

# **A INFLUÊNCIA DA RODOVIA BELÉM-BRASILIA NO PROCESSO DE DESENVOLVIMENTO DAS CIDADES DO CENTRO-NORTE DE GOIÁS**

## **THE INFLUENCE OF BELEM-BRASILIA HIGHWAY ON THE DEVELOPMENT OF TOWNS IN NORTH-CENTRAL GOIAS**

**Michelle Louise Sousa**

Mestranda em Geografia pela Universidade Federal de Uberlândia (UFU)

**michelle\_louise\_sousa@hotmail.com**

**Rafael Araujo Pacheco**

Mestrando em Geografia pela Universidade Federal de Uberlândia (UFU)

**pacheco.professor@yahoo.com.br**

### **RESUMO**

Este artigo visa abordar a importância da Rodovia Belém-Brasília no processo de consolidação das cidades na região Centro-Norte de Goiás, abrangendo detalhes do desenvolvimento da construção dessa importante Rodovia Federal. Para este estudo, foram necessárias pesquisas bibliográficas referentes à construção da Rodovia Belém-Brasília, os intuítos geopolíticos que basearam a concepção da rodovia e da Capital Federal além da tabulação de dados sobre os municípios que compõem o trecho analisado. A pesquisa em campo foi necessária para o enriquecimento do trabalho, através do contato direto com a rodovia e as cidades. A concepção e construção da rodovia Belém-Brasília foi fator fundamental para o desenvolvimento dos núcleos urbanos do Centro-Norte de Goiás. Sua influência abrange desde fluxos comerciais e sociais até as formas de apropriação do espaço e do interesse do capital especulativo na região.

**Palavras-chave:** Rodovia Belém-Brasília. Cidades. Goiás. Geopolítica.

### **ABSTRACT**

This paper intends to approach the importance of Belem-Brasilia Highway on the process of consolidation of towns in North Central Goiás, including details of the development of the construction of this important Federal Highway. For this study, were necessary bibliographic researches related to the construction of Belem-Brasilia Highway, the geopolitics intentions that were base to the conceptions of the Federal Highway and the Federal Capital besides the statistics related to the towns studied. The outsider research was necessary for an improvement of this work providing a direct contact with the highway and the towns analyzed. The conception and the construction of Belem-Brasilia Highway were fundamental to the development of the villages in North Central Goiás. Their influence includes since commercial and social fluxes to the ways of appropriation of space and the interesting of speculative capital at the region.

**Keywords:** Belem-Brasilia Highway. Towns. Goiás. Geopolitics.

## INTRODUÇÃO

A implantação da rodovia Belém-Brasília foi um marco não só para a integração da Amazônia com o Centro-Sul do Brasil, como também dinamizou o desenvolvimento urbano do Centro-Norte do Estado de Goiás além de outras áreas do Norte e Centro-Oeste brasileiros.

Ligando a primeira metrópole da Amazônia à nova Capital Federal, essa rodovia, também chamada de *Rodovia da Unidade Nacional*, representou ainda uma estratégia geopolítica de ocupação de uma enorme região localizada no interior do país caracterizada pelo grande "vazio demográfico".

O intuito deste estudo faz-se na introdução de uma análise geográfica a respeito da dinamização espacial ocorrida após a concepção da construção da Belém-Brasília. Esta concepção e a ação efetiva da construção da rodovia influenciaram desde os núcleos urbanos pré-existentes até o surgimento de outros núcleos além da zona rural e antigos povoados ribeirinhos.

Para este estudo, a metodologia utilizada incluiu pesquisas bibliográficas referentes à construção da Rodovia Belém-Brasília com referências à Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia; os intuítos geopolíticos que basearam a construção de Brasília e da rodovia, com base em Miyamoto e Vesentini, além da tabulação de dados sobre os municípios que compõem o trecho analisado. A pesquisa em campo foi necessária para o enriquecimento do trabalho através do contato direto com os moradores, as cidades e a rodovia.

### **Belém-Brasília, Transbrasiliana ou BR-010? Qual a Nomenclatura Correta?**

Rodovia Belém-Brasília, Transbrasiliana, Rodovia Bernardo Sayão, BR-010, BR-14, Rodovia da Unidade Nacional, são vários os nomes atribuídos à rodovia construída que liga a cidade de Anápolis, em Goiás, a Belém, Capital do Pará.

Cada nome atribuído a essa rodovia tem sua particularidade: **Belém-Brasília** é o mais utilizado. Apesar do trajeto oficial da rodovia ser entre Belém e Anápolis/GO, o grande intuito da implementação desta via foi ligar Brasília/DF à antiga Capital da Amazônia. **Transbrasiliana** é o nome dado ao trajeto rodoviário entre o Rio Grande do Sul e o Pará. Nome que remete à ideia de um percurso que "atravessa" o Brasil, portanto, o trajeto Anápolis-Belém é um fragmento da Transbrasiliana.

**Rodovia Bernardo Sayão** homenageia o Engenheiro Agrônomo, nomeado gerente da obra por Juscelino Kubitschek. Esta deferência, homologada a partir do Decreto 47.763 de 02/02/1960, oficializou o nome da rodovia e deu-se pela fatalidade ocorrida durante as obras no local. Faltando 15 dias para que as duas frentes, vindas do Norte e do Sul se encontrassem, nas proximidades de Açailândia/MA, Bernardo Sayão foi atingido por uma árvore, causando sua morte. O Engenheiro faleceu no dia 15 de janeiro de 1959 e sepultado em Brasília, no cemitério por ele outrora demarcado. A árvore que o matou foi usada para fazer a cruz, demarcando o local de seu acidente fatal.

Outro nome atribuído à rodovia é **BR-010**. Na verdade, a BR-010 se configura entre Carolina/MA e Belém/PA, parte atual da Belém-Brasília, no trecho entre Estreito/MA – Belém.

A Rodovia Bernardo Sayão integra os trechos da BR-153, entre Anápolis-GO e Wanderlândia/TO, a BR-226, entre Wanderlândia e Estreito/MA, bem como a BR-010, entre Estreito e Belém.

Além dos nomes já citados, **BR-14** foi o primeiro nome oficial a identificar a Rodovia Bernardo Sayão. **Rodovia da Unidade Nacional** foi a caracterização dada pelo Coronel Lino Romualdo Teixeira, subchefe do Gabinete Militar da Presidência da República, em uma palestra proferida no programa de rádio *A Voz do Brasil*, em 31 de Julho de 1958. (VAITSMAN, 1958)

### **A Geopolítica na Região Central do Brasil**

A Geopolítica tem como objetivo fazer a interpretação dos fatos da atualidade e do desenvolvimento político dos países usando, como parâmetros principais, as informações geográficas permitindo assim compreender e explicar os conflitos internacionais e as principais questões políticas da atualidade.

No Brasil, as décadas de 1920 e 1930 corresponderam ao surgimento dos primeiros estudos nacionais sobre a Geopolítica. Foram nestes anos que a geopolítica começou a ser sistematizada no país e que também ainda estava ensaiando seus primeiros passos pelo mundo já que os trabalhos de Mackinder, Ratzel e Kjellen eram recentes.

Em sua segunda fase, perdurante o período do grande conflito mundial, a Geopolítica amadureceu no Brasil, firmando raízes e ocupando definitivamente o seu espaço, deixando de ser monopólio de pesquisadores renomados como Backheuser, Delgado de Carvalho e Travassos dando espaço também à Raja Gabaglia, Moisés Gikovate e Teixeira de Freitas.

Revista Eletrônica Georaguaiá. Barra do Garças-MT. V 3, n.2, p 246 - 262. agosto/dezembro. 2013.

Esse período salientou-se também por apresentar características distintas do primeiro. De um lado ocorreu o surgimento de um grande número de estudos teóricos, o que não se verificou anteriormente. De outro, as propostas concretas sobre os problemas nacionais foram formuladas à luz das teorias geopolíticas.

Pela Europa, a Geopolítica alemã atingiu o seu apogeu, e o mundo, entre o temor e a surpresa, tomou conhecimento de sua existência. As fronteiras afastavam-se, as distâncias diminuía, as diferentes concepções de poder terrestre, marítimo e aéreo estavam sendo intensamente colocadas à prova no conflito que envolveu as nações.

A posição estratégica de cada cidade, porto, dos meios de comunicação mostrava a sua eficácia ou a sua deficiência diante do inimigo. Era a luta pela conquista do espaço e poder. As teorias de Ratzel, Kjéllen, Mackinder, Mahan, Spykman e Seversky estavam orientando a conduta estratégica da guerra.

No terceiro período, este de grande importância para o objeto de estudo deste trabalho, é caracterizado pelo surgimento da ESG (Escola Superior de Guerra), quando os estudos são nitidamente marcados pelo clima de Guerra Fria; é um período essencialmente doutrinário e que se estende até o golpe militar de 1964.

Nesse período surge uma nova geração de estudiosos da ESG como Meira Mattos, Golbery do Couto e Silva e Waldyr Godolphim. A **Doutrina de Segurança Nacional**, formulada pela ESG, tais como objetivos traçados nesta escola como **Segurança Nacional**, **Poder Nacional**, **Estratégia Nacional**, **Política Nacional** e **Desenvolvimento Nacional** foram metas importantes que nortearam os estudos destes e outros grandes estudiosos geopolíticos da ESG e que traçaram uma geopolítica de fato em prática no Brasil nos anos posteriores.

Nos anos 1950, o mundo estava em clima de Guerra Fria e o conceito de **Segurança Nacional** estava em pauta na política dos principais países. No Brasil, esta política não era diferente, Juarez Távora, chefe do gabinete militar entre 1954 e 1955, define:

Segurança Nacional (como) o grau relativo de garantia que, por meio de ações políticas (internas e externas), econômicas e psicossociais (inclusive atividades técnico-científicas) e militares, um Estado proporciona à coletividade que jurisdiciona, para a consecução e salvaguarda de seus objetivos nacionais, a despeito dos antagonismos existentes. (TÁVORA, 1954 apud MIYAMOTO, 1995).

É nítido, como se pode perceber, o papel do Estado de resguardar a Segurança Nacional por meio de metas traçadas de acordo com a sua conveniência. Um dos métodos

pensados, já há muito antes da ESG, para não só a **Segurança Nacional**, mas também para o **Desenvolvimento Nacional**, seria a mudança da Capital Federal do Rio de Janeiro para o interior do Brasil ocupando uma área de baixa demografia integrando as regiões da Nação para o bem da **Segurança Nacional**.

A preocupação pela **Integridade Nacional** é antiga, começou com José Bonifácio, deputado constituinte de Lisboa em 1821 e homem de confiança de Dom Pedro de Alcântara, teve a incumbência de identificar, ao lado de mais cinco deputados, as necessidades primordiais do Brasil em um documento. José Bonifácio identificou, entre as necessidades principais, o desenvolvimento do povoamento no interior do país através da fundação de uma cidade central para assentamento do governo nacional.

Na década de 1920, Backheuser voltava a colocar a questão em foco, demonstrando também certa preocupação com a educação no país tendo esta como de grande importância para o desenvolvimento da nação:

Dentre os grandes problemas referentes à vida do Brasil, nenhum há que supere o da sua unidade. As próprias questões da educação, tão intimamente ligadas ao progresso de nossa pátria, devem ser exploradas nunca perdendo de vista que o escopo principal de todos os brasileiros deve ser o de nos manter como um todo uno e indestrutível, pois lamentável seria, afinal, pelo micróbio do separatismo. [...] Temos vivido no Brasil [...] em uma oscilação permanente entre tendências centralizadoras e pendores de regionalismo mais ou menos federativo. [...] A Capital central é um dos corretivos aos exageros do federalismo. (BACKHEUSER, 1920 *apud* VESENTINI, 1986).

Backheuser faz ainda uma observação sobre a importância da ampliação da rede de transportes junto com a mudança da Capital Federal para o centro do país:

[...] é indispensável coordenar a mudança da Capital com uma série de obras públicas que a completem. Sempre imaginei a transferência da Capital como seguida (e talvez mesmo precedida) de um sistema racional de comunicações, fáceis e baratas, para os diversos azimutes do litoral e das fronteiras terrestres. E por quê? Porque o problema primordial das nações ocupantes de espaços desérticos é povoá-los, não transitória e precariamente, mas de modo estável e duradouro. Para fixar a população ao solo cumpre possuir rede de comunicações abundantes, para que se dê a exploração econômica efetiva. A mudança da Capital não é, portanto, um ato isolado, como que solto no ar. Cumpre acompanhá-lo de uma política territorial bem estruturada [...]. (BACKHEUSER, 1920 *apud* VESENTINI, 1986).

A preocupação em relação aos transportes e a integridade nacional ligadas à questão da mudança da Capital para o Planalto Central foi tema de discussões de vários geopolíticos brasileiros e que tomou uma ação política mais efetiva durante o Estado Novo.

Foi no governo de Getúlio Vargas em 1938 que o *slogan* “Marcha para o Oeste” tomou forma, inspirado no livro *Marcha para o Oeste* de Cassiano Ricardo, foi muito bem recebida pelo regime e reproduzida pelo pensamento geopolítico: a identificação da faixa litorânea como uma “região influenciada por estrangeiros”, o interior do país como “fundamento da nacionalidade”, a necessidade do Estado em dar continuidade à “obra iniciada pelos bandeirantes” de ocupação de terra.

A localização desta futura Capital Federal também foi muito discutida, a nova cidade-capital deveria estar localizada em uma região que realmente a integrasse com todas as outras regiões do país; onde o governo teria mais “tranquilidade” para governar já que o Rio de Janeiro já concentrava uma grande população e as agitações sociais eram frequentes.

A nova Capital deveria estar situada em um lugar seguro, longe do litoral e das ameaças estrangeiras próximas às fronteiras, portanto, a região do *Retângulo Cruls*, definida por uma comissão de estudiosos tendo como localização o Planalto Central brasileiro, já era uma área de preferência da maioria dos geopolíticos.

A idéia da localização da Capital seguindo os conceitos do *heartland* de Mackinder também foi utilizada como argumento para a interiorização do centro político nacional. O *heartland* brasileiro seria no Planalto Central goiano, no *divortium aquarum* entre as três maiores bacias brasileiras: a do Prata, do Amazonas e do São Francisco.

A consciência de que o Brasil precisava se “interiorizar”, portanto, era antiga e, após algumas lições como a Guerra da Tríplice Aliança e o bloqueio das costas brasileiras durante a Segunda Guerra Mundial, ganhou grande importância na política do Estado Novo e a mudança da Capital passou a ser uma possibilidade concreta na Constituição de 1946.

Mas foi no governo de Juscelino Kubitschek (1956 – 1961) que as teorias sobre a transferência da Capital Federal para o interior do país saíram do papel e dos pensamentos dos estudiosos brasileiros para de fato serem empreendidas na realidade com a construção de Brasília.

Foi através do **Plano de Metas** do governo JK, que tinha como *slogan* *Cinquenta Anos em Cinco*, que o sonho da transferência da Capital para o coração do país começou a virar realidade. Este plano consistia em trinta metas abrangendo as áreas de educação,

energia, transportes, entre outros e mais a meta síntese do governo que foi a construção de Brasília.

O Plano de Metas é considerado por muitos especialistas em Ciências Políticas como um marco fundamental na política de estratégica no Brasil. Celso Lafer coloca em 1973 sobre o Plano de Metas de JK:

[Representou] pela complexidade de suas formulações – quando comparado com tentativas anteriores – e pela profundidade de seu impacto, [...] como a primeira experiência efetivamente posta em prática de planejamento governamental no Brasil. (LAFER, *apud* VESENTINI, 1986).

Segundo Vesentini (1986), durante o Governo JK estima-se que a produção industrial cresceu 80% com destaque na produção de equipamentos de transportes (600%), elétricas e de comunicações (380%) e mecânicas (125%). O resultado não é de surpreender já que as metas propostas pelo Governo incentivavam o crescimento destes segmentos.

Brasília foi construída praticamente em três anos e sua construção foi acompanhada pela criação de eixos rodoviários, essenciais para sua integração com o resto do país. Dentre estas obras estão às rodovias: Belém - Brasília (2000 Km), Belo Horizonte - Brasília (700 km), Goiânia - Brasília (200km), Fortaleza - Brasília (1500 km) e Acre - Brasília (2500 km).

A interiorização da Capital, portanto, foi sem dúvida um marco geopolítico no Brasil através da reorientação esboçada de toda uma rede de circulação proporcionada pela ocupação do *heartland* central. O tema, veemente objeto de discussão de estudiosos, pensadores geopolíticos, entre outros vários segmentos da sociedade brasileira durante décadas, teve como principal alicerce a questão do desenvolvimento e da segurança nacional através da integração de um país de ocupação litorânea, caracterizado pelo enorme vazio demográfico em seu interior.

A implementação 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 seja, pela formação de latifúndios, garimpos e outras atividades rurais que proporcionaram, e ainda proporcionam diversos conflitos socioambientais.

### **A Concepção da Rodovia da Integração Nacional**

A Rodovia Bernardo Sayão foi a primeira ligação de transporte terrestre entre a Amazônia e o Centro-Sul do país. Construída simultaneamente com a nova Capital Federal em 1960, a construção da rodovia Belém-Brasília fez parte do Plano de Metas do Governo JK, sendo considerada de grande importância para a estratégia de integração nacional, tanto que a inauguração de Brasília não deveria acontecer antes da conclusão da Rodovia Bernardo Sayão. Waldir Bouhid, presidente da Comissão Executiva da Rodovia Belém-Brasília (RODOBRÁS), em seu relatório feito pela SPVEA (Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia) em 1958 escreve:

[...] a construção de Brasília, como nova Capital, ficaria incompleta para o seu ato inaugural histórico, em Abril de 1960, se a rodovia-tronco, que a vincula ao norte do país, não estivesse ultimada, simultaneamente. A Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia foi chamada em consequência, a incorporar-se ao extraordinário Programa de Metas do Presidente Juscelino Kubitschek cabendo ao povo da Amazônia a honra de contribuir com a parcela de trabalho mais marcadamente histórico, pela intrepidez com que já se encontra e persistirá no desbravamento da compacta floresta equatorial, o trecho mais difícil, por onde avança a rodovia Belém-Brasília, num percurso de 550 quilômetros dentro da Hiléia. (BRASIL, 1958, p.35).

Há tempos que a ligação terrestre entre a Amazônia e o centro do país é alvo de interesse nacional. Nos tempos do Brasil Império, ao surgirem as grandes ligações ferroviárias, um grupo de técnicos solicitou ao Governo concessão para a construção da ligação Pirapora/MG – Belém, quando foi produzido o primeiro mapeamento do percurso. No território paraense, os serviços chegaram a ser iniciados, sofrendo, contudo, posterior paralisação. Esse traçado prosseguia na direção Norte-Sul, de Ourém/PA à Imperatriz/MA, desenvolvendo-se, em parte, ao longo do vale do rio Capim.

No século XX, foi promulgado pelo Governo Revolucionário o Plano Geral de Viação Nacional (Decreto nº 24.497 de 29/06/1934), considerando, finalmente, a ligação Norte-Sul do país a base do traçado da Rodovia Transbrasiliana, conduzindo Belém a Livramento/RS, alcançando os Estados do Pará, Maranhão, Goiás, Minas Gerais, São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, estendendo-se por quase 6.000 quilômetros.

A Transbrasiliana começou a ser construída parceladamente e de tal forma que a possibilidade de seu estabelecimento na área amazônica tornou-se remota, devido às dificuldades de penetração na região e à falta de apoio político.

O projeto de lei criado pelo Deputado Jales Machado em 1948, veio a substituir o traçado original criado no Plano de Viação Nacional, entre Porto Nacional/GO (atual Tocantins) e Anápolis/GO, pela ligação rodo-ferreo-fluvial Anápolis – Belém.

A *Lei Jales Machado* conseguiu emprestar maior celeridade aos trabalhos de implantação da Transbrasiliana, particularmente no Estado de Goiás. Entretanto, a implementação rodoviária em solo amazônico não saía dos planos do Governo para a realidade, até a constituição de uma superintendência focada na formulação de planos para o desenvolvimento da Amazônia.

A criação da Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA) em 1953 teve como objetivo desenvolver economicamente a região, mediante ações que integrassem esta região com o restante do país (VESENTINI, 1986). Dentre as propostas do Órgão, destaca-se a integração via transportes e comunicações, senão veja-se o Artigo 7º do referido documento legal:

Realizar um plano de viação da Amazônia, que compreenda todo o sistema de transportes e comunicações, tendo em vista principalmente as peculiaridades do complexo hidrográfico, sua extensão e importância na economia regional, e as bases econômicas e técnicas de sua gradual execução. (SPVEA, 1953 apud BRASIL, 1960, p. 12)

A SPVEA possibilitou à Superintendência a execução de um plano de viação da Amazônia, concebido não só em função do atendimento às peculiaridades do complexo hidrográfico regional, como também da necessidade de promover-se a interligação da região amazônica aos centros produtores e mercados do Centro-Sul do país. A SPVEA definiu um planejamento para o sistema viário, aproveitando o plano da Transbrasiliana.

A partir da constituição de uma Comissão de Planejamento em 1954, constatou-se que o problema central da região amazônica era a insuficiência de recursos financeiros e demográficos que possibilitasse, em um breve espaço de tempo, a ocupação da região como um todo. Nesse passo, foi iniciado o zoneamento da região, definindo-se as zonas em que a conjunção de fatores favoráveis permitiria a aceleração do desenvolvimento, a absorção dos investimentos feitos e a realização dos objetivos políticos.

O zoneamento planejado da região implicaria na criação de núcleos de população de certa densidade demográfica e autonomia econômica, afastados entre si por distâncias consideráveis. Essa ideia seria possível se a interligação das zonas de desenvolvimento

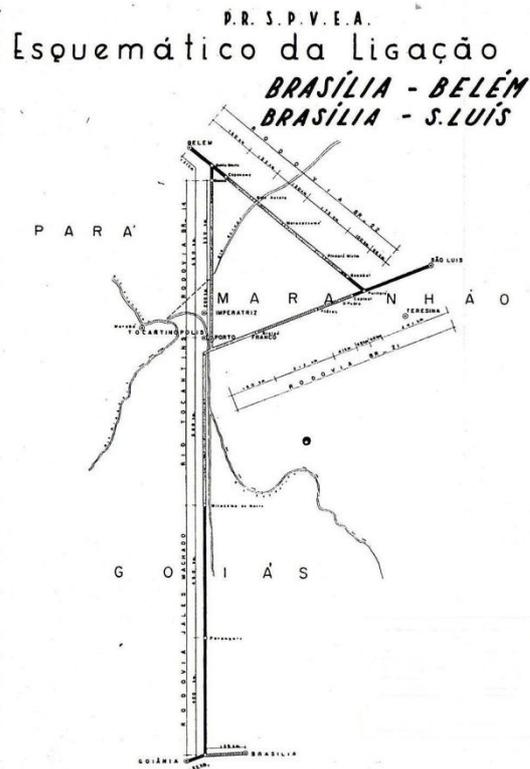
escolhidas ocorresse mediante um sistema eficiente de transportes, ligando-as entre si e, ao mesmo tempo, com o restante do país. (BECKER, 1977).

Noutro norte, a condição de isolamento da Amazônia, por áreas despovoadas e sem sistema definido de transportes, geravam dificuldades econômicas e um obstáculo geográfico à materialização da unidade nacional que é, em origem pelo menos, ideia fundamental do esforço de valorização. (RODRIGUES, 1978)

Nesse sentido, houve a necessidade de ligar a Amazônia, por via terrestre, com o restante do Brasil, com vistas a possibilitar o povoamento da região pelo deslocamento de populações providas de áreas mais povoadas, bem como para permitir a realização do seu tráfego comercial.

Como justificativa da preferência do sistema rodoviário ao ferroviário como ligação de transporte, argumentou-se sobre a 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.

Assim, a partir das análises da SPVEA sobre a importância da ligação da Amazônia com o Centro-Sul e Nordeste do Brasil por meio de rodovias, e em decorrência da construção da nova Capital Federal no coração do Planalto Central, na segunda metade da década de 1950, decidiu-se executar, em curto prazo, a ligação rodoviária Belém-Brasília, utilizando-se o trajeto orientado pela Lei Jales Machado, sob a execução da SPVEA, representado na Figura 1.



Escala – 1: 3.000.000

Figura 1: Esquema representando o primeiro projeto da ligação rodoviária entre Belém e Brasília.

Fonte: BRASIL, 1958.

Com algumas modificações do percurso esquematizado pela SPVEA em 1958, que desconsiderava partes da morfologia regional ainda desconhecida na época na região entre o Maranhão e o Pará, a obra foi iniciada em 1956, como projeto de suma prioridade, o Engenheiro Bernardo Sayão mobilizou uma frota de 200 caminhões, tratores, solidificadoras, entre outras máquinas; distribuindo cerca de 3.400 trabalhadores a 11 forças-tarefas, em três frentes com bases em Belém, Imperatriz e Anápolis. (BRASIL, 1958)

### **A Construção da Rodovia em Solo Goiano**

As cidades de Brasília e Goiânia, tomadas como base geral de apoio a Anápolis, se encarregaram não só dos trabalhos de conservação do trecho pré-existente à Rodobrás, de 612 km entre Anápolis e Gurupi, como ainda do lançamento de obras entre a localidade de Gurupi e a divisa com o Maranhão no Rio Tocantins, com extensão de 683 km.

Este trecho goiano da rodovia Belém-Brasília, no que se refere à vegetação, veio a oferecer condições favoráveis, ocorrendo mudanças, em pequena escala, de vegetação do tipo mata, mais densa, particularmente nas proximidades de nascentes e de cursos d'água,

predominando, porém, a vegetação leve, arbustiva, de campo ou de planalto, paisagens típicas do cerrado brasileiro.

Quanto às condições orográficas, o tipo geral da região situa-se entre plano e ondulado, havendo, em certas zonas, uma ondulação um pouco mais acentuada, o que levou o projeto a considerar tampas de até 8% de extensão abaixo de 300 metros.

No que tange à hidrografia, situa-se o traçado, em sua grande parte, em zonas tributárias do sistema Araguaia-Tocantins, revelando-se muito intensa, exigindo a construção de grande número de obras de arte especiais executadas em madeira de lei.

O acesso ao equipamento mecânico importado nessa frente de construção aconteceu a partir dos portos do Rio de Janeiro ou de Santos, por estrada de ferro, até Goiânia, daí sobre carretas até a localidade de Gurupi. (PACHECO, 2009)

A construção da Rodovia Bernardo Sayão, acompanhando o traçado antigo e precário de uma estrada que ia de Anápolis à Porangatu, transformou a região, caracterizada antes somente pelas atividades rurais de subsistência, criando e/ou aumentando o fluxo comercial entre estas localidades e a cidade de Anápolis. (PACHECO, 2009)

Esta frente de construção pode ser considerada como a mais “tranquila” entre todas as outras frentes, pelas características físico-geográficas favoráveis, pelo traçado rodoviário pré-existente, mesmo que precário, mas que facilitava o transporte e a locomoção dos trabalhadores e do maquinário, e, ainda, pela ocupação já existente na região, ainda pequena, mas que proporcionou apoio aos construtores.



Figura 2: Caravana da Integração Nacional em sua chegada à Brasília em 1960.  
Fonte: BRASIL, 1960.

Em 31 de Janeiro de 1960, verificou-se oficialmente o trânsito de veículos automotores de tração 4x4 na rodovia, constituída a *Caravana de Integração Nacional Coluna Norte* (Figura 2), com a presença do então presidente Juscelino Kubitscheck, integrada por 60 veículos a qual, no período de 23 a 31 de janeiro de 1960, cumpriu a marcha de 2.162 km de Belém a Brasília, sendo esta data considerada, portanto, oficialmente a de inauguração da Rodovia Bernardo Sayão (BRASIL, 1960).

### **O Desenvolvimento dos Núcleos Urbanos**

O trecho goiano da frente de construção da Belém-Brasília enfrentou menores dificuldades devido à existência de uma estrada e de alguns núcleos urbanos consolidados. Este fato resultou em um processo de urbanização diferente dos outros trechos da rodovia, consolidando e ampliando a já existente rede urbana.

A paisagem presente no período da construção da rodovia demonstrava uma ocupação mediana, com pequenos núcleos populacionais rurais e uma cidade pólo, Anápolis, que crescia também como base para a construção de Brasília. Sua ocupação original se concentrava em pequenas cidades localizadas na antiga estrada aberta pelos bandeirantes, como Pirenópolis/GO e Jaraguá/GO, bem como em fazendas tradicionais da região, cujo comércio com o pólo consumidor de Anápolis era dificultado pelo estado precário da estrada existente. Atualmente, entre Anápolis e Porangatu, estão situadas 15 cidades, conforme pode ser observado no quadro 1:

Quadro 1: Relação dos Municípios que Abrangem o Trecho Goiano de Construção

<b>CIDADE</b>	<b>ESTADO</b>	<b>POVOAMENTO</b>	<b>EMANCIPAÇÃO MUNICIPAL</b>
<b>Porangatu</b>	GO	Séc. XVIII	1948
<b>Santa Tereza de Goiás</b>	GO	-	-
<b>Estrela do Norte</b>	GO	-	-
<b>Mara Rosa</b>	GO	1742	1953

<b>CIDADE</b>	<b>ESTADO</b>	<b>POVOAMENTO</b>	<b>EMANCIPAÇÃO MUNICIPAL</b>
<b>Campinorte</b>	GO	1951	1963
<b>Uruaçu</b>	GO	1910	1931
<b>Hidrolina</b>	GO	-	1958
<b>São Luiz do Norte</b>	GO	1982	1988
<b>Nova Gloria</b>	GO	-	1983
<b>Rialma</b>	GO	-	1953
<b>Rianópolis</b>	GO	1940	1958
<b>Jaraguá</b>	GO	1727	1882
<b>São Francisco de Goiás</b>	GO	1740	1953
<b>Pirenópolis</b>	GO	1754	1853
<b>Anápolis</b>	GO	1859	1907

Fonte: IBGE (2012). Adaptação: Elaborado pelos próprios autores, 2013.

Conforme indica a Tabela 1, apenas um município, dentre os nove com informações sobre o povoamento, São Luiz do Norte, foi povoado após a concepção da rodovia. Contudo, cinco, dentre os treze municípios com informações sobre a emancipação municipal, foram elevados à sede de município, no período de construção da rodovia. Isso demonstra que o efeito da rodovia para o desenvolvimento das cidades foi importante, já que a rodovia permitiu ligações, antes economicamente inviáveis, a outras regiões do Brasil, impulsionando o desenvolvimento econômico e atraindo migrações para o interior goiano.

O desenvolvimento de pequenos núcleos urbanos já existentes foi possível com a melhoria da estrada, asfaltamento e construção de pontes mais resistentes, permitindo o trânsito de carros e caminhões de maior porte, o que proporcionou o aumento do comércio,

principalmente de produtos agrícolas, entre essa região de ocupação antiga do Estado de Goiás com Anápolis.

O aumento do comércio entre o meio rural e as cidades e entre as cidades e outros polos como Goiânia e a nova Capital Federal, alavancou a economia da região, sendo fundamental para o processo de urbanização. Este processo caracteriza-se pela forma tradicional de urbanização em estágios, a partir do rural para o urbano, para a consolidação das cidades, diferentemente das características dos novos núcleos das frentes da região Amazônica e atual Estado do Tocantins, onde os núcleos já nascem com fortes influências urbanas.

A característica da ocupação urbana da Belém-Brasília no Estado de Goiás, dado por uma urbanização mais tradicional, se deve não apenas pela ocupação mais antiga da região, mas também pela espacialização da rede urbana em torno da estrada real, aberta pelos bandeirantes, fator diferenciado dos antigos núcleos do Norte Goiano, atual Tocantins, que se espacializaram às margens da rede hidrográfica.

Com a consolidação do transporte rodoviário, como fator predominante para a abertura de fronteiras, sejam elas agrícolas, urbanas, comerciais ou demográficas, as cidades antigas que já se localizavam próximas à rede rodoviária tiveram vantagem sobre aquelas que se situavam fora dessa rede.

Um exemplo deste fato é a cidade de Uruaçu/GO, consolidada como sede municipal em 1931, localizada às margens da antiga estrada real, aberta pelos bandeirantes e utilizada pelos tropeiros, a qual teve uma transição tradicional entre o rural até o urbano e beneficiou-se com a construção da Belém-Brasília, que melhorou a ligação entre esta cidade e outros mercados.

Já a cidade de Porto Nacional, no Estado de Tocantins, que teve a região povoada no mesmo período que Uruaçu, contudo, situada às margens do Rio Tocantins, possuía uma importância maior que a referida cidade goiana por sediar o porto regional às margens do grande rio, mas que entrou em decadência após a construção da Belém-Brasília, quando o transporte fluvial deixou de ser o principal meio para a ligação entre o Norte e Centro-Sul do país, cedendo espaço ao transporte rodoviário.

Atualmente, a região concentra uma moderna cultura agropecuária base econômica dos municípios, refletindo, assim, no ambiente urbano. Esta influência vem desde a forte presença de setores comerciais, voltados para o atendimento do setor rural, até a cultura sertaneja, característica do campo.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

O objetivo deste trabalho é o de auxiliar na compreensão da concepção da construção da rodovia Belém-Brasília e sua influência no desenvolvimento das cidades em seu entorno no Estado de Goiás, principalmente, pelo fator estrutural do transporte rodoviário. Este estudo assimila a importância da ação do Estado e da dinâmica comercial e social para o desenvolvimento do espaço.

Da análise realizada, verifica-se que o trecho goiano da Rodovia Belém-Brasília caracteriza-se pela consolidação da rede urbana pré-existente no entorno da antiga estrada real dos tropeiros, desenvolvendo um processo de urbanização tradicional, a partir do meio rural, com núcleos dependentes dos polos de Anápolis, Goiânia e Brasília.

A Belém-Brasília foi fator positivo principalmente para os polos regionais e áreas circundantes, uma vez que beneficiou suas cidades e alavancou o desenvolvimento em seu entorno. Foi fator positivo, ainda, no que tange à urbanização de toda a área, embora atuando como fator negativo para as cidades tradicionais vinculadas à circulação fluvial. Foi ainda fator permissivo para o desbravamento e ocupação agropastoril da área por onde passa, contribuindo na intensificação deste processo, já iniciado nas áreas de mata.

Afinal, o processo de urbanização no entorno da Belém-Brasília, particularmente no Estado de Goiás, assinalado pela intensidade e espontaneidade com que vem ocorrendo, em área onde se destaca ainda a economia de meio rural, não acontece de forma homogênea, havendo particularidades no processo de urbanização em cada microrregião ou município. Estudos posteriores específicos sobre cada município da região são convidativos para melhor elucidar as influências da Belém-Brasília na (re) produção do espaço regional.

## REFERÊNCIAS

BECKER, Bertha k. **A implantação da rodovia belém-brasília e o desenvolvimento regional**. Rio de Janeiro: UFRJ, p. 32-46, 1977.

BRASIL. Comissão Executiva da Rodovia Belém-Brasília. **RODOBRÁS. Rodovia Belém-Brasília, a rodovia da unidade nacional e suas implicações de ordem técnica, econômica e política**. Belém, 1960.

\_\_\_\_\_. Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia. **SPVEA. Rodovia da Unidade Nacional**. Belém, 1958.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Cidades@**. Disponível em: <www.ibge.gov.br>. Acesso em: 15 de Novembro de 2012.

Revista Eletrônica Georaguaiá. Barra do Garças-MT. V 3, n.2, p 246 - 262. agosto/dezembro. 2013.

MIYAMOTO, Shiguenoll. **Geopolítica e poder no Brasil**. Campinas, SP : Papirus, 1995.

PACHECO, Rafael Araújo. **Rodovia da Unidade Nacional: O processo de urbanização no entorno da rodovia Belém-Brasília**. Uberlândia. Trabalho de Monografia, IG-UFU, 2009.

RODRIGUES, Maria de Lourdes. **Uma forma de ocupação espontânea na Amazônia: povoados do trecho norte da Belém-Brasília**. 1978. 128 p. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Departamento de Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1978.

SILVA, Angela Maria. **Guia para normalização de trabalhos técnico-científicos: projetos de pesquisa, monografias, dissertações e teses**. 4.ed. Uberlândia: EDUFU, 2004. 158 p.

VAITSMAN, Maurício. Ritmo vigoroso nas obras da rodovia norte-sul do Brasil. **Agência Nacional**, Rio de Janeiro, 25 set. 1958.

VESENTINI, José William. **A capital da geopolítica**, São Paulo, Ática, 1986.

Recebido para publicação em 18/07/2013

Aceito para publicação em 01/11/2013