processos de beneficiamento de alguns produtos, como arroz, algodão, babaçu, madeiras regionais e alguns abatedouros do tipo charqueado.

Uma ponderável parcela da população estava vinculada às atividades de coleta de coco babaçu. Por ser uma atividade primitiva que exige dispersão populacional, torna-se difícil ou até mesmo impossível calcular a quantidade de pessoas vivia em função dessa atividade.

Por estar geograficamente distante dos centros consumidores, a área Centro apoiava-se na produção de gêneros que suportam fretes rodoviários de longos percursos: arroz, babaçu e feijão. Esses produtos não competiam nos mercados devido ao elevado custo do frete e à pluritributação fiscal na qual onera sua movimentação. Assim, boa parte da produção da área encontrava a melhor cotação nos mercados da cidade de Belém, induzindo os produtores a

vincularem suas colheitas ao comércio que especulava nas praças de Ceres, Anápolis, Imperatriz e Belém e levados por uma completa falta de informações do mercado de cereais, levando a um clima de incerteza para as atividades produtoras regionais. Essas incertezas implicam na retração do crédito bancário, constituindo um dos principais fatores de estrangulamento do processo produtivo. Em decorrência disso, havia certa debilidade na rede bancária que atua nessa área, não só pelos fatos expostos, mas também devido a pouca diversificação da produção agropecuária e aos riscos na qual se expõe a monocultura de arroz, predominante nessa área.

A frota de veículos motorizados nos municípios da área Centro de influência da Rodovia teve um considerável aumento devido à abertura do tráfego rodoviário da Belém-Brasília e, paralelamente, ao vigoroso crescimento demográfico e econômico. Essa concentração automotora é particularmente visível nas cidades de Porangatú, Porto Nacional, São Miguel do Araguaia, Gurupi e Araguaína. Esses municípios apresentaram os mais elevados índices de produção da lavoura de subsistência, nos anos de 1960 a 1964.

A Área Norte de Influência da Rodovia Belém-Brasília

A área Norte de influência da Rodovia era a mais diversificada em relação às demais áreas, constituindo um complexo geográfico devido aos seus atributos de solo, clima, vegetação, demografia, atividades econômicas, estrutura e tipos de produção, gêneros de vida, rede urbana, etc. Essa área abriga o estado do Maranhão e dezessete municípios do estado do Pará, tem 240.053 km² e compreende:

- Zonas de transição entre o cerrado e a floresta equatorial amazônica;
- Zona da floresta equatorial;
- Zona da baixada paraense.

Na região do estado do Maranhão (zona de transição entre o cerrado e a floresta) predominam a pecuária extensiva, cultivo de arroz e coleta de babaçu; na floresta equatorial, as atividades de coleta de castanha-do-pará e exploração das madeiras de lei; na baixada predominam a cultura do arroz, juta e pimenta-do-reino. Em todas essas zonas estão presentes a pecuária de animais de grande e pequeno porte.

A área Norte de influência da Rodovia está dividida nos polos de Imperatriz (MA) e Castanhal (PA), que abrigava os seguintes municípios:

POLO IMPERATRIZ	POLO CASTANHAL
1. Imperatriz	1. Castanhal
2. Montes Altos	2. Ananindeua
3. Porto Franco	3. Paragominas

- | | |
|------------------|--------------------------|
| 4. Riachão | 4. Irituia |
| 5. Carolina | 5. Santa Izabel do Pará |
| 6. Grajaú | 6. São Domingos do Capim |
| 7. Amarante | 7. São Miguel do Guamá |
| 8. Pindaré-Mirim | 8. Capanema |
| 9. Carutapera | 9. Igarapé-Açú |
| | 10. Inhagapi |
| | 11. Nova Timboteua |
| | 12. Ourém |
| | 13. Viseu |

Nesta área, a Rodovia se desenvolve sobre os trechos que vão da ponte sobre o rio Tocantins, no estado do Maranhão, à Santa Maria do Pará.

A área Norte de influência apresenta variações na densidade populacional, das expressivas concentrações na zona Bragantina às mais baixas densidades demográficas dos municípios de Carutapera, Marabá e São Domingos do Capim, estes, abaixo de 01 hab./km².

De acordo com o IBGE a evolução do quadro demográfico entre 1950 a 1964 foi a seguinte:

Polos	Área 1960 (Km ²)	1950		1960		1964	
		População	Densidade	População	Densidade	População	Densidade
Imperatriz	96.052	127.199	1,3	242.641	2,5	279.996	2,9
Castanhal	144.001	186.627	1,3	289.269	2,0	274.243	2,0

Fonte: Elaboração própria com dados do IBGE.

TABELA 3.19 – Evolução do Quadro Demográfico da Área Norte – 1950 a 1964.

Polos	Total	Urbana	Rural
Imperatriz	242.667	42.086	200.581
Castanhal	295.929	66.248	229.681
Soma	538.596	108.334	430.262

Fonte: SPVEA (1966).

TABELA 3.20 – População Recenseada (absoluto) - 1966.

Os dados estatísticos apontam que uma pequena parcela da população, apenas 19,8%, fazia parte dos aglomerados urbanos existentes: 26 sedes de municípios com um total de 108.334 habitantes numa área de 240.053 km², correspondendo a 0,45 habitantes por km². A zona de Bragantina, no estado do Pará, apresenta um conjunto pouco orgânico de sedes

municipais, estruturadas na primeira metade do século, em função do eixo ferroviário da extinta Estrada de Ferro de Bragança.

No ano de 1964, dos 26 municípios da área Norte de influência da Rodovia, 16 tinham mais de 15.000 habitantes, 5 no Maranhão e 11 no estado do Pará. Esses municípios constituem pequenos aglomerados humanos em estágio de pré-organização urbanística.

A distribuição demográfica nos quadros urbanos e rurais não é uniforme. Alguns municípios apresentavam uma concentração acentuada na zona urbana, e outras, na zona rural.

Municípios	Total	Urbana	Rural	Densidade Demográfica
Imperatriz	39.331	9.004	30.327	23
Porto Franco	11.936	1.750	10.186	16,1
Grajaú	25.668	3.379	22.289	13,1
Pindaré-Mirim	84.863	8.952	75.911	10,5
Castanhal	21.618	10.224	11.394	46,2
Irituia	20.038	853	19.185	0,4
Capanema	36.109	14.617	21.492	40,2
Curém	35.299	2.132	33.167	0,6

Fonte: Elaboração própria com dados do IBGE (1960).

TABELA 3.21 – População Urbana e Rural e Densidade Demográfica.

Por diversos fatores área Norte apresentava um baixo índice cultural: grande dispersão populacional, precariedade dos sistemas de transporte e comunicação, debilidade da estrutura econômica, baixos índices de urbanização e ineficiência da rede escolar.

Alguns fatores de ordem física e biológica impediam o desenvolvimento econômico e social dessa área: elementos pedológicos, geográficos e climáticos (condicionantes do revestimento florístico – inclusive presença da floresta equatorial e dos babaçuais); abundância de recursos naturais inexplorados; e grandes cursos de água que facilitam a dispersão demográfica.

Apesar do isolamento relativo da região e das práticas agrícolas pré-capitalistas, havia uma articulação com a acumulação capitalista, mesmo que de forma refratária e bastante fraca. Neste sentido, Cano (2002) recorda as palavras de Celso Furtado, quando este afirma que diferenciados aspectos de agricultura (pecuária, algodão, açúcar, escravismo, trabalho assalariado, etc.) foram surgindo e evoluindo, como as resultantes das articulações e das crises da mineração, da cafeicultura, das pequenas propriedades no Espírito Santo e da agricultura capitalista de São Paulo. Chamada por Furtado de agricultura itinerante, esta foi ocupando os

espaços vazios ou já ocupados pela pequena agricultura de subsistência, moldando a formação da maior parte das estruturas sociais do país.

Nesse contexto a rodovia Belém-Brasília vai exercer um papel importante para o desenvolvimento dessas áreas, sobretudo para a área Centro de influência, a qual é objeto de estudo do próximo capítulo.

CAPÍTULO 4 – O TOCANTINS NO PERCURSO DA RODOVIA

4.1 Os Movimentos Separatistas e a Formação do Estado do Tocantins

Desde a época do ouro, a região Norte de Goiás já demonstrava descontentamento com a administração da capital. Assim, o movimento separatista ocorrido entre 1821 a 1823 foi uma continuação do movimento revolucionário ocorrido na capitania de Goiás, liderado pelo padre Luiz Bartolomeu Marques. Tal movimento foi motivado por interesses políticos e econômicos da época, uma vez que, os grandes proprietários se sentiam economicamente prejudicados com a administração central da capitania de Goiás (OLIVEIRA, 1998; PALACÍN, 1975).

Para Oliveira (1998), o movimento separatista da década de 1980, o qual resultou na criação do estado do Tocantins, teve como referência de luta histórica o movimento divisionista liderado por Joaquim Theotônio Segurado, ainda no século XIX, estando o processo de ocupação do Norte goiano baseado na exploração aurífera.

De acordo com Cavalcante (1999), o movimento separatista liderado por Theotônio Segurado é considerado de cunho pessoal no intuito de desacelerar o processo de independência nacional, uma vez que o norte deveria dar continuidade ao movimento deflagrado e frustrado no sul da Província. Assim, Segurado assumiu a liderança do movimento não com o ideal de romper a dominação da Metrópole sobre a Província, mas sim, para instalar um governo independente no norte, no qual estava no domínio do capitão-general Sampaio, continuando a ser, no entanto, fiel à Coroa de Lisboa. Entretanto, esse não foi o principal motivo para o arrefecimento do movimento, mas a rivalidade interna entre as lideranças regionais, que até o momento conduziam o movimento juntamente com Segurado. Na sua ausência, faltou um líder à altura que o substituísse.

Ser fiel a Lisboa e não abraçar a causa de independência nacional, bem como lutar apenas pela instalação, no Norte, de um governo independente em relação ao jugo do Centro-Sul, são afirmações que refletem o julgamento das intenções de Segurado. (CAVALCANTE, pg. 72, 1999).

Apesar de fracassado, a ideia do movimento permaneceu ao longo do século XIX. As novas manifestações aconteceram através dos discursos dos políticos, veiculados pela imprensa regional no final do século XIX, centralizados na região de Porto Nacional.

Através da mídia é denunciado o abandono da região e, conseqüentemente, as dificuldades por que passa e as possibilidades de superá-las, mesmo que o caminho para tanto seja a ruptura entre o norte e o centro-sul de Goiás. As dificuldades da região abrangiam a vida econômica, política e social. Acreditava-se que para superar o isolamento fazia-se necessário o incremento da navegação dos rios Araguaia e Tocantins. As queixas iam desde o

abandono e esquecimento, à exploração do sul, uma vez que os impostos cobrados se voltavam para essa região. As denúncias passavam também pelo âmbito político-partidário, administrativo e judiciário. Essas denúncias eram publicadas em periódicos da imprensa local. Acreditava-se que, para que o Norte de Goiás pudesse desenvolver-se, era necessário que se desligasse do sul, uma vez que independentes, os nortenses poderiam administrar e usufruir dos próprios recursos. A pobreza da região advinha do fato desta não usufruir dos mesmos benefícios que o sul do estado (CAVALCANTE, 1999).

Desta forma, o povoamento da região, durante o século XIX, é caracterizado pela exploração de metais preciosos (ouro, cristais e diamante) nos arraiais. O mesmo século também foi marcado pela produção de borracha na região Norte do país. Nesse período a Amazônia Legal foi povoada por pessoas de diversos estados do país. Maranhenses, paraenses, baianos, piauienses, mineiros, paulistas e gaúchos com o ideal de se tornarem pequenos proprietários de terra através da exploração da riqueza nela encontrada, como castanhas, óleo de babaçu, batata, pedras preciosas, dentre outros (OLIVEIRA, 1998).

No final do século XIX, a população de Goiás era em sua maioria rural e localizada no centro-sul. O estado contava com aproximadamente 255 a 284 mil habitantes. Com o passar dos anos esse crescimento e essa concentração inclinaram-se a índices mais significativos. Nas décadas seguintes, o centro-sul persistiu a tendência de concentração populacional, enquanto que, no norte e nordeste permaneceu um imenso vazio (com exceção da região à margem direita do rio Tocantins, de Porto e extremo norte – Bico do Papagaio e todo o vale do rio Araguaia).

A região mais distante da capital, a do norte de Goiás, era desprovida de certos benefícios da região sul. Com isso o sul do estado se tornava cada vez mais desenvolvido enquanto a região norte encontrava-se em situação de decadência. Após a criação de Brasília, essas diferenças regionais se intensificaram, pois a região sul tinha mais um aspecto ao seu favor, estar localizada próxima ao Distrito Federal (OLIVEIRA, 1998).

Com relação à capacidade produtiva, o centro-sul era visivelmente superior ao Norte. Em seu favor havia melhora na infraestrutura de transportes, na qual as estradas integravam ao corredor de exportação Goiás-Minas-São Paulo. A construção da capital goiana próximo à região com grande prosperidade econômica e a colonização agrícola do governo federal contribuíram para que a agricultura, a partir do centro-sul, alcançasse uma maior participação na receita do estado (CAVALCANTE, 1999).

Ao norte coube estreitar relações comerciais com Pará, Maranhão e Bahia via rio Tocantins que, por um longo período de tempo, desempenhou importante função econômica

na região. Sua economia assentava-se basicamente na pecuária, por métodos bastante primitivos. A agricultura se desenvolveu apenas ao nível de subsistência, não apresentando participação na receita do estado (CAVALCANTE, 1999).

A partir de 1930 uma nova estrutura de poder surgiu no estado Goiás, nos quais representavam os interesses políticos do Sul e Sudeste. O objetivo era criar mecanismos que possibilitassem maior expansão do capitalismo em Goiás e as regiões Sul e Sudeste caminhavam para a consolidação das relações do tipo capitalista. A década de 30 foi marcada por acontecimentos nos quais minimizaram os problemas de isolamento e esquecimento da região norte de Goiás: conclusão de estradas, instalação de grupos escolares e postos de saúde e criação de municípios.

Cano (1988) aborda que, depois de várias reivindicações por parte do Norte, para trazer o desenvolvimento para sua região, o governo JK se empenhou em desenvolver o Norte do país e promover a integração entre as regiões. Para tanto, foram iniciados alguns planos de desenvolvimento para ocupação da Amazônia: Superintendência para o Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA), Instituto Nacional de Pesquisa da Amazônia (INCA) e o Banco da Amazônia (CAVALCANTE, 1999).

Durante o governo de Juscelino Kubitschek veio à tona a questão dos desequilíbrios regionais. Por intermédio da SUDENE (Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste), o governo realizou obras infraestruturais objetivando a atração de investimentos do capital privado para a região. A partir de então se iniciou um período de integração regional de modo a desenvolver as regiões mais pobres do país. A construção da rodovia Belém-Brasília (BR-153) é um dos principais marcos nesse sentido.

Nesse período o estado de Goiás ainda convivia com visíveis desigualdades econômicas e sociais. Ali presenciava uma enorme diferença em termos de desenvolvimento regional entre o sul e o norte do estado. Esta acabava dependente da região sul, pois produzia apenas produtos primários para serem comercializados com o sul e então serem industrializados (OLIVEIRA, 1998).

De acordo com Oliveira (1998, p. 35)

As relações econômicas do Tocantins com o sul de Goiás caracterizavam-se por um verdadeiro mercado triangular, ou seja, o Tocantins fornece as matérias-primas para serem industrializadas em centros desenvolvidos de onde são reexportados em forma de bens acabados (OLIVEIRA, 1998. Pg. 35).

A região sul de Goiás era beneficiada por vários aspectos, ali se localizava a capital do estado e era bem próxima de Brasília, a atual capital do país. Esses aspectos provocaram certo abandono do governo de Goiás em relação ao norte do estado, focando seus projetos de

desenvolvimento apenas no sul de Goiás. Desta forma, a região sul se tornava cada vez mais desenvolvida, tendo com principal atividade econômica fabricação de produtos industrializados, enquanto a região norte permanecia subdesenvolvida, se sustentando, após a decadência do período do ouro, com atividades de subsistência (OLIVEIRA, 1998).

Com relação às disparidades regionais verificadas no estado de Goiás, Cavalcante (1999) assinala que, nesse contexto, o estado de Goiás foi ocupado de forma descontínua e desequilibrada, na qual algumas de suas regiões ganharam investimentos. De 1955 a 1959 foi elaborado um Plano Estadual de Eletrificação e inaugurada a primeira etapa da Usina Hidrelétrica de Cachoeira Dourada, que beneficiou o centro-sul, uma vez que suas relações capitalistas de produção se encontravam em fase de consolidação. Entretanto, a região norte pouco ou nada sentiu os efeitos desse surto desenvolvimentista no estado, uma vez que, somente a partir de 1965 a BR-153 foi totalmente asfaltada e continuou mantendo relações comerciais com outras regiões através do transporte aéreo. Nos anos 1950 a empresa aérea Cruzeiro do Sul operava na região, servindo todos os municípios do norte goiano, a partir das rotas do Tocantins, num percurso de 2.610 mil km, e Araguaia, com 3.300 mil km de percurso.

As desigualdades dentro do estado iam além da situação econômica, chegando às desigualdades sociais, uma vez que a região norte era totalmente desprovida de serviços básicos para a subsistência da população como educação, saúde, infraestrutura. E principalmente uma diferença ampla da renda per capita entre as duas regiões (OLIVEIRA, 1998).

Essa conjuntura aparecia num momento oportuno para que, mais uma vez, a partir de 1956, o norte de Goiás pudesse promover seu discurso separatista, considerando o desmembramento do estado como uma forma de desenvolver e integrar o norte às demais regiões. A divisão do norte e sul de Goiás significou uma necessidade, uma vez que o norte seria mais bem administrado e os recursos naturais seriam aplicados de forma a beneficiar a região, tendo como consequência o desmembramento de municípios e surgimento de novas cidades. A preocupação era lógica se considerar que, em 1950, o município de Porto Nacional, o mais povoado da região, tinha aproximadamente 29.359 mil habitantes (CAVALCANTE, 1999).

Todavia, a divisão territorial não era bem vista pelo governador de Goiás, Juca Ludovico que, em entrevista ao jornal O Estado do Tocantins no dia 15 de outubro de 1956, declarou-se contrário ao movimento e que enquanto fosse governador, tal não vigoraria. Sua justificativa para se opor estava sustentada na ideia de que a ação era inoportuna, já que as

atividades políticas da época estavam voltadas para a construção da capital federal. Apesar da posição contrária de alguns políticos, a agitação em prol da divisão do estado permaneceu firme e os motivos para a criação do Tocantins continuaram expostos, com ênfase na relação entre a importância de Brasília e do novo estado para a interiorização do país. Em 1959 as manifestações favoráveis à criação do estado aumentavam devido à proximidade com a instalação da nova capital federal e ao movimento separatista de Mato Grosso do Sul, que não foi acatado pelo Congresso Nacional. Nos anos 60, os interesses do Norte de Goiás foram abordados pela Casa do Estudante do Norte Goiano (CENOG), fazendo a tese separatista ser retomada mais uma vez (CAVALCANTE, 1999).

Porém, a partir de 1965 durante o governo militar, a campanha de cunho separatista enfraqueceu devido ao centralismo político e à ideologia da segurança nacional. Assim, nos anos 60 prosseguiram as manifestações pró-criação do estado do Tocantins sem as mesmas perspectivas de criação. Na segunda metade dos anos 70, a questão de divisão territorial veio novamente ao cenário nacional, desta vez, pelo fato de Mato Grosso empregar esforços junto às autoridades federais sobre a instalação de outra unidade federativa, a qual seria denominada Mato Grosso do Sul. As lideranças nortenses apostaram nessa oportunidade devido: a região sul mato-grossense apresentar visível crescimento econômico e representatividade política em relação ao norte; a criação do novo estado possibilitaria à região mato-grossense integração e ocupação do enorme vazio no qual encontrava a região norte; o novo estado atrairia investidores e, conseqüentemente, criaria novos postos de emprego (CAVALCANTE, 1999).

Não há dúvidas de que a criação de Mato Grosso do Sul reforçou a ideia de criação do Tocantins, retomada na década de 70, prosseguindo na década seguinte. O fim do governo militar e o processo de democratização nacional vivido pelo país nessa época foi de grande importância para a luta pela criação do novo estado. Nesse contexto, o discurso em prol do Tocantins foi novamente levantado por lideranças políticas e intelectuais comprometidas com o desenvolvimento do norte goiano (CAVALCANTE, 1999).

A partir dos anos de 1980 se pôde constatar uma presença significativa de investimentos governamentais na produção agrícola da região do Tocantins. A presença do Estado Central foi essencial para o desenvolvimento da região. Sem o auxílio direto e indireto dos recursos da União (BR 153, SUDAM, construção da ponte sobre o Rio Tocantins e PROTERRA), a região do Tocantins poderia estar, ainda hoje, num estágio de absoluta pobreza e isolamento. Sem contar outros programas federais voltados para o desenvolvimento dessa região, também chamada de Amazônia Goiana, tais como: Grande Carajás, Programa

Nacional de Aproveitamento Racional de Várzeas (PROVárzeas) e Programa de Financiamento para Equipamentos de Irrigação (PROFIR), sendo que os dois primeiros mais favoreceram a região do extremo Norte do Tocantins (OLIVEIRA, 1998).

Em 1981 um grupo de intelectuais do norte de Goiás, enraizados em Brasília e apoiados por fazendeiros da região, decidiu criar uma Comissão de Estudos para os Problemas do Norte de Goiás (CONORTE). A Comissão tinha por objetivo organizar o movimento em prol da Criação do Estado do Tocantins, através da agregação de idealistas dispostos a lutar pela causa e realizar debates e estudos referentes ao potencial socioeconômico da região e às possibilidades de emancipação da mesma (OLIVEIRA, 1988).

Em 1985 foi elaborado pela CONORTE um diagnóstico socioeconômico da região do estado do Tocantins, no qual sistematizou os problemas econômicos, seu desenvolvimento e capacidade de se autogerir. O trabalho é caracterizado por ser essencialmente econômico e político, em que foram diagnosticados os problemas econômicos da região e, a partir daí, propôs soluções e elaborou a previsão das verbas necessárias para os dez primeiros anos do pretense estado (OLIVEIRA, 1998).

O estudo foi de grande relevância, uma vez que a partir dele o movimento separatista foi reativado, pois, por duas vezes o movimento fora aprovado pelo Congresso Nacional e duas vezes vetado pelo presidente da república, José Sarney. As justificativas dos vetos basearam-se no fato de que a criação de um novo estado geraria um ônus aos cofres públicos e o governo não teria recursos financeiros suficientes para tal subsídio. Além disso, o novo estado seria economicamente inviável, posto que não teria receita suficiente para sustentar-se (OLIVEIRA, 1998).

De acordo com a CONORTE, enquanto a região sul permanecesse sendo abastecida pela região norte, esta permaneceria pobre, já que a pobreza, a baixa renda per capita, o desemprego e o subemprego eram provenientes da falta de indústrias destinadas à transformação da matéria-prima local. A CONORTE ainda enfatizou em seus diagnósticos o fato de que o atraso industrial da região do Tocantins era uma forma de manter o desenvolvimento industrial tanto da região Sul de Goiás quanto das demais regiões do país (OLIVEIRA, 1998). Mais à diante poderemos verificar a importância das transferências federais para as regiões que apresentam elevadas taxas de concentração de renda.

A atração de projetos agropecuários instituiu um importante instrumento para o desenvolvimento da economia da região. O documento apresentado pela CONORTE parte da constatação da existência de desigualdades, que tendiam a ser agravadas pelo tipo de relação econômica entre o sul de norte de Goiás. A ênfase dada às desigualdades regionais se

transforma num poderoso argumento político em favor da criação do futuro estado, uma vez que o plano de desenvolvimento proposto tem como objetivo diminuir as desigualdades regionais.

De acordo com o diagnóstico da CONORTE a rodovia Belém-Brasília beneficiaria diretamente região do Tocantins, já que a mesma cruzaria o estado num percurso de aproximadamente 874 km entre os vales do rio Tocantins e Araguaia; possuía 185 km de estradas estaduais já asfaltadas e 120 km em fase de asfaltamento; e tinha 6.173 km de estradas não pavimentadas. Integra a malha ferroviária do Tocantins, no Bico do Papagaio, a Rodovia Transamazônica, indo de Estreito-MA à Araguatins em direção à Marabá, Altamira e Itaituba. Existe ainda a possível construção da BR-242, ligando Barreiras-BA à São Felix-MT, cruzando a região do Tocantins nas mediações de Dianópolis, Natividade, Peixe e Formoso do Araguaia, permitindo o escoamento de produtos agropecuários do Centro-Oeste diretamente para o litoral, através de Salvador-BA (OLIVEIRA, 1998).

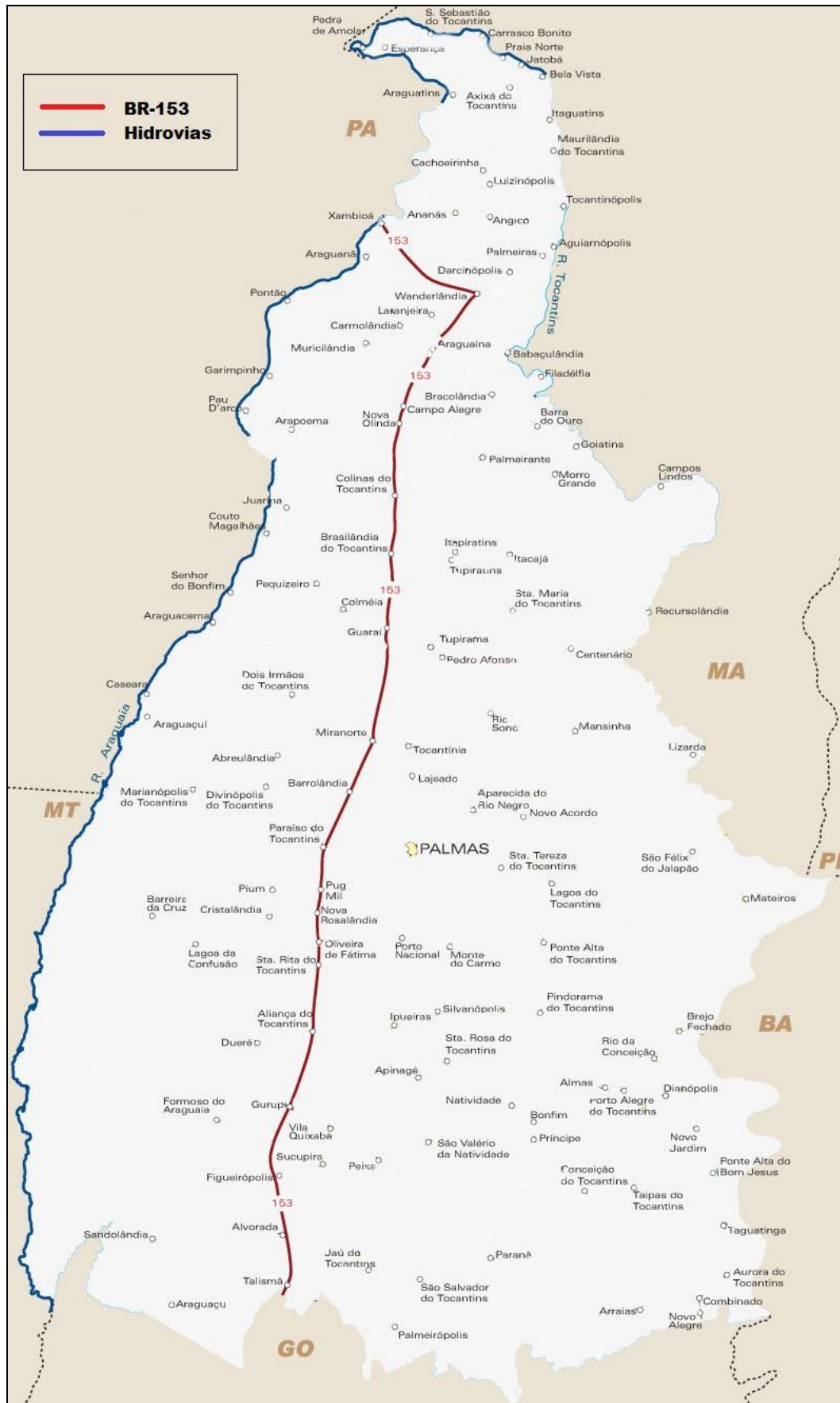
As discussões se intensificaram, mostrando que a causa separatista estava baseada em fundamentos históricos, econômicos e políticos. Em 1º de agosto de 1986, chegou à Constituinte uma Emenda popular com aproximadamente 80 mil assinaturas, na qual reivindicavam a criação do estado do Tocantins.

A oportunidade para os tocantinenses chegou em fevereiro de 1987, com o início da Assembleia Nacional Constituinte. A CONORTE e a Assembleia Legislativa realizaram diversos debates enfatizando a viabilidade econômica de criação do novo estado. Os argumentos que comprovavam tal viabilidade estavam baseados nos argumentos de que o Tocantins nascia com uma base econômica assentada principalmente na agropecuária, no extrativismo vegetal e em terras férteis e abundantes. A região contava também com indicadores positivos no setor secundário, em relação ao número de indústrias, capacidade armazenadora e estabelecimentos bancários na região (CAVALCANTE, 1999).

Em 27 de julho de 1988, com a aprovação do Projeto da Nova Constituição, o estado do Tocantins estava a um passo de ser concretizado, estando expresso no Artigo 15 das Disposições Transitórias. E finalmente, em 5 de outubro de 1988, a criação do novo estado foi legitimada, com a promulgação da Carta Constitucional (CAVALCANTE, 1999).

4.2 Modificações na Estrutura Fundiária no Estado do Tocantins a partir da abertura da Rodovia Belém-Brasília

De acordo com o citado no capítulo anterior, a rodovia Belém-Brasília é composta por um conjunto de rodovias as quais ligam a capital federal aos demais estados do país. Desta forma, para o estudo das modificações no território do estado do Tocantins a partir da sua abertura, a rodovia analisada neste capítulo é a BR-153, a qual corta o estado de Norte a Sul. O Mapa 4.1 apresenta a configuração atualizada do estado do Tocantins, os municípios que o compõem e o trajeto da BR-153 pelo território.



Fonte: Ministério dos Transportes, adaptado pela autora.

MAPA 4.1 – Mapa do Tocantins e o Trajeto da BR-153.

A Dinâmica Demográfica

Com a criação do estado do Tocantins, em 5 de outubro de 1988, veio a preocupação com a elaboração do pleito para governador e representantes do Congresso e do Legislativo. Em 15 de novembro do mesmo ano foram realizadas as primeiras eleições do novo estado, junto com as eleições dos prefeitos municipais, consagrando-se vitorioso o candidato José Wilson Siqueira Campos (1989-1991), para um mandato tampão de dois anos. Após a escolha do novo governador iniciou-se uma nova discussão política no âmbito das fronteiras internas: a escolha da nova capital, que tinha como sede provisória o município de Miracema do Tocantins (FEITOSA, 2011).

Pensada num projeto moderno, considerada uma mini-Brasília, na qual o governo construiria os três poderes e ali se instalaria, a construção da nova capital, Palmas, foi iniciada em maio de 1989, tendo a transferência dos poderes públicos sido realizada a partir de janeiro de 1990 (FEITOSA, 2011).

Entre os anos de 1950 a 1991, o contingente populacional das regiões afastadas do centro dinâmico da economia brasileira elevou-se de forma significativa. A Tabela 4.1 apresenta a parcela da população residente.

Estados, Regiões e Brasil	1950	1960	1970	1980	1991
Tocantins	204.041	339.700	521.139	739.049	919.863
Goiás	996.279	1.615.162	2.416.890	3.121.125	4.018.903
Norte	2.048.196	2.941.169	6.619.755	10.030.556	10.030.556
Centro Oeste	1.518.323	2.667.166	4.551.391	6.806.720	9.427.601
Brasil	51.941.078	70.624.622	93.134.846	119.011.052	146.825.475

Fonte: IBGE - Censos Demográficos (1950, 1960, 1970, 1981 e 1991).

Tabela 4.1 – População residente – Tocantins, Goiás, Norte, Centro-Oeste e Brasil – 1940 a 1991.

O estado do Tocantins apresentou, no decorrer das décadas, elevado grau de crescimento populacional. Com destaque para os anos compreendidos entre 1960 a 1991, quando se verifica uma elevada expansão populacional. Esse salto é reflexo das políticas de incentivos para as regiões mais distantes e, até então, pouco povoadas e desenvolvidas.

A realização de obras para o desenvolvimento dessas regiões, por parte do governo, trouxe dinamismo ao interior do país através da ocupação dessas áreas, as quais eram até então isoladas.

A implantação do sistema de transportes ligando Brasília aos diversos pontos do Brasil, principalmente por rodovias, trouxe dinamismo ao interior do país por meio da

ocupação de áreas, antes praticamente desabitadas, seja pela formação de novos núcleos urbanos ou pelo desenvolvimento de remotas cidades antes isoladas do resto da nação; ou pela formação de latifúndios, garimpos e outras atividades rurais que proporcionaram, e ainda proporcionam diversos conflitos socioambientais.

As cidades situadas à margem esquerda do rio Tocantins apresentaram grande dinamismo, seja porque estavam diretamente influenciadas pela Belém-Brasília, seja porque conseguiram facilmente ligação com a rodovia, através de pequenos ramais. (FEITOSA, 2011).

Microrregiões	1975		1980	
	Estabelecimentos	Área (ha)	Estabelecimentos	Área (ha)
Extremo Norte	12.055	2.324.067	11.045	2.808.755
Baixo Araguaia Goiano	4.401	1.587.085	4.518	1.759.901
Tocantins de Pedro Afonso	6.025	2.059.480	6.628	1.970.552
Médio Tocantins Araguaia	11.728	6.052.603	11.757	7.792.857
Serra Geral de Goiás	6.632	3.299.967	8.396	3.736.460
Alto Tocantins	2.630	1.716.218	2.614	2.133.796
Totais	43.471	17.039.420	44.958	20.202.321

Fonte: Elaborado com dados do IBGE – Censos Agropecuários (1975 e 1980).

TABELA 4.2 – Número de Estabelecimentos e Área Total (hectares) – Tocantins – Microrregiões – 1975 a 1980.

A microrregião que apresentou um maior número de estabelecimentos, em 1975, foi o Extremo Norte, e tinham, dentre as cidades, São Sebastião do Tocantins, Araguaína, Filadélfia, Tocantinópolis e Babaçulândia se estacando nesse item. A microrregião do Médio Tocantins Araguaia possuía os estabelecimentos agropecuários de maior área do norte goiano, e apresentava os municípios de Formoso do Araguaia, Porto Nacional, Peixe, Cristalândia e Miracema do Norte como os cinco municípios que apresentavam maiores áreas dos estabelecimentos.

Em 1980, a microrregião do Médio Tocantins Araguaia se destacava tanto com maior número de estabelecimentos agropecuários quanto à área dos estabelecimentos. Dentre seus municípios, Porto Nacional, Peixe, Miracema do Norte, Gurupi e Guaraí se destacavam pela quantidade de estabelecimentos e, com as maiores áreas de terra, Cristalândia, Peixe, Porto Nacional, Miracema do Norte e Formoso do Araguaia.

Em 1985, houve uma modificação na nomenclatura das microrregiões do Tocantins, bem como na sua composição. A Tabela 4.3 apresenta as microrregiões do Tocantins, separadas por duas partes: a Mesorregião do Ocidental do Tocantins e a Mesorregião do Oriental do Tocantins.

Mesorregiões e Microrregiões	1985	
	Estabelecimento	Área (ha)
Ocidental do Tocantins	28.511	10.746.106
Bico do Papagaio	6.579	1.132.279
Araguaína	6.250	2.312.169
Miracema do Norte	6.897	2.591.121
Rio Formoso	4.494	2.675.253
Gurupi	4.291	2.035.284
Oriental do Tocantins	18.809	6.255.754
Porto Nacional	4.174	1.449.603
Jalapão	6.374	1.596.584
Dianópolis	8.261	3.209.567
Totais	47.320	17.001.860

Fonte: Elaborado com dados do IBGE – Censos Agropecuários (1985).

Tabela 4.3 – Número de Estabelecimentos e Área Total (hectares) – Tocantins – Mesorregiões e Microrregiões – 1985.

A mesorregião do Ocidental do Tocantins apresenta um maior número de estabelecimentos agropecuários, bem como maior área, em hectares. Dentre as microrregiões que a compõe, destacam-se Miracema do Norte com maior número de estabelecimentos e Rio Formoso com maior extensão de área, por hectares. Do Oriental do Tocantins, a microrregião de Dianópolis possui maior quantidade de estabelecimentos agropecuários, bem como maior faixa de área.

O crescimento da massa populacional na região do antigo norte goiano pode ser melhor visualizado na Tabela 4.4, a qual apresenta, em números absolutos, a população residente das microrregiões do Tocantins, de 1950 a 2010.

Microrregião	1950	1960	1970	1980	1990	2010
Bico do Papagaio	39.352	58.443	87.680	110.141	174.224	196.367
Araguaína	13.256	38.111	91.517	152.664	229.292	278.707
Miracema do Tocantins	22.057	45.820	67.978	115.567	136.115	142.293
Rio Formoso	-	16.619	49.677	69.602	102.471	116.002
Gurupi	7.016	28.484	49.574	79.106	121.858	137.217
Porto Nacional	81.075	37.565	52.630	62.731	218.656	322.824
Jalapão	-	42.436	48.140	52.528	62.310	71.925
Dianópolis	41.285	56.194	73.943	96.710	112.172	118.110

Fonte: Elaborado com dados do IBGE – Censos Demográficos (1950, 1960, 1970, 1980, 1990, 2000 e 2010).

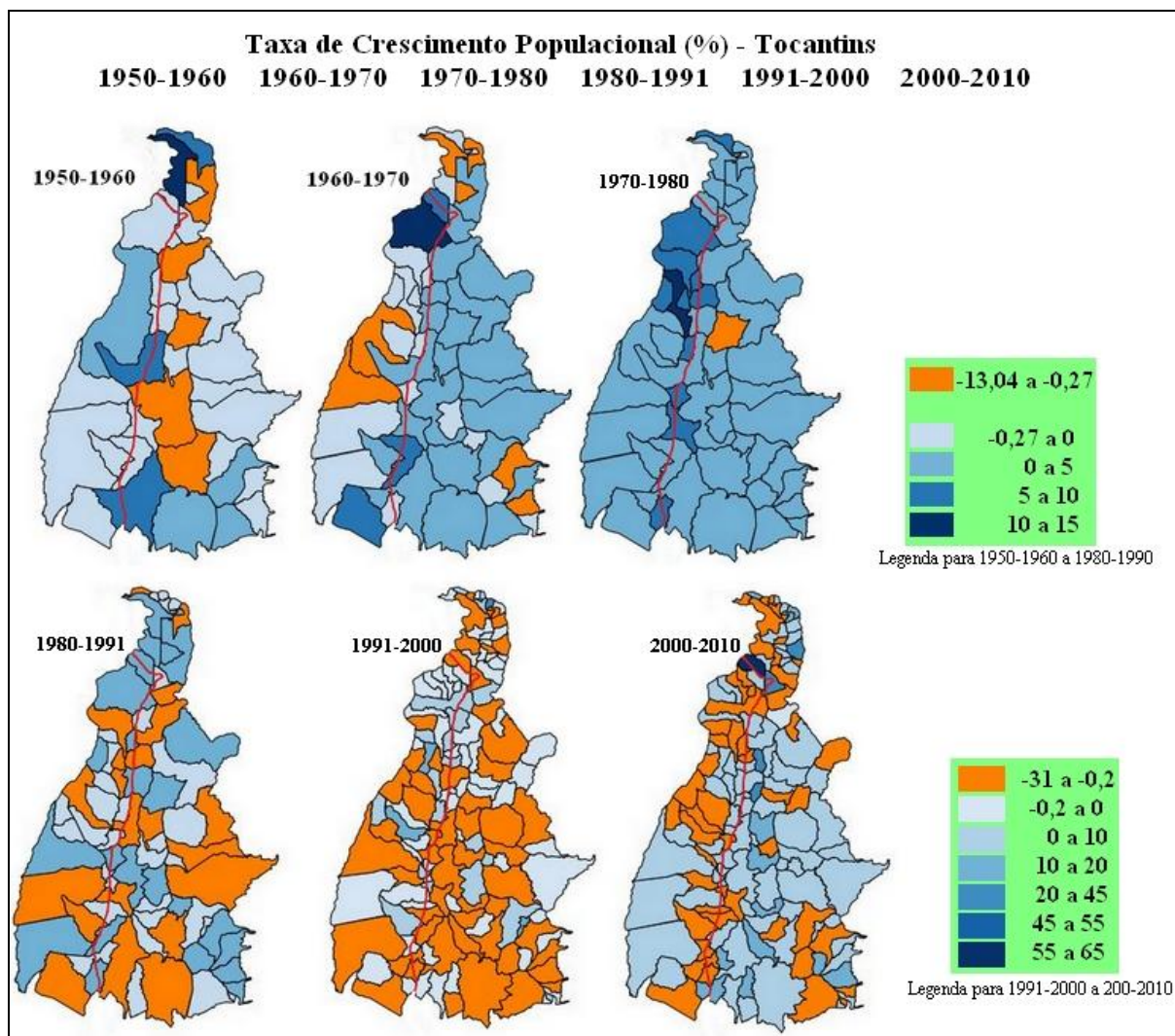
Tabela 4.4 – População Residente por Microrregião - Tocantins

Com relação ao crescimento populacional no decorrer das décadas, as microrregiões de Araguaína e Gurupi se destacaram, entre 50 e 60. Em Araguaína, a população quase triplica num período de dez anos e Gurupi, por sua vez, vê sua população quadriplicar, entre 1950 e 1960. O forte crescimento populacional nesses dois municípios foi impulsionado pela criação da rodovia Belém-Brasília, a qual influenciou na migração de pessoas para essas regiões.

Contudo, em relação à representatividade, a microrregião de Porto Nacional apresentou, em 1940, o maior contingente populacional do território do Tocantins, com 32% da população total, seguido de Dianópolis, com 28% e o Bico do Papagaio, com 24%. Em 1950, a microrregião de continuava a ser a mais populosa, apresentando 40% da população total. No ano de 1960, a microrregião de Miracema do Tocantins representava 14% do total da população, seguida de Dianópolis e o Bico do Papagaio. Essa intensa aglomeração na microrregião de Porto Nacional é decorrente de seu contexto histórico, já que desde o século XIX apresentava um elevado contingente populacional. As primeiras manifestações para o desmembramento do norte em relação ao sul goiano aconteceram nessa região. De acordo com Cavalcante (1999), o município de Porto Nacional era o mais povoado, com aproximadamente 29.359 mil habitantes.

Durante esse período, essas microrregiões tinham como base produtiva as pequenas atividades agropecuárias, as quais foram impulsionadas após a construção e abertura da BR-153. As demais microrregiões, além das discretas produções agrícolas, desenvolviam a cultura do babaçu, extração mineral e vegetal, pequenas criações. Boa parte das cidades que compõem essas microrregiões teve sua economia impulsionada após a construção da rodovia Belém-Brasília.

Na Figura 4.1 é possível observar a taxa de crescimento populacional no estado do Tocantins, de 1950 a 2000, ressaltando que, nos mapas entre 1950 e 1980, essa região pertencia ao estado de Goiás.



Fonte: Elaboração própria com dados do IBGE (2000) e IPEA (1950, 1960, 1970, 1991 e 2000).

FIGURA 4.1 – Taxa de Crescimento Populacional¹⁰ – Tocantins – 1950 a 2010.

Ao longo dos anos, o estado apresentou uma discreta taxa de crescimento populacional, sendo que, somente entre 1970 e 1980 ocorreu um crescimento de forma um pouco mais acentuada na maioria dos municípios e entre 2000 e 2010, um pouco mais acentuada, isso decorrente, principalmente, da expansão da fronteira agrícola dos anos 80. De acordo com Cunha e Baeninger (2002), entre 1986 e 1991 o fluxo migratório que adentrou o estado teve boa parte vinda do estado do Pará. Para os autores

Ainda no Norte, merecem atenção os Estados do Amapá e Tocantins que se destacaram por seus saldos migratórios positivos e crescentes nos anos 90. O primeiro aparentemente impulsionado por atividades ligadas ao garimpo e o segundo, obviamente, pelos efeitos dinamizadores da constituição do novo estado separado de Goiás, que implicou em uma efervescência em termos de desenvolvimento urbano. Como no caso da construção da capital, Palmas. E, portanto, da chegada de migrantes, assim como pelo grande dinamismo de sua

¹⁰ Para a criação dos mapas da variável Taxa de Crescimento Populacional foram utilizadas as seguintes malhas municipais: 1950-1960 (malha municipal de 1960); 1960-1970 (malha municipal de 1970); 1970-1980 (malha municipal de 1980); 1991-2000 (malha municipal de 2000); 2000-2010 a malha municipal não sofreu modificação.

região norte, em particular da área de Araguaína que, por sua posição privilegiada próxima a um rio e das fronteiras com Pará e Maranhão, acaba atuando como entreposto comercial, além de atividades madeireiras (CUNHA E BAENINGER, 2002. Pg. 50).

O que se observa ainda na Figura 4.1 é um decréscimo populacional em parte dos municípios durante as décadas de 1980 e 1990. Entretanto, tratam-se de migrações internas ou divisão da população por conta da criação de municípios, em especial após a criação do estado do Tocantins. Tal possibilidade é corroborada pela presença de uma taxa de crescimento significativa ao longo do período, para o estado do Tocantins como um todo. Cunha e Baeninger (2002) afirma que esse decréscimo está relacionado ao desmembramento territorial, que levou a população a emigrar para o estado de Goiás. Entretanto, após a criação do estado, em 1988, o Tocantins apresentou, em termos absolutos, um elevado número de pessoas, o que contrapõe a afirmação dos autores ao dizer que as taxas negativas de crescimento foi consequência de uma emigração.

Desta forma, que houve foi um rearranjo interno da população causado pela subdivisão de municípios após a criação do estado e não decréscimo com migração para Goiás, já que a população do estado como um todo apresentou crescimento. A Tabela 4.5 apresenta os municípios os quais foram desmembrados, os municípios dos quais se emanciparam, bem como a data de criação e legislação.

TABELA 4.5 – Municípios desmembrados, municípios originários, data de criação e data de legislação – Tocantins.

Municípios	Desmembrado de	Data de Criação	Data de Instalação
Aliança do Tocantins	Gurupi	10/01/1988	01/06/1989
Alvorada	Peixe	11/11/1963	01/01/1964
Angico	Nazaré	20/02/1991	01/01/1993
Aparecida do Rio Negro	Tocantínia	30/12/1987	01/06/1989
Axixá do Tocantins	Itaguatins	14/10/1963	01/01/1964
Barrolândia	Miracema	11/01/1988	01/06/1989
Bernardo Sayão	Colméia	30/12/1987	01/06/1989
Brejinho de Nazaré	Porto Nacional	14/11/1958	01/01/1959
Buriti do Tocantins	São Sebastião do Tocantins	03/01/1988	01/01/1989
Cariri do Tocantins	Gurupi	20/02/1991	01/01/1993
Caseara	Araguacema	30/12/1987	01/06/1989
Chapada de Areia	Pium	26/05/1994	01/01/1997
Colinas do Tocantins	Tupiratins	23/10/1963	01/01/1964
Colméia	Araguacema	14/05/1980	01/02/1983
Combinado	Arraias	30/12/1987	01/06/1989
Conceição do Tocantins	Dianópolis	07/08/1963	01/01/1964
Couto Magalhães	Araguacema	01/10/1963	01/01/1964
Crixás do Tocantins	Aliança do Tocantins	26/05/1994	01/01/1997
Fátima	Brejinho de Nazaré	14/05/1982	01/02/1983

Formoso do Araguaia	Cristalândia	25/09/1963	01/10/1963
Fortaleza do Tabocão	Tupirama	20/02/1991	01/01/1993
Goianorte	Araguacema	13/01/1988	01/06/1989
Goiatins	Pedro Afonso	12/12/1953	01/01/1949
Gurupi	Porto Nacional	14/11/1958	01/01/1959
Ipueiras	Porto Nacional	19/12/1995	01/01/1997
Itacajá	Pedro Afonso	12/11/1953	01/01/1954
Itaguatins	Araguatins	18/18/1945	18/18/1945
Itapiratins	Itacajá	20/02/1991	01/01/1993
Juarina	Couto Magalhães	20/02/1991	01/01/1993
Lagoa da Confusão	Cristalândia	10/02/1991	01/01/1993
Lajeado	Tocantínia	10/06/1980	05/05/1991
Lavandeira	Aurora do Tocantins	19/12/1995	01/01/1997
Maurilândia do Tocantins	Tocantinópolis	05/10/1989	01/01/1993
Miranorte	Miracema	08/11/1963	01/01/1946
Monte do Carmo	Porto Nacional	23/10/1963	01/01/1964
Nova Olinda	Filadélfia	10/06/1980	01/02/1983
Novo Acordo	Ponte Alta	14/11/1958	01/01/1959
Novo Alegre	Arraias	20/02/1991	01/01/1993
Oliveira de Fátima	Fátima	26/05/1994	01/01/1997
Palmas	Porto Nacional	20/05/1989	01/01/1990
Palmeiras do Tocantins	Tocantinópolis	20/02/1991	01/01/1993
Paraíso do Tocantins	Pium	23/10/1963	01/01/1964
Pau D'arco	Arapoema	20/02/1991	01/01/1993
Pequizeiro	Colméia	30/12/1987	01/06/1989
Pium	Porto Nacional	23/06/1953	01/01/1954
Ponte Alta do Bom Jesus	Taguatinga	14/11/1958	01/01/1959
Ponte Alta do Tocantins	Porto Nacional	14/11/1958	01/01/1959
Porto Alegre do Tocantins	Almas	14/01/1988	01/01/1989
Praia Norte	Itaguatins	02/01/1988	01/06/1989
Presidente Kennedy	Tupiratins	30/11/1971	30/11/1971
Pugmil	Paraíso do Tocantins	26/05/1994	01/01/1997
Recursolândia	Itacajá	05/10/1989	01/01/1993
Rio da Conceição	Natividade	20/02/1991	01/01/1993
Rio dos Bois	Miracema	20/02/1991	05/05/1993
Rio Sono	Lizarda	14/05/1982	01/02/1983
Sampaio	Augustinópolis	01/01/1988	01/06/1989
Santa Maria do Tocantins	Pedro Afonso	05/10/1989	01/01/1993
Santa Rita do Tocantins	Brejinho de Nazaré	26/05/1994	01/01/1997
Santa Rosa do Tocantins	Natividade	01/01/1988	01/06/1988
São Bento do Tocantins	Araguatins	20/02/1991	01/01/1993
São Félix do Tocantins	Novo Acordo	20/02/1991	01/01/1993
São Salvador do Tocantins	Paraná	20/02/1991	01/01/1993
São Sebastião do Tocantins	Itaguatins	01/10/1963	01/01/1964
São Valério da Natividade	Natividade	01/01/1988	01/01/1989
Silvanópolis	Porto Nacional	10/06/1980	01/02/1983
Taguatinga	Arraias	10/11/1868	10/7/1872

Tocantínia	Pedro Afonso	07/10/1953	01/01/1954
Tupirama	Guaraí	26/05/1994	01/01/1997
Tupiratins	Presidente Kennedy	05/12/1958	01/01/1959
Xambioá	Araguatins	14/11/1958	01/01/1959

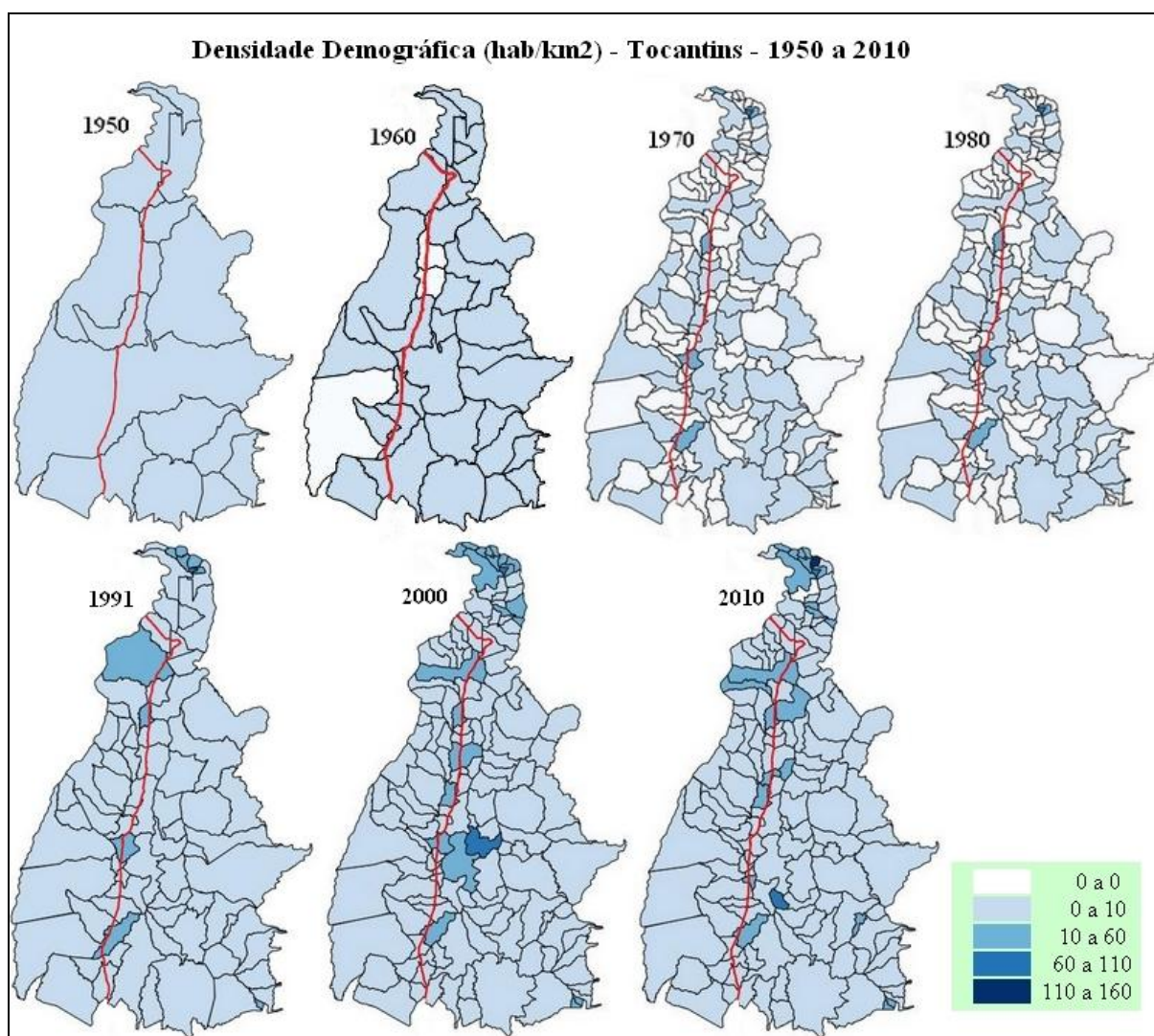
Fonte: IBGE

Dos municípios do estado, 70 deles passaram pelo processo de desmembramento e, destes 70, 50% ocorreram a partir da data de criação do estado, 1988. Desta forma, pode-se afirmar que as taxas negativas de crescimento populacional apresentadas foram decorrentes da expansão desses municípios, ou seja, a população não migrou para outro estado, apenas se reorganizou nos novos municípios desmembrados.

Para Pacheco (2009) além da criação de núcleos de apoio, a rodovia Belém-Brasília foi responsável pela elevada imigração de posseiros no seu entorno.

A terra pertencia a quem chegasse primeiro, e a região, dotada de vegetação, hidrografia, clima e topografia favorável, era um convite para agricultores que agora poderiam escoar sua produção de modo mais rápido (PACHECO, 2009. Pg. 49 e 50).

Para Vinhal (2009), o advento da rodovia foi responsável pela dinamização na comunicação, surgimento de novos núcleos urbanos e reativação de outros já existentes dessa região. A Figura 4.2 apresenta a densidade demográfica da população tocantinense no período de 1950 a 2010.



Fonte: Elaboração própria com dados do IPEA (1950, 1960, 1970, 1980, 1991, 2000 e 2010).

FIGURA 4.2 – Densidade Demográfica – Tocantins – 1950 a 2010.

Mesmo num período mais recente, a BR-153 ainda exerce bastante influência sobre a taxa demográfica do estado. De acordo com a Figura 4.2, apesar de a população estar bem distribuída espacialmente, os municípios próximos à rodovia apresentam maior densidade populacional.

Para Feitosa (2011) nem todas as localidades surgiram em função da rodovia, mas sua abertura e a criação de estradas vicinais¹¹ deram maior dinamismo ao estado de Goiás e fortaleceu a economia agrária da sua região norte, inserindo-a na dinâmica capitalista. Antes da rodovia, as cidades mais prósperas situavam-se ao longo do rio Tocantins, como Porto Nacional e Pedro Afonso. Com o advento da BR a integração econômica através do rio Tocantins foi perdendo importância, passando a rodovia a exercer essa função, e deixando as cidades localizadas na margem direita do referido rio, isoladas do novo eixo econômico da

¹¹ A criação das estradas vicinais no estado se deu, de fato, a partir da emancipação do estado, em 1988.

região, já que, à época, inexistiam pontes sobre o rio. Por outro lado, a BR-153 transferiu o dinamismo que havia nas cidades ribeirinhas para o entorno da estrada.

Pacheco (2009) aponta que a rodovia influenciou acentuadamente na configuração urbana do seu entorno e também na região que antes tinha seus principais núcleos urbanos situados na rede hidrográfica. Apesar do processo de urbanização acontecer de forma desordenada, de acordo com as diferentes características de todo o seu percurso, as cidades que surgiram e/ou se desenvolveram após a construção da rodovia têm uma relação muito importante com esta até os dias atuais.

Expansão Agropecuária no Estado do Tocantins

De acordo com o exposto no capítulo 2, processo de modernização da agricultura foi iniciado nos anos 50, e intensificado a partir de meados dos 60, no contexto de desenvolvimento e teve a industrialização como principal vetor do processo de desenvolvimento econômico. A modernização da agricultura brasileira foi realizada de forma conservadora, ou seja, introduziu-se sistematicamente maquinário poupador de mão de obra e insumos modernos na agricultura brasileira, sem alterar ou reformar a velha estrutura fundiária e as questões sociais do campo brasileiro. Assim, prevaleceu a solução da questão agrícola em detrimento da questão agrária no Brasil.

A partir dessa perspectiva, caberia à agricultura gerar uma produção maior de excedentes agrícolas, voltados à exportação com o objetivo de fornecer divisas externas para o crescimento dos investimentos, produzir matérias-primas para a indústria nacional, que estava se desenvolvendo, produzir alimentos para a população urbana e ainda liberar força de trabalho para o emprego industrial. Entretanto, tanto a mudança na escala de produção (trazida pelo novo pacote tecnológico) como o processo de modernização, serviram para acentuar ainda mais a concentração da propriedade da terra, afetando também as relações de produção no campo. A mecanização do campo, além de expulsar a mão de obra, o espaço de arrendatários, parceiros, posseiros e outros pequenos produtores também ficaram reduzidos. Isto provocou um forte êxodo rural entre 1960 e 1980, levando ao crescente assalariamento da força de trabalho agrícola, da qual, boa parte passou a residir nas cidades [(ORTEGA E NUNES, 2001); (MARTINE, 1991)].

Para Feitosa (2011), a partir de meados da década de 1950, a estrutura produtiva no norte de Goiás seria gradativamente modificada. A implantação da infraestrutura de transportes, com a construção da BR-153, promoveu a expectativa de valorização das terras da região, fazendo com que aumentasse o número e a área dos estabelecimentos rurais na

condição de produtores proprietários. A Tabela 4.6 apresenta o número de estabelecimentos e sua área, distribuídos nas microrregiões do território do Tocantins, entre 1950 e 1980.

Microrregião	1950		1960		1970		1980		1995	
	Estab.	Área (ha)	Estab.	Área (ha)	Estab.	Área (ha)	Estab.	Área (ha)	Estab.	Área (ha)
Bico do Papagaio	1.272	430.512	4.516	299.173	5.814	552.104	6.317	1.070.385	8.483	899.309
Araguaína	595	363.419	1.086	332.806	5.190	1.212.112	6.174	2.145.296	5.714	2.190.588
Miracema do Tocantins	2.005	685.020	4.043	1.098.963	3.825	1.600.239	6.107	2.501.069	6.923	2.769.045
Rio Formoso	-	-	2.849	1.763.828	3.605	2.049.024	4.041	4.648.110	4.607	3.175.711
Gurupi	303	408.814	2.507	781.270	3.294	1.313.835	3.473	1.729.232	4.106	2.051.841
Porto Nacional	8.935	2.214.101	4.180	933.148	4.534	1.048.264	3.472	1.491.306	3.371	1.209.792
Jalapão	-	-	4.169	869.776	5.798	1.248.960	5.514	1.517.327	5.164	1.748.299
Dianópolis	2.931	2.478.622	4.464	3.324.586	-	2.425.830	8.020	3.564.930	6.545	2.721.132
Total	16.041	6.580.488	27.814	9.403.550	32.060	11.450.368	43.118	18.667.656	44.913	16.765.716

Fonte: Elaborado com dados do IPEA – (1950, 1960, 1970 e 1980).

Tabela 4.6– Número de Estabelecimentos e Área Total (hectares) – Tocantins – Microrregiões – 1950 a 1995.

Na região do Tocantins, antigo norte goiano, nota-se uma acentuada evolução do número de estabelecimentos entre 1950 e 1995, praticamente dobrando a quantidade em algumas microrregiões. Com exceção da microrregião de Porto Nacional, a qual teve alguns municípios incorporados na microrregião de Dianópolis. Já em relação ao total da área, observa-se um aumento gradual no decorrer dos anos, destacando a microrregião de Rio Formoso, que teve a maioria de seus municípios criados ou desmembrados a partir da abertura da BR-153.

A condição do produtor pode ser observada na Tabela 4.7, a qual apresenta sua evolução no decorrer dos anos de 1970 a 1985.

Condição do Produtor	1950	1960	1970	1980	1995
Arrendatário	191	84	90	111	32
Ocupante	11.753	12.034	17.832	13.038	5.647
Parceiro	-	-	32	380	79
Proprietário	2.856	10.121	16.661	24.110	33.344
Total	14.800	22.239	34.615	37.639	39.102

Fonte: Elaborado com dados do IPEA – (1950, 1960, 1970, 1980, 1990, 2000 e 2010).

Tabela 4.7 - Condição do Produtor (Estabelecimentos) - Tocantins – 1950 a 2010.

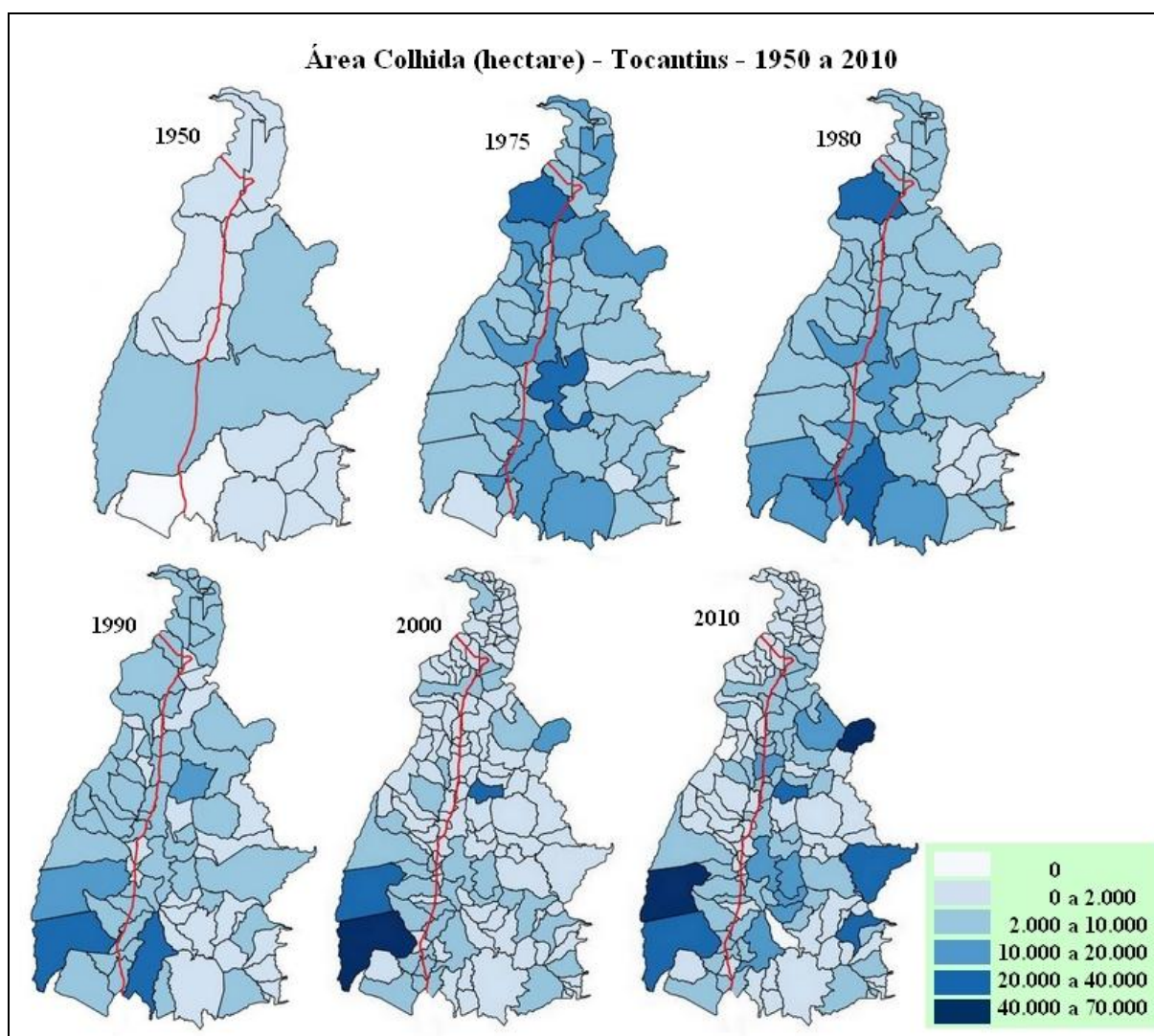
Em 1950, o ocupante representava 79,4% dos estabelecimentos recenseados, caindo para 51,5% em 1970 e 14,4% em 1995. O número de estabelecimentos dirigidos pelos arrendatários e parceiros era relativamente pequeno, variando entre 0,1 e 1% no decorrer dos anos. Já os proprietários passaram de 19,3% em 1950 para 64,1% em 1980, e para 85,3% em 1995.

De acordo com Feitosa (2011), a partir do processo de expansão da fronteira agrícola, a região do atual estado do Tocantins passou a apresentar positivas taxas de crescimento das atividades agropecuárias. A incorporação de novas terras foi essencial para o desenvolvimento dessas atividades.

Para Pacheco (2009), no período anterior à criação da rodovia, o sul goiano apresentava mais dinamismo das atividades agrícolas que o norte a qual era “caracterizada pelo fraco desenvolvimento econômico e uma agricultura de baixo desenvolvimento comercial”. Esse fato era decorrente das dificuldades de acesso à região e a distância do mercado consumidor. A criação da rodovia

Proporcionou a melhoria ao acesso de áreas propícias à atividade agropecuária com terrenos, clima e hidrografia favoráveis há varias culturas rurais. A rodovia contribuiu para a expansão da fronteira agrícola no antigo norte de Goiás, expansão esta que proporcionou um boom no processo de urbanização na região (PACHECO, 2009. Pg., 68).

A Figura 4.3 apresenta a evolução espacial da área colhida no território do estado do Tocantins, entre 1950 a 2010.



Fonte: Elaboração própria com dados do IBGE (1950) e IPEA (1950, 1975, 1980, 1990, 2000 e 2010).

FIGURA 4.3 – Área Colhida Total – 1950, 1975, 1980, 1990, 2000 e 2010.

Entre 1950 e 1975 é visível a concentração nas áreas de proximidade da BR. É possível visualizar também que, a partir da década de 1980, um maior desenvolvimento da agricultura, com destaque pra o cultivo de arroz irrigado, no centro-oeste e sudoeste do estado, principalmente no Vale do Javaé, que possui uma grande área de várzea, que é considerada a maior área contínua para irrigação por gravidade do mundo. A produção de café também ajudou no desenvolvimento da agricultura comercial do estado. Atualmente ocupa o terceiro lugar na região norte do país.

Os incentivos federais trouxeram impulso à produção na região do Tocantins, o qual apresentou significativos resultados quanto às culturas. Desta forma, a Tabela 4.7 mostra a evolução das principais culturas permanentes, no estado do Tocantins e Goiás, nos anos de 1950 a 2010.

Ano	Arroz	Cana-de-Açúcar	Feijão	Milho	Soja	Outros
1950	31	5	6	9	0	49
1975	72	1	8	13	0	7
1980	70	1	5	17	0	8
1990	54	2	3	22	8	10
2000	50	1	2	20	20	8
2010	21	1	3	12	51	11

Fonte: Elaborado com dados do IBGE – Censos Agropecuários (1950, 1975, 1980, 1990, 2000 e 2010).

Tabela 4.8- TOCANTINS: Participação das principais culturas temporárias em termos de área colhida (%) - 1950-2010.

O desenvolvimento de uma agricultura comercial em algumas regiões do Tocantins significou a implantação do sistema de produção intensiva, utilizado principalmente na cultura do arroz, desde a década de 1980, mas também na soja, a partir do final dos anos 1990 (FEITOSA, 2011). Como observado na Tabela 4.7, o arroz se destaca dentre as principais culturas e, ao decorrer das décadas, a soja foi assumindo papel importante, liderando a produção no estado.

A Tabela 4.9 apresenta a produtividade das culturas as quais mais se destacaram no período entre 1950 e 2010.

Ano	Quantidade Produzida (t)			Área Colhida (ha)			Produtividade (t/ha)		
	Arroz	Cana-de-Açúcar	Milho	Arroz	Cana-de-Açúcar	Milho	Arroz	Cana-de-Açúcar	Milho
1950	27.127	13.616	14.482	42.222	668	23.055	0,64	20,38	0,63
1975	322.302	70.425	46.709	282.050	2.459	50.005	1,14	28,64	0,93
1980	293.973	76.398	63.914	230.772	2.464	56.228	1,27	31,01	1,14
1990	260.850	238.100	69.590	174.860	5.080	71.650	1,49	46,87	0,97
2000	391.827	149.523	121.387	148.543	3.562	58.575	2,64	41,98	2,07
2010	442.394	713.245	275.673	125.068	8.595	72.784	3,54	82,98	3,79

Fonte: Elaborado com dados do IPEA – (1950, 1960, 1975, 1980, 1990, 2000 e 2010).

Tabela 4.9 – Tocantins – Arroz, Cana e Milho – Área Colhida (ha), Produção (t) e Produtividade (t/ha) – 1950 a 2010.

A introdução da BR-153, aliada aos incentivos federais, permitiu a consolidação do agronegócio no estado. Municípios como Aliança do Tocantins, Colmeia, Colinas do Tocantins, Fátima, Guaraí, dentre outros, foram criados ou emancipados a partir do advento da BR-153, a qual permitiu maior relação econômica entre eles. Outros ganharam impulso e desenvolveram com maior facilidade, como Araguaína, Babaçulândia e Gurupi.

Como já mencionado, a produção de soja no estado ganhou papel de destaque ao longo dos anos, como aponta Feitosa (2011), com as atividades do Programa de Cooperação Nipo-Brasileiro para o Desenvolvimento dos Cerrados (PRODECER), que objetivava

estimular o desenvolvimento de tecnologias adequadas à produção de grãos (soja, milho e trigo) no cerrado. Esse programa foi implantado no Tocantins em 1995, no município de Pedro Afonso, com um investimento de US\$ 70 milhões. A produção se estendeu aos municípios de Campos Lindos, Dianópolis, Mateiros, Formoso do Araguaia, Monte do Carmo e Porto Nacional.

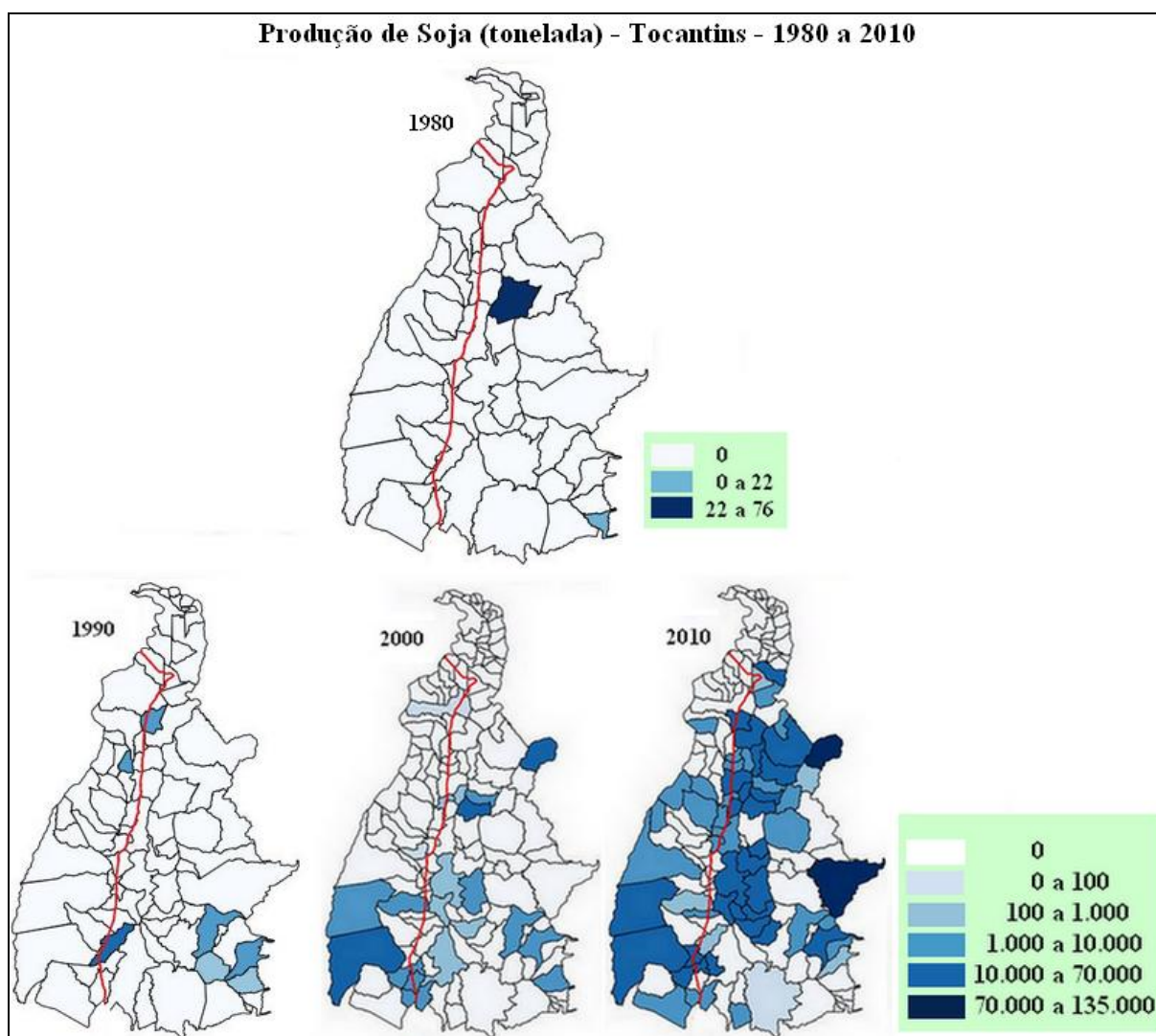
A Tabela 4.10 apresenta a produção de soja (toneladas), área colhida (hectares) e produtividade (t/ha) entre 1950 e 2010 para o Tocantins.

Ano	Quantidade Produzida (t)	Área Colhida (ha)	Produtividade (t/ha)
1950	-	-	-
1975	-	-	-
1980	98	85	1,15
1990	35.140	26.280	1,34
2000	144.362	57.919	2,49
2010	961.371	307.250	3,13

Fonte: Elaborado com dados do IPEA – (1980, 1990, 2000 e 2010).

Tabela 4.10 – Tocantins – Produção de Soja – Área Colhida (ha), Produção (t) e Produtividade (t/ha) – 1950 a 2010.

Com relação ao cultivo de soja, merece destaque as microrregiões do Jalapão e Porto Nacional, onde as cidades de Campos Lindos e Pedro Afonso lideraram a produção na safra de 2010. De acordo com Feitosa (2011), com a implantação dos programas já citados, a produção de soja do Tocantins aumentou em mais de seis vezes entre 2000 e 2009 (144 mil toneladas em 2000 para 875 mil toneladas em 2009). A área colhida cresceu 14% ao ano em quase duas décadas e a produtividade média ficou em 2,5 toneladas por hectare. Houve, também, uma reintrodução do cultivo da cana de açúcar nos últimos anos, levando à instalação de uma unidade da Bunge Açúcar e Álcool no município de Pedro Afonso. A Figura 4.10 apresenta a produtividade da soja nos municípios do estado do Tocantins, entre 1980, quando deu início ao cultivo, a 2010.



Fonte: Elaboração própria com dados do IPEA (1980, 1990, 2000 e 2010).

FIGURA 4.4 – Produção de Soja (t) – Tocantins – 1980, 1990, 2000 e 2010.

De acordo com Frederico (2012), a região do Cerrado, apresenta relevo bastante plano, pluviometria elevada e duas estações bem definidas (uma seca e outra chuvosa), permitindo um favorável cultivo da soja. No Tocantins, a produção de soja se iniciou em Porto Nacional e Aurora do Tocantins, e logo ganhou destaque em Campos Lindos e Pedro Afonso. Porém, cabe ressaltar que, apesar da eminente produtividade apresentada nesses dois municípios, o cultivo da soja também é observado nas áreas localizadas nas proximidades da BR-153, principalmente no período de 1990 a 2000, como é possível ser visualizar na figura 4.4. É o caso dos municípios de Aliança do Tocantins, Alvorada, Figueirópolis, Guaraí, Gurupi, dentre outros.

O cultivo da soja no estado ocorreu num período posterior ao estabelecimento da rodovia Belém-Brasília, mais especificamente a partir da década de 1980. A partir desse período houve o estabelecimento de estradas vicinais e um forte movimento de desmembramentos de municípios. Isso levou a uma desconcentração da agricultura em

relação ao entorno da rodovia, já que a partir de 1980, alguns municípios, distantes do entorno da rodovia, apresentaram considerável expansão da produção e populacional. Um levantamento da SEPLAN do Tocantins indica que, em 1988, havia apenas 308 km de rodovias estaduais¹² no Tocantins. Em 2005, a rede pavimentada chegou a 4.333 km. Os investimentos partiram convênios com o governo federal, financiamentos junto a instituições financeiras e programas institucionais, como o Programa de Assistência aos Municípios (PAM), Programa de Desenvolvimento Regional, Integrado e Sustentável (PDRIS) e o Pró-Município.

A pecuária também se beneficiou com a modernização do campo. A Tabela 4.11 apresenta a evolução da criação de animais no território do viria depois, em 1989, a constituir o estado do Tocantins, nos anos de 1950 e 1960.

Criação	1950	1960	1975	1980	1990	2000	2007
Bovinos	37.267	34.892	2.180.096	3.086.753	4.309.160	6.142.096	7.395.450
Suínos	21.736	26.928	376.146	365.323	531.440	246.477	253.740
Caprinos	584	1.094	14.576	22.131	42.580	20.129	21.923
Ovinos	2.512	2.771	19.522	18.697	43.350	51.857	74.855
Total	62.099	65.685	2.590.340	3.492.904	4.926.530	6.460.559	7.745.968

Fonte: Elaborado com dados do IPEA (1950 1960).

TABELA 4.11– Efetivo (Cabeça) – Tocantins.

A Tabela 4.10 mostra que a pecuária bovina se destacou dentre os demais, mesmo apresentando uma evolução constante durante os anos. No ano de 1950, sua parcela era de 60,01%, em relação às demais criações. Com o passar das décadas, a atividade apresentou números consideráveis, atingindo o patamar de 80% com relação às demais criações, entre 1975 e 2000, e chegando a representar 95,5% de toda a produção no ano de 2007. Os demais segmentos apresentaram números relativamente baixos, variando entre 0,3% e 4%, no decorrer do período.

Dado os consideráveis resultados, a carne bovina tornou-se o principal produto na pauta de exportação no Tocantins, no âmbito da pecuária. Abaixo, na Tabela 4.12, é apresentada a evolução da criação de gado bovino no estado.

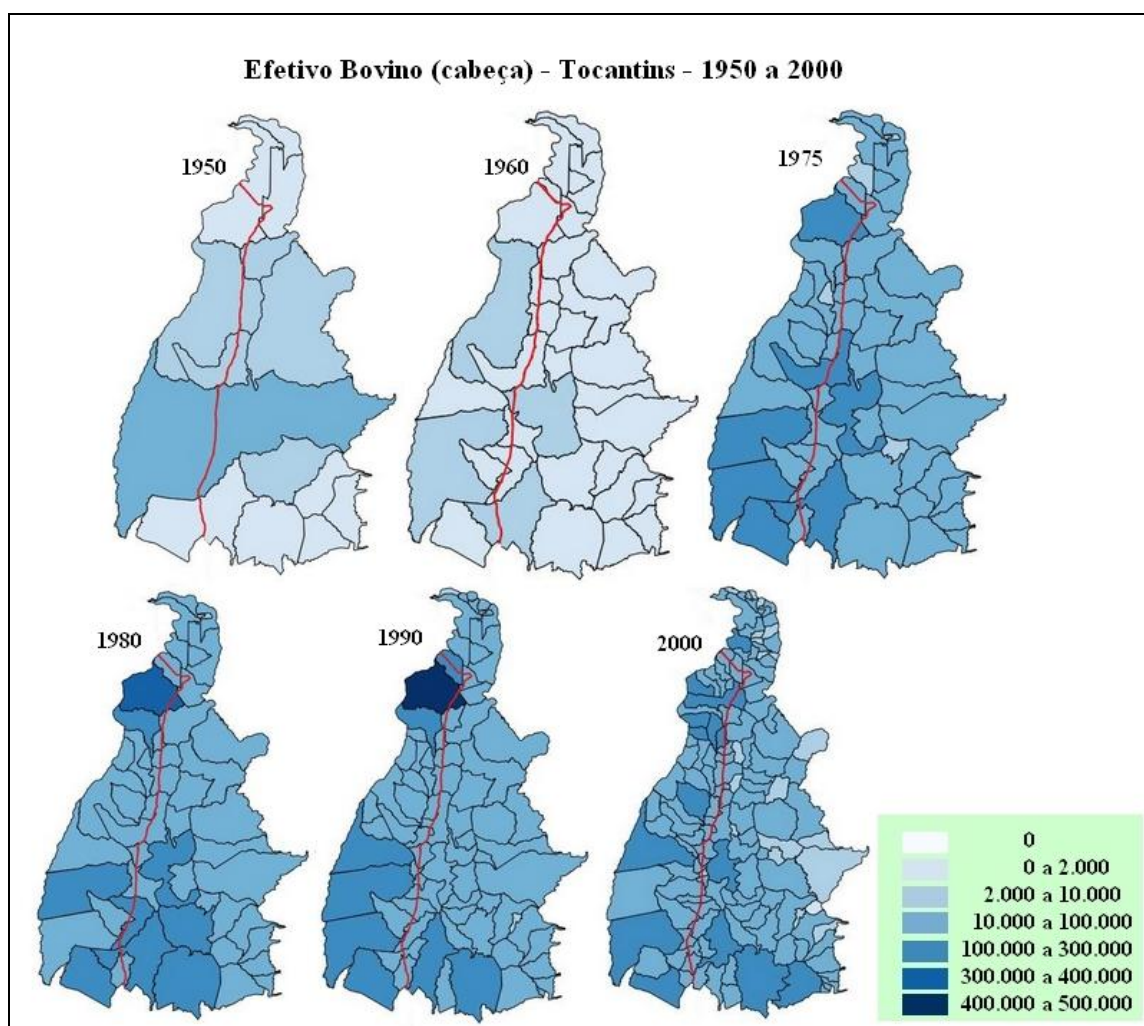
¹² As rodovias estaduais do Tocantins são compostas de uma nomenclatura com três números precedidos das letras TO, que é a sigla do estado do Tocantins. São elas: TO-010, TO-020, TO-030, TO-040, TO-050, TO-070, TO-080, TO-181, TO-255, TO-280, TO-342, TO-348, TO-373, TO-431, TO-481.

Microrregião	1950	1960	1975	1980	1990	2000	2007
Bico do Papagaio	2.316	1.349	76.305	185.002	317.000	545.854	590.359
Araguaína	2.236	2.869	394.172	692.845	1.023.980	1.340.903	1.478.600
Miracema do Tocantins	5.562	5.465	271.438	399.811	629.260	1.172.440	1.493.050
Rio Formoso	-	5.433	492.279	572.947	761.900	985.680	1.202.890
Gurupi	1.486	3.748	246.186	353.699	531.400	826.465	1.104.610
Porto Nacional	17.470	4.319	199.615	216.144	273.860	329.525	380.156
Jalapão	-	4.777	152.921	196.357	248.360	276.150	375.935
Dianópolis	8.197	5.787	347.180	469.948	523.400	665.079	769.850
Total	37.267	33.747	2.180.096	3.086.753	4.309.160	6.142.096	7.395.450

Fonte: Elaborado com dados do IPEA (1950-1960).

TABELA 4.12 – Efetivo (Cabeça) – Tocantins.

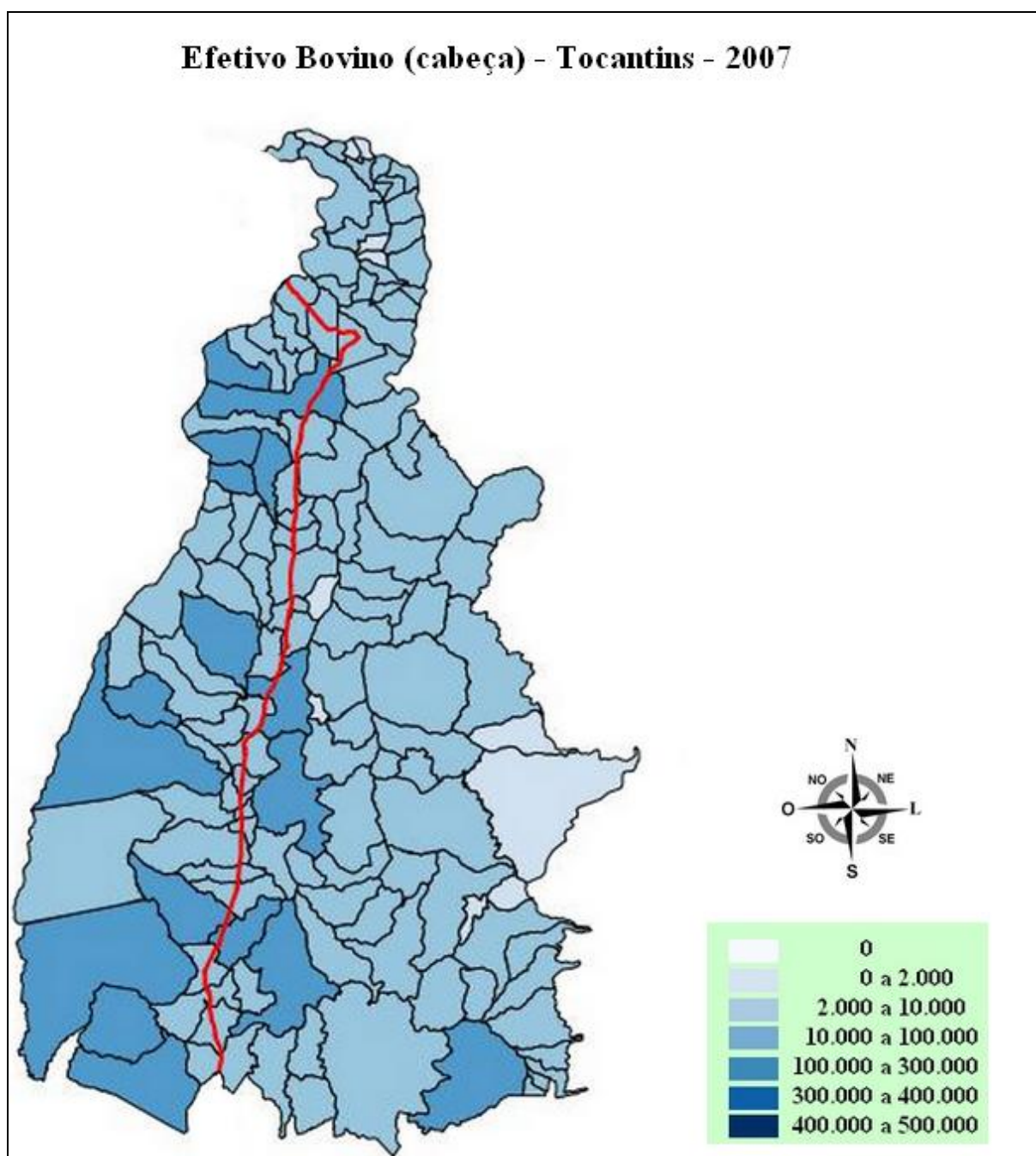
A partir da Tabela 4.12 é possível observar uma concentração de cabeças de gado nas microrregiões de Araguaína e Miracema do Tocantins no ano 2000 e 2007. Com destaque para as cidades de Araguaína em 2000 e Araguaçu em 2007. A Figura 4.5 apresenta a distribuição espacial dos efetivos bovinos de gado no estado do Tocantins para os anos de 1950 a 2000.



Fonte: Elaboração própria com dados do IBGE (1950 e 1960) e IPEA (1975, 1980, 1990 e 2000).

FIGURA 4.5 – Criação de Gado – Tocantins (1950, 1960, 1975, 1980, 1990 e 2000).

O crescimento das atividades agropecuárias na região do Tocantins, a partir do processo de expansão fronteiriça, ocorreu principalmente através da incorporação de novas terras. Através da Figura 4.5 é possível observar uma elevada concentração de criação de gado nos municípios próximos à rodovia, principalmente entre 1960 e 1975, quando a BR foi efetivamente concluída. Após esse período a criação foi distribuída aos demais municípios do estado, principalmente nos municípios ao sudoeste do estado. A Figura 4.6 apresenta a criação bovina no período de 2007.



Fonte: Elaboração própria com dados do IBGE (2007).

FIGURA 4.6 – Efetivo Bovino (cabeça de gado) – Tocantins (2007).

A partir da Figura 4.6 é possível notar uma elevada concentração de criação bovina no lado oeste da rodovia. A pecuária bovina de corte é tradicional na atividade agropecuária do estado, voltada para a cria, cria e recria e recria e engorda, principalmente de forma extensiva em pastos de grandes propriedades. Essa coloca o estado entre os maiores produtores da região Norte do país. De acordo com a Secretaria de Agricultura e Pecuária do Estado do Tocantins (2013), a comercialização de bovinos, seus produtos e subprodutos, vem crescendo devido, principalmente, ao processo de redução do rebanho de alguns países como Estados

Unidos, Canadá, Argentina, Uruguai e Austrália, fator este que irá garantir a venda de carne brasileira por vários anos.

De acordo com os dados agropecuários apresentados, é possível observar a importância da agricultura para o crescimento econômico do estado. Entretanto, até meados do século passado, a agricultura e a presença de latifúndios improdutivos eram consideradas entraves ao desenvolvimento capitalista do país. Assim como trabalhado no capítulo 2, os latifúndios, na década de 1960, tinham pouca representatividade para a produção, não contribuíam para a oferta de alimentos em quantidades suficientes para baixar o custo de reprodução da força de trabalho, não ofertavam matérias primas na quantidade e qualidade determinadas pelas agroindústrias, não contribuíam na criação de mercado consumidor e não liberavam mão de obra. Portanto, incapaz de desenvolver-se tecnicamente e de contribuir com a produção (ORTEGA E NUNES, 2011).

Dessa maneira, a burguesia industrial construía os argumentos de que a agricultura era um obstáculo ao pleno desenvolvimento econômico do país, já que ela era incapaz de absorver novas tecnologias, seus índices de produtividade eram baixos, e durante a década de 50 e início da década de 60, o Brasil passava por uma profunda crise de abastecimento, especialmente os grandes centros urbanos (Rio de Janeiro, São Paulo e Recife), sofrendo com a falta de gêneros básicos como feijão, pão, açúcar e leite (ORTEGA E NUNES, 2011).

A partir da implantação de equipamentos modernos, como foi discutido no capítulo 2, houve uma melhoria das condições das terras. Isto é, aumento da utilização de máquinas, insumos químicos e sementes melhoradas, refletem-se, notadamente, no crescimento do consumo intermediário para a produção de mercadorias. Entretanto, é importante ressaltar que a introdução de máquinas e equipamentos modernos não apenas modernizam a agricultura, como também promovem a exclusão de trabalhadores do campo do processo produtivo. De acordo com Gaiovicz *et al.* (2009), o avanço da mecanização agrícola levou os trabalhadores a passarem de permanentes à temporários, principalmente durante a colheita, quando mais necessita de mão de obra. Esses trabalhadores viriam a organizar grupos de movimentos sociais, como o Movimento dos Trabalhadores Rurais Sem Terra (MST) que lutam pelo acesso a terra por meio da realização da reforma agrária. Para Delgado (1985), o processo de modernização da agricultura contribui para aumentar a distância entre o grande e o pequeno produtor rural no Brasil.

Na Tabela 4.13 é possível observar a inserção de tratores no estado do Tocantins, bem como a quantidade de municípios que utilizam o veículo nos estabelecimentos agropecuários.

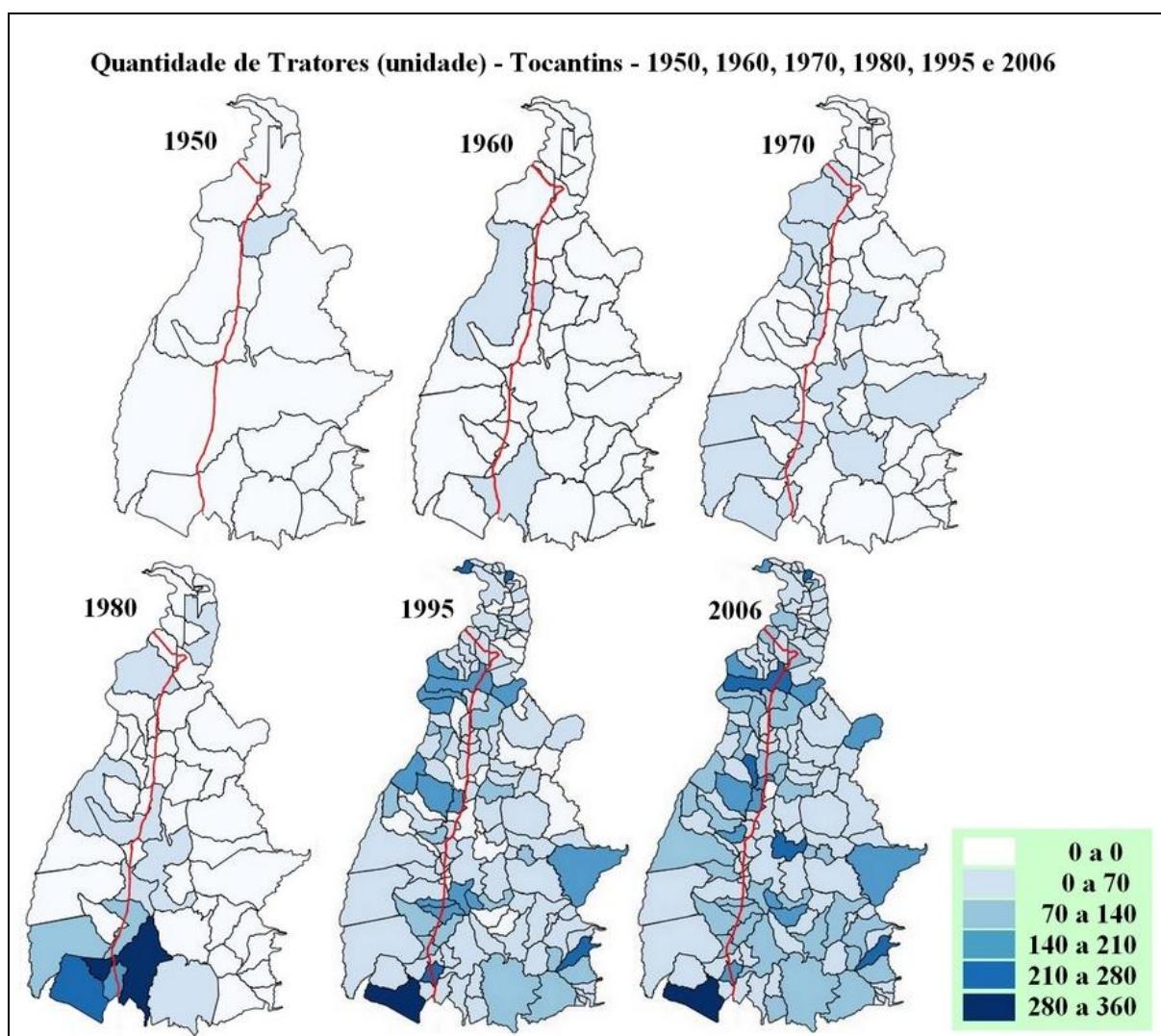
Ano	Total de Tratores Existentes no Estado (nº)	Número de Municípios que apresentam Tratores (nº)
1950	5	1
1960	3	3
1970	57	15
1980	3.002	52
1995	7.883	118
2006	9.547	133

Fonte: Elaborado com dados do IBGE – Censos Agropecuários (1950, 1960, 1980 e 1995).

TABELA 4.13 – Total de tratores existentes no estado e Número de municípios que apresentam tratores – Tocantins – 1950 a 1995.

Como é observado, foi significativo o crescimento da mecanização da agricultura no decorrer das décadas. Em 1950, apenas o município de Filadélfia possuía estabelecimentos com utilização de trator. Esse número foi aumentando no decorrer dos anos. Em 1970, alguns municípios acompanharam a modernização da agricultura, e se beneficiaram da existência de subsídios para a aquisição de máquinas agrícolas, tendo 15 municípios utilizado tratores em seus estabelecimentos, destacando o município de Araguaçu, com 9 tratores e os municípios de Araguaína, Formoso do Araguaia e Porto Nacional, com 8 tratores cada.

A Figura 4.5 apresenta a distribuição de tratores nos municípios tocantinenses, de 1950 a 1995. É visível a maior utilização e concentração dessas máquinas nas áreas próximas à rodovia.



Fonte: Elaboração própria com dados do IBGE (2006) e IPEA (1950, 1960, 1970 e 1980).

FIGURA 4.7 – Utilização de Trator – Tocantins – 1950, 1960, 1970, 1980, 1995 e 2006.

Na Figura 4.7 é possível observar a distribuição de tratores nos municípios próximos à BR, e a forma como acompanharam a modernização no campo, assim como discutido no capítulo 2, a transformação do setor agrícola tradicional para o moderno e dinâmico, através das mudanças tecnológicas, capazes de impulsionar o desenvolvimento econômico.

Entretanto, em termos de mecanização, até a década de 1990 predominou na agropecuária tocantinense uma agricultura rudimentar e de baixo padrão tecnológico, já que, em 1995, apenas 17% do total de estabelecimentos, utilizavam tratores no manejo da terra.

De acordo com os dados apresentados, o que se pode observar é que, partir da década de 1950, o norte goiano, atual estado do Tocantins apresentou consideráveis índices de crescimento, no que se refere à agricultura, à pecuária e ao nível populacional. Esse crescimento foi impulsionado pelos programas federais para o desenvolvimento das regiões mais afastadas do centro dinâmico nacional.

De acordo com Feitosa (2011) a incorporação de novas terras foi essencial para o desenvolvimento das atividades agropecuárias, a qual foi conduzida pelas intervenções do Estado, que possibilitaram a criação de novas oportunidades de valorização do capital, destacando-se a expansão da pecuária em moldes empresariais, dentro de uma mecânica institucional subjacente às transformações da agricultura brasileira. Para o autor, a partir de então,

Afluíram para a região tanto os pequenos produtores quanto os grandes empreendimentos que, beneficiados pelos incentivos fiscais e creditícios, privilegiaram a apropriação privada da terra, através do aumento do número de produtores proprietários (FEITOSA, 2011. Pg., 76).

Brito, 2009 (pg. 82) complementa que

A importância da Belém-Brasília foi além da simples via de transporte rodoviário, concretizou uma viabilidade econômica para uma região isolada, que sofria dificuldades para se desenvolver. O fluxo migratório que se direcionou para o campo, a criação de novos núcleos urbanos e, “a reanimação econômica” de outras cidades na região, estabeleceu uma nova fase de consolidação e organização socioeconômica. A rodovia tornou-se um grande eixo de escoamento da produção e de interligação entre o sul que fornece produtos industrializados e o norte, matérias-primas.

A transferência da capital federal para o Planalto Central e a construção das rodovias de acesso foram essenciais para o desenvolvimento do Tocantins. A rodovia Belém-Brasília impulsionou a economia e trouxe dinamismo para as áreas ao seu entorno, dando origem a novos municípios ou dinamizando aqueles já estabelecidos.

Desta forma é notória a importância da rodovia para a expansão agrícola no estado do Tocantins. O intenso aumento da população, bem como a produção agropecuária, tanto com relação ao aumento das áreas de cultivo como o aumento da produção e produtividade. Contudo, na perspectiva do desenvolvimento do estado, alguns pontos devem ser levantados, assim, a sessão seguinte será discutida a forma de desenvolvimento que se deu no Tocantins.

A partir dos dados apresentados verificamos o quanto há a necessidade de investimentos em políticas que promovam o desenvolvimento do estado.

4.3 Disparidades Sociais às margens da Rodovia

A década de 1930 no Brasil, assim como exposto no capítulo 1, é caracterizada pela transição do modelo agrário-exportador para o urbano-industrial. Nas palavras de Cano (2011, pg. 02)

A ruptura política e econômica desencadeada pela “Crise de 29” e pela Revolução de 1930, fez a economia do país transitar do antigo modelo “Primário Exportador” (de crescimento para fora), para o da Industrialização (crescimento para dentro), mudando o “Centro Dinâmico da Economia”, e alterando as bases do antigo padrão de acumulação, que passa a ter no investimento autônomo, sua principal determinação.

Essa transição do eixo dinâmico da economia do país promoveu uma expressiva concentração de renda no Sudeste, mais especificamente em São Paulo. Cano (2007) aponta que essa concentração não resultou na estagnação das demais regiões, pelo contrário. O elevado crescimento econômico paulista na produção nacional se deu concomitantemente com o crescimento das regiões periféricas, as quais apresentaram positivas taxas de crescimento, embora inferiores às verificadas na indústria paulista. Assim, São Paulo comandava o processo de acumulação no país, atuando como eixo central da produção nacional, estimulando, nesse período, a produção periférica nacional, notadamente da agropecuária e de matérias-primas industrializadas.

Desta forma, ao adotar políticas de proteção à indústria nacional, houve uma série de programas que incentivavam a interiorização do país. Dentre outras medidas estava a abertura de diversas rodovias para escoamento da produção que estava concentrada em São Paulo, dando início ao intenso processo de integração regional. O objetivo era inserir as regiões mais atrasadas na economia nacional. De acordo com Pereira (1998), com a construção de Brasília e a ampla rede de estradas, o país passou a interligar-se, não apenas de norte a sul, mas de leste a oeste.

Se considerar as formas típicas de expansão da fronteira, que se dá por meio da monocultura, extração mineral de grande escala e conseqüente descarte de boa parte da mão de obra do campo, conclui-se que, além de ser uma orientação por um tipo de desenvolvimento capitalista, dada a inserção na divisão internacional do trabalho, também se mantém uma base de geração de valor em consonância com as leis gerais de acumulação, mas atualmente dependente financeira e tecnologicamente dos países mais avançados.

O que se pretende afirmar é que existem outras possibilidades de ocupação de novos espaços de acumulação dentro dos limites da expansão capitalista. Mesmo assim, a forma atual de avanço da fronteira agrícola mineral do país é extremamente danosa para utilização de mão de obra nas fontes de geração de valor, abrindo espaço para todos os tipos de superexploração.

Como já verificado, na segunda metade da década de 1960, o Estado desenvolve um amplo sistema de crédito, para subsidiar o desenvolvimento agrícola. A prioridade nacional então era o desenvolvimento agrícola e o desenvolvimento energético. Entretanto, o subsídio recebido para mecanização, fertilizantes e custeio não foram suficientes para elevar o consumo interno, que cresceu a níveis mais baixos que os produtos destinados à exportação.

Para Pereira (1998), o mau desempenho da produção para consumo interno está na falta de uma reforma agrária, já que, há um grande número de culturas que não se adaptam à

produção por grandes empresas capitalistas. Para o autor, o grande erro foi o governo realizar políticas que favoreciam a grande empresa agrícola, uma vez que os preços agrícolas orientados para o mercado interno não são, em sua maioria, suficientes para remunerar satisfatoriamente a empresa agrícola capitalista. O autor indica também outra razão para a produção interna:

A agricultura orientada para o mercado interno não se desenvolve satisfatoriamente pela simples razão de que não encontra mercado. Os preços não são remunerados apenas porque a competição da pequena produção mercantil não busca lucros e renda da terra, mas apenas a sobrevivência em nível “adequado” da família, mas também porque o mercado para os produtores agrícolas não cresce de forma desejável. A produção agrícola não encontra mercado porque, dada a estagnação dos salários, a população não tem poder aquisitivo para comprar. Em outras palavras, a concentração de renda, à medida que implica não aumentar a capacidade de compra dos que têm fome, é uma causa fundamental do mau desempenho da produção agrícola de alimentos para consumo interno (PEREIRA, 1998. Pg. 102).

Nesse sentido, Baer (2002) afirma que a produção insuficiente de alimentos para o consumo interno está condicionada, em grande parte, à falta de disponibilidade de créditos, de preços subsidiados e a políticas macroeconômicas que discriminavam a agricultura direcionada ao consumo interno.

No que concerne à força de trabalho a partir da modernização da agricultura brasileira, Baer (2002, pg. 378), aponta que

A natureza do trabalho agrícola foi basicamente alterada, à medida que os trabalhadores residentes permanentes foram expulsos dos grandes latifúndios, (os minifúndios internos foram absorvidos pelos fazendeiros) favorecendo os trabalhadores migrantes sazonais.

Ainda de acordo com o autor, o aumento da mecanização leva à diminuição da capacidade da agricultura em absorver mão de obra, conduzindo a uma contínua e acelerada migração do campo para a cidade. Marx (1996, pg. 272) aponta que, ao passo que a produção capitalista toma domínio da agricultura com a acumulação do capital, “decrece a população trabalhadora rural de modo absoluto, sem que sua repulsão, como na indústria não agrícola, seja complementada por maior atração”, desta forma, parte da população rural vê-se obrigada a deslocar-se pra a cidade, à procura de melhores oportunidades de emprego.

De fato, observa-se uma coincidência entre o fechamento do ciclo que Maria da Conceição Tavares (1988) chama de “industrialização pesada”, entre 1956 e 1961, que remete ao início da reprodução ampliada do capital no Brasil e a equiparação entre a população

urbana e rural¹³, com a predominância cada vez mais premente da primeira em detrimento da segunda.

Assim, entre 1950 e 1970, o meio rural segue sem reforma agrária e com baixo dinamismo agrícola. A partir de 1970, a fronteira agrícola é aberta pelos eixos rodoviários construídos ainda em 1960, desenvolvendo as regiões do país com a agricultura capitalista em direção ao Centro-Oeste. Essa expansão da agricultura abrangeu todos os estados da região inclusive o norte goiano, a partir desses subsídios passou a inserir-se no mercado nacional, apresentando expressivas taxas de crescimento e elevados níveis de produção direcionada à exportação. Com o advento da Belém-Brasília, o estado deu um salto econômico bastante significativo e é nesse contexto que se pretende analisar como se deu o desenvolvimento no estado do Tocantins, isto é, a partir da abertura da rodovia, o estado realmente se desenvolveu ou apenas apresentou expressivas taxas (isoladas) de crescimento econômico?

Ora, o estado pode ter crescimento economicamente e, ao mesmo tempo, não ter se desenvolvido. Assim, analisar o desenvolvimento econômico do Tocantins, a partir da abertura rodovia, remete à necessidade de se levantar alguns dados sociais para, a partir de então, refletirmos sobre o papel da no desenvolvimento do estado.

Desta forma cabe ressaltar a diferença entre crescimento e desenvolvimento econômico. O crescimento econômico é conceituado por alguns autores como o aumento do PIB de determinada região. O crescimento de uma economia é indicado também pelo crescimento da força de trabalho, da receita nacional poupada e investida e pelo grau de aperfeiçoamento tecnológico. Entretanto, de acordo com Pereira (2006),

Investimento e avanço tecnológico dependem, em geral, da qualidade das instituições formais (políticas e leis) e informais (práticas sociais ou uso e costumes) que cada sociedade nacional estiver adotando (PEREIRA, 2006. Pg. 02).

Por outro lado, o desenvolvimento econômico nada mais é do que o crescimento econômico acompanhado da melhoria da qualidade de vida, Vasconcelos e GARCIA (1988) apontam que o desenvolvimento deve incluir

As alterações da composição do produto e a alocação de recursos pelos diferentes setores da economia, de forma a melhorar os indicadores de bem-estar econômico e social (pobreza, desemprego, desigualdade, condições de saúde, alimentação, educação e moradia) (VASCONCELLOS e GARCIA, 1998, p. 205).

Oliveira (2002) acrescenta que o desenvolvimento é o crescimento do produto e da renda transformado para satisfazer as necessidades diversas da população, como saúde,

¹³ Nos anos de 1950, 1960 e 1970, o Brasil apresentava os seguintes percentuais da população urbana e rural, respectivamente: 35% e 65% (em 1950); 45% e 55% (em 1960); e 56% e 44% (em 1970). IPEA (1950, 1960 e 1970).

educação, habitação, transporte, alimentação, lazer, dentre outras; sendo encarado como um processo de mudanças e transformações políticas, econômicas, humanas e sociais.

A partir do levantamento de alguns dados sociais, é possível verificar que, apesar do grande potencial para o agronegócio, o Tocantins ainda apresenta elevadas taxas de desigualdade de renda, pobreza, IDH, o que contrapõe os dados de crescimento econômico, como da soja e gado de corte. A Tabela 4.14 apresenta a evolução do PIB¹⁴ estadual e PIB *per capita*¹⁵ dos estados da região Norte do país.

Estados	1985		1990		2000		2010	
	PIB Estadual	PIB <i>per capita</i>	PIB Estadual	PIB <i>per capita</i>	PIB Estadual	PIB <i>per capita</i>	PIB Estadual	PIB <i>per capita</i>
Acre	3.263.960	9.22	3.579.888	8.50	4.840.506	8.40	8.476.515	11.57
Amazonas	12.682.256	7.31	16.160.393	7.62	35.711.146	12.54	59.779.292	17.17
Amapá	2.396.901	10.55	2.785.524	9.52	4.573.042	9.35	8.265.965	12.36
Pará	29.845.957	7.27	42.349.504	8.48	50.822.027	8.10	77.847.597	10.26
Rondônia	7.719.192	9.87	8.911.365	7.75	12.738.807	9.13	23.560.644	15.10
Roraima	1.715.030	12.08	2.499.589	11.29	3.566.451	10.76	6.340.601	14.05
Tocantins	-	-	6.918.219	7.48	9.534.379	8.13	17.240.135	12.46

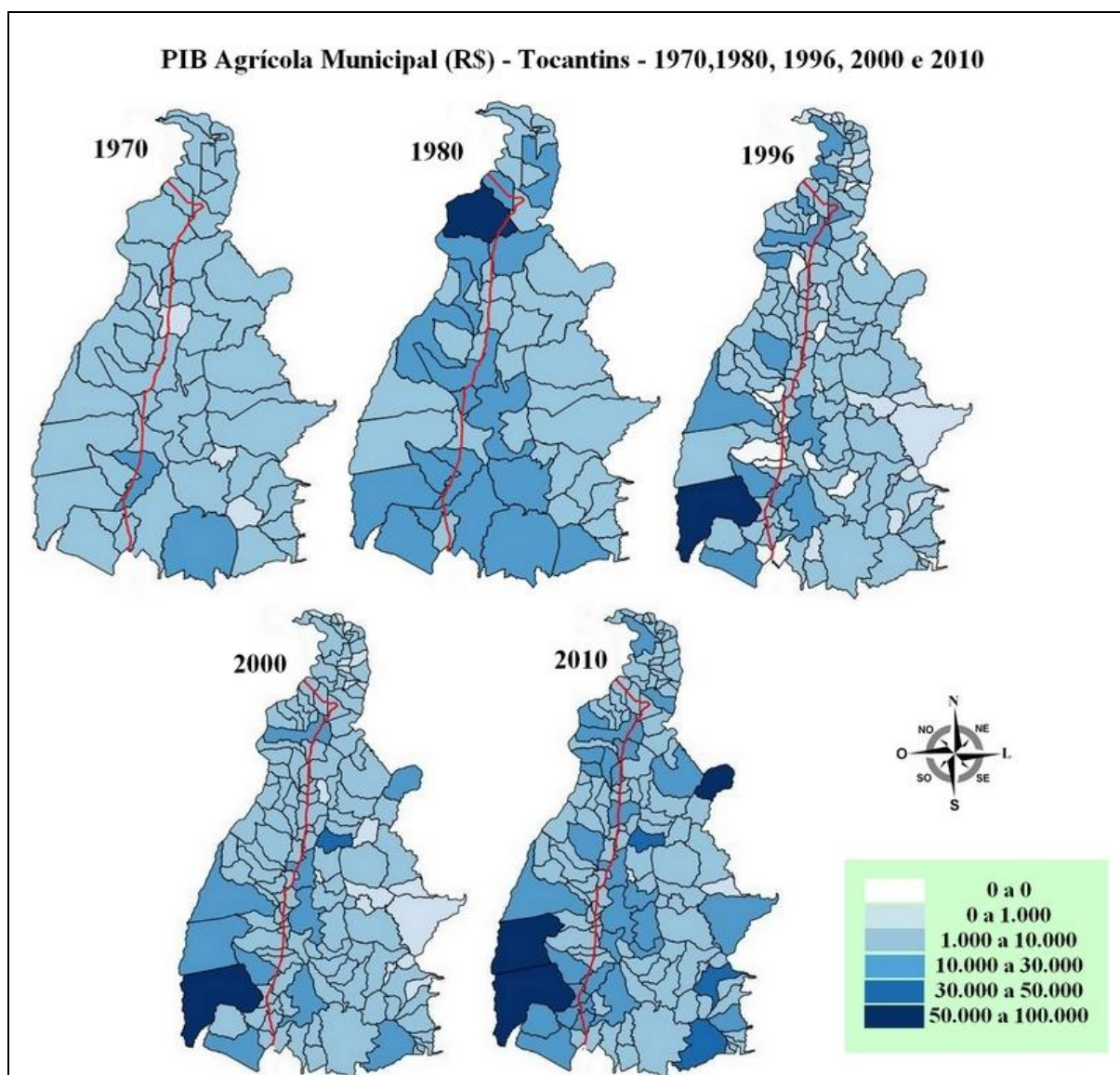
Fonte: IPEA (1985, 1990, 2000 e 2010).

TABELA 4.14 – PIB estadual e PIB *per capita* Estadual (R\$ 1.000) – Região Norte do Brasil – 1985 a 2010.

O que pode ser observado na Tabela 4.14 é que o PIB do estado do Tocantins, em termos absolutos, é o quarto da região Norte, no decorrer dos anos, entretanto o estado é relativamente dinâmico em relação à sua população, como se verifica a partir do PIB *per capita*, que coloca o estado na quarta posição dentre os sete estados da região Norte. A Figura 4.8 ilustra a distribuição do PIB agrícola municipal do estado.

¹⁴ PIB Estadual a preços constantes - R\$ de 2010 (mil).

¹⁵ PIB Estadual *per capita* - R\$ de 2010 (mil).

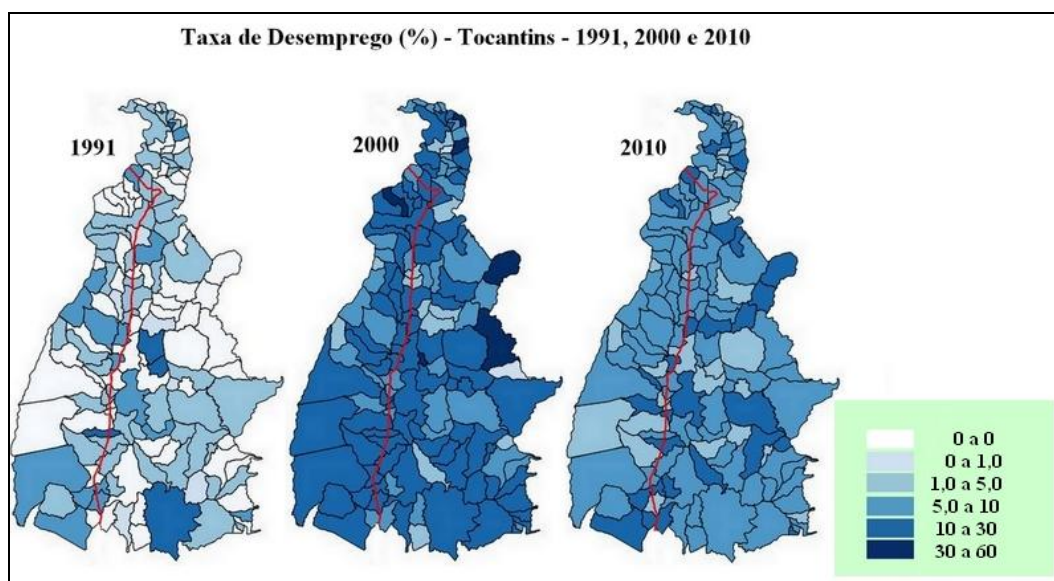


Fonte: Elaboração própria com dados do IPEA (1970, 1980, 1996, 2000 E 2010).

FIGURA 4.8 – PIB Agrícola Municipal – Tocantins – 1970 a 2010.

É visível a extrema concentração do PIB agrícola nos municípios em que apresentam elevados níveis de produção agropecuária, com arroz irrigado na região de reserva ambiental da Ilha do Bananal (sudoeste do estado), mais especificamente nos municípios de Lagoa da Confusão, Formoso do Araguaia e Pium. A região do Jalapão também apresenta uma elevada concentração do PIB, nas cidades de Goiatins, Campos lindos e Mateiros (nordeste do estado) devido à produção de soja, o principal grão destinado à exportação. Ao sudeste do estado, a concentração do PIB é mais perceptível nos municípios de Arraias, Taguatinga e Dianópolis, municípios estes que também se beneficiam com a produção de soja e também de cana-de-açúcar. O que se percebe também é a concentração nos municípios ao longo da rodovia, o que reflete a elevada produção agropecuária no estado.

A concentração de renda nos municípios do estado reflete nas condições de vida da população. Para constatar esse fato, a Figura 4.9 apresenta a taxa de desemprego.



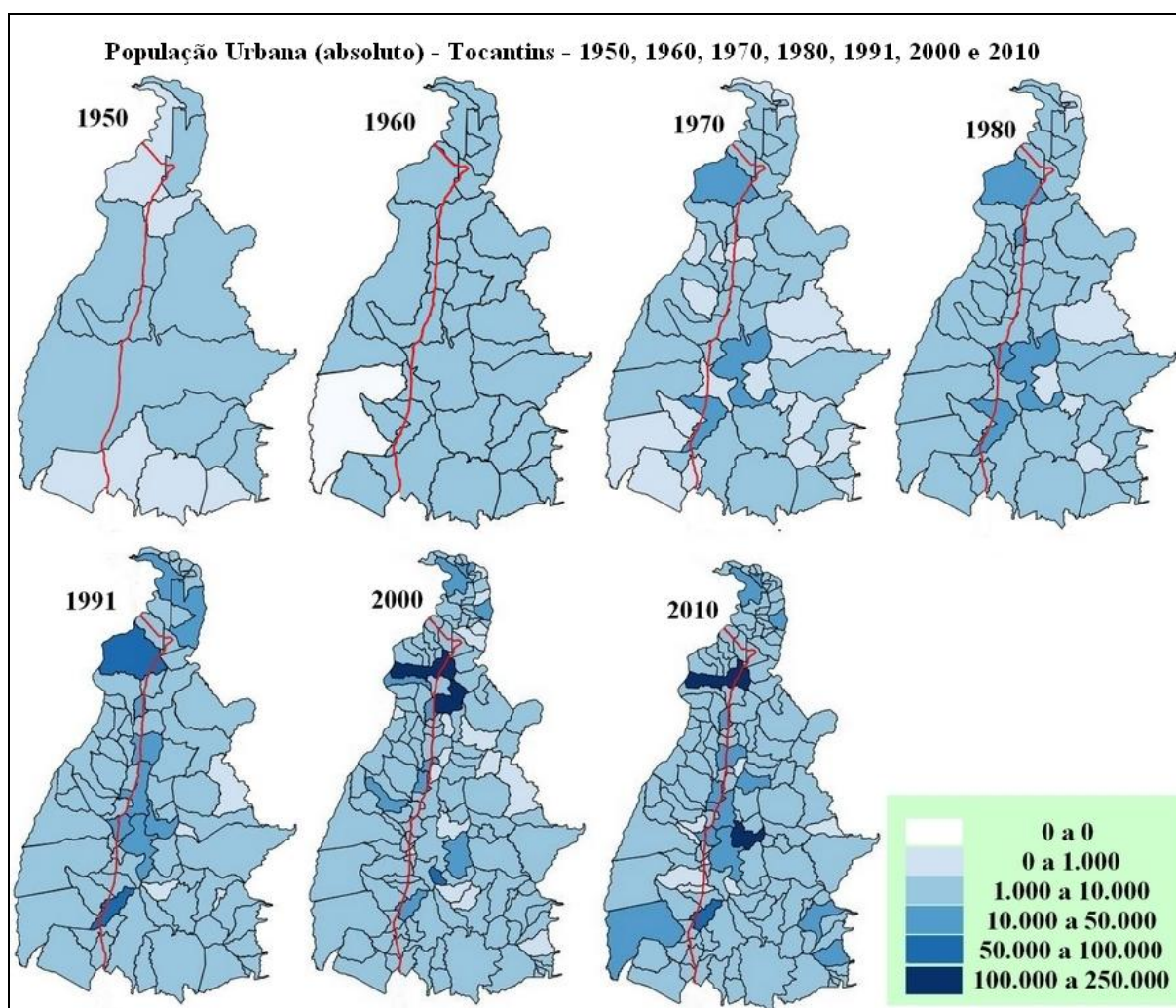
Fonte: Elaboração própria com dados da RAIS (1991, 2000 e 2010).

FIGURA 4.9 – Taxa de Desemprego (%) – Tocantins – 1991 a 2010.

O que se pode perceber é que, apesar de apresentar um elevado PIB, a taxa de desemprego nos municípios economicamente prósperos é extremamente elevada. Aqui é importante ressaltar que, quando a economia está altamente ligada à agricultura de exportação, a tendência é aumentar o nível de tecnificação agrícola como a utilização de máquinas mais modernas, bem como utilização de insumos e produtos químicos nas lavouras.

Entretanto, esse avanço na modernização compromete as relações de trabalho no campo, uma vez que, ao utilizar máquinas, a mão de obra passa a ser deslocada em nome da economia em termos de custos de produção associados ao trabalho. Processo esse que ocorre com maior intensidade em culturas voltadas para a exportação. Como verificado no início dessa seção, a modernização na agricultura tende invariavelmente a expulsar mão de obra e, conseqüentemente, deteriorar a renda associada ao trabalho no campo, expulsando o trabalhador rural e forçando-o a buscar melhores condições de vida na cidade.

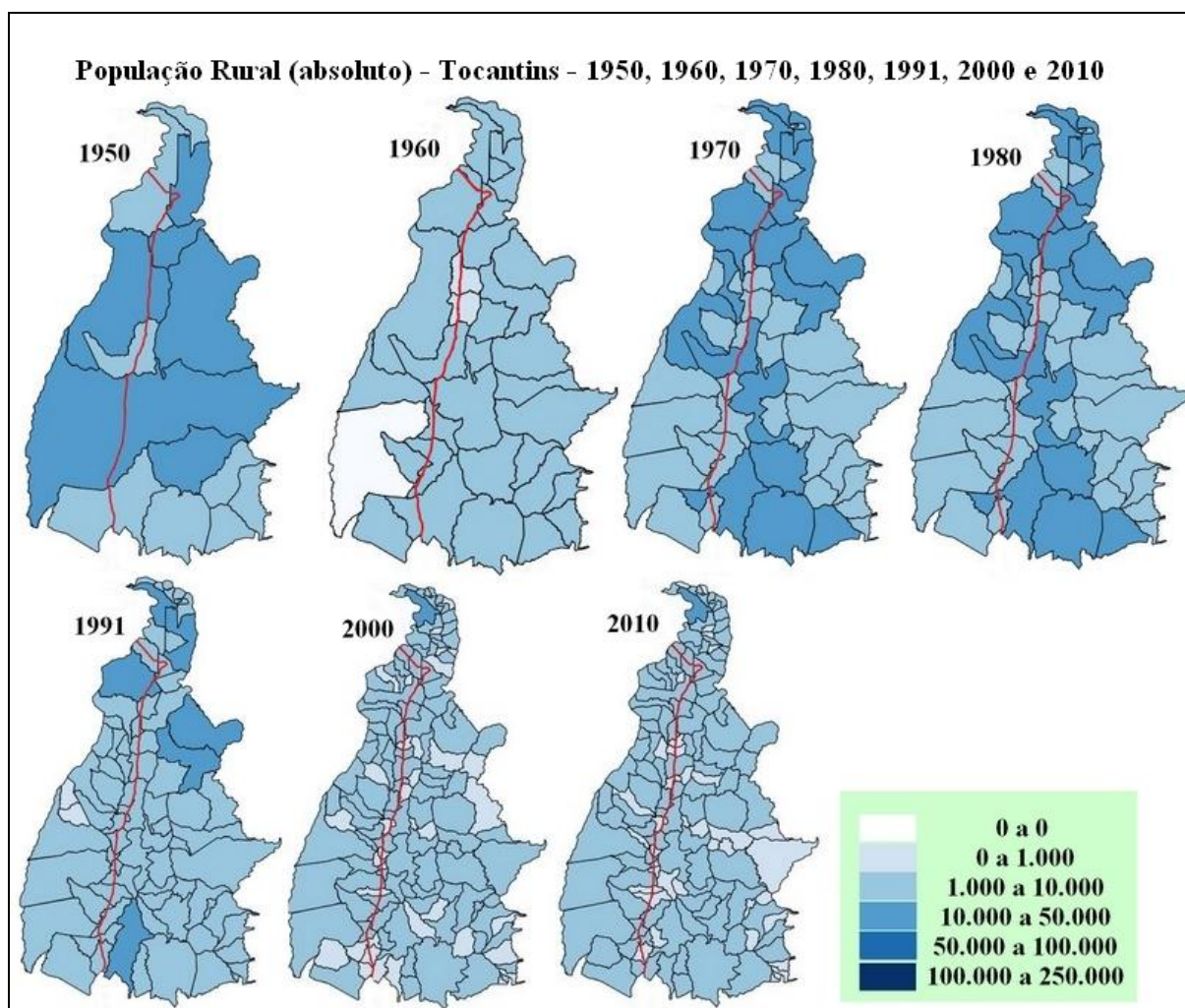
É exatamente o que ocorre em alguns municípios do Tocantins. Onde existe produção direcionada à exportação há uma tendência à redução da população rural, na medida em que o trabalhador é substituído pela mecanização agrícola. Essa tendência pode ser verificada nas Figuras 4.10 e 4.11.



Fonte: IBGE - Censos Demográficos (1950, 1960, 1970, 1980, 1991, 2000 e 2010).

FIGURA 4.10 – População Urbana (absoluto) – Tocantins – 1950 a 2010

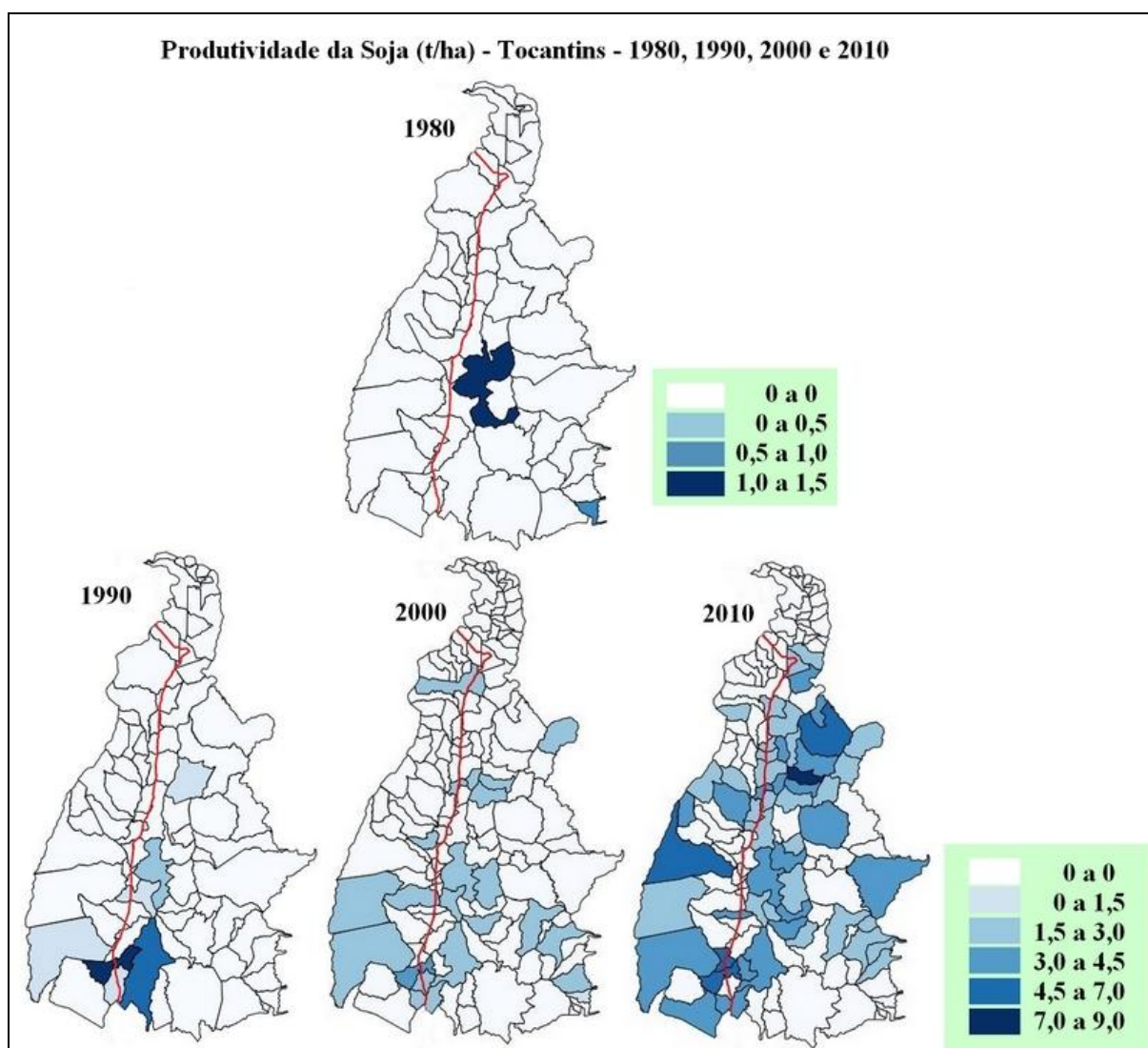
Na Figura 4.10 é possível visualizar um crescente aumento de pessoas no meio urbano entre 1970 e 1980 e a partir de 1991 outros municípios apresentam aumento da população urbana. Esse fato é decorrente, tanto da expansão da agricultura como do processo de emancipação dos municípios, como já verificado, devido à criação do estado. A Figura 4.11 apresenta, em termos absolutos, a população rural do Tocantins.



Fonte: IBGE - Censos Demográficos (1950, 1960, 1970, 1980, 1991, 2000 e 2010).

FIGURA 4.11 – População Rural (absoluto) – Tocantins – 1950 a 2010

Aqui é visível a redução da população residente rural, se comparada à população urbana da tabela anterior. Essa propensão é decorrente da teoria já apresentada, de que a modernização da agricultura tende expulsar os trabalhadores do campo. Isto é, ao passo que a agricultura se moderniza, a tendência é substituir a força de trabalho por máquinas e equipamentos que operam com uma maior produtividade. Na Figura 4.12, verifica-se a produtividade da soja no estado, entre 1980 e 2010.



Fonte: Elaboração própria com dados do IPEA (1980, 1990, 2000 e 2010).

FIGURA 4.12 – Produtividade da Soja (t/ha) – Tocantins – 1980 a 2010.

A partir da Figura 4.12 é visível o maior volume de produtividade da soja nas regiões que apresentam os menores índices de desenvolvimento humano. Os municípios do entorno da rodovia também se destacam pela produtividade da soja. Como discutido no início dessa seção, o crescimento econômico, em especial do produto agropecuário, de determinada região não significa necessariamente uma melhoria na condição de vida da população. Essa melhora está condicionada não só aos positivos resultados da economia, mas às suas consequências sobre outras determinantes como renda, educação e saúde.

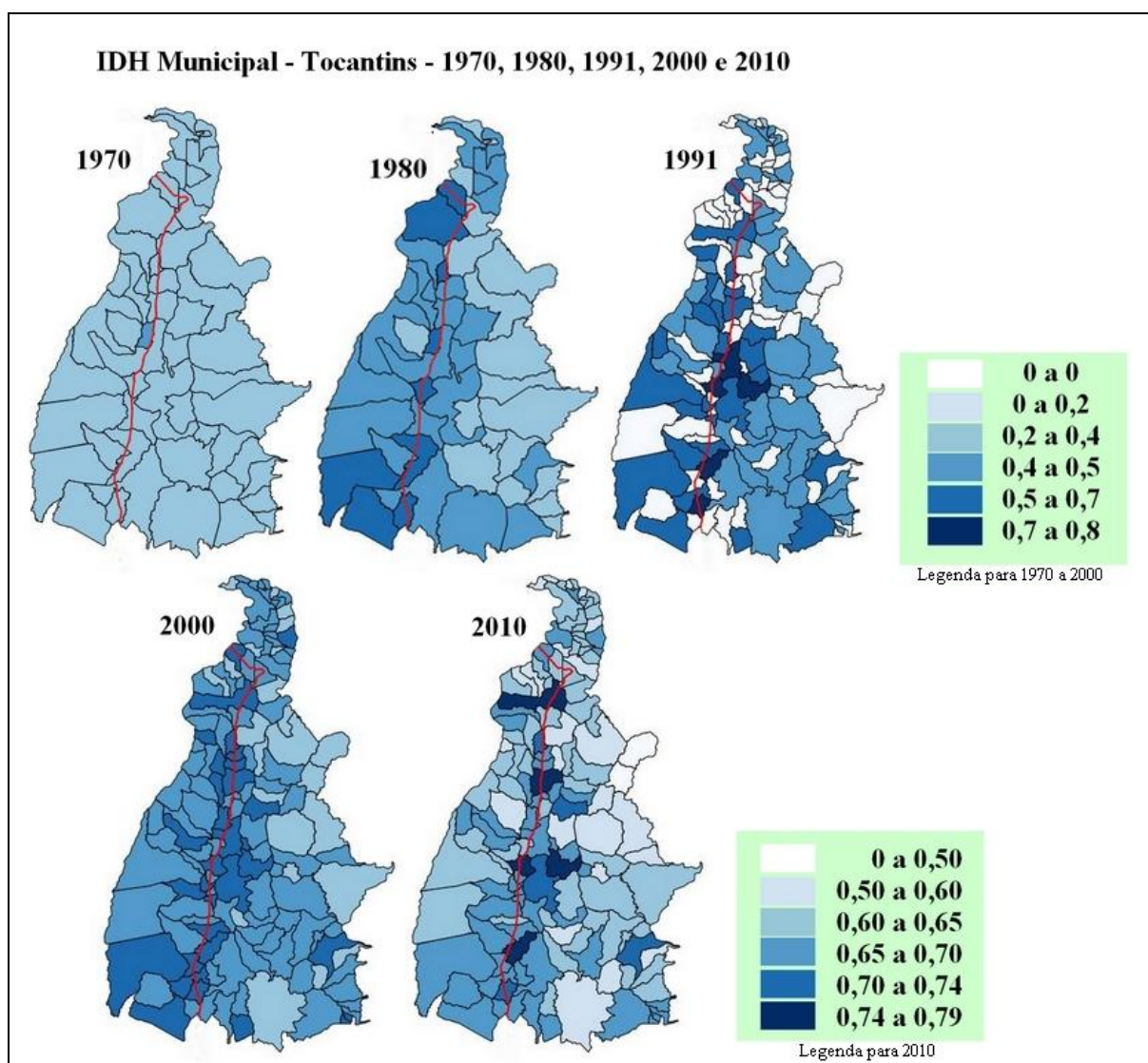
O Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) contrapõe o PIB ou o PIB *per capita* e mede o progresso de uma nação, região ou estado, a partir de três dimensões: longevidade, educação e renda. A Tabela 4.15 apresenta o IDH dos estados que compõem os estados da região Norte do Brasil.

Estado	1970	1980	1991	2000	2010
Acre	0.347	0.506	0.584	0,517	0,663
Amazonas	0.401	0.608	0.658	0,515	0,674
Amapá	0.420	0.582	0.687	0,577	0,708
Pará	0.404	0.579	0.595	0,518	0,646
Rondônia	0.441	0.595	0.635	0,537	0,690
Roraima	0.435	0.679	0.728	0,598	0,707
Tocantins	0.316	0.465	0.560	0,525	0,699

Fonte: IPEA (1970, 1980, 1991, 2000, 2010).

TABELA 4.15 – IDH Estadual – Região Norte do Brasil – 1970 a 2010.

O estado do Tocantins apresentou índices intermediários em 2010, mas até a década de 1990 apresentava os índices mais baixos com relação aos outros estados da região. Entre 1970 e 1991, ficou em último lugar, passando a uma melhora a partir do ano 2000 e permanecendo na terceira posição entre os sete estados do Norte, em 2010. O aumento dos índices de educação e longevidade contribuiu para o aumento do IDH, além de programas sociais do Estado, que promovem uma melhor distribuição de renda às populações mais pobres. A Figura 4.11 apresenta o IDH dos municípios do estado do Tocantins.



Fonte: Elaboração própria com dados do IPEA (1970, 1980, 1991, 2000 e 2010).

FIGURA 4.13 – IDH Municipal – Tocantins – 1970 a 2010.

A partir da Figura 4.13 é possível visualizar a concentração dos maiores índices nos municípios do entorno da rodovia, nos períodos analisados. Conforme os municípios se distanciam, os índices tendem a reduzir. No ano de 1991, os municípios analisados apresentaram IDH acima de 0,4, tendo uma baixa no ano 2000 e recuperando em 2010. Nota-se que, em 2010 (com exceção do município de Recursolândia) os índices permaneceram entre 0,5 e 0,79, estando próximos à média nacional.

Outro fato importante a ser destacado é a relação entre a produtividade da soja, criação bovina e os índices de desenvolvimento econômico. A Tabela 4.16 apresenta os cinco maiores produtores de soja do estado, a produção, e a produtividade da soja, o IDH, a taxa de pobreza, o índice de Gini e a taxa de desemprego nesses municípios no ano de 2010.

Município	Produção (t)	Produtividade (t/ha)	IDH	Ranking do IDH do estado	Pobreza (%)	Índice de Gini	Desemprego (%)
Campos Lindos	134.400	2.99	0,544	138°	22,02	0,67	17,44
Mateiros	84.000	2.95	0,607	102°	30,78	0,52	9,11
Pedro Afonso	70.000	2.59	0,732	7°	36,14	0,50	8,91
Dianópolis	67.200	2.80	0,701	10°	24,57	0,57	6,11
Formoso do Araguaia	50.220	3.60	0,670	35°	26,79	0,52	8,27

Fonte: IBGE (2010) e IPEA (2010).

TABELA 4.16 – Relação dos municípios com maior produção de soja – Tocantins- 2010 - Produção de Soja (t), Produtividade da Soja (t/ha), IDH, Pobreza (%), Índice de Gini, Taxa de Desemprego (%).

Dos Municípios apresentados, Pedro Afonso se destaca dos demais. Apresenta um dos melhores IDH do estado e baixa taxa de desemprego, entretanto, possui um elevado índice de pobreza. Esse desenvolvimento no município decorre da instalação da BUNGE em 1996, a qual beneficiou os pequenos produtores ao organizar o sistema de cooperativismo, beneficiando também municípios vizinhos (OLIVEIRA, 2014). Ademais, Campos Lindos e Mateiros apresentam os piores índices de desenvolvimento econômico. Esses municípios pertencem à microrregião do Jalapão, a região mais atrasada em termos socioeconômicos e, conforme apresentam positivos números de crescimento econômico, os índices de desenvolvimento econômico deixam a desejar. O percentual de pobreza é relativamente alto.

Apesar do IDH desses municípios situarem em uma posição consideravelmente boa, apresentam elevados índices de pobreza e desigualdade de renda. Esses dados apenas confirmam o que apresentamos teoricamente no início da seção. Uma região economicamente produtora não significa necessariamente que uma região desenvolvida. Conforme aumenta a produção para exportação, a população permanece alijada dos frutos da produção agrícola, sendo amparada pelos programas de transferência de renda do Governo Federal. A Tabela 4.17 apresenta a relação dos cinco maiores produtores bovinos do estado. A intenção é analisar se essa tendência também ocorre nos municípios que operam com gado de corte para exportação.

Município	Cabeças	IDH	Ranking do IDH do estado	Pobreza (%)	Índice de Gini	Desemprego (%)
Araguaçu	299.860	0,675	23°	17,69	0,49	10,32
Araguaína	230.000	0,752	4°	18,46	0,56	6,59
Formoso do Araguaia	189.630	0,670	35°	26,79	0,52	8,27
Peixe	174.310	0,674	27°	36,69	0,62	5,72
Pium	147.930	0,650	59°	38,4	0,52	6,34

Fonte: IBGE (2010) e IPEA (2010).

TABELA 4.17 – Relação dos municípios mais produtores bovinos – Tocantins- 2010 – Cabeças de gado, IDH, Pobreza (%), Índice de Gini, Taxa de Desemprego (%).

Como verificado na Tabela 4.17, a tendência da relação de produção de soja não é exatamente a mesma para a criação bovina no estado. Dos municípios citados, todos estão numa posição relativamente elevada no *ranking* do IDH do estado. Ao observar a Tabela 4.17, Araguaína lidera o *ranking*, na posição de 4º lugar, isso decorre do município estar diretamente influenciado pela rodovia. Com relação à pobreza, Formoso do Araguaia, Peixe e Pium estão com as maiores taxas. O Índice de Gini dos municípios apresentados, com exceção de Araguaçu, é superior à média estadual que corresponde a 5.2. Desta forma, ao analisar os dados, é possível observar uma leve tendência de o agronegócio impactar negativamente no meio rural e nas relações de trabalho.

Nesse contexto, a concentração de renda ainda verificada no estado contribui para as elevadas taxas de pobreza dos municípios. A Tabela 4.18 apresenta o percentual de pessoas pobres¹⁶ no Tocantins, bem como o IDH do estado.

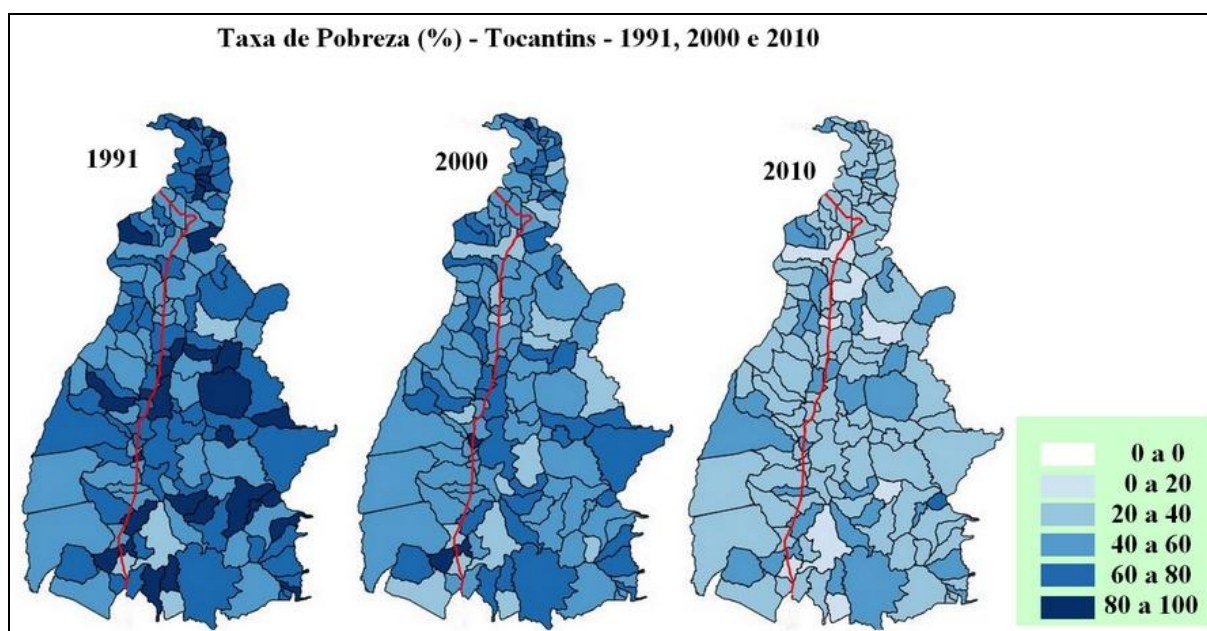
Ano	Pessoas Pobres (%)	IDH
1970	89,66	0.316
1980	64,48	0.465
1991	66,28	0.560
2000	50,79	0,710
2010	11,90	0,766

Fonte: IPEA (1970, 1980, 1991, 2000, 2010)

TABELA 4.18 – Percentual de pessoas pobres e IDH – Tocantins – 1970 a 2010.

É possível observar o quão é elevado o percentual de pessoas pobres no estado, tendo sido reduzido a partir dos anos 2000. Ao desagregar esses dados é mais fácil para visualizar como eles se comportam geograficamente no estado. A Figura 4.14 apresenta a taxa de pobreza para os municípios do Tocantins.

¹⁶ Percentual de pessoas com renda domiciliar per capita inferior a R\$75,50, equivalentes a 1/2 do salário mínimo vigente em agosto de 2000 (IPEA).



Fonte: Elaboração própria com dados do IBGE (2010) e IPEA (1991 e 2000).

TABELA 4.14 – Taxa de Pobreza (%) – Tocantins – 1991 a 2010.

O maior índice de pobreza apresentado no estado está exatamente nas regiões que apresentam maior potencial agrícola, em outras palavras, nos municípios com maior produção, principalmente para exportação, como a soja, na microrregião do Jalapão. A partir de 2010 essas taxas passam a reduzir substancialmente em decorrência dos programas de transferência de renda do governo para redução da pobreza no país

De acordo com Soares *et al* (2006),

Os programas brasileiros de transferência direta de renda à população de baixa renda são importantes porque sem eles dificilmente a erradicação da pobreza e a redução da desigualdade a níveis toleráveis serão possíveis dentro de um horizonte de tempo razoável. Mesmo sem ter uma longa história e sem atingir toda a população elegível, eles têm tido o condão de aliviar ou sanar a pobreza de milhões de brasileiros. Embora esses programas seguramente não constituam uma solução única e permanente para os problemas sociais do país, não há dúvida de que devem fazer parte de qualquer proposta séria de promoção de uma sociedade mais justa.

Segundo estimativas do IPEA (2007), as transferências públicas de renda – que incluem aposentadorias, pensões e programas sociais – são responsáveis por cerca de um terço da redução da desigualdade de renda. A contribuição das transferências de renda para a diminuição da desigualdade se deve tanto ao aumento no valor dos benefícios indexados ao salário mínimo quanto da cobertura dos programas sociais focalizados na parcela mais pobre da população.

Dos programas de distribuição de renda, o Bolsa-Família constitui-se hoje na maior política de transferência condicional de renda existente no Brasil e inclui outros programas sociais já existentes (Programas Fome Zero, Bolsa-Escola, Bolsa-Alimentação e Auxílio-

Gás). O programa visa assistir domicílios em situação de pobreza e extrema pobreza (TAVARES, *et al.* 2009).

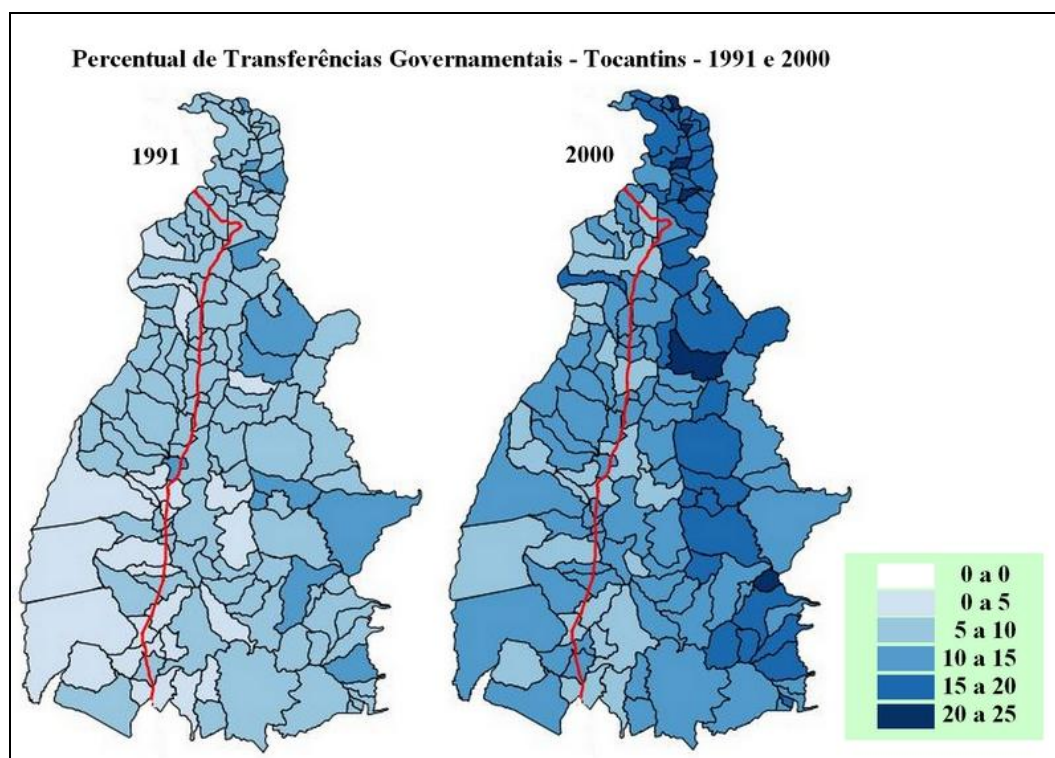
A Tabela 4.19 apresenta o percentual de transferência de renda do governo para os estados da região Norte do país para os anos de 1991 e 2000.

Estado	1991	2000
Acre	7.8	13.3
Amazonas	6.4	10.3
Amapá	6.4	8.8
Pará	7.8	12.2
Rondônia	3.9	7.8
Roraima	3.3	7.2
Tocantins	6.4	10.1

Fonte: IPEA (1992, 2001).

TABELA 4.19 – Transferências do Governo (%) – Região Norte do Brasil – 1991 a 2000.

O Tocantins está entre os estados que mais receberam transferência de renda dentre os demais da região, no ano 2000. A figura 4.15 apresenta o percentual dos municípios que são beneficiados pelas transferências do Governo Federal.



Fonte: Elaboração própria com dados do IPEA (1991 e 2000).

FIGURA 4.15 – Percentual de Transferências Governamentais- Tocantins – 1991 a 2000.

Dos municípios do estado, Sampaio liderou o ranking de transferências governamentais, com 22,8% do total e a capital, Palmas, obteve o menor percentual, 5,5%, no mesmo período.

A concentração de renda é o índice que mais contribui para elevada taxa de pobreza no estado do Tocantins. Abaixo a Tabela 4.19 apresenta o Índice de Gini¹⁷ para os anos de 1992 a 2010.

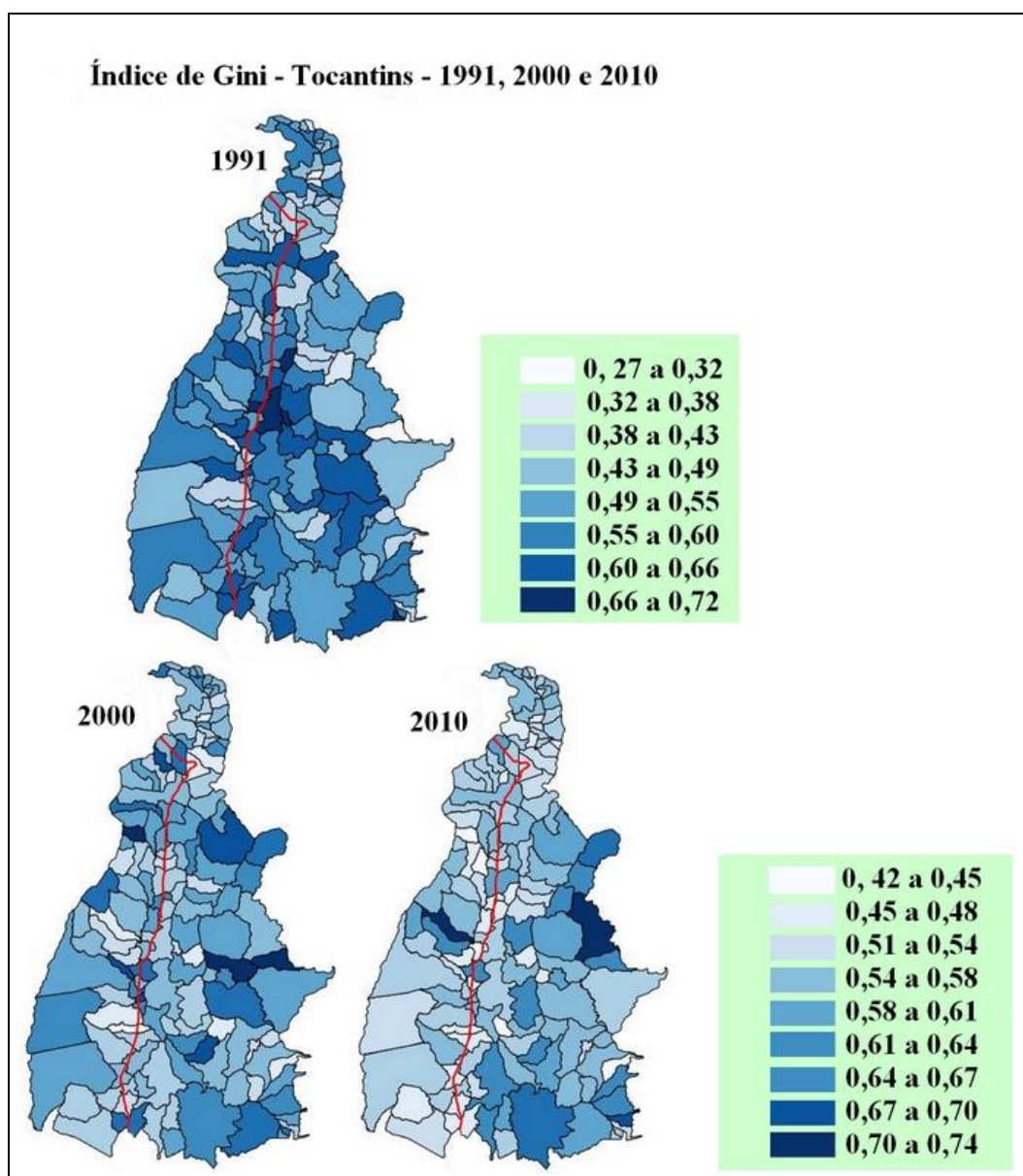
Ano	Índice de Gini
1992	0.59
2001	0.59
2010	0.60

Fonte: IPEA (1992, 2001, 2012)

TABELA 4.20 – Índice de Gini – Tocantins – 1992 a 2012.

A partir dos dados da Tabela 4.20 é verificado um elevado nível de concentração de renda no estado. Para o ano de 2010, a média do índice foi de 0,54. Essa concentração é verificada na maioria dos municípios do Tocantins e, dentre eles, os que mais contribuem para o PIB estadual, como Campos Lindos e Pedro Afonso, maiores exportadores de soja do país, Gurupi e Araguaína, este, um dos maiores exportadores de gado de corte do estado. Se comparado à média estadual do índice de Gini com o índice dos municípios, verificamos que esses municípios estão acima da média do estado. A Figura 4.14 apresenta a distribuição dos dados do índice de Gini no estado, entre 1991 a 2010.

¹⁷ O Índice de Gini mede a desigualdade de renda. O índice apresenta dados entre o número 0 e o número 1, em que zero corresponde a uma completa igualdade na renda e um que corresponde a uma completa desigualdade entre as rendas.



Fonte: Elaborado pela autora com dados do IPEA (1991, 2000, 2010).

FIGURA 4.16 – Índice de Gini – Tocantins – 1991 a 2010.

A partir da Figura 4.16 é possível verificar os elevados índices de concentração em 1991, principalmente nos municípios no entorno da BR. É notável também como a concentração de dispersou aos outros municípios a partir do ano 2000, sendo discretamente reduzida em 2010.

De acordo com os dados apresentados, verifica-se a necessidade de investimentos em políticas que promovam o desenvolvimento do estado. Nota-se a importância do agronegócio para o crescimento econômico do Tocantins, principalmente a partir da abertura da rodovia Belém-Brasília, com a expansão da fronteira agrícola. Percebe-se também que, após a consolidação da economia nos municípios do seu entorno, esse crescimento dispersou para os demais, ocupando os vazios ainda existentes. Entretanto, esse crescimento se deu de forma

bastante concentrada, uma vez que, ao passo que a agricultura iria se consolidando e se modernizando, uma parcela da população rural era expulsa do campo, devido ao uso mais contínuo de maquinização, a qual substituíria a mão de obra.

Desta forma, podemos concluir que o desenvolvimento do Tocantins, centrado na agricultura, apresenta uma riqueza concentradora de renda, e que a elevada tecnização agrícola não significa, necessariamente, melhoria das condições de vida da população em geral, mas apenas de uma parcela, a qual detém o domínio da terra e dos insumos do agronegócio. Os avanços recentes na redução da pobreza, apesar de importantes, não se sustentariam no longo prazo sem a atuação paliativa do governo, já que a estrutura excludente não se modificou ao longo da década de 2000.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Por um longo período de tempo a região do norte goiano vivenciou um intenso abandono político, econômico e social. O processo de povoamento da região iniciou a partir da descoberta de ouro, ainda no século XVII, a partir do bandeirismo, que possibilitou o conhecimento do interior da colônia e os primeiros contatos desta com o litoral, a abertura dos caminhos da comunicação, e o aprisionamento e catequese dos índios. Entretanto, sua ocupação se deu, de fato, no século XVIII, após a descoberta de minas de ouro na região. A partir de então, deram início aos primeiros núcleos de povoamento, existindo, porém, somente enquanto as minas possuíam capacidade de produção.

A pecuária foi outra atividade que estimulou o processo de ocupação, trazendo criadores do Maranhão, Piauí, que se desenvolveram, e, ao longo do século XIX, alcançaram autonomia e maior expressão na região. A partir do incentivo da Coroa àqueles interessados na atividade, novos centros urbanos foram surgindo, e outras já existentes, tomaram um novo impulso. Foi a partir da pecuária que se originou os primeiros núcleos coloniais no médio e baixo Tocantins.

O abandono existente no norte goiano estava relacionado a um grande problema econômico enfrentado pela região – a falta de um produto destinado à exportação que pudesse ser produzido com baixos custos –, deixando, portanto, a região, por um longo período de tempo, abandonada e pouco povoada. A baixa de densidade demográfica é característica das regiões do interior do país. Conforme foi abordado no capítulo 1, ainda na América portuguesa, o nordeste do país, que produzia para exportação, apresentava uma população permanente e estável (sociedade voltada para fora). Enquanto o interior do país, que tinha produção para subsistência, apresenta uma população dispersa e em constante mobilidade (sociedade voltada para dentro).

Esse abandono fez com que lideranças iniciassem uma série de manifestações em prol da divisão do norte e sul goiano. Os manifestantes alegavam que somente o Sul do estado era beneficiado pelos recursos federais, enquanto que o Norte servia apenas como produtor de matérias primas para o desenvolvimento econômico do Sul.

O primeiro movimento separatista ocorreu no século XIX, com Theotônio Segurado, de cunho econômico, em que os manifestantes reclamavam o direito de autorreger-se. Entretanto, a falta de consenso entre os líderes, a desordem e fragilidade político-administrativa e econômica da região, a redução da densidade demográfica e o retorno do líder Theotônio Segurado à corte de Lisboa foram características nas quais motivaram o abandono da região junto às autoridades. Até o final da década de 1980 o movimento

separatista seguiu de forma inibida e somente em 1988 o norte goiano viria de fato, desmembrar-se do restante do estado, sendo criado, a partir de então, o atual estado do Tocantins.

Como Tocantins estava geograficamente mais distante da capital, era desprovido de certos benefícios da região sul, que por sua vez se tornava cada vez mais desenvolvida, quanto o estado encontrava-se em situação de decadência. Essas diferenças regionais se intensificariam com a criação de Brasília, uma vez que o sul encontrava-se próxima à Capital Federal.

A década de 1930 é marcada pela transição do modelo agroexportador para o urbano-industrial, centralizado no Sudeste, mais intensamente em São Paulo. A partir da intensa produção na região, era necessário o investimento na área de transportes para escoar os produtos para as demais regiões do país. A partir de então os problemas na região do norte goiano foram minimizados, com a conclusão de estradas, instalação de grupos escolares e postos de saúde e criação de municípios.

Em 1940, a partir da Marcha para o Oeste, o norte goiano apresentou índices positivos de crescimento populacional. Até meados da década de 1950 o país vivenciou uma política que objetivava a integração do centro dinâmico com as regiões mais atrasadas, a partir do comércio inter-regional. O governo federal iniciou alguns planos para o desenvolvimento ocupação da Amazônia. A rodovia Belém-Brasília foi uma ferramenta essencial para chegar ao objetivo esperado.

A rodovia Belém-Brasília é um conjunto de rodovias que ligam a Capital Federal à cidade de Belém-PA. Sua construção tivera início em 1960, no governo de JK e foi finalizada em 1974, com o objetivo de ligar o centro dinâmico do país às regiões mais atrasadas e afastadas. A rodovia é o principal elo entre o norte e o centro-sul do país, e foi a partir de sua abertura que diversos estados ganharam impulso, inclusive o norte goiano, atual estado do Tocantins. A abertura da rodovia e as políticas de subsídio à agropecuária foram decisivas para o crescimento econômico do estado. Até a década de 1990, a agropecuária e a dinâmica demográfica estavam concentradas nos municípios do entorno da rodovia e, conforme o estado se desenvolvia e os municípios se emancipavam, essa concentração foi dispersando para as áreas mais afastadas, promovendo um crescimento econômico das regiões mais distantes da BR-153.

A partir da década de 1960, diversos programas foram elaborados para a região Centro-Oeste para incentivar a produção agrícola. A modernização da agricultura deu impulso e dinamismo para a região, expandido a fronteira do cerrado brasileiro. O advento da rodovia

promoveu a expansão agrícola no atual estado do Tocantins, o qual passou a apresentar expressivos índices de crescimento econômico agropecuário.

Ao passo dos incentivos federais, o estado começava a ganhar espaço na produção agrícola no cenário nacional. Atualmente o Tocantins está entre os maiores exportadores de soja e carne bovina no país, sem contar a produção de arroz e milho, que também ganham destaque na produção. A região hidrográfica Tocantins-Araguaia apresenta grande potencialidade para agricultura irrigada, tornando a agropecuária a grande vocação do estado.

Entretanto, enquanto o estado se posiciona entre os maiores exportadores de produtos agrícolas do país, a maior parte da renda do estado encontra-se concentrada, deixando parte da população em estado de pobreza, isto é, os benefícios não são distribuídos proporcionalmente a toda população. Como exposto no capítulo 4, uma elevada concentração pôde ser observada no município de Campos Lindos. O município foi o maior produtor de soja do estado em 2010 e, entretanto, apresentou, no mesmo ano, o penúltimo IDH do estado, o que corrobora a existência de um crescimento excludente da produção agrícola. O mesmo pode ser descrito com a microrregião do Jalapão, que apresentou maior nível tanto de produção (em toneladas) como em produtividade (t/ha) de soja, mas apresentou o mais baixo índice IDH, dentre as demais microrregiões.

O problema da concentração fundiária, como discutido nos capítulos 1 e 2, é verificado desde o período colonial em que a agricultura era a principal atividade econômica e, contraditoriamente, a existência de terras em abundância reproduzia a desigualdade de renda e de condições de vida devido à presença do latifúndio.

A partir do processo de industrialização restava ao trabalhador rural deslocar-se aos centros urbanos em busca de trabalho. Desta forma, o excesso de mão de obra no campo reduzia os salários e ampliava a pobreza e desigualdade. Não houve uma reorganização fundiária, necessária para se alcançar o desenvolvimento através da eliminação do monopólio de acesso à terra pelos grandes proprietários, para que o trabalhador rural pudesse utilizar de forma mais adequada sua capacidade de trabalho no campo.

Com relação aos índices de pobreza, verificado no capítulo 4, o Tocantins, em 2001, apresentou taxa de 50,76%, reduzindo para 11,90% em 2012. Essa redução é decorrente de programas do governo federal para redução da pobreza e desigualdade no Brasil.

Como foi verificado, a agricultura e a pecuária no estado, desde a abertura da rodovia Belém-Brasília, apresentaram positivas taxas de crescimento. Até a década de 1990, a economia estava concentrada basicamente nos municípios próximos à rodovia. Com a criação do estado, em 1988 essa concentração foi se dispersando e os municípios mais afastados

passaram a inserir-se na dinâmica econômica do estado. Entretanto, esse crescimento manteve a renda extremamente concentrada, e essa concentração é verificada nas regiões de maior produtividade agropecuária, principalmente onde há produção destinada à exportação. Essa concentração de renda promove um entrave ao desenvolvimento do estado, já que a população, principalmente a rural, fica excluída dessa dinâmica detentora de renda e emprego, passando assim, a depender das transferências do governo. Destarte, ao passo que a rodovia promoveu a ligação entre o centro dinâmico nacional e as regiões atrasadas, ela promoveu, num primeiro momento, uma segregação entre os municípios do Tocantins e, num segundo momento, a partir da criação do estado, uma concentração de renda nos municípios produtores.

BIBLIOGRAFIA

ALMEIDA, Giovanna Soares; VIEIRA, Pedro Abel; RAMOS, Pedro. **Os Programas de Desenvolvimento Econômico do Centro-Oeste Brasileiro e suas Consequências: Anos 60 e 70**. In: VII Congresso Latino-Americano de Sociologia Rural. Quito, 2006.

ANDRADE, Rômulo de Paula. **E a Selva foi Conquistada...: Conceitos de Natureza e Progresso na Construção da Rodovia Belém-Brasília (1958-1960)**. In: Primeira Jornada de Pós Graduação em História das Ciências e da Saúde, 2011, Rio de Janeiro. Anais eletrônicos da Primeira Jornada de Pós Graduação em História das Ciências e da Saúde, 2011.

AQUINO, Napoleão de Araújo. **A construção da Belém-Brasília e a modernidade no Tocantins**. 1996. 220f. Dissertação (Mestrado em História das Sociedades Agrárias) – Programa de Pós-graduação em História. Goiânia: Universidade Federal de Goiás, 1996.

ARAÚJO, Maria da Piedade. **Infraestrutura de Transporte e Desenvolvimento Regional: Uma abordagem de equilíbrio geral inter-regional**. Dissertação de Mestrado. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2006.

AURELIANO, Liana Maria. **No limiar da industrialização**. São Paulo: Brasiliense, 1981.

BAENINGER, Rosana; CUNHA, José Marcos Pinto da. **A Migração nos Estados Brasileiros no período recente: principais tendências e mudanças**. In: 2o. Encontro Nacional sobre Migração, 2000, Ouro Preto, MG.

BAER, Wener. **Economia Brasileira**. São Paulo, 1998.

BECKER, Bertha Koiffmann. **A implantação da rodovia Belém-Brasília e o desenvolvimento regional**. Rio de Janeiro: Anuário do Instituto de Geociências, vol.1, p.32-46, 1977.

BRITO, Eliseu Pereira de. **O papel de Palmas - TO na rede de integração Regional**. Dourados, MS: UFGD, 2009.

CAMPOLINA, Clélio. **A nova geografia econômica do Brasil**. Fórum Nacional de Economia. Rio de Janeiro, 2000.

CARNEIRO, Ricardo. **Desenvolvimento em crise: a economia brasileira no último quarto do século XX**. São Paulo: Editora UNESP, IE-Unicamp, 2002.

CAVALCANTE, Lynara Raquel; Andrade, Karylleila dos Santos. **Rodovia da unidade nacional: o processo de urbanização no entorno da rodovia Belém-Brasília Uberlândia – MG 2009**.

CANO, Wilson. **Concentração e desconcentração econômica regional no Brasil: 1970/95. Economia e Sociedade**, Campinas, n. 8, p. 101-41, 2007.

_____, Wilson. **Ensaio sobre a crise urbana do Brasil**. São Paulo: Editora Unicamp, 2011.

CAVALCANTE, Maria do Espírito Santo. **Tocantins: o movimento separatista do Norte de Goiás – 1821- 1998**. São Paulo: A. Garibaldi, Ed. UCG, 1999.

Centro de Excelência em Engenharia de Transportes – CENTRAN. **Plano Nacional de Logística e Transportes – PNLT**. Ministério da Defesa. Exército Brasileiro, DEC – Departamento de Engenharia e Construção. Rio de Janeiro, 2007.

DELGADO, Guilherme da Costa. **Capital financeiro e agricultura no Brasil**. Campinas: Unicamp, 1985.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE RODAGEM – DNER. **Consequências Socioeconômicas decorrentes da implantação da Rodovia Belém-Brasília**. Rio de Janeiro: DNER, 1978.

DIÉGUES JR, Manuel. **Regiões culturais do Brasil**. Centro Brasileiro de Pesquisas Educacionais INEP – Ministério da Educação e Cultura. Rio de Janeiro, 1960.

DINIZ, Clélio Campolina. **Desenvolvimento Poligonal no Brasil: Nem Concentração, nem Contínua Polarização**. Nova Economia. Belo Horizonte v. 3, 1993.

ESTEVAM, Luis Antonio. **O tempo da transformação: estrutura e dinâmica na formação econômica de Goiás**. Goiânia, 1997.

FEITOSA, Cid Olival. **Do antigo norte de Goiás ao estado do Tocantins: elementos de uma economia em formação**. Campinas, 2001.

FERNANDES, F. **A revolução burguesa no Brasil: ensaio de interpretação sociológica**. Rio de Janeiro: Zahar, 1976.

_____, F. **Circuito fechado: quatro ensaios sobre o ‘poder institucional’**. São Paulo: HUCITEC, 1976.

FONSECA, Pedro Cezar Dutra. **O projeto do governo Goulart e o II PND: um cotejo**. Porto Alegre: UFRGS/FCE/DERI, 2012.

_____, Pedro Cezar Dutra. **O processo de substituição de importações**. Capítulo publicado no Livro “Formação Econômica do Brasil” / Organizadores: José Márcio Rego e Rosa Maria Marques. São Paulo: Saraiva, 2003.

FURTADO, Celso. **Formação Econômica do Brasil**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 2004.

_____, Milton Braga. **Síntese da economia brasileira**. Rio de Janeiro: LTC, 1981.

GAIOVICZ, Elaine Fabiane ; Marcos Aurélio Saquet . **Modernização agrícola e agroecologia**. In: Iv Singa - Simpósio Internacional De Geografia Agrária E V Singa - Simpósio Nacional De Geografia Agrária, 2009, Niterói - Rj. A Questão Da Reforma Agrária Na América Latina: Balanços E Perspectivas, 2009.

GRAZIANO DA SILVA, José. **Por uma reforma agrária não essencialmente agrícola**. In: Agroanalysis, Instituto Brasileiro de Economia Centro de Estudos Agrícolas, v. 16, 1996.

_____. **O que é questão agrária**. Coleção primeiros passos. São Paulo: Brasiliense, 2001.

GUIMARÃES, Eduardo Nunes; LEME, Heládio José de Campos. **Caracterização histórica e configuração espacial da estrutura produtiva do Centro-Oeste**. Campinas: Unicamp, 2002.

_____, Leonardo Neto. **Desigualdades e políticas regionais no Brasil: caminhos descaminhos**. Planejamento e Políticas Públicas, Brasília: IPEA, 1997.

KAGEYAMA, Angela. **A questão agrária brasileira: interpretações clássicas**. In: Reforma Agrária, Campinas, 1993.

KOWARICK, Lúcio. **A espoliação urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.

LACOMBE, Marcelo. S. Masset. **Desenvolvimento e Modernidade em Dilema: Leituras de Florestan Fernandes**. Revista de Direito, Vol. 1, pp.27-41, São Paulo, SP, Brasil, 2007.

LATINI, Sydney A. **A implantação da indústria automobilística no Brasil: da substituição de importações ativa à globalização passiva**. São Paulo: Alaúde, 2007.

LOPES, Nádia Lanny. **O Desenvolvimento da Indústria Automobilística e o Transporte Rodoviário no Brasil no Século XX**. Porto Alegre: UFRS, 2009.

MARTINE, George. **A Trajetória da Modernização Agrícola: A Quem Beneficia?** Lua Nova (Artigo Aceito Para Publicação), 1991.

_____, George; DINIZ, Clélio Campolina. **Concentração econômica e demográfica no Brasil: recente inversão do padrão histórico**. Revista de Economia Política. CEDEPLAR - UFMG. Minas Gerais, 1991.

MARX, Karl. **O capital**. Crítica da economia política. Livro primeiro. O processo de produção do capital. Tomo 2 (capítulos XIII A XXV). Nova Cultural: São Paulo, 1996.

MAY, Clélio Borba. **A industrialização no Brasil: uma análise histórica e econômica de suas origens**. Florianópolis: UFSC, 2009.

MELLO, João Manuel Cardoso de. **O Capitalismo tardio: contribuição a revisão crítica da formação e do desenvolvimento da economia brasileira**. São Paulo: Abril Cultural, 2009.

MILANI, Renato Matias. **A importância do sistema ferroviário para o desenvolvimento capitalista: uma análise do caso brasileiro – da implantação ao avanço industrial nos anos 50**. São Paulo: FAAP, 2010.

MOURA, Hélio Augusto de; MOREIRA, Morvan de Mello. **A População da Região Norte: Processos de Ocupação e de Urbanização Recentes**. Revista Parceria e Estratégias. Brasília, 2001, Texto para discussão, n. 112.

NOVAIS, Fernando. **História da Vida Privada no Brasil: Cotidiano e vida privada na América portuguesa**. Vol. 1. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

NASSER, Bianca. **Economia Regional, desigualdade regional no Brasil e o estudo dos eixos nacionais de integração e desenvolvimento**. Revista do BNDS. Rio de Janeiro, 2000.

OLIVEIRA, Gilson Batista de. **Uma discussão sobre o conceito de desenvolvimento**. Revista da FAE. Curitiba, v. 5, n. 2, p. 37-48, maio/ago. 2002.

_____, Rosy. **A “Invenção” do Tocantins**. Campinas: Unicamp, 1998.

_____, Sebastião de Souza. **A territorialização do agronegócio no município de Pedro Afonso-TO: uma aproximação teórica acerca do objeto**. Anápolis: Mirante, 2014.

ORTEGA, Antonio César; Nunes, Emanuel Márcio. **Agricultura Familiar: Por um Projeto Alternativo de Desenvolvimento Local**. In: V Congresso de Ciências Humanas, Letras e Artes das IFES Mineiras, 2001, Ouro Preto. Anais do Ouro Preto: IFES Mineiras, 2001. v. 1. p. 1-20.

PACHECO, Carlos Américo. **Desconcentração econômica e fragmentação da economia nacional**. Economia e Sociedade, Campinas – SP, 1996.

_____, Carlos Américo; PATARRA, Neide. **Migratórios nos anos 80: Novos Padrões?** Anais do Encontro Nacional sobre Migrações. Curitiba: ABEP, 1997.

PALACIN, Luís, MORAES, Maria Augusta Sant’anna. **História de Goiás (1722-1972)**. Goiânia: Imprensa UFG, 1975.

PAULILLO, Luiz Fernando. **Sobre o desenvolvimento da agricultura brasileira: concepções clássicas e recentes**. In: Gestão Agroindustrial: GEPAI: Grupo de estudos e pesquisas agroindustriais / coordenador Mario Otávio Batalha. – 3. Ed. – São Paulo: Atlas, 2007.

PEREIRA, Luiz C. Bresser. **Economia Brasileira: uma introdução crítica**. São Paulo: Editora 34, 1998.

_____, Luiz C. Bresser. **O conceito histórico de desenvolvimento econômico**. Fundação Getúlio Vargas, São Paulo 2006, Texto para discussão n. 157.

PRADO JR, Caio. **Contribuição para a análise da questão agrária no Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 1979.

PREBISCH, Raul. **O desenvolvimento econômico da América Latina e seus principais problemas**. Revista Brasileira de Economia. 1949.

RICARDO, David. **Princípios de Economia Política e tributação**. São Paulo: Nova Cultural, 1996.

RANGEL, Inácio. **A questão agrária brasileira**. Recife: Comissão de Desenvolvimento Econômico de Pernambuco, 1962.

SANTOS, Milton. **A Urbanização Brasileira**. São Paulo: Editora USP, 2009.

Silva, L. **Anti-manual para uso de marxistas, marxólogos y marxianos**. Colección Biblioteca Básica de Autores Venezolanos. Caracas: Monte Ávila Editores Latino-americana, 2009.

_____, Sandro Dutra e. **As cicatrizes do Progresso: O desbravador do Oeste e as narrativas do enfrentamento e devastação da natureza na construção da rodovia Belém-Brasília**. In: XXVI Simpósio Nacional da ANPUH - Associação Nacional de HISTÓRIA, 2011, São Paulo. Anais do XXVI Simpósio Nacional da ANPUH - Associação Nacional de História. São Paulo: Editora da ANPUH, 2011. v. 1. p. 1-16.

_____, Sergio. **Expansão Cafeeira e Origens de Indústria no Brasil**. São Paulo: Editora Alfa Omega, 1985.

SOARES, Fabio Veras; SERGEI, Soares; OSÓRIO, Marcelo Medeiros Rafael Guerreiro. **Programas de transferência de renda no Brasil: impactos sobre a desigualdade**. Brasília: IPEA, 2006, Texto para discussão n. 1.228.

SORJ, Bernardo. **Estados e classes sociais na agricultura brasileira**. Rio de Janeiro, 1986.

SOUSA, Michelle Jouse; PACHECO, Rafael Araújo. **A Influência da Rodovia Belém-Brasília no Processo de Desenvolvimento das Cidades do Centro-Norte de Goiás**. Revista Eletrônica Georaguaiá. Barra do Garças-MT. V 3, n.2, p 246 - 262. agosto/dezembro. 2013.

SUPERINTENDÊNCIA DO PLANO DE VALORIZAÇÃO ECONÔMICA DA AMAZÔNIA – SPVEA. **Relatório Preliminar do Projeto da Rodovia Belém-Brasília**. Brasília, 1966.

SUZIGAN, Wilson. **Notas sobre desenvolvimento industrial e política econômica no Brasil da década de 30**. Revista de Economia Política, n. 1, v. 4, 1984.

TAVARES, Maria da Conceição. **Ciclo e crise: o movimento recente da industrialização brasileira**. Campinas: IE-Unicamp, 1998.

_____. **Acumulação de capital e industrialização no Brasil**. Campinas: IE-Unicamp, 1988.

_____, Priscilla Albuquerque; PAZELLO, Elaine Toldo; FERNANDES, Reynaldo; CAMELO, Rafael de Sousa. **Uma avaliação do programa bolsa família: focalização e impacto na distribuição de renda e pobreza**. Pesquisa e planejamento econômico – PPE, v. 39, 2009.

VASCONCELOS, Marco Antonio; GARCIA, Manuel Enriquez. **Fundamentos de economia**. São Paulo: Saraiva, 1998.

_____, Marco Antonio Sandoval de; GREMAUD, Amaury Patrick; TONETO JR, Rudinei. **Economia brasileira contemporânea**. São Paulo: Atlas, 1999.

VERSIANI, Flávio Roberto; BARROS, José Roberto Mendonça de. **Formação econômica do Brasil**. São Paulo: Saraiva, 1977.

VESENTINI, José Willian. **A Capital da Geopolítica**. Editora Ática: São Paulo, 1986.

VINHAL, Maria do Carmo Barros. **Colinas do Tocantins: desenvolvimento e transformações ambientais**. Manaus: UFAM, 2009.