



Enero 2017 - ISSN: 1988-7833

## **“ASSIM VAI CORRENDO O TOCANTINS”: NOTAS SOBRE O DESENVOLVIMENTO SÓCIO-TERRITORIAL DA MICRORREGIÃO DE ARAGUAÍNA A PARTIR DA CONSTRUÇÃO DA BR-153**

Gilvando Souza Silveira<sup>1</sup>  
André Vicente do Rosario Marinho<sup>2</sup>  
David Pinheiro<sup>2</sup>  
Leonan Gomes<sup>2</sup>

Para citar este artículo puede utilizar el siguiente formato:

Gilvando Souza Silveira, André Vicente do Rosario Marinho, David Pinheiro y Leonan Gomes (2017): “Assim vai correndo o Tocantins”: notas sobre o desenvolvimento sócio-territorial da microrregião de Araguaína a partir da construção da BR-153”, Revista Contribuciones a las Ciencias Sociales, (enero-marzo 2017). En línea:

<http://www.eumed.net/rev/cccss/2017/01/araguaina.html>

**Resumo:** Tocantins é o Estado mais recente do Brasil, criado em 1988 no ato da promulgação da Constituição Nacional. Encontra-se dividido em duas mesorregiões e oito microrregiões, sendo cinco microrregiões pertencentes à mesorregião Ocidental e três à mesorregião Oriental. A Microrregião de Araguaína está localizada mais ao norte de Tocantins, pertencendo à mesorregião Ocidental do Tocantins, e está distante cerca de 377 km de Palmas. Objetivamos com este artigo traçar notas, que possam gerar discussões sobre o desenvolvimento sócio-territorial da microrregião de Araguaína no contexto da construção da BR-153. Para isso, dividimos este trabalho em três partes, a primeira que é a introdução, fazendo uma abordagem sobre os fatores que levaram a formação e criação do estado do Tocantins; Na segunda parte abordaremos quais as contribuições da BR-153 à atividade econômica da microrregião de Araguaína e a terceira parte, será a guisa de conclusões sobre notas discutidas ao longo do trabalho e buscando fazer uma reflexão sobre a contribuição da BR-153 para o desenvolvimento da microrregião de Araguaína.

**Palavras-chaves:** BR-153; Microrregião de Araguaína, Desenvolvimento Sócio-territorial.

## **"SO WILL RUNNING THE TOCANTINS": NOTES ABOUT THE SOCIAL AND TERRITORIAL DEVELOPMENT ARAGUAINA MICROREGION CONSTRUCTION FROM BR-153**

<sup>1</sup> Acadêmico de Licenciatura e Bacharelado em Geografia, Universidade Federal do Pará – UFPA/ Bolsista de Iniciação Científica. E-mail: gilcap20@gmail.com

<sup>2</sup> Acadêmicos de Licenciatura e Bacharelado em Geografia, Universidade Federal do Pará – UFPA.

**Abstract:** Tocantins is the latest State of Brazil, created in 1988 at the time of promulgation of the National Constitution. It is divided into two mesoregions and eight mesoregions, being five mesoregions belonging to the Western mesoregion and three Eastern mesoregion. The Araguaína microregion is located further north of Tocantins, belonging to the Western Tocantins mesoregion, and is distant about 377 km from Palmas. We aim with this article draw notes, who can have discussions about the social and territorial development of the Araguaína microregion in the context the construction of the BR-153. For this, we have divided this work into three parts, the first is the introduction, making a discussion about the factors that led to the formation and establishment of the State of Tocantins; In the second part we discuss what contributions the BR-153 to the economic activity of Araguaína microregion and the third part will be the way of conclusions about notes discussed throughout the work and seeking to reflect on the contribution of the BR-153 for development the Araguaína microregion.

**Keywords:** BR-153; Araguaína microregion; social and territorial development.

## INTRODUÇÃO

As discussões de divisão e criação de novos estados fazem parte dos debates políticos do País há tempos. Vários fatos influem no processo de criação de novas unidades federativas. No caso do estado do Tocantins, é evidente a forte relação dos projetos rodoviários na formação territorial deste. Para se chegar a tal questão, é necessário nos atermos aos atores históricos e geográficos que levaram à ocupação da região e as principais articulações políticas feita neste contexto.

A crise da economia açucareira e a escassez cada vez mais acentuada das minas de ouro em Minas Gerais. Fez com que a busca pelo ouro avançasse pelo centro do país. É desta forma, através da descoberta de ouro nas “Minas de Goyazes” que o Norte de Goiás começa a ganhar destaque no final do século XVIII. A extração mineral impulsionou o surgimento de consideráveis núcleos urbanos entorno dos garimpos. Para manter o abastecimento alimentício desses novos aglomerados, houve um forte avanço da agropecuária na região.

É importante salientar que a mineração, bem como a agropecuária, dependiam diretamente dos rios para o escoamento da produção. Neste período já havia conexão com o Norte do Brasil, principalmente através dos rios Araguaia e Tocantins. Sendo assim, Gonçalves (2005) argumenta que é entorno desses rios que se estabeleceram a maioria dos

aglomerados populacionais e dos fluxos econômicos do Norte de Goiás durante o século XVIII até o início do século XX. Temos com isso, uma relação com o padrão de organização do espaço amazônico.

Com a queda da produção mineral na região, sobretudo pelo esgotamento das minas. Teve-se a necessidade de revalorizar e intensificar a agropecuária, o que tornou esta atividade a principal fonte econômica da região.

O Brasil enfrentava no início do século XIX seu processo de independência. Precisava, portanto, manter o controle sobre seu território. Em 1809, com intuito de facilitar a administração, a aplicabilidade das leis e incentivar o povoamento, se criou um Alvará que dividiu a então Capitania de Goiás em duas comarcas: Comarca do Norte e Comarca do Sul. A criação da Comarca do Norte de Goiás representou o início de uma argumentação simbólica que refletiu na construção de uma identidade regional usada como justificativa para 170 anos depois se criar o Estado do Tocantins.

Joaquim Theotônio Segurado, desembargador nomeado para administrar a nova comarca, se tornou um dos principais nomes na defesa dos interesses regionais e um dos precursores na luta pela emancipação do Norte de Goiás. Segurado incentivou consideravelmente o avanço econômico de sua comarca através da exploração fluvial dos rios Tocantins e Araguaia. Por estes rios, se facilitou o escoamento da agricultura e do comércio com o Pará. Deixando assim sua região menos dependente da Porção Sul de Goiás. Além disso, Joaquim Theotônio, através da Comarca de Palma, emitiu no dia 15 de setembro de 1821, uma circular proclamando a separação do Norte de Goiás. O desembargador usou como argumento as fortes distorções econômicas, políticas, administrativas e geográficas enfrentadas pelo Norte se comparadas à situação do Sul.

Há uma convicção, quase consenso nas falas que construíram o discurso autonomista de que a separação do Centro-sul de Goiás viabilizaria a autonomia econômica, jurídica e político-administrativa do Norte de Goiás, entendida como controle da receita fiscal, acesso a saúde, e educação, segurança pública e a garantia da representação política regional nas instâncias do poder público federal. (Cavalcante 2003, p.13-14)

As ações de Segurado durante a administração da Comarca do Norte o fizeram como um grande líder da região. Seu nome seria lembrado com grande notoriedade quase 170 anos depois como um “herói” da independência do Tocantins. Os debates acerca da

emancipação do Tocantins voltaram a fazer parte das discussões políticas novamente a parti dos anos 70, antes disso os projetos aram arquivados pela falta de interesse e recursos.

Em 27 de julho de 1988 o Artigo 13 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias na Assembleia Nacional Constituinte legitima a criação do Estado, o Norte de Goiás é emancipado e passa a se chamar Tocantins.

Para se chegar a tal feito, entretanto, foi necessário se propagar uma ideologia regionalista. Rodrigues (2008) enfatiza que José Wilson Siqueira Campos, primeiro governador do Tocantins, foi também responsável por liderar o discurso ideológico que entraria no imaginário coletivo para sustentar a legitimação e perpetuação do poder político do estado. Siqueira Campos buscou em seus discursos criar uma identidade regional para os habitantes do Norte de Goiás através de símbolos (bandeira e brasão) e representações sociais (reaver fatos históricos e lideranças importantes). Com isso, estabelecer uma aproximação com o espaço, reafirmando necessidade de um território. Os discursos de Siqueira Campos como líder na defesa da emancipação do Tocantins, foram fortemente argumentados com uma imagem de “herói do povo” criada em torno da figura de Joaquim Theotônio Segurado. Além disso, a participação efetiva das igrejas, escolas e a influência das elites locais foram fundamentais nesse processo.

Compreendermos os mitos, sobretudo os mitos políticos, e a religião, significa produzir um conhecimento sobre a natureza humana. Quando analisamos esses elementos simbólicos e seu envolvimento com a criação do Estado do Tocantins, nos colocamos diante de um universo em que os símbolos também atuam para a compreensão de fatos políticos e a construção de um espaço de representação que legitime a formação dessa nova unidade da federação brasileira. (RODRIGUES 2008, P.20)

O início da administração publica do mais jovem estado brasileiro funcionou provisoriamente no município de Miracema do Norte (atual Miracema do Tocantins) até que a capital fosse construída.

A capital tocaninense foi pensada como o símbolo do modernismo ansiado pelo novo estado. Palmas representava a imparcialidade político-administrativa. Já que se pretendia evitar uma disputa política entre os principais municípios do Tocantins. Outro fator importante está na localização, construir a cidade no centro do estado, significaria descentralizar o poder dos principais centros.

Inaugurada no final dos anos 50, a rodovia de Belém-Brasília, foi outro ator bem expressivo para compreender a atual configuração territorial do Tocantins. DIAS E BRITO (2012) elucidam que a construção da rodovia trazia entre seus ideais a possibilidade de integrar o norte do país à nova capital federal. Cortando o Brasil a parti de Belém e chegando à Anápolis em Goiás. A Belém-Brasília permitiu apoiada por incentivos fiscais, a expansão das atividades agropecuárias em grande parte do Centro-oeste e Norte do Brasil. Representou ainda a chegada de expressivos fluxos migratórios e o crescimento e surgimento de novas cidades. Ou seja, a chegada da rodovia trouxe uma nova configuração espacial ao Estado do Tocantins.

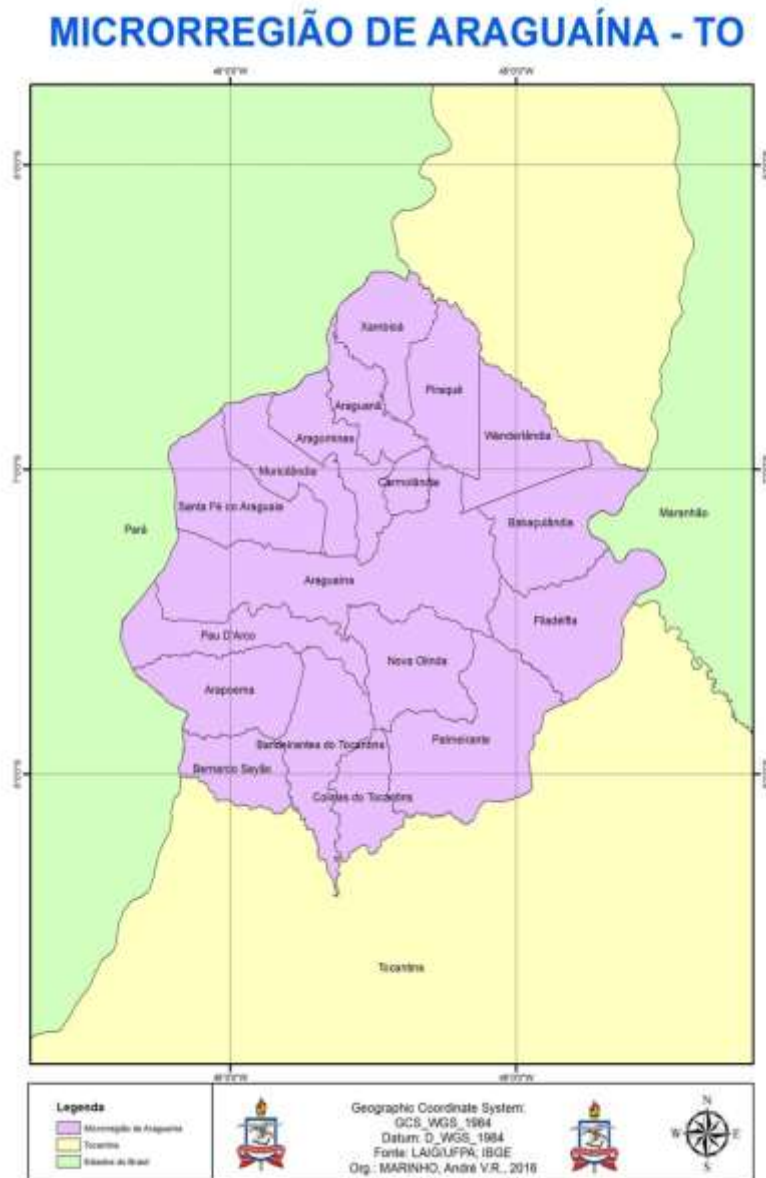
Desde a abertura da Rodovia Belém-Brasília, a organização territorial vem sendo construída/destruída a partir das dinâmicas socioeconômicas estruturadas por influências advindas da logística produzida por ela, fazendo surgir e estruturar novas cidades às suas margens, como por exemplo, Araguaína, Colinas de Goiás (hoje Colinas do Tocantins), Guaraí, Miranorte, Paraíso do Norte (hoje Paraíso do Tocantins), Gurupi, Alvorada, dentre outras. Estas últimas passaram a viver uma relação campo/cidade estruturada em uma rede urbana mais complexa (DIAS, BRITO 2012).

Como se observou até então, a formação territorial do Tocantins se fez primeiramente pelo interesse na exploração das minas de ouros, alcançadas através dos rios. Pela influencia política e ideológica de seus representantes e pelo rearranjo espacial simbolizado pela capital, Palmas e pela Rodovia Belém-Brasília. Esses fatores foram importantíssimos para atrair à região novos projetos estruturais que viriam reconfigurara o espaço político-administrativo do estado.

O estado do Tocantins está situado na região Norte do Brasil. É o mais novo dos 26 estados do país. Seus limites são os seguintes: Goiás (Sul); Piauí (Leste); Maranhão (Nordeste); Bahia (Sudeste); Pará (Noroeste) e Mato Grosso (Sudoeste). A extensão territorial do estado de Tocantins é de 277.620,9 km<sup>2</sup>, divididos em 139 municípios.

O Estado encontra-se dividido em duas mesorregiões e oito microrregiões, sendo cinco microrregiões pertencentes à mesorregião Ocidental e três a mesorregião Oriental. A Microrregião de Araguaína está localizada mais ao norte de Tocantins, pertencendo à mesorregião Ocidental do Tocantins, e está distante cerca de 377 km de Palmas. Neste

trabalho, buscamos destacar a influência da construção da BR-153 sob a microrregião do



Araguaína, ver mapa a seguir.

### ***A construção da Rodovia e a relação com a Microrregião de Araguaína***

Através da implementação de um grande esforço nacional de integração implementado a partir da década de 1950 com a construção de importantes rodovias, entre elas a BR 153, a região de Araguaína, que até aquele momento pertencia ao estado de Goiás, passa a sofrer profundas transformações que alteraram a sua dinâmica

socioeconômica e consolidaram o município como o segundo mais importante do, hoje, estado do Tocantins. Ficando atrás apenas da capital Palmas - devido o grande volume de investimentos decorrentes da sua condição de capital – o município de Araguaína que até então tinha sua economia voltada para a economia de subsistência passa a ganhar importância no mercado nacional e internacional como provedora de produtos primários. (CORREIA, 2015).

O plano de metas desenvolvido pela então presidente da Juscelino Kubitschek, que possibilitou a construção da BR 153, ou como é mais conhecida, Rodovia Belém-Brasília, elevou Araguaína a condição de importante área de convergência de fluxos advindos de diversas regiões do país. Um grande movimento trazido pela rodovia, desde o período de sua abertura, foi a forte migração oriunda de outros estados da federação, principalmente do Pará, Maranhão e Piauí. Com o aumento significativo de sua população, da oferta de mão de obra gerada pela migração e o aumento dos fluxos que se intensificaram com a construção da rodovia, Araguaína passa a desempenhar importante papel como mediadora do processo de acumulação capitalista no espaço urbano. (CORREIA, 2015).

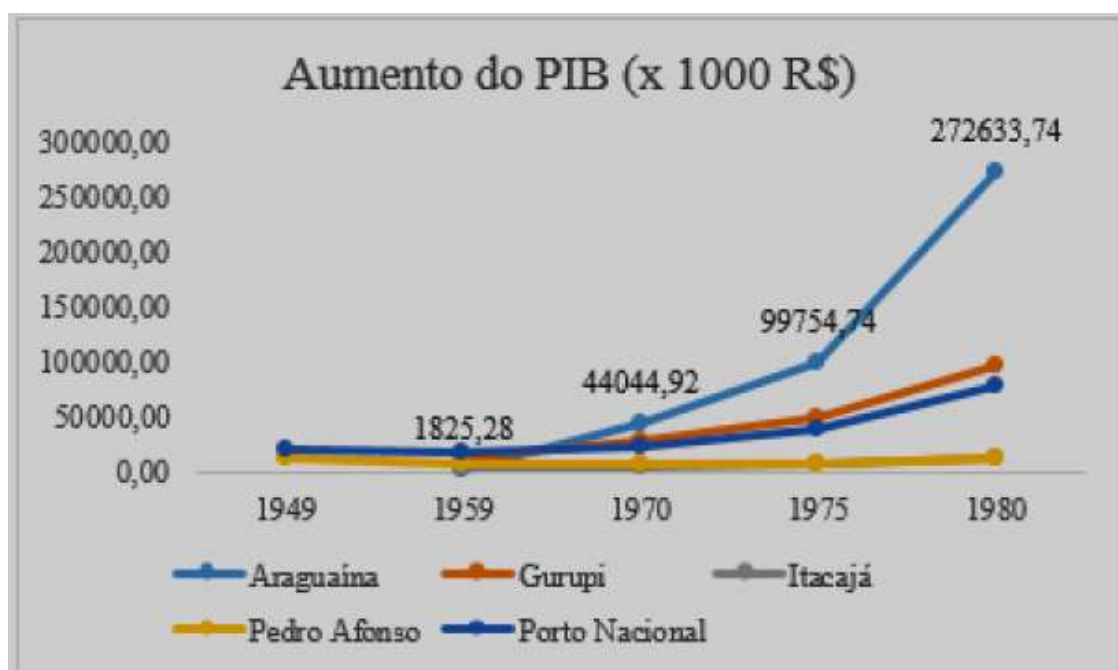
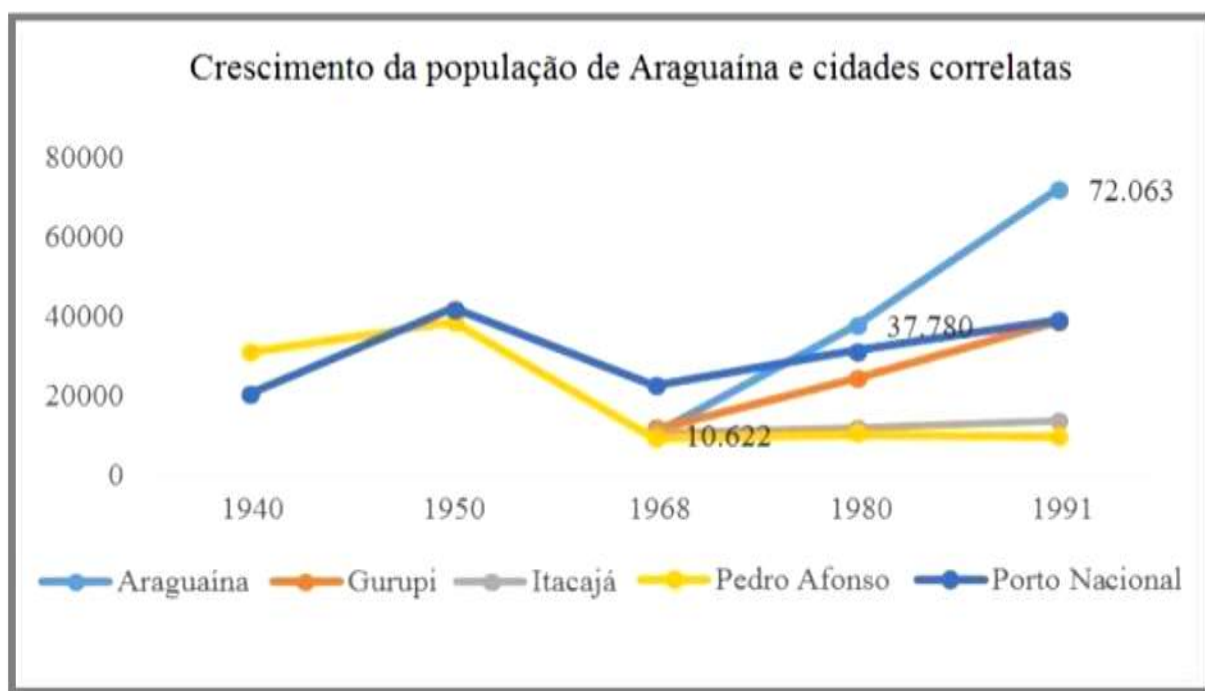


Figura 1. Fonte: CORREIA, 2015 (IBGE, 2012).

Um dos fatores que mais chama atenção com relação aos processos decorrentes da abertura da BR 153 é o fato de que os municípios que se encontram à margem dessa rodovia passaram a experimentar um elevado crescimento econômico, mas que no entanto, não se traduziram efetivamente em desenvolvimento da qualidade de vida de seus

habitantes de uma forma geral. Segundo Correia (2015), os indicadores como PENUD (2014) e IPEA (2014) as demonstram que as condições socioeconômicas das cidades que se encontram próximas à rodovia BR 153 são mais elevadas daquelas que estão distantes desta. O que se percebe é que o bom estado da rodovia proporciona uma melhor distribuição do desenvolvimento econômico entre os municípios que se encontram à margem da rodovia 153, mas, no entanto, o PIB apresenta uma maior dilatação se comparado aos números do IDH.



**Figura 2.** Fonte: CORREIA, 2015 (IBGE, 2012).

A partir do ano de 1970 Araguaína teve um crescimento cinco vezes muito superior ao ano de 1959 com relação ao PIB do município. Os números do IDH, diferentemente dos números apresentados pelo PIB, demonstram que este último obteve um maior distanciamento com relação ao IDH se comparado aos demais municípios que se encontram mais distantes da rodovia. O que nos permite concluir que este crescimento não se refletiu em uma melhoria na qualidade de vida da população como um todo. Dados demonstram que alguns fatores contribuíram diretamente para isto. O grande fluxo migratório de populações com baixíssima escolaridade, a falta de escolas e um serviço de saúde que desse conta do aumento da violência urbana ocasionada pelo excessivo adensamento provocou impacto significativo nos indicadores que compõe o IDH sendo que apenas o relacionado a renda *per capita* obteve resultado mais positivo, pois esse



índice não reflete com clareza o grau de distribuição de renda e qualidade de vida do conjunto da população de um determinado espaço.

***Perfil Socioeconômico do Tocantins e a Correlação com os Municípios da Microrregião de Araguaína.***

O estado do Tocantins possui como principais atividades econômicas, a agropecuária – dando ênfase para pecuária extensiva e para agricultura de arroz e soja – o setor de comércio e serviço, a indústria e o turismo. Ao longo do tempo a base econômica do território que hoje é chamado Tocantins sofreu algumas mudanças. Primeiramente no período colonial com o ciclo da mineração no século XVII na exploração do ouro e a criação dos primeiros arraiais do ouro, o qual iniciou o processo de migração e ocupação da região – que se iniciou pela parte da mesorregião ocidental no período colonial o qual ainda estava atrelado ao norte de Goiás. Com decadência da exploração do ouro, essa região norte do estado de Goiás vai entrar em um estado de profundo abandono por parte das políticas públicas governo, um dos motivos do processo de separação com o resto de Goiás, fazendo com que a população residente buscasse novas formas para sobreviver e se integrar com outros Estados, umas delas foi a exploração rural, com a pecuária extensiva de subsistência e a agricultura da soja, arroz, milho, babaçu, mandioca, entre outras culturas, o que vai alterar sobremaneira a estrutura econômica da região onde perdura até hoje, e influencia de forma importante sobre o PIB da região, que segundo o senso agropecuário de 95/96 do IBGE, correspondia a 60%, o que vai evidenciar a posse de uma grande extensão de terra por parte de alguns proprietários no extremo norte do Tocantins, chamado de bico do papagaio, constituindo o latifúndio e configurando um dos maiores conflitos do norte do país por esta em uma zona de fronteira com Pará e Maranhão. Um outro fator, e o mais importante para dinamização do Estado e da própria economia do Tocantins é a construção da br-153, o qual vai formar um corredor intermodal de rodovia, ferrovia e hidrovía, onde vai melhorar o escoamento da produção fazendo frente a um avanço da fronteira agrícola, tanto para o norte e nordeste como para sul do Brasil. Neste contexto da construção da transbrasiliana, algumas cidades vão ganhar destaque em termos econômicos e populacionais, as principais respectivamente são: as cidades de Araguaína, Gurupi. Essas cidades são polos regionais por apresentarem grande concentração de indústria e serviços, as quais em relação a outras cidades longínquas desse projeto rodoviário, vão mostrar um distanciamento, quando comparamos os números do IBGE.

O estado do Tocantins está dividido em duas mesorregiões, o leste e o oeste tocaninense, e constituído por dois tipos de vegetação mais ao norte está a floresta amazônica e o cerrado, sendo este último composto por 90% do território. A porção ocidental com povoamento mais antigo por estar situada entre duas grandes bacias hidrográficas, Tocantins e Araguaia, sofrendo grande influencia da estrada br-153, é a região mais dinâmica, onde a pecuária possui um certo grau de modernização, e a porção oriental, característica por ser menos desenvolvida em graus econômicos em relação a outra mesorregião e por abrigar maior parte dos migrantes nordestinos. Essa configuração de infraestrutura, vegetação e crescimento populacional é possível destacar três porções do Tocantins: leste e oeste tocaninense e o bico do papagaio.

Em termos econômicos a pecuária está presente por toda região tocaninense, porem de forma mais industrializada na porção oeste, menos desenvolvida no extremo norte e ao leste do Estado. Isso ocorre muito por causa programas de desenvolvimento do governo com a construção de rodovias e incentivos fiscais para atrair empresas para a região.

Com o aprimoramento da técnica além do projeto de atração de empresa para a região, o estado do Tocantins vive um novo momento onde a pecuária se desenvolve por toda região, mas não é a única atividade predominante, hoje ela vem perdendo espaço para agricultura, a indústria e principalmente para o comércio e serviços que incorpora mais de 50% do PIB da região tocaninense. Sobre a agricultura, os principais produtos comercializados pelo Estado são: a soja, milho, feijão e arroz como podemos observar na tabela abaixo.

Tabela 1. Principais produtos comercializados pelo Estado

<b>Cultura</b>	<b>Quantidade</b>
<b>Milho</b>	157.590 toneladas
<b>Arroz</b>	364.970 toneladas
<b>Feijão</b>	11.362 toneladas
<b>Soja</b>	731.655 toneladas

Fonte: IBGE, 2007. Org. pelos autores.

Segundo a secretaria da agricultura e pecuária do Tocantins hoje o estado se configura como o novo polo agrícola do país, e maior produtor de grão da região norte com o crescimento de 180% ao ano, isso se dá pelos fatores topográfico, hídricos e climático

que a região possui. Segundo a secretaria da agricultura e pecuária do estado estima-se a produção na tabela a seguir.

**Tabela 2. Produção agrícola do Estado do Tocantins.**

<b>Cultura</b>	<b>Quantidade</b>
<b>Milho</b>	1.012,51 mil toneladas
<b>Arroz</b>	605,15 mil toneladas
<b>Feijão</b>	18,87 mil toneladas
<b>Soja</b>	2.441,98 mil toneladas
<b>Sorgo</b>	38,99 mil toneladas
<b>Mandioca</b>	183.624 mil toneladas

Fonte: prefeitura de Tocantins (2010). Org. pelos autores.

Essa expansão da agricultura ocorre principalmente pelo aprimoramento da técnica e dos sistemas modernos de tecnologia por conta da revolução verde, além da vasta área de plantação que o cerrado possui água disponível entre outros fatores favoráveis, que vem inserindo o Estado do Tocantins no cenário nacional e internacional. Tanto é as projeções apontam o estado do Tocantins como membro da mais nova fronteira agrícola do país, composto pelos Estados do Maranhão, Mato Grosso, Mato grosso do sul, Piauí, Bahia, Goiás e Amapá, região denominada MATOPIBA, a qual avança em direção tanto ao cerrado quanto em direção à Amazônia.

#### ***Comparativo a partir de dados do IBGE de cada Município da Microrregião de Araguaína.***

Para uma melhor análise dos municípios, é preciso primeiro expor o histórico e os aspectos gerais de cada um e por último comparar, e que é o principal objetivo, com o município de Araguaína. Essa comparação se deu a partir de uma análise da dinâmica populacional e econômica, além de um estudo em cima dos números do IBGE em relação ao índice de pobreza e desigualdade dos municípios de Mateiros, Recursolândia, Gurupi e – objetivo do estudo – Araguaína.

**MATEIROS:** Segundo os dados encontrados no IBGE, o nome da cidade de mateiros se deu pela grande quantidade de veados mateiros encontrada na região, a qual está localizada na porção leste do estado, na mesorregião oriental. A cidade foi criada pela Lei Municipal nº 53, de 24-07-1963, ainda subordinado ao município de Ponta Alta do Norte. Em 199, Mateiros é elevado à categoria de município, pela estadual de nº 251

alterando seus limites, no ano seguinte foi separada do município de Alta Ponta do Norte – agora denominada Alta Ponta do Tocantins – pela lei nº498, e em 01-01-1993 mateiros é constituído do município sede (IBGE, 2016)

A cidade de mateiros possui uma área de 9.681,657 km<sup>2</sup> o bioma predominante é o cerrado e densidade demográfica de 2.223 habitantes, e a base econômica do município está na agropecuária que corresponde a 79% do PIB municipal deixando para trás o comércio e serviços e a indústria com 14% e 7% do PIB respectivamente (IBGE, 2010), ver tabela 3.

**Tabela 3. Economia PIB valor adicionado**

<b>BASA ECONOMICA</b>	<b>MATEIROS</b>	<b>TOCANTINS</b>
<b>Agropecuária</b>	76.807	1.803.409
<b>Indústria</b>	7.109	2.256.369
<b>Serviços</b>	13.752	4.173.188

Fonte: (IBGE, 2013). Org. pelos autores.

O IDH da cidade é relativamente baixo, 0,607 (IBGE, 2010) com um índice de pobreza e desigualdade muito alto, 81,54% (IBGE 2003) possuindo apenas um estabelecimento de saúde no município (IBGE, 2010). Na educação encontramos 1 pré-escola, 6 escolas do nível fundamental e 1 do médio (IBGE, 2010).

**RECURSOLÂNDIA:** A origem do nome foi uma homenagem a fazenda recurso, localizada na região, na porção oriental do estado do Tocantins. A cidade surgiu a partir de um povoado denominado “prédio”. Isso pelo fato da construção de uma escola que foi atrativo de uma parcela da população. Sua emancipação se a partir do artigo 18 do ato das Disposições Constitucionais Transnacionais, com a instalação da câmara municipal em 01-01-1993 (IBGE, 2016).

A cidade de Recursolândia possui uma área 2216,650 km<sup>2</sup>, o bioma predominante é o cerrado, e densidade demográfica 3768 habitantes (IBGE, 2010). A economia predominante é o comércio e serviços, seguido pela indústria e a agropecuária.

**Tabela 4. Economia PIB valor adicionado**

<b>BASE ECONOMICA</b>	<b>RECURSOLANDIA</b>	<b>TOCANTINS</b>
<b>Agropecuária</b>	4.411	1.803.409
<b>Indústria</b>	936	2.256.369
<b>Serviços</b>	4.662	4.173.188

Fonte: (IBGE, 2013). Org. pelos autores.

O IDH do município é considerado baixo, que por sinal é um dos mais baixos do estado Tocantins, 0,567 (IBGE, 2010) e o índice de pobreza e desigualdade é de 45,02% (IBGE, 2003) possuindo apenas 1 estabelecimento de saúde (IBGE, 2010). Área da educação, Recursolândia possui 1 pré-escola, 7 escolas de nível fundamental e 1 escola de nível médio.

**Tabela 5. Número de escola por nível**

<b>NIVEL ESCOLAR</b>	<b>RECURSOLANDIA</b>	<b>TOCANTINS</b>
<b>Pré-escolar</b>	1	7,92
<b>Fundamental</b>	7	14,75
<b>Médio</b>	1	3,04

Fonte: (IBGE, 2010). Org. pelos autores.

**GURUPI:** o nome do município vem do significado, diamante puro: Guru = diamante; Pi = puro. A região teve como primeiros habitantes os índios xerenes, os quais posteriormente vão ser expulsos por exploradores em busca de minérios e terra boa para agricultura. Em 1946 vai se formar o primeiro arraial, motivado pela migração de uma gama de exploradores vindo de outras regiões, principalmente das cidades de Duere, Porto Nacional e cidades do Norte. Na década de 50 com a construção de rodovias, entre elas a br-153, a constante chegada de colonos e o desenvolvimento da agropecuária, Gurupi vai entrar no cenário do estado, deixando de lado as casas rústicas por construções modernas. Com isso em 1956 vai tornar-se Distrito e sua emancipação de Porto Nacional vai acontecer em 1958, com instalação no ano seguinte.

Localizada na mesorregião ocidental, Gurupi possui uma área de 1836,09 km<sup>2</sup> para uma população de 76755, a base da economia está voltada para o comércio e serviços correspondendo 67,7% do PIB, superando a indústria 27,9% e a agropecuária com 4,4% do PIB.

**Tabela 6. Economia PIB valor adicionado**

<b>BASE ECONOMICA</b>	<b>GURUPI</b>	<b>TOCANTINS</b>	<b>BRASIL</b>
<b>Agropecuária</b>	28.200	1.803.409	105.163.000
<b>Indústria</b>	198.952	2.256.369	539.315.998
<b>Serviços</b>	812.565	4.173.188	1.197.774.001

Fonte: (IBGE, 2013). Org. pelos autores.

Sendo a terceiro maior município do estado do Tocantins em termos populacionais e econômicos, que segundo o (IBGE, 2013) o PIB gira em torno de 1.646.912 mil, ficando atrás apenas de Araguaína e da capital Palmas.

O IDH do município é considerado alto com 0,793 (IBGE, 2010) e o índice de pobreza e desigualdade é de 33,10% (IBGE, 2003). Na área da educação, Gurupi possui 30 pré-escolas, 45 escolas de nível fundamental e 10 de nível médio além da Universidade Federal do Tocantins (UFT) e o Centro Universitário Regional do Gurupi (UNIRG).

Na área da saúde, a cidade de Gurupi se destaca em relação às outras cidades mencionadas anteriormente, possuindo: 2 estabelecimentos estaduais, 18 municipais e 37 privados.

**Tabela 7. Números de estabelecimentos de saúde.**

<b>ESTABELECIMENTOS DE SAUDE</b>	<b>GURUPI</b>	<b>TOCANTINS</b>	<b>BRASIL</b>
<b>Federais</b>	0	10	950
<b>Estaduais</b>	2	27	1.318
<b>Municipais</b>	18	449	49.753
<b>Privados</b>	37	235	42.049

Fonte: (IBGE, 2010). Org. pelos autores.

**ARAGUAINA:** O nome Araguaína foi uma homenagem ao rio Araguaia, segundo os dados históricos do IBGE. Os primeiros habitantes foram os índios Carajás, e que posteriormente vão ceder espaço a outro povoado como: livra-nos Deus, localizada a margem do rio lontra e constituída dos de migrantes que chegavam do norte tocaninense no ano de 1876, a qual mais tarde vai se chamar de Lontra com a chegada de outras famílias, aumentando o povoado. A cultura do café como subsistência familiar era a base da economia, na época prejudicada pela falta de rodovia para escoar a produção. O primeiro município a administrar lontra foi Araguatins e posteriormente Tocantinópolis, com o crescimento populacional e a construção da primeira igreja em 1925, o povoado passa a se chamar Araguaína, em 1948 passa a pertencer a cidade de Filadélfia, a qual se emancipará da mesma no ano de 1953 criando seu distrito e em 1958 o município de Araguaína é criado pela Lei Estadual n.º 2.125, de 14-11-1958.

Com uma área de 4.000,416 km<sup>2</sup> Araguaína está localizada na mesorregião ocidental do estado, a margem da BR-153, possuindo como biomas principais o Cerrado e a Amazônia e uma população correspondente a 150.484 habitantes. A economia da região

possui um PIB de 2.878.033 mil (preços correntes, IBGE, 2013) onde a base está no comércio e serviços, a indústria e por último a agropecuária.

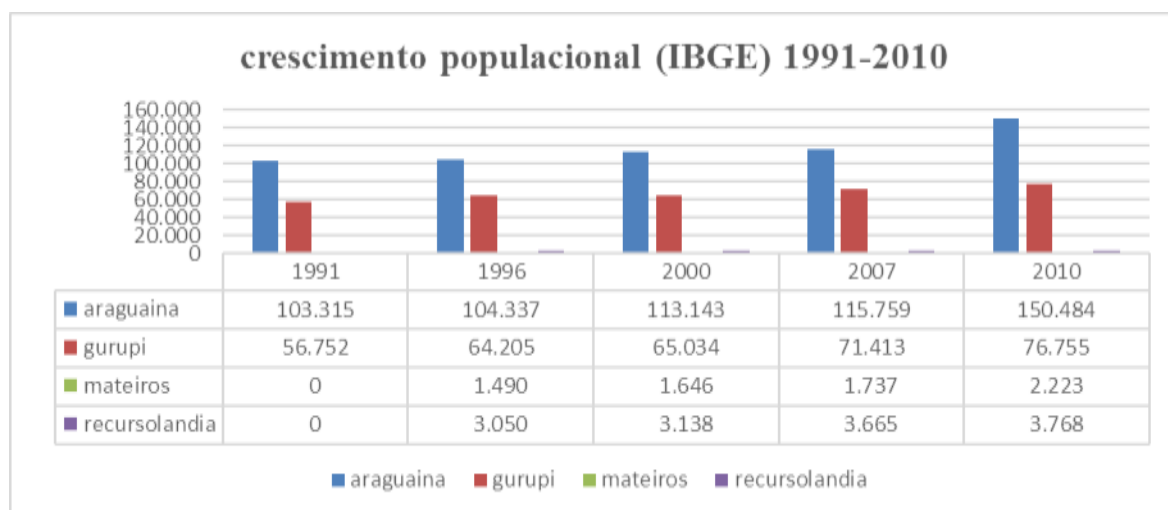
**Tabela 8. Economia PIB valor adicionado**

ATIVIDADE ECONOMICA	ARAGUAINA	TOCANTINS	BRASIL
<b>Agropecuária</b>	37.317	1.803.409	105.163.000
<b>Indústria</b>	410.653	2.256.369	539.315.998
<b>Serviços</b>	1.386.554	4.173.188	1.197.774.001

Fonte: (IBGE, 2013). Org. pelos autores.

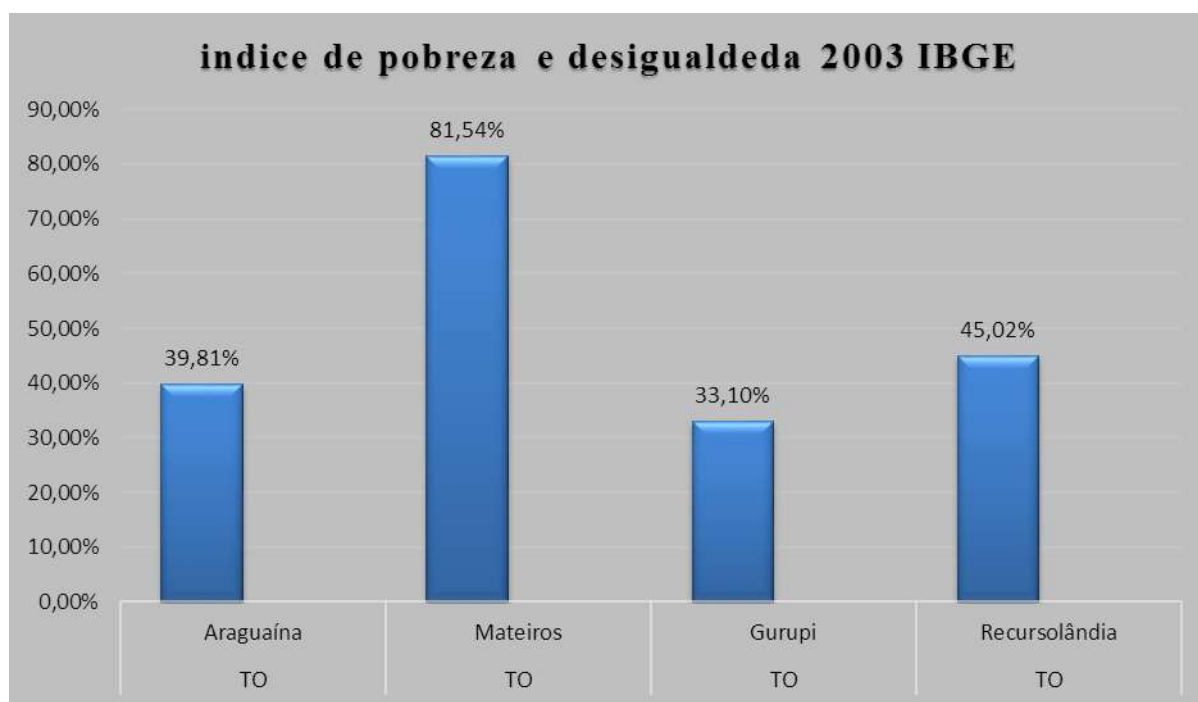
Sendo o segundo maior município do estado em termos econômicos e populacionais, ficando atrás apenas da capital Palmas, Araguaína se desenvolveu de maneira acelerada, decorrente da instalação de um frigorífico no ano de 1967 que maximizou a produção, além da construção da br-153 vai reorganizar a rede urbana do norte de Goiás, atual Tocantins. É nesse cenário que o município vai ganhar o status de a quarta maior cidade de Goiás, e a principal cidade do novo estado, Tocantins.

Hoje o município possui um IDH de 0,752 (IBGE, 2010). Na área da educação a cidade possui 82 pré-escolas, 92 escola de nível fundamental e 24 de nível médio. De forma comparativa o município tanto de Araguaína quanto de Gurupi, possuem dados qualitativos bem mais superiores dos dados municípios de mateiros e Recursolândia, isso se deve pelo grau de infraestrutura implantada nessas regiões em decorrência do desenvolvimento de cada município tanto em termos econômicos quanto em termos populacionais.



Fonte: IBGE, 2010. Org. pelos autores.

Em termos populacionais é possível observar o grau de crescimento da região à margem da BR foi bem acentuado em relação às outras cidades. Isso mostra a discrepância de um município longe da BR e outro que recebeu suporte governamental, em relação a incentivos fiscais para empresa se instalarem na região, com isso ocorre uma grande atração populacional.



Fonte: IBGE, 2003. Org. pelos autores.

O gráfico mostra o índice de pobreza das cidades comparadas, com isso é possível fazer uma reflexão acima da qualidade de vida da população residente, passível de outras pesquisas, como: distribuição de renda, relação do PIB per capita, oportunidade de emprego e renda da população entre outras questões.

### **Considerações finais**

A pergunta que se procurou responder ao longo desse trabalho foi a seguinte: Qual a importância da rodovia BR-153 para o crescimento e desenvolvimento econômico de Araguaína? A partir daí, procuramos traçar notas e fazer discussões que foram surgindo no decorrer das pesquisas que realizamos.

É importante ressaltar que Araguaína atraiu volumoso contingente populacional, a partir do ano de 1960, e passou, em meio século, de pequeno povoado para o tamanho de grande cidade para o Estado do Tocantins, mais que isto, apresentou-se com rápidas e



intensas transformações socioeconômicas. A rodovia BR-153 fez com que a cidade de Araguaína crescesse exorbitantemente em relação às demais cidades próximas, que eram maiores e mais antigas que ela.

A construção da rodovia trouxe mobilidade de fluxo contínuo de mercadorias e pessoas, esta mesma mobilidade ocasionada pelo facilitado transporte, através da rodovia BR-153, elevou o número de habitantes, onde nordestinos especialmente dos Estados de Maranhão e Piauí, deixaram suas cidades de origem e ali estabeleceram residências gerando as transformações espaciais na cidade de Araguaína, dados do IBGE (2010), anunciam que explosão da população ocorreu entre os anos de 1960 a 2010, passando de 10.826 para 150.484 habitantes concomitantemente.

A conformação socioespacial é entendida do processo de produção e transformações das relações sociais da sociedade e expressam desenvolvimento desigual combinado, primeiramente formulada por León Trotsky (Silva, 2012), ou seja, em detrimento do crescimento, populacional e econômico da Cidade de Araguaína, não trouxe crescimento para toda a população e nem para todos os municípios. Os dados já citados acima denunciam as desigualdades deixadas por este processo.

O elevado índice de urbanização produz centralidade de porte regional, caracterizando-se como centro de decisões regionais, de centralização e de circulação de mercadorias. As cidades regionais são importantes para as cidades industriais que produzem a mais valia, mas não a realizam. Como diz Lefebvre (2008, p. 124) a cidade “concentra as riquezas, o poder, os meios do poder, a informação, o conhecimento, a cultura, etc.” É a contemplação do urbano na produção e o encontro heterogêneo de coisas, objetos, pessoas, mercadorias, formas, imagens, símbolos etc.; comprovando a função política e administrativa, comercial, produtiva e de serviços, a arrumação espacial ou a forma urbana.

Em meio século, o Tocantins deixa uma economia agrícola de subsistência e torna-se provedor de insumos para indústrias alimentícias do mercado mundial voltando-se para atender imposições da sociedade capitalista. Porém a penetração do capital é seletiva e desigual constituindo espaço regional com centralidades e hierarquias entre cidades restritas que recebem função “privilegiada” na divisão territorial do trabalho.

A construção da BR-153 trouxe melhorias para a microrregião de Araguaína de forma seletiva, ou seja, as margens da rodovia encontram-se os investimentos, porém nos bairros de Araguaína, bem como nos municípios da microrregião se encontram afastados dessa margem, fica desprivilegiado de investimentos.

A cidade é central para sua região e para manutenção e extensão do poderio construído pela elite de pecuaristas na reprodução de ordem distante do mercado mundial, e assim prioriza-se Araguaína, seu espaço urbano para acumulação capitalista.

É periférica para boa parte da população principalmente os antigos e novos migrantes que convivem com os conflitos e as desigualdades sociais reproduzidas em espaço de acumulação, destinando para a maioria apenas miséria. Concluímos então que Araguaína é cidade para acumulação capitalista. Ou seja, a cidade está preparada para receber a população de trabalhadores, apenas como espaço para reprodução da força de trabalho, necessário ao processo econômico visando acumulação.

### **Referências**

CATAIA, Marcio. **Território Nacional e Fronteiras Internas. A fragmentação do território brasileiro.** USP. São Paulo, 2001.

DUARTE, G. de Almeida; LEMOS, Layse C. S.; SOZINHO, R. B.; SENA, T. **As Transformações Sócio-Espaciais no Estado do Tocantins e o (Des)envolvimento a parti da Implantação da Rodovia Belém-Brasília (BR-010).** XVI Encontro Nacional de Geógrafos. Porto Alegre, 2010.

GONÇALVES, Carlos Walter P. **Amazônia, Amazônias.** Contexto. São Paulo, 2005.

CORREIA, Luiz Soares. (2015). **A influência da BR-153 no crescimento e desenvolvimento econômico de Araguaína.** Dissertação de Mestrado em Transportes, Publicação PPGT/ENC.T.DM-005/2015, Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília, Brasília, DF, 136p.

ITAMARATY. [itamaraty.gov.br/imagens-e-textos/revista3-mat12.pdf](http://itamaraty.gov.br/imagens-e-textos/revista3-mat12.pdf). Acesso em 26 de março de 2016.

RODRIGUES, Jean Carlos. **Estado do Tocantins: Política e Religião na Construção do Espaço de Representação Tocantinense.** UNESP. Presidente Prudente, 2008.

SOUSA, Michelle L.. PACHECO. Rafael A.. **A Influência da Rodovia Belém-Brasília no Processo de Desenvolvimento das Cidades do Centro-Norte de Goiás.** Revista Eletrônica Geoaraguaia. Barra do garças, 2013.

SILVA, Roberto Antero da. **Agropecuária de Araguaína – TO e novas centralidades.** Dissertação (Mestrado) – Universidade Estadual do Ceará, Centro de Ciências e Tecnologia, Curso de Mestrado em Geografia, Fortaleza, 2012.