

**AS POLÍTICAS DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL NA
AMAZÔNIA BRASILEIRA**

**THE REGIONAL DEVELOPMENT POLICIES IN THE BRAZILIAN
AMAZON**

Rogério Castro Ferreira
Mestre em Geografia pela UFT/Porto Nacional
rogeriogeo@uft.edu.br

Adão Francisco de Oliveira
Doutor em Geografia pelo IESA/UFG e professor da UFT/Porto Nacional.
adaofrancisco@gmail.com

RESUMO: Este artigo visa discutir as políticas de desenvolvimento regional implantadas no Brasil a partir de 1930. Tais políticas tiveram a intenção de realizar a integração nacional com base na ocupação capitalista do centro-norte do país. Nessa perspectiva, realiza-se uma abordagem geohistórica a partir do cotejamento das principais políticas para o Cerrado e para a Amazônia e suas implicações territoriais, focando os Planos Nacionais de Desenvolvimento implantados durante a Ditadura Militar e a recente Política Nacional de Desenvolvimento Regional. A análise do Estado do Tocantins é realizada mostrando o lento e incipiente processo de iniciativas de ocupação regional enquanto ainda norte goiano e a sua reinserção estratégica a partir da criação do estado em 1988. Orienta a leitura a análise crítica-dialética, que conclui evidenciando o conjunto de desigualdades que marcam a formação recente do território analisado.

Palavras-Chave: Políticas Territoriais. Desenvolvimento Regional. Cerrado e Amazônia. Desigualdades.

Abstract: This article aims at discussing the regional development policies implemented in Brazil since 1930. These policies were intended to achieve national integration based on the capitalist occupation of the central-north of the country. From this perspective, a geohistorical approach is carried out based on the comparison of the main policies for the Cerrado and the Amazon Region and their territorial implications, focusing on the National Development Plans implemented during the Military Dictatorship and the recent National Policy on Regional Development. The analysis of the State of Tocantins is carried out showing the slow and incipient process of initiatives of regional occupation while still northern Goian and its strategic reinsertion from the creation of the state in 1988. It guides the critical-dialectic analysis, which concludes by showing the set of inequalities that mark the recent formation of the analyzed territory.

Keywords: Territorial Policies. Regional development. Cerrado and the Amazon. Inequalities.

Políticas Regionais Na Amazônia Brasileira

No campo científico da Geografia, as políticas públicas de investimento para o desenvolvimento regional são conhecidas como políticas territoriais, isto é, enquanto atividade planejadora do Estado voltado ao enfoque regional (COSTA, 1997).

No Brasil, o planejamento territorial inicia-se a partir de 1930 com a chegada de Getúlio Vargas à Presidência da República (SANTOS, R., 2013). Após a Revolução de 1930, desencadeia um intenso fortalecimento da inserção do país no sistema capitalista industrial. Isso fez com que o Estado passasse a desempenhar um papel centralizador político-administrativo. Assim, surge uma burguesia industrial nacional forte. Para Santos, R. (2013) as políticas territoriais a partir de Vargas exigem do Estado

[...] uma ação mais racional, moderno e centralizador gerando um re-arranjo territorial [...] A partir do estabelecimento desta política territorial do governo federal, iniciou-se um processo de divisão regional do território nacional para garantir o desenvolvimento do capitalismo industrial que estava chegando ao país. O governo federal começou instituir regiões por meio de decretos (SANTOS, R., 2013, p. 100).

A partir de então, algumas das políticas territoriais instituídas tinham explícita em seu planejamento a ocupação do Oeste – marcado pelo discurso ideológico neocolonialista, com o lema “Marcha para o Oeste” – e da Amazônia. Fato este que, em 1953 é criada a SPVEA – Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia, instituída pela Lei nº 1.806, de 6 de Janeiro de 1953. Simultaneamente, com a criação desta superintendência criou-se também a Amazônia Legal (Decreto-Lei de agosto de 1953).

Em busca de uma consolidação do desenvolvimento regional na Amazônia e impregnado da ideologia desenvolvimentista, Vargas e, posteriormente, Juscelino Kubitschek instituem vários incentivos fiscais e políticas de investimento na região (SANTOS, R. 2013). A sua concretização foi concebida através de decretos e consolidada pelas políticas públicas de investimento provenientes da SPVEA, Planos Nacionais de desenvolvimentos, Plano de Desenvolvimento da Amazônia, entre outros. Lira (2011, p. 40) alerta que a SPVEA “[...] marca de maneira planejada e institucionalizada, a presença do Estado, controlador e ‘organizador’ das finanças públicas na Amazônia.” Com as medidas feitas pelo governo, por

Building the way

meio da SPVEA, a região passa a ter atuação direta do Estado. No entanto, em 1966, no governo de Castelo Branco, a SPVEA foi substituída pela SUDAM – Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia.

A SUDAM é uma autarquia governamental, que tem por objetivo principal promover o desenvolvimento da região Amazônica por meio da geração de incentivos fiscais e financeiros capazes de atrair investidores privados, nacionais e internacionais. Santos, R. (2013) assevera que a atuação da SUDAM atende diretamente aos objetivos, diretrizes e instrumentos da Política de Desenvolvimento Nacional Integrada e do Plano de Desenvolvimento da Amazônia. Segundo o mesmo, tal política é executada “[...] em articulação com o Conselho Deliberativo para o Desenvolvimento da Amazônia, órgãos e entidades públicas dos Governos federal, estaduais e municipais que atuam na região e a sociedade civil organizada” (SANTOS, R. 2013, p. 143).

É nesse cenário que, sob o prisma do capitalismo, a Amazônia Legal se materializa. A mesma é uma região arquitetada por um recorte espacial que engloba várias unidades federativas, sem levar em conta as características morfogeológicas, de vegetação ou geográficas, mas eminentemente para fins político-econômicos. Sua atual área de abrangência é constituída por nove estados da federação, sendo: Acre, Amapá, Amazonas, Mato Grosso, Pará, Rondônia, Roraima, Tocantins e parte do Maranhão (até a oeste do meridiano de 44°), totalizando uma área de cerca de 5.217.423 km², correspondente a aproximadamente 61% do território brasileiro.

É interessante observar que três regiões brasileiras compreendem a cobertura da Amazônia Legal, respectivamente: Norte; Nordeste; Centro-Oeste. Essa configuração corrobora com as ideias de Lira (2011) e Oliveira (1991) de que a Amazônia Legal é um território planejado pela burocracia administrativa do Regime Militar. Para estes, esta região nada mais é do que uma reinvenção, ou melhor, uma (re)articulação de um território amazônico, criado e/ou recriado no gabinete dos governos militares sob a lógica do capitalismo num processo de interiorização e ocupação da região.

Desse modo, a Amazônia Legal seria uma (re)criação de uma região e a dilatação das áreas de ocorrências da floresta, em uma tentativa de ocupar espaços que erradamente

Building the way

foram considerados vazios (LIRA, 2011). Uma articulação geopolítica de conteúdo modernizador, feita pelos promotores do Regime Militar e construída de forma muito racional por meio da articulação de interesses nacionais e internacionais. Uma aliança entre Estado e capital estrangeiro, ou, segundo Becker e Egler (1994), uma aliança entre capital privado interno, externo e público, principalmente nos governos militares.

Lira (2011, p. 28) afirma que a “[...] Amazônia brasileira e Amazônia Legal dialeticamente, se contradizem, se confirmam e se negam, dentro de um contexto onde se define a natureza da geografia e as ideologias geográficas” (LIRA, 2011, p. 28). Para o mesmo existe um embate dialético entre a Amazônia brasileira (do ribeirinho, do indígena, do seringueiro, do posseiro) com a Amazônia Legal (do capital e da tecnologia), que faz surgir a “Amazônia Ilegal”, representação do conflito que se estabelece no território, impetrada pelo modo de produção capitalista.

Assim, ao discutir as políticas desenvolvimentistas voltadas para a Amazônia, o autor verifica a presença de “várias Amazônias” dentro da mesma região, onde apesar de compor o mesmo território há a necessidade de desassocia-las. Segundo este autor:

Amazônia Brasileira estou me referindo à região visível, um território palpável, uma região que por se já é uma região onde o homem do lugar sinta e conheça sua geografia, enfim, uma região que não necessite de instrumentos técnicos e/ou ideologias para definir seus contornos [...]. a Amazônia Legal é uma região criada pelos governos militares e/ou paramilitares, com o intuito de reafirmar a soberania nacional na região e desenvolvê-la de maneira “segura”. Tudo isso sobre o patrocínio do capital estrangeiro, (liberalista) encontrando neste “novo” tipo de parceria, uma brecha para apropriar-se das riquezas minerais e vegetais da verdadeira Amazônia brasileira (LIRA, 2011, p. 28-29).

Partindo dessas discussões é importante destacar os principais programas institucionalizados para região. Como já explanado, foi por meio dos Planos Nacionais de Desenvolvimento que as políticas de desenvolvimento para a região amazônica se deram. Tais planos sedimentaram as diretrizes básicas para os programas de integração e desenvolvimento da região amazônica brasileira, arquitetada, sobretudo, pelo Regime Militar.

Para Oliveira (1991, p. 89) à Amazônia e ao Planalto Central estava reservada a “[...] estratégia dos polos agropecuários e agrominerais, com dupla finalidade: abrir o acesso às riquezas naturais aos grandes grupos econômicos e reorientar os fluxos migratórios

Building the way

predominantes na direção Nordeste/Sudeste para Nordeste/Amazônia”. Para isso, o projeto de integração nacional precisava integrar a região amazônica ao contexto nacional e, por decorrência, ao cenário mundial. Precisava necessariamente de uma ocupação demográfica e econômica de forma planejada.

Segundo Santos, R. (2013) as políticas territoriais da Amazônia foram fomentadas a partir da criação de polos de desenvolvimento, com a finalidade de estimular

[...] o processo de desenvolvimento, urbanização e, sobretudo assegurar a geopolítica territorial do capital na região. Os programas de desenvolvimento como o Polo-Centro, Polo-Amazônia, etc. foram instituídos a partir de políticas de desenvolvimento baseada na filosofia das teorias locais. Isto é, estabeleceu-se um desenvolvimento polarizado ou de formação de pólos de crescimento como propõe François Perroux. (SANTOS, R., 2013, p. 147).

O I Plano Nacional de Desenvolvimento – I PND (1972/74) já tinha como constituição básica a “ocupação dos espaços vazios”, uma vez que os Militares queriam preenche-los, isto é, garantir esforços estratégicos para ocupar os espaços, com empreendimentos capitalistas na região (Bolwerk, 2014). É neste prisma que surge em 1974 o POLAMAZÔNIA (Programa de Polos Agropecuários e Agrominerais da Amazônia) criado por meio do Decreto nº 74.607 de 25 de setembro de 1974. Este programa veio para territorializar os grandes monopólios da Amazônia.

Vejamos o que diz o Decreto nº 74.607,

Art. 1º É criado o Programa de Pólos Agropecuários e Agrominerais da Amazônia (POLAMAZÔNIA), com a finalidade de promover o aproveitamento integrado das potencialidades agropecuárias, agro-industriais, florestais e minerais, em áreas prioritárias da Amazônia (BRASIL, Decreto nº 74.607, 1974).

Os planos federais previam a implantação de diversos polos de desenvolvimento na Amazônia brasileira, com destaque para a produção mineral. Segundo Monteiro (2005)

Ancoravam-se, portanto, numa visão de desenvolvimento regional que tinha por fundamento a necessidade de concentração espacial de capitais, capazes de produzir desequilíbrios, e, em decorrência destes, impulsionar processos de desenvolvimento por meio do surgimento de uma cadeia de ligações para frente e para trás das atividades produtivas consideradas “chave”. Alguns dos pólos que integravam o Polamazônia eram Carajás, Trombetas e Amapá. Este programa criou os pólos de Carajás, Trombetas e do Amapá (MONTEIRO, 2005, p. 188).

Building the way

Segundo Santos, R. (2013) ao contrário do que se pretendia (uma “concentração descentralizada” de desenvolvimento na região) o resultado foi “[...] o aumento das disparidades do desenvolvimento inter e intra-regional”. Isto gerou a ampliação das desigualdades sociais e o motivo é simples: a periferia tornou-se mais dependente do centro, tanto em nível nacional como também internacional.

Já o II Plano Nacional de Desenvolvimento – II PND (1975/79) tinha a finalidade de articular a exploração de minérios com o potencial hidroelétrico da Amazônia Oriental. Esse PND delineava uma Política de Desenvolvimento de Recursos Florestais e Uso Racional dos Solos da Amazônia como o objetivo principal de “transformar a exploração madeireira numa atividade planejada, institucionalizada e permanente” (OLIVEIRA, 1991, p. 93). Ainda no ventre do II PND é criado o POLOCENTRO (Programa de Desenvolvimento dos Cerrados) por meio do Decreto nº 75.320 de 29 de janeiro de 1975. Este programa buscava desenvolver no Brasil Central um polo de desenvolvimento baseado no uso de práticas agrícolas modernas e de sua integração com o mercado (interno e externo), através de assistência técnica, financeira e de infraestrutura. No caminho inverso, desestimulava a agricultura de subsistência.

Santos, R. (2013, p. 149) assevera que em nível ideológico, o POLOCENTRO procurava “repassar a ideia de que a principal justificativa dos programas de desenvolvimento agrário seria o mais eficiente padrão de desenvolvimento social e bem-estar das populações atingidas.” No entanto, o objetivo era, de fato, conquistar o Cerrado, atingindo frações territoriais mato-grossenses e goianas cobertas pelo Cerrado na área da Amazônia Legal e no Centro-Oeste (SANTOS, R. 2013).

Segundo Bolwerk (2014, p. 38), o POLOCENTRO funcionava como “[...] apoio do governo militar para alavancar as políticas de entrada de capital na região, bem como introduzir novas rotas de migrações numa área extensa geograficamente.” Outro programa criado com essa finalidade foi o PRODECER – Programa Nipo-Brasileiro de Cooperação para o Desenvolvimento Agrícola da Região do Cerrado. Este programa foi criado a partir do acordo bilateral entre o governo brasileiro e o japonês em 1974, durante o governo do Marechal Geisel. Esse acordo visava principalmente à cooperação técnica e econômica para o

Building the way

desenvolvimento da área do cerrado.

O PRODECER atuou no cerrado do Centro-Oeste e na Amazônia Legal e visava, de acordo com Oliveira (1991, p. 94), “à produção de arroz e, particularmente, de soja, volta para a exportação, principalmente para o Japão.”

PRODECER, POLOCENTRO e POLAMAZÔNIA partem de uma concepção de desenvolvimento polarizado, fruto das políticas públicas do Estado Keynesiano¹. Em suma, as políticas deliberadas por estes programas de investimentos em sua maioria se dirigiam diretamente ao grande capital (SANTOS, R., 2013).

Num contexto mais recente, pensando em reforçar as políticas regionais voltadas para redução das desigualdades sociais inter e intrarregionais, o Estado brasileiro criou a Política Nacional de Desenvolvimento Regional (PNDR), instituída pelo Decreto de lei nº 6.047, de 22 de fevereiro de 2007 (Brasil, 2007). Esse novo instrumento político é considerado nacional porque, diferente das políticas regionais anteriores, como a SUDAM e a SUDENE, abrange todo o território nacional e é centralizada pelo Governo Federal, representado pelo Ministério da Integração Nacional. Arrais (2009, p. 4-5) argumenta que

A PNDR demonstra o retrato regional brasileiro, focando regiões urbanas e rurais, regiões estratégicas para a segurança nacional, bem como regiões com fragilidade ambiental e social. Essa complexidade dos arranjos, entretanto, esbarra em nossa tradição política centralizadora, por um lado, mas também na concepção estadualista que impõe dificuldades na gestão financeira das políticas nacionais com foco regional.

Alguns autores afirmam que apesar da PNDR ser nacional, a atuação no território não poderia ser homogênea, já que partiu do reconhecimento da existência da desigualdade regional. Arrais (2009, p. 4) assevera que “[...] a visão territorial fundamenta-se em uma tipologia que considerou, no nível microrregional, o rendimento domiciliar médio e o crescimento do PIB *per capita*, o que resultou na classificação das microrregiões brasileiras como *baixa renda, estagnadas, dinâmicas e alta renda*”

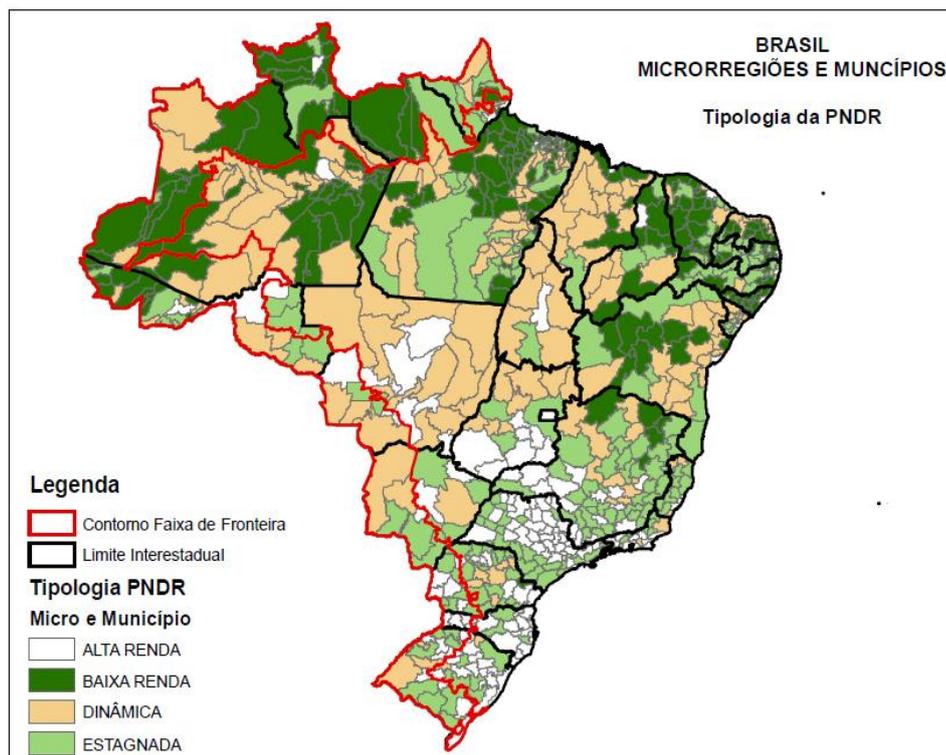
Essa classificação gerou o Mapa das Tipologias da PNDR (Figura 4). Esse mapa

¹ Segundo Carvalho e Ferreira (2007), John M. Keynes defendia a intervenção moderada do Estado, afirmava que não havia razão para o socialismo do Estado, pois não seria a posse dos meios de produção que resolveria os problemas sociais. Ao Estado competia incentivar o aumento dos meios de produção e a boa remuneração de seus detentores.

Building the way

traduz a diversidade regional no Brasil, rompendo, em uma primeira leitura, a visão de oposição homogênea entre o Nordeste “atrasado” e um Sudeste “moderno”.

Figura 1: Mapa das Tipologias da Política Nacional de Desenvolvimento Regional - 2010.



Fonte: Ministério da Integração Nacional, 2010/ (BRASIL, 2014).

Em relação ao estado do Tocantins, observa-se que das 8 microrregiões instituídas pelo IBGE, 6 estão classificadas como dinâmicas, 1 (Microrregião de Gurupi) apresenta estagnação e apenas 1 concentra alta renda, sendo a Microrregião de Porto Nacional (MRPN). Sabendo-se desse fator, é necessário fazer um diagnóstico sobre as políticas regionais no Tocantins.

Políticas Regionais No Tocantins

O Tocantins é o estado mais jovem da federação brasileira. Ele foi criado pela Assembleia Nacional Constituinte de 1988 e instalado, na região Norte, em 1 de janeiro de 1989. Este jovem filho da federação brasileira, com pouco mais de 20 anos, ainda está se estruturando para receber o grande capital, traduzido pela chegada gradativa das grandes multinacionais. Os investimentos em infraestrutura e a introdução do conhecimento técnico-científico, sobretudo para o setor agropecuário, têm acontecido de forma gradual.

Segundo Santos, R. (2012, 2013) essa estruturação se traduz na construção da Ferrovia Norte-Sul, na implantação das usinas hidroelétricas e de outros projetos que foram incluídos no PAC – Programa de Aceleração para o Crescimento – do governo federal. Esse fato corrobora com a ideia de Milton Santos (2012), quando diz que as regiões constroem um espaço territorial a partir de parâmetros externos, advindos da expansão do mercado global.

Santos, R. (2012) afirma que a criação do Tocantins interferiu substancialmente para que houvesse um grande “*desarranjo espacial*”, tanto do ponto de vista cultural como do socioeconômico, em relação ao antigo norte goiano. Diz ele que

Esse desarranjo regional desencadeou uma aceleração no processo de produção e de reprodução dos espaços urbanos (a construção de Palmas principalmente) e em processo de agravamento dos conflitos sociais no campo, oriundo das reivindicações dos movimentos sociais, pelo menos daqueles mais organizados. Quanto ao aspecto cultural, as comunidades tradicionais são diretamente impactadas por essa reestruturação do território (SANTOS, R. 2012, P. 150).

Além desses fatores, o processo de urbanização planejada pelas políticas públicas de investimentos, tanto do capital nacional quanto internacional contribui também para esse desarranjo espacial. A ocupação demográfica e, principalmente, o processo de integração econômica da Amazônia ao contexto nacional e internacional foram os motivos para esse processo ter sido meticulosamente planejado (SANTOS, R. 2012). Para Santos, R. (2012, p. 151) este fato trouxe “benefícios apenas para uma pequena parcela da população, aquelas classes sociais de poder aquisitivo mais elevado”.

A promulgação da Constituição de 1988 gerou uma descentralização política entre

Building the way

governo federal e estadual. Uma das determinações foi a transferência da regulamentação das emancipações política-administrativa municipal da União para os estados. No Tocantins, as elites políticas regionais aproveitaram das prerrogativas constitucionais e iniciaram um intenso processo de emancipação municipal. Fato esse que depois da emancipação política-administrativa do estado de Goiás, o Tocantins, com até então 79 municípios, criou imediatamente mais 44 (e depois mais 16, somando hoje, ao todo, 139 municípios). Para Santos, R. (2013, p. 157) o procedimento político e a iniciativa de criação de novos municípios “representam uma política de promoção para desenvolvimento regional. Mas esse quadro evolutivo de criação de novos municípios no Tocantins efetivamente não traduz em melhores condições sociais para a população”.

É importante observar que o cenário tocantinense é (assim como acontece nas demais regiões) planejado racionalmente e de forma estratégica apoiado pelo uso do conhecimento técnico-científico e dos financiamentos feitos pelo poder público e privado. O discurso dos promotores do desenvolvimento é permeado pela utópica fala de prosperidade para toda a região, melhoria de vida, menos desigualdades sociais, a saída do isolamento político-econômico, etc. Porém, as mazelas sociais sempre aparecem. Sobre essa premissa, Santos, R. (2012, p. 151) diz que o fato é simples, “[...] tudo é planejado não para equacionar as questões sociais e sim, para favorecer a acumulação capitalista, em outras palavras, o Estado paga o ônus e os donos dos meios de produção extraem a mais-valia.”

Programas de desenvolvimento como o POLOCENTRO, POLAMAZÔNIA e PRODECER, dentre outros, são criados exclusivamente para oxigenar os empreendimentos econômicos. Estes programas constituíram no antigo norte goiano e constituem no atual Tocantins, verdadeiros agentes promotores da reestruturação territorial. Assim, é importante destacar alguns dos principais eixos de desenvolvimento regional no Tocantins.

Os investimentos em infraestrutura são fundamentais no processo de modernização do espaço regional. Os corredores de transporte multimodal², por exemplo, são

² Segundo o Decreto de Lei 9.611/98 em seu artigo segundo define transporte multimodal como: “Art. 2º Transporte Multimodal de Cargas é aquele que, regido por um único contrato, utiliza duas ou mais modalidades de transporte, desde a origem até o destino, e é executado sob a responsabilidade única de um Operador de Transporte Multimodal”.

Building the way

uma das alternativas para cristalizar vias de escoamento de produção. No Tocantins, destacam-se os corredores: Rodovia Belém-Brasília³ e, mais recente, a Ferrovia Norte-Sul (FNS) (Figura 3). O primeiro corredor divide o estado entre leste e oeste, interligando a região com os estados de Goiás, Pará e Maranhão, conforme pode ser observado na Figura 3.

A Rodovia Belém-Brasília, inaugurada em 21 de abril de 1960, representa uma das obras de infraestrutura mais importante no direcionamento do processo de ocupação demográfica e econômica no antigo norte goiano. Santos, R. (2013) assevera que nem Brasília, em 1958, havia sido concluída, quando Juscelino Kubitschek resolveu pôr em prática o projeto de construção de rodovias. A Belém-Brasília percorre quase toda a extensão paralela ao rio Tocantins, cortando os estados do Goiás, Tocantins, Maranhão e o Pará. Tem o total de 3.566,3⁴ km, dos quais 803 percorrem o estado do Tocantins. Tal rodovia foi responsável pelo surgimento de diversos povoados que mais tarde se tornariam municípios, como Araguaína, Gurupi, Guaraí e Colinas do Tocantins, dentre outros.

Para Lira (2011), a Belém-Brasília se constituiu

[...] no novo eixo de desenvolvimento econômico e populacional da região do Tocantins, se transformando em uma área de atração e deslocando a economia e a urbanização do vale do Tocantins para o divisor de água a sua margem esquerda [Para este autor] A rodovia desequilibrou a economia regional no ponto de vista de desagregação de valores “antigos” e agregação de “novos” valores (LIRA, 2011, p. 152).

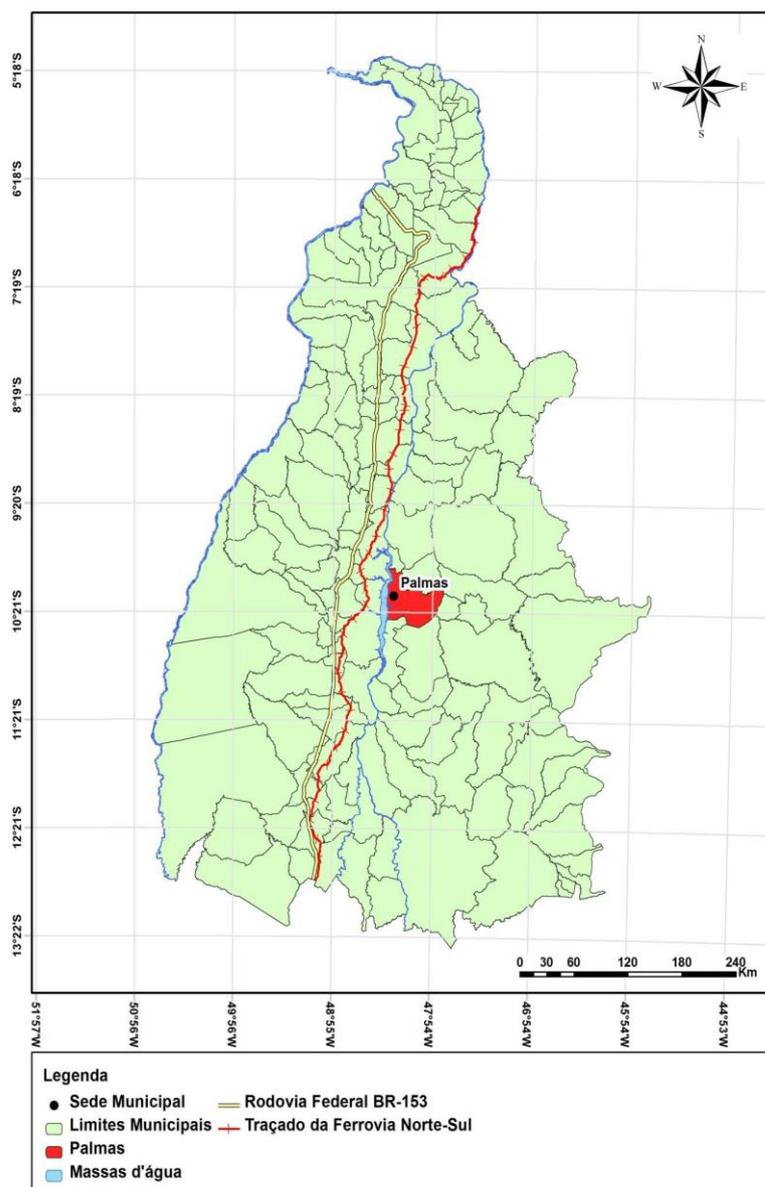
A BR-153 se transformou em centro econômico, enquanto as outras regiões foram marginalizadas no processo de desenvolvimento da região. Para Lira (2011) essa situação só veio a melhorar parcialmente com a construção de uma ponte sobre o rio Tocantins, na cidade de Porto Nacional, em 1979. Assim, este autor conclui que “o que veio para ‘integrar’ e desenvolver toda a região do Tocantins, como era o discurso da época, só 20 anos depois é que é dado o verdadeiro, mas ainda insuficiente sinal de integração regional” (LIRA, 2011, p. 155).

³ Esta rodovia recebeu vários nomes. Chamou-se Rodovia Transbrasiliana, logo no início de sua construção, quando foi fundada a CANG (Colônia Agrícola Nacional de Goiás), em 1941. Depois de Anápolis-Belém, Rodovia Bernardo Sayão e Rodovia BR-14. E finalmente BR-153 ou Belém-Brasília.

⁴ DNIT, 2015. Disponível em: < <http://www1.dnit.gov.br/rodovias/rodoviasfederais/>> Acessado em: jan. 2015.

Building the way

Figura 2: Traçado da Rodovia BR-153 e Ferrovia Norte-Sul (FNS)



Fonte: SEPLAN, 2012a.

Building the way

Para Bolwerk (2014, p. 117) a Rodovia BR-153 caracteriza não apenas a nova inserção do capitalismo na região, mas “[...] efetivamente a viabilização de novas rotas de comunicação, novas formas de dominação, isto é, com a construção da BR-153 cria-se a necessidade emergencial da ocupação e urbanização dos espaços geografizados”. Assim, o mesmo conclui que a construção da BR-153, viabilizou “um processo de ocupação, de urbanização do espaço dentro da lógica do capitalismo tardio que chegou à região” (BOLWERK, 2014, p. 117). Ademais, com a criação do estado do Tocantins, a desigualdade regional, impetrada pelas profundas disparidades regionais que o estado recebeu como herança do velho sistema administrativo do Goiás, continua a desafiar as atuais autoridades governamentais. Em suma, com sua criação, as políticas de desenvolvimento tiveram que ser redesenhadas, em função de ter um governo próprio e ter mais autonomia política-administrativa (SANTOS, R., 2013).

A Ferrovia Norte-Sul (FNS), segundo corredor de transporte multimodal destacado, representa a nova espinha dorsal do espaço tocantinense. A referida ferrovia possui 4.787 km de extensão total, destes 863 km percorrem o território tocantinense, correspondendo a 20%. Quando concluída percorrerá por 26 municípios tocantinenses, sendo: Aguiarnópolis, Mosquito, Darcinópolis, Babaçulândia, Araguaína, Nova Olinda, Palmeirante, Tupiratins, Guaraí, Tupirama, Fortaleza do Tabocão, Rio dos Bois, Miracema do Tocantins, Porto Nacional, Paraíso do Tocantins, Pugmil, Oliveira de Fátima, Fátima, Brejinho de Nazaré, Crixás do Tocantins, Aliança do Tocantins, Gurupi, Cariri do Tocantins, Figueirópolis, Alvorada e Talismã (VALEC, 2014).

Além do Tocantins, os estados da federação que receberão seu traçado são: Pará, Maranhão, Goiás, Minas Gerais, São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. No Tocantins, essa ferrovia favorece a integração do estado com as regiões Centro-Oeste e Centro-Sul do País. A empresa responsável pela construção, organização e administração da ferrovia é a VALEC⁵ – Engenharia, Construções e Ferrovia S.A. Tal processo administrativo é realizado por meio de licitações. Estas, por sua vez, permitem o uso da área para a formação

⁵ A VALEC Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. é uma empresa pública, sob a forma de sociedade por ações, vinculada ao Ministério dos Transportes, nos termos previstos na Lei nº 11.772, de 17 de setembro de 2008.

Building the way

e exploração dos pátios de integração multimodal da FNS em Araguaína, Aguiarnópolis, Porto Nacional entre outras localidades, conforme apresenta o quadro a seguir:

Figura 3: Pátios Multimodais no Tocantins.

Pátio	Aguiarnópolis
Localização	Aguiarnópolis, próximo às rodovias BR-226 e BR-230
Área Total Aproximada	10,5 ha (hectares)
Tipos de Carga	Commodities agrícolas, fertilizantes, grãos líquidos/combustíveis, cargas em geral/containers (minérios)
Empresas	Não operando. Falta de interesse das empresas
Pátio	Araguaína
Localização	Município de Araguaína, localizado próximo ao entroncamento das rodovias estaduais TO 424 e TO 222, a 22 quilômetros da cidade de Araguaína.
Área Total Aproximada	50 ha.
Tipos de Carga	Commodities agrícolas, fertilizantes, grãos líquidos/combustíveis, cargas em geral/containers (minérios)
Empresas	VOETUR – movimentação de grãos RENOVA – biocombustível GLOBAL – combustível RODOPOSTO ELDORADO – combustível COTRIL – carga geral/fertilizante
Pátio	Colinas
Localização	Município de Palmeirante, próximo à rodovia TO 355.
Área Total Aproximada	40 ha.

Building the way

Tipos de Carga	Commodities agrícolas, fertilizantes, granéis líquidos/combustíveis, cargas em geral/containers (minérios)
Empresas	NOVAAGRI – movimentação de grãos FERTILIZANTES TOCANTINS – fertilizantes
Pátio	Guaraí
Localização	Município de Tupirama, próximo à rodovia TO-336
Área Total Aproximada	30 ha (hectares)
Tipos de Carga	Commodities agrícolas, fertilizantes, granéis líquidos/combustíveis, cargas em geral/containers (minérios)
Empresas	BUNGUE – combustível/carga geral DISTRIBUIDORA TABOCÃO – combustível/carga geral
Pátio	Porto Nacional
Localização	Porto Nacional, localizado na rodovia TO-336
Área Total Aproximada	70 ha.
Tipos de Carga	Commodities agrícolas, fertilizantes, granéis líquidos/combustíveis, cargas em geral/containers (minérios)
Empresas	EXITO – carga geral GECON – fertilizantes NOVAAGRI – movimentação de grãos LOS GROBO CEAGRO – movimentação de grãos PETROBRAS – combustível RAÍZEN – combustível NORSHIP – combustível
Pátio	Gurupi
Localização	Gurupi, próximo às rodovias BR-280 e BR-153
Área Total	70 ha (hectares)

Building the way

Aproximada	
Tipos de Carga	Commodities agrícolas, fertilizantes, granéis líquidos / combustíveis, cargas em geral / containers.
Empresas	Processo de elaboração do edital de licitação para arrendamento das áreas para as empresas

Fonte: VALEC, 2014.

Os produtos que são e serão transportados pela FNS estão basicamente associados à cadeia produtiva do agronegócio, como fertilizantes agrícolas e grãos (*commodities*). Encontram-se também combustíveis e minérios com possibilidades concretas de implementos agrícolas. Da mesma maneira encontram-se mercadorias industrializadas associadas à produção da indústria de transformação dos produtos agrícolas.

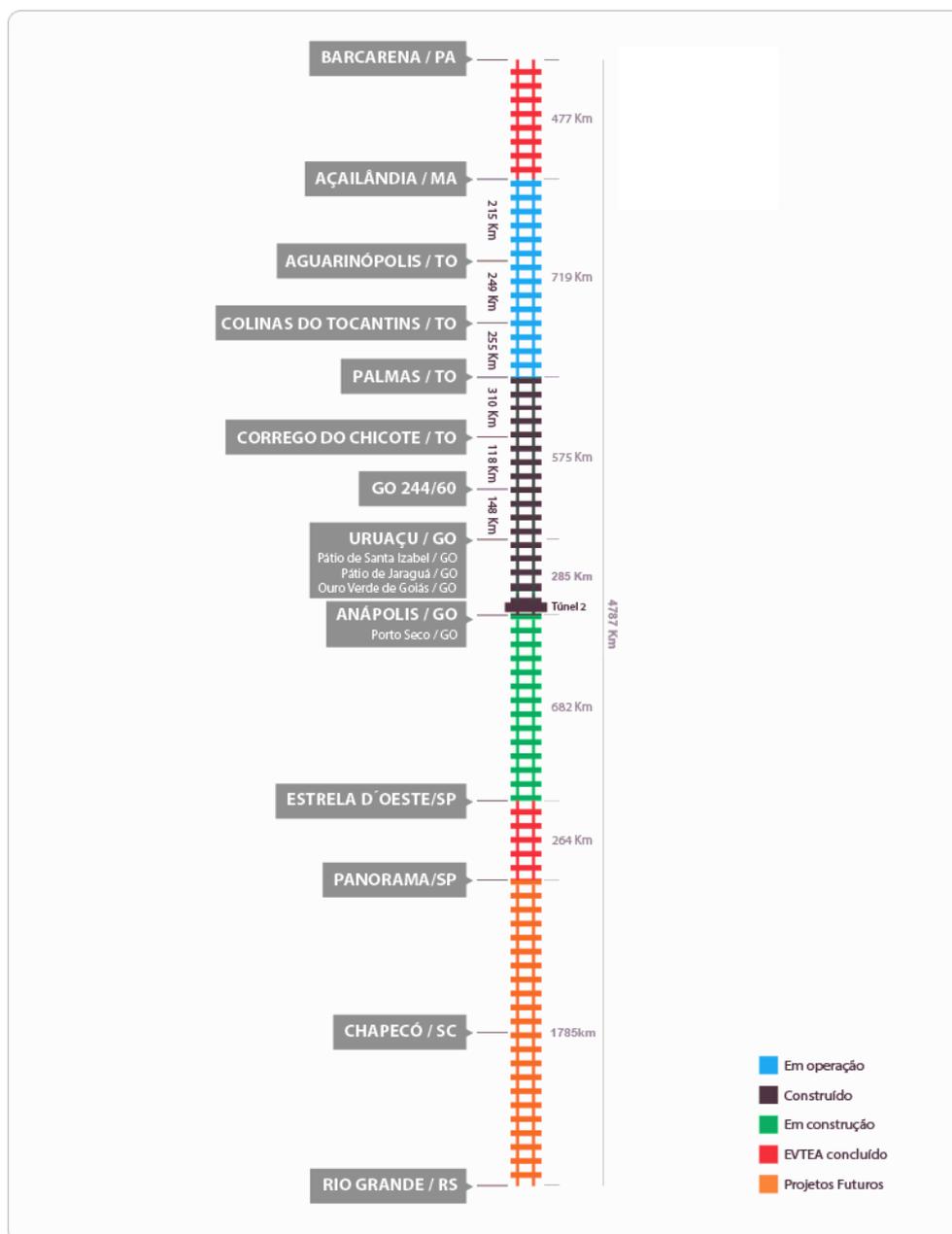
É importante destacar que o trecho que de fato está em operação corresponde a 719 km e vai do Pátio Multimodal de Açailândia (MA) ao Pátio de Porto Nacional (TO), conforme pode ser observado na Figura 4. Este trecho foi concluído em 2010 e custou aproximadamente R\$ 1,65 bilhões financiados pelo Programa de Aceleração do Crescimento (VALEC, 2014).

Os recursos para a construção da ferrovia têm parceria do capital público com o da iniciativa privada. Para Santos, R. (2013, p. 169) entre os objetivos da criação desta ferrovia, está “o estímulo do desenvolvimento econômico e integração territorial da malha viária intermodal nacional [...] Ampliar o escoamento de matéria-prima para os portos do norte brasileiro e fomentar o desenvolvimento regional”.

Em Suma, tais projetos de desenvolvimento, assentados na criação de corredores de exportações, estão atrelados eminentemente aos interesses das transnacionais, que “[...] na busca da mais-valia, procuram reorganizar o território de forma a selecionar locais estratégicos para seus investimentos” (SANTOS, R., 2013, p. 170).

Building the way

Figura 4: Diagrama Unifilar da Ferrovia Norte-Sul (FNS)



Fonte: VALEC, 2014.

Considerações Finais

Diante desse histórico das políticas territoriais na Amazônia brasileira e no Tocantins, questiona-se: *o desenvolvimento regional voltou à cena política?* Essa premissa parte do debate da necessidade atual em se discutir o desenvolvimento regional na perspectiva de uma reflexão metodológica que não separe “teoria e prática”, a fim de estimular um debate que não desconsidere a ação, e sim, estimule a sua reflexão (ARRAIS, 2009).

A ação é entendida como uma propriedade tanto dos indivíduos como dos atores sociais. Assim, para o estudo do desenvolvimento regional é imprescindível qualificar os atores sociais a partir de sua ação. No Brasil, por exemplo, o Estado foi um ator chave na distribuição de recursos no território, onde sua ação no espaço regional, principalmente a partir da década de 1950, traduziu os interesses dos grupos hegemônicos nacionais em associação com os grupos regionais. Em outras palavras, o território brasileiro é uma espécie de palco onde se materializam espacialmente grandes transformações espaciais provenientes de uma ação racionalizada preparada “[...] a partir de um discurso político-ideológico que emana principalmente do seio dos planejamentos governamentais” (SANTOS, R., 2008, p. 35).

O problema da ocupação econômica do território é um postulado da própria criação do Estado Nacional, que representa os interesses dos ideólogos desenvolvimentistas. Para os detentores dessa ideologia, a exemplo de Juscelino Kubitschek, Jânio Quadros, os próprios governos militares, entre outros, a questão do desenvolvimento e o crescimento econômico do Brasil é algo que deve ser colocado em prática de forma imperativa, mesmo que hajam forças sociais e políticas não favoráveis. Tal ideologia remete a uma postura política dos atores sociais baseada em uma filosofia unilateral. O crescimento econômico e o progresso socioeconômico são considerados como fenômenos naturais e necessários à sociedade.

Nessa perspectiva, Arrais (2009, p.4) nos alerta sobre dois outros importantes pontos relacionados ao planejamento e ao desenvolvimento regional no Brasil. O primeiro diz respeito ao “reconhecimento da ampliação da diversidade territorial brasileira, resultado da

Building the way

progressiva inserção diferencial de várias regiões à economia internacional”. Enquanto que o segundo refere-se à própria mudança na concepção de intervenção do Estado, o que significa que não podemos considerar as novas experiências fora do contexto da política nacional.

REFERÊNCIAS

ARRAIS, Tadeu A. **Apontamentos metodológicos sobre desenvolvimento regional**. Biblio 3W: Revista bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales da Universidad de Barcelona, Espanha, v. XIV, n. 849, 30 nov. 2009. Disponível em: <<http://www.ub.edu/geocrit/b3w-849.htm>> Acesso em: dez. 2013.

BECKER, Bertha Koiffmann; EGLER, Cláudi. **Brasil: uma nova potência regional na economia-mundo**. 2ªed. Rio de Janeiro: Bertrand, 1994.

BOLWERK, Diógenes Alencar. **A (re)produção do espaço/ Tocantins no contexto regional**. 2014. 206 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal do Tocantins. Campus de Porto Nacional - TO: UFT, 2014.

BRASIL. Senado Federal. Decreto Nº 74.607, de 25 de setembro de 1974. Dispõe sobre a criação do Programa de Pólos Agropecuários e Agrominerais da Amazônia (POLAMAZÔNIA). Brasília: **Secretaria de Informação Legislativa**, 1974. Disponível em: <<http://www.2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1970-1979/decreto-74607-25-setembro1974-423225-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acessado em: jan. 2014.

_____. Governo Federal. Decreto Nº 6.047, de 22 de fevereiro de 2007. Institui a Política Nacional de Desenvolvimento Regional – PNDR e dá outras providências. Brasília: **Casa Civil**, 2007. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/decreto/D6047.htm>. Acessado em: jan.2014.

_____. **Ministério da Integração Nacional**. Mapa das Tipologias da Política Nacional de Desenvolvimento Regional (2010), Brasília, DF. Disponível em: < <http://www.integracao.gov.br/> > Acesso em: jan. 2014.

COSTA, Wanderlei Messias de. **O Estado e as políticas territoriais no Brasil**. São Paulo: Contexto, 1997.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Geoestatísticas de Recursos Naturais da Amazônia Legal**. Rio de Janeiro: IBGE, 2011. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/geociencias/recursosnaturais/diagnosticos_levantamentos/>. Acesso em: dez. de 2014.

LIRA, Elizeu Ribeiro. **A gênese de Palmas – Tocantins: a Geopolítica de (Re)Ocupação territorial na Amazônia Legal**. Goiânia: Kelps, 2011.

Building the way

MONTEIRO, Maurílio de A. **Meio século de mineração industrial na Amazônia e suas complicações para o desenvolvimento regional.** Estudos Avançados, vol. 19, n. 53, São Paulo, 2005, p. 187-207.

OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino de. **Integrar para não entregar.** Campinas-SP: Papirus, 1991.

SANTOS, Milton. **A natureza do Espaço: técnica e tempo, razão e emoção.** São Paulo: Edusp, 2012.

SANTOS, Roberto de S. A reestruturação territorial do Tocantins e seus desdobramentos socioespaciais: *um convite para a reflexão.* In: PEREIRA, Aires José; SANTOS, Roberto de S. (Orgs.) **Ensaio de Geografia e educação no/do Tocantins.** Goiânia: Kelps, 2008. p. 33 - 60.

_____. **Os condicionamentos das Políticas territoriais e do processo de territorialização dos atores hegemônicos no desenvolvimento regional e local: uma análise crítica no contexto de Tocantins.** 2013. 354 f. Relatório Científico (Estágio de Pós-Doutoramento) – Instituto de Estudos Socioambientais (IESA), Universidade Federal de Goiás, Campus de Goiânia – GO, 2013.

_____. O projeto de modernização e as imposições do mercado globalizado. In: SANTOS, Roberto de Souza; SILVA FILHO, Geraldo. (Orgs.). **Ensaio de Geografia e História do Tocantins: para uma interpretação crítica.** Palmas - TO: NAGÕ Criações, 2012. p. 147-169.

VALEC. *Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. Ações e programas – Ferrovias VALEC.* Brasília: VALEC, 2014. Disponível em: <http://www.valec.gov.br/acoes_programas/>. Acessado em: dez. de 2014.