

**MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
SECRETARIA DE EDUCAÇÃO PROFISSIONAL E TECNOLÓGICA
INSTITUTO FEDERAL DE EDUCAÇÃO, CIÊNCIA E TECNOLOGIA DO
TOCANTINS
CAMPUS PORTO NACIONAL
CURSO TECNOLOGIA EM LOGÍSTICA**

MARCELA MARQUES DA CRUZ

**AS TRANSFORMAÇÕES OCORRIDAS NA INFRAESTRUTURA DO MODAL
RODOVIÁRIO NO ANTIGO NORTE DO GOIÁS**

PORTO NACIONAL – TO 2016

MARCELA MARQUES DA CRUZ

**AS TRANSFORMAÇÕES OCORRIDAS NA INFRAESTRUTURA DO MODAL
RODOVIÁRIO NO ANTIGO NORTE DO GOIÁS**

Trabalho de conclusão de Curso apresentado com requisito parcial para obtenção do Título de Tecnólogo em Logística do Curso Superior de Logística do Instituto Federal do Tocantins, Campus Porto Nacional.

Orientadora: Prof.^a Esp. Lucivania Pereira Gloria.

PORTO NACIONAL – TO 2016

C955t Cruz, Marcela Marques

As transformações ocorridas na infraestrutura do modal rodoviário no antigo norte de Goiás / Marcela Marques da Cruz. – Porto Nacional: Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia, 2016.

37f.

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia, Curso de Tecnologia em Logística, Porto Nacional, TO, 2016.

Orientadora: Prof. Esp. Lucivânia Pereira Glória

1. Infraestrutura. 2. Logística. 3. Modal rodoviário. I. Glória, Lucivânia Pereira Glória. II. Título.

CDD: 658.7

MARCELA MARQUES CRUZ

**AS TRANSFORMAÇÕES OCORRIDAS NA INFRAESTRUTURA DO MODAL
RODOVIÁRIO NO ANTIGO NORTE DO GOIÁS**

Trabalho de conclusão de Curso apresentado com requisito parcial para obtenção do Título de Tecnólogo em Logística do Curso Superior de Logística do Instituto Federal do Tocantins, Campus Porto Nacional.

Aprovado em: / / _____

BANCA AVALIADORA

Especialista Lucivânia Pereira Gloria (Orientador) IFTO
– *Campus* Porto Nacional

Especialista Luana Quadros dos Santos IFTO
– *Campus* Porto Nacional

Especialista

Leandro Maluf
IFTO – *Campus* Porto Nacional

Dedico este trabalho aos meus familiares por todo apoio a
mim prestado durante este curso.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus por iluminar meus caminhos, aos meus pais por terem me dado a vida, pois tiveram uma enorme paciência pelos momentos que estive ausente.

—Se não puder se destacar pelo talento, vença pelo
esforço. **Dave**
Weinbaum

RESUMO

As transformações ocorridas na infraestrutura do modal rodoviário no antigo norte do Goiás foram os embriões das rodovias da atualidade. Em Goiás-Tocantins, mais que em outras regiões do Brasil, o modal rodoviário teve um papel fundamental no processo de ocupação, povoamento e urbanização do território. Se os caminhos antigos refletem na paisagem geográfica as realidades e possibilidades humanas de uma época e engendraram toda uma vida de relações rompendo as disparidades e descontinuidades do espaço, as rodovias de hoje são os verdadeiros órgãos de comando que dão sustentação e viabilidade econômica à apropriação do espaço. A rodovia produziu uma nova dinâmica territorial para o município como um todo, o que proporcionou o seu desenvolvimento. A vinda de vários imigrantes para a cidade fez com que essa realidade mudasse de forma rápida e, os investimentos de pessoas vindas do Sul/Sudeste aceleraram o processo de expansão tanto econômico quanto populacional. Os caminhos, tanto os antigos quanto os atuais, refletem, portanto, toda essa vida de relações que no espaço se estabelecem e se desenvolvem e que, mais que os processos de produção, dominam a evolução da sociedade. O objetivo da pesquisa foi avaliar as transformações ocorridas na infraestrutura do modal rodoviário no antigo norte do Goiás. A metodologia utilizada foi a pesquisa bibliográfica. Como resultados observou-se que ocorreram várias transformações no modal rodoviário desde a pré-autonomia do Antigo Norte de Goiás até os dias atuais como Estado do Tocantins, pois com a criação da Rodovia Belém-Brasília, as possibilidades de escoamento da produção aumentaram, a vinda de pessoas de outras regiões, além do crescimento e desenvolvimento de novas empresas e indústrias que puderam se instalar na região.

Palavras-chave: Logística. Infraestrutura. Modal Rodoviário. Norte de Goiás.

ABSTRACT

The transformations in the road transport infrastructure in the old northern Goiás were the embryo of today's highways. Goiás-Tocantins, more than in other regions of Brazil, the road transport played a key role in the process of occupation, settlement and urbanization of the territory. If the old ways reflect the geographical landscape human realities and possibilities of a time and engendered a lifetime of relationships breaking gaps and discontinuities of space, the highways today are the real control devices that support and economic viability of the appropriation of space. The highway has produced a new territorial dynamic to the municipality as a whole, which provided its development. The arrival of many immigrants to the city made this reality change quickly and the investments of people from the South / Southeast accelerated the process of expanding both economic and population. The paths, both ancient and current, therefore reflect all this life of relations in space are established and develop and that, rather than production processes dominate the evolution of society. The objective of the research was to evaluate the changes occurred in the road transport infrastructure in the old northern Goiás. The methodology used was literature. As a result it was observed that there were several changes in the road transport from pre-autonomy of the Old North of Goiás to the present day as the State of Tocantins, as with the creation of the Belém-Brasília Highway, the outlets of production increased, the coming people from other regions, in addition to the growth and development of new businesses and industries that were able to settle in the region.

Keywords: Logistics. Infrastructure. Modal Road. North of Goiás.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

FIGURA 1: Mapa com as rodovias brasileiras.....	24
FIGURA 2: Caminhos do Antigo Norte Goiano.....	33
FIGURA 3: Mapa Rodovia Belém-Brasília.....	34

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ANTT – AGÊNCIA NACIONAL DE TRÂNSITO E TRANSPORTES

PIB – PRODUTO INTERNO BRUTO

PNLT – PLANO NACIONAL DE LOGÍSTICA E TRANSPORTE

BNDES – BANCO NACIONAL DO DESENVOLVIMENTO SOCIAL

IPEA – INSTITUTO DE PESQUISA E ECONOMIA APLICADA

CNT – CONFEDERAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTE

FMI – FUNDO MONETÁRIO INTERNACIONAL

SPVEA – SUPERINTENDÊNCIA DO PLANO DE VALORIZAÇÃO ECONÔMICA
DA AMAZÔNIA

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	11
2.REFERENCIAL TEÓRICO.....	12
2.1 Períodos pré-autonomia do Antigo Norte de Goiás.....	14
2.2 Modal Rodoviário no Antigo Norte de Goiás.....	16
2.3 Rodovia Belém-Brasília.....	19
3 Períodos pós-autonomia do Antigo Norte de Goiás.....	21
3.1 Estado do Tocantins.....	23
3.1 Infraestrutura atual do modal rodoviário do estado do Tocantins.....	24
4 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS.....	25
5.RESULTADOS E DISCUSSÃO.....	26
6.CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	27
REFERENCIAS	29

1. INTRODUÇÃO

Segundo Dias & Brito (2012), nas décadas anteriores aos anos 60, o Norte Goiano encontrava-se isolado em relação ao Brasil e ao sul de Goiás.

De acordo Sousa (2002) as relações territoriais se restringiam basicamente com o Pará e o Maranhão por meio de hidrovias. Sua economia era majoritariamente de subsistência, ligada à mineração e a pecuária. Em se tratando de índice populacional, a região era quase despovoada.

Com a criação da Belém Brasília, o modal rodoviário foi melhor estruturado, e proporcionou ao Norte Goiano a integração junto a economia nacional, assumindo assim, o papel de exportador de matérias-primas e, importador de produtos industrializados (DIAS & BRITO, 2012).

A rodovia produziu uma nova dinâmica territorial para o município como um todo, o que proporcionou o seu desenvolvimento. A vinda de vários imigrantes para a cidade fez com que essa realidade mudasse de forma rápida e, os investimentos de pessoas vindas do Sul/Sudeste aceleraram o processo de expansão tanto econômico quanto populacional (DIAS & BRITO, 2012).

Após a autonomia do antigo norte de Goiás, atualmente denominado Tocantins, observou-se que o modal rodoviário é o tipo de transporte mais utilizado para o escoamento dos produtos que circulam pelo estado, não somente no estado do Tocantins, mais em todo o Brasil. Alguma das características que estão envolvidas na hora da escolha de se optar pelo modal rodoviário é por que este apresenta maior representatividade entre outros modais, além de ter menores custos de transportes em relação a curtas e medias distâncias.

Diante dessa perspectiva, esta pesquisa propõe responder a seguinte problemática: quais foram as influências que a autonomia do antigo norte de Goiás trouxe para as transformações do modal rodoviário desta região?

Essa pesquisa também possui os seguintes objetivos a serem alcançados que está em avaliar as transformações ocorridas na infraestrutura do modal rodoviário no antigo norte do Goiás, além de fazer um comparativo da infraestrutura do modal rodoviário entre os períodos pré e pós-autonomia do antigo norte de Goiás, traçar um perfil no modal rodoviário no antigo norte de Goiás.

2.REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 Pré - autonomia do Antigo Norte de Goiás

A economia do Antigo Norte de Goiás era majoritariamente de subsistência, ligada à mineração e a pecuária. Em se tratando de índice populacional, a região era quase despovoada (SOUSA, 2002).

Constituído como exemplo típico de região de fronteira com 90,06% de área coberta pelo cerrado e que atualmente se consolida como área moderna de produção agroindustrial o antigo norte goiano, atual Estado do Tocantins, foi por um longo período caracterizado por grandes vazios demográficos e sérios problemas em suas vias de comunicação. Como outras regiões do Brasil o atual Estado do Tocantins vivenciou projetos que visavam ocupar e desenvolver a região (VINHAL, 2009).

Para Apolinário (2006, p.159) —nos séculos XVII e XVIII, o sertão do antigo norte da Capitania de Goiás, atual Estado do Tocantins, foi devastado por sertanistas, missionários e criadores de gado vindos do Nordeste, especialmente do Sul de Pernambuco, Bahia e Piauí,

e por fim pelas levas de aventureiros em busca de descobrirem minas auríferas. Nos dois séculos que se seguiram, a corrente de migração vinda do norte e nordeste continuou a ocupar parte da região. Pelo sul, vieram os bandeirantes, chefiados por Bartolomeu Bueno, que percorreram toda a região que hoje corresponde aos Estados de Goiás e Tocantins, ao longo do século XVIII. Na região existiam duas culturas diferentes: de um lado, a dos sulistas, originários de São Paulo, e, do outro, os nortistas, de origem nordestina. As dificuldades de acesso à região sul do Estado, por parte dos habitantes do norte, os levaram a estabelecer vínculos comerciais mais fortes com os Estados do Maranhão e Pará, sedimentando cada vez mais as diferenças e criando o anseio separatista (APOLINÁRIO, 2006, p.159).

Em setembro de 1821, houve um movimento que proclamou em Cavalcante, e posteriormente em Natividade, um governo autônomo da região norte do Estado. Cinquenta e dois anos depois foi proposta a criação da Província de Boa Vista do Tocantins, projeto não aceito pela maioria dos parlamentares do Império. No ano de 1956, o juiz de Direito da Comarca de Porto Nacional elaborou e divulgou um "MANIFESTO À NAÇÃO", assinado por numerosos nortenses, deflagrando um movimento nessa Comarca, que revigorava a ideia da criação de um novo Estado (ALVARENGA; NOVAES, 2000).

O transporte era realizado através de barcos, devido à presença de numerosos rios, que poderia servir como meio de locomoção num momento em que a região não possuía meios eficientes de transporte, sendo que neste momento com a exploração do ouro, a coroa Portuguesa proibiu o tráfego nos rios. Porém, quando o ouro esgotou-se, entre o final do século XVIII e início do XIX, a coroa permitiu a navegação nos rios da região (ALVARENGA; NOVAES, 2000).

São três momentos marcantes no percurso da criação do estado, dentro do que ela denomina ‘discurso autonomista’ do Tocantins: os anos 20 do séc. XIX (1821-1823) e as décadas de 50 e 80 do século XX (1956 a 1960 e de 1985 a 1988) (ALVARENGA; NOVAES, 2000).

O processo —mineratórioll acelerado teve como consequência o surgimento de arraiais e vilas, elas surgem primeiramente no sul e na medida em que iam sendo descobertas novas jazidas em direção ao norte surgiam vários arraiais sob forma de —ilhasll, isoladas uma das outras e que surgiam ou entravam em decadência conforme a presença do ouro. As casas e o próprio mobiliário tinham aspectos provisórios, ou seja, a durabilidade da mina e que determinava o tempo de fixação da população (PARENTE 2001).

Com a decadência do ouro, e início do século XIX, a região norte presencia uma profunda depressão. Esse período fica marcado pela decadência e pelo esvaziamento dos centros urbanos levando a população ao empobrecimento e a ruralização. A decadência do ouro suscitou um problema que durante o apogeu aurífero esteve camuflado: a dificuldade nas comunicações. Segundo Palacim (1979, p. 140) —Ao acabar-se o ouro, a inevitabilidade das distancias devia impor-se com sua realidade brutal. As populações do interior ficam isoladas, quase como náufragos sem possível retornoll.

Segundo Cavalcante (1999), no século XVIII, praticamente inexistia a ligação fluvial via Araguaia e Tocantins, visto que a Coroa portuguesa, objetivando assegurar seus lucros com a produção aurífera, por intermédio do Alvará de 1733, ter proibido a utilização de quais quer outros caminhos não reconhecidos oficialmente. As atenções, por parte tanto do interesse privado quanto dos governos Imperial e Provincial, se voltaram de certa forma para as tentativas de se estabelecer comunicações comerciais entre o interior e o litoral norte, aproveitando-se os caminhos naturais pelos rios Araguaia e Tocantins.

—Os rios Araguaia e Tocantins representaram para as populações ribeirinhas toda a dinâmica de vida não só comercial como social como afirma Carvalho (2009, p. 24).

De acordo com Bueno (2003, p. 348) o Brasil, em meados da década de 1950, passava por grande expectativa pela chegada ao poder de um governo que acenava com a possibilidade de se alcançar, num curto período de tempo, acelerado desenvolvimento para todo o país; o então presidente Juscelino Kubitschek. Ao assumir o poder em janeiro de 1955, à custa de um golpe militar: —o único golpe legalista da história brasileira Juscelino Kubitschek revelou-se dinâmico e empreendedor o que contagiou a nação. Ele popularizou seu governo com —o „slogan de campanha 50 anos em cinco, ou seja, acelerar o crescimento do país, de maneira a vencer uma distância sócio – econômico - cultural que possivelmente levaria 50 anos.

2.2 Períodos pós-autonomia do antigo norte de Goiás

O período Pós-autonomia do Antigo Norte de Goiás iniciou com a criação do Estado do Tocantins. O movimento de autonomia iniciou na década de 1980, a —guerra fundadora do Tocantins, foi representado como o ápice, o apogeu de um processo que teve início em 1821, quando o ouvidor da comarca de São João das Duas Barras, Joaquim Theotônio Segurado, declarou a autonomia do Norte de Goiás em relação ao Sul (RICOUER, 2003, p.81-124).

A autonomia foi representada, como uma luta, uma saga que chegara ao fim com um desfecho favorável, algo que necessariamente teria que acontecer para demarcar fronteiras existentes desde a segunda década do século XIX (RICOUER, 2003, p.81-124).

Além disso, percebeu-se que essa —guerra fundadora do estado, lança mão de uma lógica baseada em uma memória da espoliação, do abandono e do isolamento a que estava relegado o antigo Norte de Goiás. Essa memória do isolamento, ao justificar a luta do Norte para libertar-se dos grilhões do Sul, acabou por circunscrever a figura do —outroll no antigo sul goiano. Aqui percebemos o que (RICOUER, 2003, p.81-124).

De acordo com Dias & Brito (2012, p. 02) —não existiam fluxos de matérias-primas nem circulação de produtos industrializados para a região mencionada.

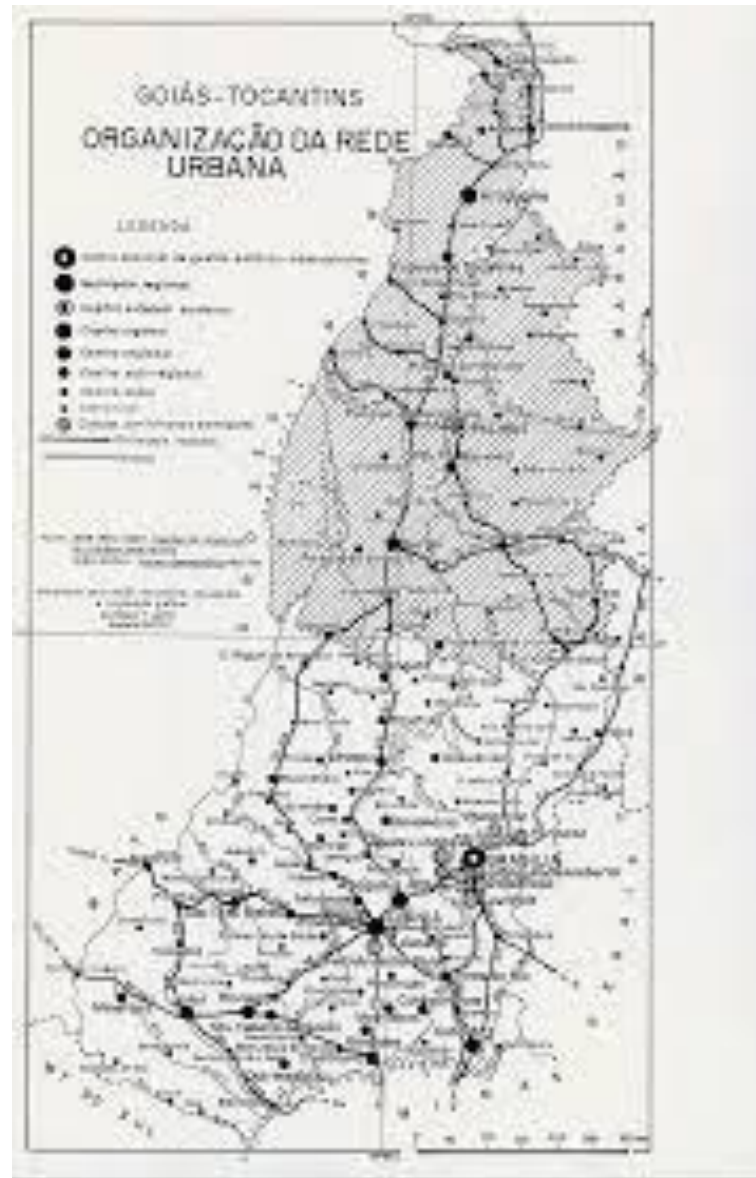
Por isso, havia uma necessidade de integrar a região ao restante do Brasil, sonho que viria a realidade com o Governo de Juscelino Kubitschek. No entanto, a construção da Rodovia Belém-Brasília não se concretizou apenas no Governo de JK (1956-1961), antes, o seu primeiro projeto remonta a década de quarenta. Processo que ficou conhecido como a „Marcha para o Oeste” no Governo de Getúlio Vargas, que consistiu na instalação de Colônias Agrícolas Nacionais. Em Goiás criou-se a Colônia Agrícola Nacional de Goiás (CANG), tendo a frente do projeto o engenheiro Agrônomo Bernardo Sayão de Carvalho Araújo. Foi ele quem abriu os primeiros trechos da rodovia que mais tarde seria chamada de Belém-Brasília (DIAS & BRITO, 2012).

2.3 Transformações ocorridas na infraestrutura do modal rodoviário no antigo norte Goiás

Inicialmente, esta rota foi toda fluvial, embora contivesse numerosos obstáculos à navegação, os quais exigiam, principalmente nas épocas de águas baixas, sucessivos transbordos de mercadorias e viajantes, sobretudo depois de alcançado o rio Tocantins. A partir do Plano Rodoviário Nacional elaborado em 1938 pelo presidente Vargas, projetava a implantação de uma rede de transportes que integraria o território brasileiro por meio de estradas de rodagem como afirma Caixeta-Filho (2001).

Para o Centro-Oeste, o tronco rodoviário federal mais importante seria a construção da rodovia Transbrasiliana, considerada a "coluna dorsal" do país e que cortaria o Estado de Goiás de Norte a Sul. Planejada para ser o —eixo rodoviário do Brasil, a Transbrasiliana foi um projeto viário ambicioso da era Vargas que se arrastaria por décadas sem ser executado na íntegra. Nos planos do governo, as despesas com as obras de implantação da rodovia ficariam a cargo do Tesouro Nacional e do erário dos estados por ela servidos. Os mais de mil quilômetros da estrada que seriam construídos em Goiás, por exemplo, ficariam sob a responsabilidade financeira e técnica do governo estadual. Dessa forma, por falta de recursos financeiros o projeto não foi executado no tempo previsto (MARTINS; CAIXETA-FILHO, 2001).

A figura 01- Os caminhos do Antigo Norte Goiano:



Fonte: Neto (2009)

O embrião da rede rodoviária de hoje foram às picadas, depois pistas e caminhos, dos pioneiros dos séculos anteriores.

No início, antes que o primeiro desses caminhos se tornasse um das estradas reais ligando São Paulo a Vila Boa, a capital colonial de Goiás, os primeiros bandeirantes seguiram o caminho das águas – as monções de que fala Sérgio Buarque de Holanda – para atingir o coração do CentroOeste. Dentre esses caminhos, o rio Tietê, inicialmente chamado de Anhembi, era a principal porta de saída e entrada das bandeiras. Desembocando no rio Paraná, pelo Tietê se chegava aos sertões de Goiás e Mato Grosso através dos rios e dos imensos chapadões, na realidade autênticos espigões separando as bacias hidrográficas (NETO, 2009).

Foi no governo de Juscelino Kubitschek, a partir de 1956, que se deu mais ênfase ao rodoviarismo.

Houve uma grande evolução das estradas, não só no aumento de extensão, mas principalmente no papel que o sistema rodoviário passou a exercer na economia e no espaço geográfico brasileiro: o de integrador nacional. Isto foi possível graças ao Plano de Metas, que previa um Plano Quinquenal de Obras Viárias (MARTINS; CAIXETA-FILHO, 2001).

Ainda conforme Martins e Caixeta-Filho (2001), foi a partir daí que foram realizadas: a construção da rodovia Rio-Bahia, ligando o Sudeste ao Nordeste e - asfaltamento da rodovia São Paulo-Porto Alegre, integrando definitivamente o Sul ao Sudeste. A partir de 1964, os governos militares também deram prioridade ao transporte rodoviário, continuando o projeto de integração nacional com os seguintes objetivos: - povoar os vazios demográficos e integrá-los às demais regiões do país; - facilitar a exploração dos potenciais naturais dessas regiões por intermédio do estabelecimento de um sistema de transportes hidro-rodoviário e - criar eixos rodoviários onde deveriam ser assentadas famílias, inclusive de outras regiões.

Verificou-se também o início das construções das seguintes rodovias:

Transamazônica – começa na cidade de João Pessoa (PB) e previa chegar até a fronteira do Peru; tinha como objetivo integrar o Nordeste à Amazônia e, por conseguinte, ao Centro-Sul; previa também povoar seu eixo (por intermédio da instalação de agrovilas), escoar as riquezas minerais e vegetais, e completar o sistema fluvial amazônico de transporte;

Brasília-Acre – integrando internamente o Centro-Oeste e este à região amazônica na sua parte ocidental;

Perimetral Norte – integrando todo o Noroeste do país;

Cuiabá-Santarém – ligando o Mato Grosso ao estado do Amazonas;

Porto Velho-Manaus – ligando Rondônia ao estado do Amazonas; e

Transpantaneira – ligando Corumbá (MS) a Cuiabá (MT), dentro da região Centro-oeste, e fazendo comunicação com os países vizinhos (MARTINS; CAIXETA-FILHO, 2001).

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).

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).

Rodrigues (1978) continua, afirmando que houve a necessidade de ligar por via terrestre, o Brasil, com vistas a possibilitar o povoamento da região pelo deslocamento de populações provindas 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.

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 forçastarefas, em três frentes com bases em Belém, Imperatriz e Anápolis. Por fim, foi em 25 de janeiro de 1961, seis dias antes do término de seu governo, o presidente Juscelino Kubitschek chegou a Imperatriz para a inauguração da Belém-Brasília (RODRIGUES, 1978).

2.4 Rodovia Belém Brasília

A construção da Belém-Brasília remonta segundo Souza (2002, p. 335) ao período colonial. —... A construção dessa estrada já esteve na intenção das pessoas que se inteiraram da necessidade de independência, ou seja, essa estrada sempre esteve nas cogitações dos que governaram e dos que estiveram à frente da ligação do Norte com o Sul.¶

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 o país de Norte a Sul, como afirma Sousa e Pacheco (2013).

Ainda conforme Sousa e Pacheco (2013, p.02) cada nome atribuído possui uma particularidade:

- Rodovia Bernardo Sayão homenageia o Engenheiro Agrônomo, nomeado gerente da obra por Juscelino Kubitscheck. Esta deferência, homologada a partir do Decreto 47.763 de 02 de Fevereiro de 1960, oficializou o nome da rodovia e deu-se pela fatalidade ocorrida durante as obras no local;
- 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.

- 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. A Rodovia Belém-Brasília foi à 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 (SOUSA; PACHECO, 2013).

A construção de Brasília, afastada do litoral, levada a efeito pela obstinação do presidente Juscelino Kubitschek, compreendia também a ligação do Centro-oeste com todo o território nacional, o que incluía a Amazônia. Assim, duas rodovias eram desafiadoras: a Brasília-Acre e Brasília-Belém, ambas atravessando selvas amazônicas jamais devastadas, em extensões superiores a dois mil quilômetros cada (FRANKLIN, 2008).

Mesmo enfrentando contrariedades da oposição no Congresso, e dificuldades de negociação com o Fundo Monetário Internacional (FMI), Juscelino Kubstichek levou adiante seu plano de metas sem qualquer recuo. Simultaneamente à construção de Brasília, seria aberta a grande —rodovia da integração nacionallll, desde Belém até Anápolis, onde estava em construção outra rodovia para Brasília, com extensão de 130 quilômetros, inaugurada ainda em 3 de maio de 1958 (FRANKLIN, 2008).

Em 15 de maio de 1958, treze dias após a inauguração da Rodovia BrasíliaAnápolis, Juscelino Kubstichek assinou o decreto nº 43.710 de 27 de maio de 1964, criando a Comissão Executiva da Rodovia Belém-Brasília (Rodobrás), subordinada à SPVEA - Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (FRANKLIN, 2008).

Pelo próprio Presidente da República, foi escolhido o condutor das obras dessa estrada: o engenheiro agrônomo carioca Bernardo Sayão de Araújo, que trabalhara na fundação de uma colônia agrícola em Goiás (FRANKLIN, 2008).

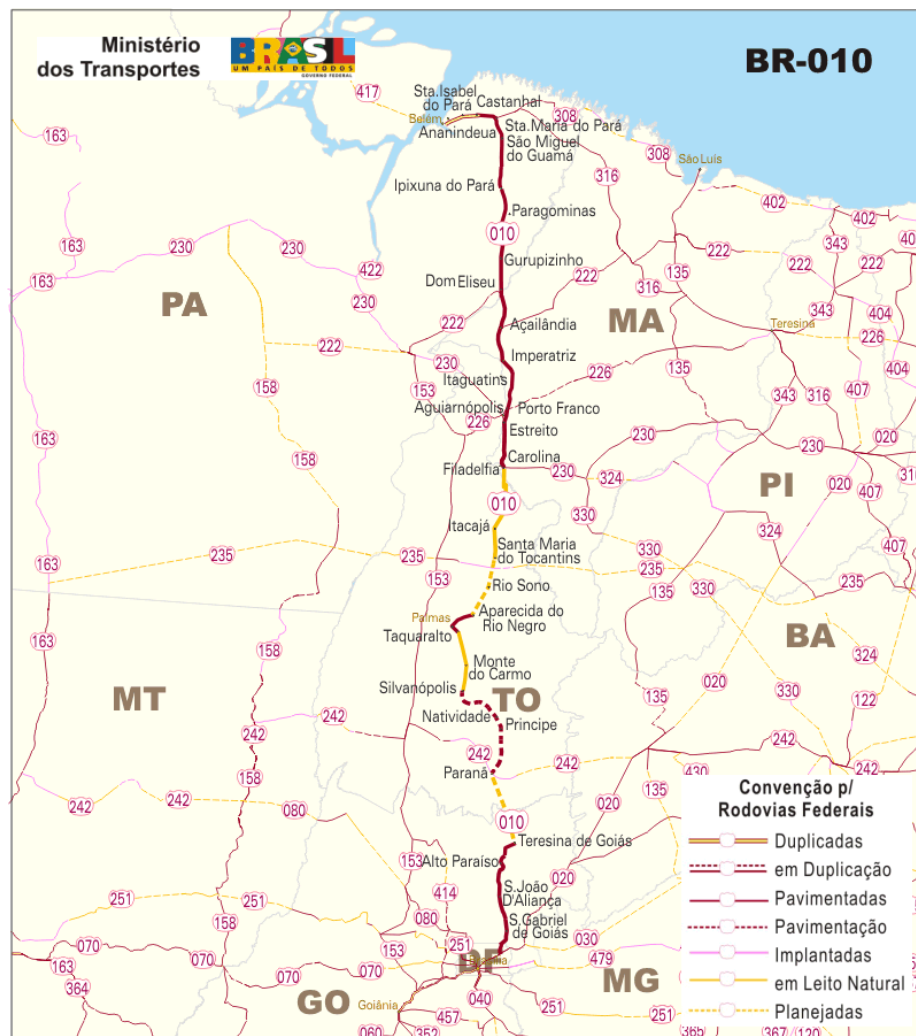
E a Belém–Brasília nasceu. Dali para frente tudo foi muito rápido – a conclusão do desmatamento, a construção da pista e o encascalhamento. Como um milagre, a explosão demográfica aconteceu. Nasceram povoados, cresceram aglomerações humanas já iniciadas, surgiram hotéis de beira de estrada, bordéis, cabarés e tudo se transformava em outra realidade. A velha Imperatriz sofreu uma metamorfose admirável. Tinha apenas uma dúzia de ruas estreitas e tradicionais e, aceleradamente, foi invadindo o campo,

crescendo à beira-rio, para todos os lados, desordenadamente, com muita pressa. (PEREIRA, 1997, p. 109-110).

A Rodovia Belém-Brasília 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 (SOUSA; PACHECO, 2013).

Se antigamente os caminhos coloniais, como uma nau sem rumo, desenhavam no chão um traçado aleatório, fruto das incertezas quanto à direção a tomar e das particularidades próprias do espírito bandeirante pioneiro, hoje as estradas, artérias que alimentam com sangue novo as diferentes regiões do espaço geográfico goiano-tocantinense, de traçado não mais aleatório, mas atendendo a estratégias e geopolíticas de ocupação e organização do território, modificam e transformam com rapidez preocupante a paisagem urbana e rural dos dois estados (NETO, 2009).

A figura 02 - Rodovia Belém-Brasília em todo território brasileiro:



Fonte: www.transportes.gov.br (2010).

Ainda segundo Dias & Brito (2012) essa obra era sem dúvida um dos grandes objetivos do Governo na época que tinha por objetivo a integração nacional. Daí surge a necessidade de criar um centro de referência, qual seja, a capital Brasília e, a partir de então todos os outros pontos do território nacional iriam necessariamente ligar-se a ela. A Rodovia Belém-Brasília foi à primeira artéria aberta na floresta Amazônica ligando o Sul-Sudeste do país ao Norte brasileiro.

De modo geral, a criação da Belém-Brasília proporcionou ao Norte Goiano a integração junto a economia nacional, assumindo assim, o papel de exportador de matérias-primas e, importador de produtos industrializados (DIAS & BRITO, 2012).

É importante considerar que a cidade de Araguaína obteve uma organização territorial, advinda da criação da rodovia, pois se transformou em um centro econômico do Norte Goiano. Foi somente com a implantação de um novo sistema de transporte que esta obteve a possibilidade de ter uma nova função dentro do contexto Tocantins/Amazônico. Hoje, pode-se falar de uma cidade que possui funções importantes de articulações econômicas no Norte Goiano/Tocantins (DIAS & BRITO, 2012).

Segundo Sousa; Pacheco (2013) 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.

Já a cidade de Porto Nacional, no Estado de Tocantins, que teve a região povoada no mesmo período que Uruçu, 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 CentroSul 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 (SOUSA; PACHECO, 2013).

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 (SOUSA; PACHECO, 2013).

Para Sousa; Pacheco (2013) a construção da BR-153 trouxe um incremento populacional e intensificou o fluxo de migrantes. Nos anos 1970, alterou-se significativamente o sentido —espontâneo das frentes migratórias, deixando de ser essencialmente maranhense e incorporando as frentes goianas, mineiras e paulistas. Isso projetou a privatização das terras e a mercantilização da economia regional.

Sousa; Pacheco (2013) explica que a rodovia BR-153 não teve somente um sentido de integração, mas também de viabilizar a expansão de atividades agropecuárias através de incentivos fiscais para os grandes empresários (goianos, paulistas mineiros), o que possibilitou articulação entre —os de fora e as elites locais de Tocantins para melhor usufruir da região, principalmente com a expansão da fronteira agrícola. Em decorrência disso, uma boa parte das comunidades locais sofreu um amplo processo de migração forçada se aglomerando em núcleos urbanos ao longo da BR-153, alterando significativamente seu modo de vida, buscando agora, na cidade uma nova forma de sobrevivência.

Após a implantação da BR-153, segundo Sousa; Pacheco (2013) o processo de urbanização ocorreu de forma heterogênea no Tocantins privilegiando as cidades localizadas ao longo da rodovia, principalmente na margem esquerda do rio Tocantins, cidades estas, que em função do desenvolvimento trazido pela rodovia, sofreram intensas transformações sócio-espaciais. A rodovia Belém-Brasília também vai ter um papel de suma importância para a agropecuária sendo a principal via de escoamento da produção, o que dinamiza ainda mais esta atividade.

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 (SOUSA; PACHECO, 2013).

3. Estado do Tocantins

O Estado do Tocantins —foi criado em obediência à Constituição Federal de 1988, constituído de 79 municípios, desmembrado do Estado de Goiás, com uma área de 277.321,9 km² e passou a integrar a Região Nortell (IBGE, 1991, p. 14).

Atualmente, o estado possui 139 municípios, cuja ampliação significativa ocorreu na década de 1990 quando Estados tinham plena autonomia para criar/desmembrar municípios por meio de leis estaduais.

Mas esta prerrogativa durou até 1996 e foi interrompida pela Emenda Constitucional n. 15, de 1996. Entretanto, antes mesmo da emancipação política-administrativa do norte goiano, já haviam nesta porção do território municípios instalados com autonomia administrativa. Ou seja, muitos dos municípios que atualmente compõe o Estado do Tocantins foram criados antes mesmo desse Estado: são —resíduosll goianos em território tocantinense que interferiram em aspectos da vida social, sobretudo quanto a noção de patrimônio e pertencimento regional, tomando a noção de resíduos como —(...) aquilo que ficou de significativo, que a mudança não conseguiu romperll (FERNANDES, 2015, p. 316).

Rodrigues e Santos (2015) afirmam que a partir deste contexto histórico, consideramos que o único município genuinamente tocantinense é Palmas, capital, que foi construída (literalmente erguida) após 1989; os demais municípios ou foram criados ainda no tempo de Goiás (Paraiso, Miranorte, Miracema, Araguaína, entre outros) ou eram distritos de municípios goianos e foram emancipados após 1989 (Araguanã, Mateiros, Pugmil, Talismã, entre outros).

Ao analisamos os dados de criação/emancipação do Estado do Tocantins, verificamos duas situações importantes:

Antes da criação do Estado do Tocantins, até 31 de dezembro de 1988, a década de 1980 foi o período de maior criação/emancipação de municípios no até então —norte goianoll, com 27 municípios criados/emancipados. O segundo maior período de criação/emancipação de municípios até 1988 foi a década de 1950, com 20 municípios. Interessante destacar que, coincidentemente, as décadas de 1950 e 1980 correspondem aos dois períodos da história política tocantinense com maior atuação dos movimentos pró-emancipação, conforme demonstra (RODRIGUES; SANTOS, 2015).

Verifica-se que José Wilson Siqueira Campos ocupou um papel de destaque no projeto de criação do Estado do Tocantins, fragmentando o território goiano e, posteriormente, fragmentando o território do próprio estado recém-criado por meio de uma forte política de desmembramento territorial na qual expandiu de forma considerável a existência de municípios na nova unidade da federação (RODRIGUES; SANTOS, 2015).

3.1 Infraestrutura atual do modal rodoviário do estado do Tocantins

Segundo Schroeder e Castro (2010), no Brasil, a ênfase no transporte rodoviário, se consolida a partir da implantação da indústria automobilística no país e à mudança da capital para a região Centro-Oeste, que foram acompanhadas de um vasto programa de construção de rodovias.

O Estado do Tocantins vem expandindo sua produção de soja, pois desde a sua criação, foi dada uma grande atenção ao sistema de produção de grão por meio de grandes projetos com parcerias público-privadas, como é o caso do Projeto Rio Formoso, Proceder I e II etc.(SEAGRO, 2014).

O escoamento da produção de soja no estado do Tocantins ocorre por meio do modal rodoviário até a cidade de Estreito no Maranhão, local mais próximo para realizar-se o transbordo para o modal ferroviário, ou seja, o Tocantins necessita de boas vias de escoamento dos grãos para a exportação, embora a Ferrovia Norte-Sul cruze o Estado e ainda possui três terminais em território tocantinense, e vai até Açailândia no Maranhão, os grãos precisam ser transportados via rodovia das regiões produtoras até o Estado vizinho ao norte, onde então seguem via malha ferroviária até o porto(RURAL BRASIL, 2014).

O modal rodoviário é o tipo de transporte mais utilizado no Estado tocantinense, mesmo assim, à falta de infraestrutura neste modal de transporte ainda é precária, apesar dos investimentos realizados no estado nos últimos anos em rodovias. Os principais eixos rodoviários tocantinenses são constituídos pelas rodovias BR-153 (Belém-Brasília) e TO-050 (Coluna Prestes), que estão totalmente asfaltados e atravessam o Estado na direção Norte-Sul, servindo de artéria principal para todo o sistema viário estadual (SANTOS, 2016).

4 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

O método aplicado para proceder ao levantamento, à análise e as possíveis conclusões referentes ao tema deste, foi à pesquisa bibliográfica ,descritiva e exploratória que de acordo com Cervo e Bervian (2006, p.68), a pesquisa exploratória —[...] destina-se ao levantamento do material necessário para a investigação.

Já a pesquisa descritiva tem como objetivo primordial —a descrição das características de determinada população ou fenômeno ou, então, o estabelecimento de relações entre variáveis, como aponta Gil, (2002, p. 42).

Pretendeu-se, no entanto, realizar uma revisão de literatura, que para Luna (2010, p. 18), consiste em um trabalho de pesquisa pode ser realizado com —o objetivo de mostrar através da literatura já publicada o que já sabe sobre o tema, quais as lacunas existentes e onde se encontram os principais entraves teóricos ou metodológicos.

5.RESULTADOS E DISCUSSÃO

Tomando como base a literatura revisada, e respondendo aos objetivos desta pesquisa foi possível observar que a infraestrutura do modal rodoviário apresentou crescimento e desenvolvimento com a construção da BR-153, pois se tornou a obra que tinha por objetivo a integração nacional. A Rodovia Belém-Brasília foi à primeira artéria aberta na floresta Amazônica ligando o Sul-Sudeste do país ao Norte brasileiro.

De modo geral, a criação da Belém-Brasília proporcionou ao Norte Goiano a integração junto à economia nacional, assumindo assim, o papel de exportador de matérias-primas e, importador de produtos industrializados como escreveu Dias e Brito (2012).

É importante considerar que o Antigo Norte de Goiás obteve uma organização territorial, advinda da criação da rodovia. Foi somente com a implantação de um novo sistema de transporte, neste caso, o modal rodoviário, que esta obteve a possibilidade de ter uma nova função dentro do contexto Tocantins/Amazônico.

A característica da ocupação urbana da Rodovia 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.

Atualmente o transporte rodoviário no Tocantins é o principal eixo de transformação e consolidação, sendo o fator predominante para a abertura de fronteiras, haja visto, já se localizar próximo à rede rodoviária.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A necessidade de transportes em um território apoia-se no relacionamento entre o dispêndio da região e o volume total do movimento de bens e as suas atividades econômicas. Ainda sobre os aspectos econômicos e territoriais no antigo Norte de Goiás, antes da construção da BR-153, o transporte era através das hidrovias.

A composição do transporte no Antigo Norte de Goiás foi mudando com a construção da BR – 153, Rodovia Federal que interligou o Brasil de norte a sul.

Planejada para ser o —eixo rodoviário do Brasil, a Rodovia Belém-Brasília foi projetada ainda na era Vargas, e se arrastou por décadas sem ser executado na íntegra. Logo, os mais de mil quilômetros da estrada que seriam construídos em Goiás, por exemplo, seriam de responsabilidade financeira e técnica do governo estadual. Dessa forma, por falta de recursos financeiros o projeto não foi executado no tempo previsto.

Foi durante o governo de Juscelino Kubitschek, a partir de 1956, que se deu mais ênfase ao modal rodoviário. Houve uma grande evolução das estradas, não só em extensão, mas também, no papel que o sistema rodoviário passou a exercer na economia e no espaço geográfico, sendo este o principal integrador nacional. Essa integração só se tornou possível graças ao Plano de Metas, no ano de 1956 que previa um Plano Quinquenal de Obras Viárias, entre 1956 e 1959.

Atualmente, o estado do Tocantins —Antigo Norte de Goiás teve seu transporte rodoviário de cargas aumentado substancialmente, diante do grande número de empresas transportadoras e o acesso pela Rodovia Belém-Brasília. No entanto, observa-se que em virtude da falta de manutenção do sistema viário os custos de distribuição encarecem o sistema logístico nacional, o que conseqüentemente contribui, para a escassez de investimentos neste modal.

Diante da qualidade das estradas brasileiras foi possível observar nesse estudo que este fator, afeta diretamente a competitividade do país no mercado doméstico e internacional, devido aos maiores tempos de viagem, o desperdício de safras, além da elevação de custos de manutenção dos caminhões, entre outros problemas.

Mesmo o modal rodoviário sendo o principal modal de transporte no país, é possível perceber que o Brasil ainda está atrás tanto no segmento rodoviário quanto no ferroviário.

Para a resolução dos problemas do setor de transportes brasileiro, é necessário haver um direcionamento do governo para políticas de curto, médio e longo prazo, em vez de somente medidas corretivas.

Uma tentativa que pode alcançar melhores resultados, no que diz respeito ao planejamento de longo prazo, seria a criação de uma política que projete o sistema viário para os próximos vinte anos.

A solução dos problemas do setor de transportes brasileiro, com certeza, trará enormes benefícios para a sociedade como um todo, pois reduzirá custos, possibilitando uma maior competitividade e inserção da economia brasileira no mercado internacional.

Não pretende-se que este estudo se encerre por aqui, mas sugere-se que trabalhos futuros venham a ser desenvolvidos para análise das políticas públicas voltadas para o transporte no Brasil, para as rodovias do estado do Tocantins, além da execução das ações planejadas pelo governo estadual e federal.

REFERÊNCIAS

AJARA, César; BARBOSA, Jaci Gelabert; BEZERRA, Vera Maria D'Avila C. O Estado de Tocantins: reinterpretação de um espaço de fronteira. **Revista Brasileira de Geografia**. Rio de Janeiro, 53 (4): 5 –48, outubro/dezembro. p 5–48. 1991.

ALVARENGA, A. C.; NOVAES, A. G. N. **Logística Aplicada - Suprimento e Distribuição Física**. 2. ed. São Paulo: Pioneira, 1994. Análise da minimização do custo operacional / Adriano Rosa – de Goiás. 1821-1988. São Paulo. Anita Garibaldi. Editora da UCG. 1999.

ANTT, Agência nacional de transporte terrestre. **Registro nacional de transporte de cargas**. Disponível em:

<[http://appweb2.antt.gov.br/rntrc_numeros/rntrc_Transportador FrotaVeiculo.asp](http://appweb2.antt.gov.br/rntrc_numeros/rntrc_Transportador_FrotaVeiculo.asp)>. Acesso em 22 Mar 2016.

APOLINÁRIO, Juciene Ricarte. **Akroá e outros povos indígenas nas Fronteiras do Sertão- Políticas indígenas e indigenistas no norte da capitania de Goiás – Século XVIII**. Goiânia: Kelps, 2006.

AQUINO, Napoleão Araújo. **A Construção da Belém - Brasília e a Modernidade no Tocantins**. Goiânia: UFG, 2004.

ARAÚJO, Maria da Piedade. **Infraestrutura de Transporte e Desenvolvimento Regional: uma abordagem de equilíbrio geral inter-regional**. 2006. 115f. Tese (Doutorado em Ciências). Escola Superior de Agricultura —Luiz de Queiroz. Universidade de São Paulo. Piracicaba, 2006. Disponível em: <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/11/11132/tde-07062006-162615/ptbr.php>. Acesso em: 24 abril 2016.

BALLOU, Ronald H. **Logística empresarial: transportes, administração de materiais e distribuição física**. São Paulo: Atlas, 1993.

BARAT, Josef. **Logística, Transporte e Desenvolvimento Econômico**: A visão macroeconômica. São Paulo: Editora CLA, vol. III, 2007.

BOWERSOX, Donald J. **Logística empresarial: o processo de integração da cadeia de suprimento**. 1. Edição 9. Reimpressão – São Paulo: Atlas, 2010.

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, 2010.

_____. Ministério dos Transportes - Conselho Nacional de Transportes. *Plano Nacional de Viação*. Rio de Janeiro: 2010.

_____. Ministério dos Transportes. *Plano Nacional de Viação: Conferência para a Associação dos Diplomados da Escola Superior de Guerra – Delegacia de Juiz de Fora*. Juiz de Fora, 1958.

BUENO, Eduardo. **Brasil: uma história**. 2ª Ed. Rev. São Paulo. Ática. 2003.

CAIXETA-FILHO, José Vicente; MARTINS, Ricardo Silveira; REZENDE, Marcelo Lacerda; CORREA JUNIOR, Gonçalo. **Oferta de transportes: fatores determinantes do valor do frete e o caso das centrais de cargas** in CAIXETA-FILHO, José Vicente; MARTINS, Ricardo Silveira (org). *Gestão logística do transporte de cargas*. São Paulo: Atlas, 2011.

CAMPOS, Flávia Rezende; CASTRO, Aline Carvalho de Castro. Contribuições da Construção da Ferrovia Norte-Sul nos Municípios do Centro-norte Goiano. *Conjuntura Econômica Goiana*, Março de 2014. Nº 28. IMB – Instituto Mauro Borges de Estatísticas e estudos socioeconômicos.

CARVALHO, Carlota. **O Sertão: subsídios para a história e a geografia do Brasil**. 3. ed. Coordenação, notas e índice onomástico-explicativo de Adalberto Franklin. Imperatriz: Ética, 2009. [1ª edição: 1924].

CASTRO, Antônio G. Logística e Gerenciamento da Cadeia de Distribuição: Estratégia,

CAVALCANTE. Maria do Espírito Santo. Tocantins: O movimento separatista do Norte Cengage Learning, 2011.

CERVO Amado Luiz; BERVIAN, Pedro Alcino. Metodologia científica. 4. ed. São Paulo: Makron Books, 2006.

DIAS, Reges Sodré da Luz Silva; BRITO, Eliseu Pereira de. Uma Análise Territorial a Partir da Rodovia Belémbrasil em Araguaína-To. **Revista Tocantinense de Geografia, Araguaína (TO)**, Ano 01, no 01, p. 80 -92, jul -dez, 2012.

Disponível em: <<http://www.centrodelogistica.org/new/fs-public.htm>> Acesso em: 02/10/2007.

DUARTE, G. A., LEMOS, L. C. S., SOZINHO, R. B., SENA, T. M.As **(trans)formações competitividade**. 2. ed. São Paulo : Edições Aduaneiras Ltda., 2010. 176 p.

FERREIRA JR, Hamilton M.; TEIXEIRA, Luiz Alberto Lima. **A logística e a infraestrutura de transportes**. Salvador, 2007. 25 p.

FERNANDES, Paulo I. Barreto. **Uma geofilosofia do cotidiano e dos lugares: modernidade e representações no (e do) trem de passageiros na região do Triângulo Mineiro**. Tese (Doutorado em Geografia). Universidade Federal de Uberlândia, 2015.

FRANKLIN, Adalberto. Apontamentos e fontes para a história econômica de Imperatriz / Adalberto Franklin. — Imperatriz, MA: Ética, 2008.

GIL, A.C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. São Paulo: Atlas, 2002.

LUNA, Sergio Vasconcelos de. **Planejamento de pesquisa: uma introdução**. São Paulo: EDUC, 2010.

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

Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA. Intermodalidade, intramodalidade e o transporte de longa distância no Brasil. (Texto para discussão, 367). Brasília: 1995, p.21.

KEEDI, S. Logística de Transporte Internacional: veículo prático de **competitividade**. 2. ed. São Paulo : Edições Aduaneiras Ltda., 2010. 176 p.

MALUF, Sâmia Nagib. *Administrando o Comércio Exterior da Brasil*. São Paulo: Aduaneiras, 2000.

MARTINS, Ricardo S. CAIXETA FILHO, José V.(org). *Gestão Logística do Transporte de Carga*. São Paulo: Atlas, 2001.

NAZÁRIO, Paulo. Intermodalidade: Importância para a logística e estágio atual no Brasil.

PALACIN, Luiz. **O século do ouro em Goiás**. 3ª ed. Goiânia : Oriente. Brasília , 1979.

PARENTE. Têmis Gomes. **Fundamentos Históricos do Estado do Tocantins**. Goiânia. Ed. UFG. 1999.

PAULA, Nicolau. **Logística e transportes: problemática e possibilidades no Brasil. Trabalho apresentado no “I Seminário Internacional: Logística, Transportes e Desenvolvimento”**. Universidade Federal do Ceará, 1996.

PEREIRA, Heitor J. Parcerias entre concorrentes na logística de transporte: estudo de caso no mercado financeiro. In: **XXIII Encontro Nac. de Eng. de Produção**, Ouro Preto, 2007.

PEREIRA, Waldemar Gomes. **Meu pé de tarumã florido**. Imperatriz: Ética, 1997. PNLT, Plano Nacional de Logística e Transportes. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/index/conteudo/id/3280>>. Acesso em 22 Mar 2016.

RICOUER, Paul. *La memoria, la história, el olvido*. Madri: Trotta, 2003.

RIGOLON, F. J. e PICCININI, M. S. “**O Investimento em Infra-estrutura e a Retomada do Crescimento Econômico Sustentado**”. BNDES, Texto para discussão nº 63, Rio de Janeiro, 1997.

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.

RODRIGUES, P. R. A. **Introdução aos Sistemas de Transporte no Brasil e à Logística Internacional**. São Paulo: Aduaneiras, 2002.

RODRIGUES, J. C.; SANTOS, R. F. B. *Geographia Opportuno Tempore*, Londrina, v. 2, n. 1, p. 21-35, jan./jul. 2015.

ROSA, Adriano. Sócio-espaciais no estado do Tocantins e o (des)envolvimento a partir da implantação da rodovia Belém-Brasília (BR-010). *Anais XVI Encontro Nacional de Geógrafos*. Porto Alegre-RS, p. 01-10. 2010.

SANTANA NETO, José Vieira de. **A lei 8.630/93 e a modernização portuária no Brasil**: um estudo dos impactos da privatização da operação portuária na movimentação da carga containerizada no Porto Público Organizado de Salvador. 2005. 141 f. Dissertação (Mestrado em Administração) – Escola de Administração, UFBA, Salvador, 2005.

RURAL BRASIL. Na estrada mostra rota de escoamento de grãos em Tocantins. Disponível em: <<http://naestrada.ruralbr.com.br/noticia/2013/08/na-estrada-mostra>>

rota-de-escoamento-de-graos-em-tocantins-4231459.html>. Acesso em: 01 maio de 2016.

SANTOS, Erlon Carvalho dos. **A GESTÃO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE SOJA NO ESTADO DO TOCANTINS**. Instituto Federal de Educação Ciência e Tecnologia do Tocantins Campus - Porto Nacional. Curso Tecnologia Em Logística. 2016. Disponível em? <

http://www.porto.ifto.edu.br/portal/documentos/TCC's/Logistica/TCC_Erlon%20Carvalho%20dos%20Santos.pdf> Acesso em: 02 jul de 2016.

SECRETARIA DA AGRICULTURA E PECUÁRIA (SEAGRO). Agricultura. Disponível em:< <http://seagro.to.gov.br/agricultura/>>. Acesso em 06 maio de 2016.

SOUSA, Michelle Louise; PACHECO, Rafael Araujo. A influência da rodovia BelémBrasília no processo de desenvolvimento das cidades do centro-norte de Goiás. **Revista Eletrônica Geoaraguaia**. Barra do Garças-MT. V 3, n.2, p 246 - 262. agosto/dezembro. 2013.

SOUSA, S. **Belém-Brasília: Abrindo fronteiras no Norte Goiano 1958-1975**. Goiânia: Universidade Federal de Goiás, 2002.

VALENTE, Amir Mattar, et al. **Gerenciamento de transporte e frotas**. 2. ed. rev. São Paulo: 2011 90p.

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

VINHAL, Maria do Carmo Barros. **Colinas do Tocantins: desenvolvimento e transformações ambientais** / Maria do Carmo Barros Vinhal. - Manaus: UFAM, 2009. 88 f.; il. color.

