

Resumo: A Rodovia Belém-Brasília é uma importante rodovia brasileira construída a partir da década de 1950, e inaugurada em 1974. Atravessa os estados do Pará, Maranhão, Tocantins e Goiás, integrando-se a trechos das rodovias BR-316, BR-010, BR-226 e BR-153. Sua construção possibilitou uma integração de cidades do norte do país, que eram de difícil acesso, à capital do Brasil, Brasília. Contribuiu para o surgimento e emancipação de cidades, bem como para o desenvolvimento das mesmas que ocupam seu entorno. Apesar da sua importância, atualmente a mesma configura-se como uma rodovia tida como abandonada em muitos trechos, em virtude das precárias condições que impactam negativamente os transportes e a economia do país. Nesse sentido, esse artigo busca realizar uma investigação quanto à sua importância e os impactos causados pela sua atual estrutura, por meio de uma revisão bibliográfica. Constatou-se que as péssimas condições são significativas para o país, desse modo, deve-se haver uma maior atenção do governo federal quanto à essa rodovia, promovendo melhorias em sua infraestrutura, para que a mesma possa contribuir ainda mais para o desenvolvimento do país.

Palavras-chave: Transporte, Belém-Brasília, Importância

1 INTRODUÇÃO

Segundo a Confederação Nacional do Transporte - CNT (2018), mais de 60% dos transportes brasileiros são feitos por meio de rodovias. De acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE (2014), em sua Pesquisa Anual de Serviços, o modal rodoviário em 2014 foi responsável por 55,2% do Produto Interno Bruto – PIB do setor de transportes no Brasil, o que contribuiu significativamente para a geração de riquezas no país.

Apesar do modal rodoviário ser responsável por grande parte dos transportes brasileiros, e representar uma grande importância para a economia no país, o mesmo possui características que dificultam o bom funcionamento logístico dos transportes. De acordo com dados da CNT (2018), apenas 12,4% de todas as rodovias do país são pavimentadas, além de 61,8% possuírem algum problema, sendo classificada como regular, ruim ou péssima.

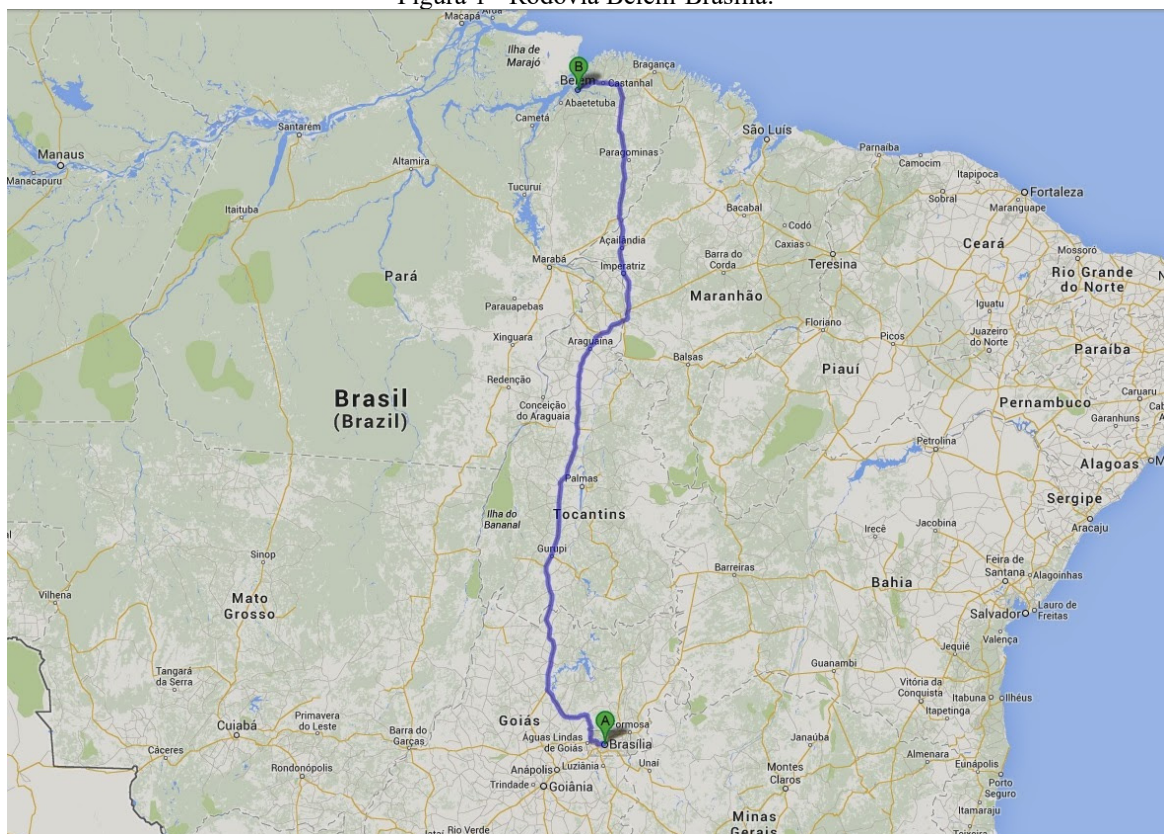
Dentre as rodovias importantes para o país que se apresentam com péssimas condições, há a Rodovia Belém-Brasília. A Rodovia Belém-Brasília é uma integração de importantes rodovias federais do país, ligando, com um trajeto oficial entre as cidades de Belém – PA e Anápolis – GO, entretanto, seu grande objetivo de implementação foi ligar à capital do país, Brasília – DF, à antiga capital da Amazônia, Belém – PA (SOUSA; PACHECO, 2013).

Começou a ser construída na década de 1950, durante o governo do Juscelino Kubitschek para acelerar o desenvolvimento do país, sendo concluída no ano de 1974 (REVISTA OE, 2011). Ela

atravessa os Estados do Goiás, Tocantins, Maranhão e Pará, designando-se como Rodovia Belém-Brasília por 2100 km, nos estados do Goiás e Tocantins, a rodovia se integra à BR-153, ainda no Tocantins também se integra à BR-226, já no estado do Maranhão, a rodovia passa pela BR-010, chegando ao Pará também com a BR-010, além da BR-316 (REVISTA OE, 2011).

Apesar do trecho oficial corresponder somente até a cidade de Anápolis – GO, Antero (2017) afirma que a rodovia Belém-Brasília chega à capital do país integrando-se à BR-060, conforme a figura 1:

Figura 1 - Rodovia Belém-Brasília.



Fonte: Estradas Brasil (2014).

Em virtude das muitas rodovias federais a quem a Belém-Brasília se integra, a mesma costuma ser confundida por vários nomes. Entretanto a grande maioria dos nomes atribuídos são errados, um deles trata-se da BR-010, visto que a mesma é um trecho de Carolina – MA a Belém – PA, e somente o trecho de Estreito – MA a Belém – PA é parte integrante da Belém-Brasília (SOUSA; PACHECO, 2013).

Um outro termo atribuído erroneamente à Belém-Brasília é a BR-153, visto que esta rodovia federal possui um trecho muito longo, que vai do Rio Grande do Sul ao Pará, porém a sobreposição

junto à rodovia Belém-Brasília ocorre somente entre a cidade de Wanderlândia – TO e Anápolis – GO (ANTERO, 2017).

A rodovia Belém-Brasília também é confundida como Rodovia Transbrasiliana, porém a mesma é apenas parte integrante da Transbrasiliana, visto que a mesma se estende do Pará ao Rio Grande do Sul (SOUSA; PACHECO, 2013).

Um termo atribuído à Belém-Brasília de forma correta é a Rodovia Bernardo Sayão, em virtude da homenagem do engenheiro responsável pela construção do trecho, porém esse nome não é mais utilizado (SOUSA; PACHECO, 2013).

Todos os trechos da Rodovia Belém-Brasília estão dispostos no Quadro 1:

Quadro 1 - Rodovias federais que formam a Belém-Brasília.

Nomenclatura oficial	Trecho inicial-final / principais cidades	Extensão	Trecho correspondente a Belém-Brasília
BR-010	Brasília-DF / Paranã-TO / Carolina-MA / Porto Franco-MA São Miguel do Guamã-PA / Belém-PA.	1.954,1 km	Belém-PA / Estreito-MA
BR-226	Natal-RN / Pau dos Ferros-RN / Jaguaribe-CE / Crateús-CE / Teresina-PI / Presidente Dutra-MA / Grajaú-MA / Porto Franco-MA / Estreito-MA / Entroncamento com a BR-153	1.673,0 km	Estreito-MA / Wanderlândia-TO
BR-153	Marabá-PA / Wanderlândia-TO / Araguaína- TO / Gurupi-TO / Anápolis-GO / Goiânia- GO / Prata-MG / Frutal-MG / São José do Rio Preto-SP / Irati-PR / União da Vitória-PR / Erechim-RS / Bagé-RS Aceguá-RS	3.566,3 km	Wanderlândia-TO / Anápolis -GO
BR-060	Brasília-DF / Anápolis-GO / Goiânia-GO / Jataí-GO / Campo Grande-MT / Fronteira com o Paraguai	1.329,3 km	Anápolis-GO / Brasília-DF

Fonte: Antero (2017).

Apesar de possuir uma importância significativa para o país, proporcionando desenvolvimento às regiões, a rodovia Belém-Brasília apresenta-se com trechos em péssimas condições. Nesse sentido, o presente trabalho visa apresentar a sua importância e os impactos causados pela sua atual infraestrutura por meio de uma revisão bibliográfica.

2 METODOLOGIA

A presente pesquisa é caracterizada como descritiva, com abordagem qualitativa, através do procedimento definido como pesquisa bibliográfica.

Para Prodanov e Freitas (2013), a pesquisa descritiva visa descrever, analisar e verificar a relação entre fatos e fenômenos existentes na pesquisa, propondo-se a fazer investigações detalhadas para um melhor entendimento referente àquilo que é pesquisado. Para o desenvolvimento desse tipo de pesquisa, utiliza-se levantamento de dados e observações (PRAÇA, 2015).

Tratando-se da abordagem, segundo Duarte et al. (2009), a do tipo qualitativa se refere à interpretação e compreensão dos significados das ações e relações de fatos não quantificáveis. Para Prodanov e Freitas (2013), a pesquisa qualitativa faz parte da descritiva, e se caracteriza pelo ambiente ser uma fonte direta de dados. A pesquisa com o método qualitativo busca a descrição da relação entre os objetivos e resultados por meio de interpretações descritivas, sem utilização de representatividade numérica (PRAÇA, 2015). Apesar de haver alguns dados numéricos na pesquisa, estes não configuram o objetivo principal da mesma.

No que se refere à pesquisa bibliográfica, este é o método principal para realização deste estudo. De acordo com Prodanov e Freitas (2013), a pesquisa bibliográfica é caracterizada como aquela elaborada a partir de material já existente e publicado, como livros, revistas, artigos científicos e etc. Fonseca (2002) afirma que esse tipo de pesquisa pode utilizar-se de meios eletrônicos e escritos para pautar o trabalho.

3 RESULTADOS E DISCUSSÕES

A implantação da rodovia Belém-Brasília representa um marco para a integração da Amazônia com o Centro do país, além de um marco para o desenvolvimento urbano de muitas regiões entorno da mesma (SOUSA; PACHECO, 2013).

Sua criação representou uma enorme estratégia geopolítica de ocupação de regiões no interior do país caracterizadas por um grande vazio demográfico, onde após a implantação da rodovia houve a criação de diversas cidades em seu entorno (SOUSA; PACHECO, 2013).

Por se tratar de uma rodovia, a Belém-Brasília é integrante do modal rodoviário, caracterizado pelo transporte rodoviário de pessoas e cargas. De acordo com CNT (2017), esse modal, em toda sua extensão no país, é fundamental para a economia do Brasil, visto que é responsável por mais de 10% do Produto Interno Bruto do país no setor dos serviços não financeiros.



Rodovias de grande porte como a Belém-Brasília, de acordo com Comurb (2013), são significativas para o país, pois contribuem para o escoamento de produções e cargas, para o deslocamento e circulação de passageiros, oferece condições de trabalho, contribui para conduzir o desenvolvimento das cidades em sua área.

Somente no estado do Goiás, oito cidades foram emancipadas durante e após a década de 50, em virtude da influência da rodovia Belém-Brasília que possui o trecho passando pelas mesmas. A importância da rodovia é tamanha nesse sentido, que influenciou até mesmo no povoamento de uma cidade no Goiás, a chamada São Luiz do Norte, povoada em 1962, após o início da construção da rodovia Belém-Brasília (SOUSA; PACHECO, 2013).

Uma outra influência constatada da rodovia Belém-Brasília foi a intensificação do modal rodoviário a partir da sua construção, visto que foi na década de 1950 que o presidente JK decidiu fazer a sua construção, influenciando no aumento desse modal. Para Ribeiro e Ferreira (2002), o modal rodoviário tem se expandido desde a década de 50, devido a implantação da indústria automobilística e a pavimentação das rodovias, sendo que hoje este é o mais importante do país.

De acordo com CNT (2018), mais de 60% dos transportes brasileiros são feitos por meio de rodovias, incluindo a Belém-Brasília, evidenciando sua importância no transporte, que contribui para movimentar a economia e integrar cidades.

Apesar da sua importância, constatou-se inúmeras notícias referentes à precária situação dessa rodovia. De acordo com dados da Confederação Nacional do Transporte - CNT (2018), apenas 12,4% de todas as rodovias do país são pavimentadas, além de 61,8% possuírem algum problema, sendo classificadas como regular, ruim ou péssima. Dentre todas essas rodovias, a Belém-Brasília está presente, apresentando péssimas condições em muitos trechos.

Inserida na malha de rodovias federais, a Belém-Brasília faz parte das rodovias monitoradas pelo Departamento Nacional de Infraestruturas de Transporte – DNIT. Apesar de ser um órgão federal, as rodovias administradas pelo mesmo não apresentam boas condições de tráfego em sua totalidade. De acordo com o DNIT (2018), dos 57,2 mil quilômetros de rodovias federais pavimentadas no país, que estão sob administração do DNIT, apenas 59% estão em bom estado de conservação.

Segundo Estradas (2004), a Belém-Brasília é uma rodovia de gigantes, por ela trafegam carretas e ônibus de grande porte, muitos com mais de 10 metros de altura e 20 de comprimento, além de transportarem muitas cargas, entretanto em muitos trechos a rodovia não apresenta boas condições, em alguns sequer há pavimentação asfáltica.



A rodovia Belém-Brasília, em seu trecho percorrido na BR-153, apresenta condições precárias, com falta de sinalização, curvas perigosas, incêndios no seu entorno, buracos por grandes trechos da malha, intensificados pela falta de reparos e grandes cargas, fazendo com que esse trecho seja conhecido como “rodovia do medo”, além disso, no ano de 2016 esse trecho foi classificado em 80% como regular, ruim ou péssimo, e 18% classificado como bom (ESTADÃO, 2017).

O trecho na altura da BR-010 também possui diversos problemas, em abril 2019 houve uma interdição de um trecho da BR-010, em virtude de um rompimento do asfalto por conta das chuvas, isso acontece por conta da falta de manutenção preventiva na rodovia (SETLOG MS, 2019).

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Através das pesquisas realizadas, identificou-se que apesar da rodovia Belém-Brasília configurar uma importante rodovia federal no país, não há muitos trabalhos com foco na sua importância e estrutura no geral.

Em virtude dos muitos trechos de rodovias federais que integram a Belém-Brasília, alguns trabalhos costumam ser focados somente em um determinado trecho para uma determinada região.

Apesar da dificuldade de encontrar artigos científicos atuais referentes ao tema abordado, constatou-se a importância da rodovia para o desenvolvimento e emancipação de cidades ao longo dos quatro estados por onde a mesma passa.

A partir da pesquisa bibliográfica realizada, identificou-se que a Rodovia Belém-Brasília apresenta-se como um marco fundamental na história de muitas cidades ao longo do seu entorno, além de um marco no desenvolvimento do modal rodoviário no país, que se intensificou a partir da década de 1950, quando a Belém-Brasília começou a ser construída.

Sua importância se apresenta como econômica por contribuir para a realização de inúmeros transportes diariamente, também apresenta uma importância de desenvolvimento das cidades, além de uma importância social, por integrar estados pouco povoados à capital do país.

Apesar disso, sua infraestrutura não tem contribuído para alavancar sua importância. Muitos trechos da rodovia Belém-Brasília estão mal sinalizados, esburacados, sem segurança, com acostamento pequeno ou inexistente, com matos atingindo a rodovia e as vezes até mesmo incendiados.

Todos esses problemas possuem inúmeros impactos negativos, inclusive relacionados à importância que a rodovia representa. Isso porque as condições da sua infraestrutura impactam no desenvolvimento das cidades, que pode ser desacelerado; impacta na economia, pois os transportes são prejudicados; e impacta na social, pois dificulta a integração de cidades.



É necessário haver uma maior observação do governo federal para investir em infraestrutura rodoviária, havendo manutenção nos trechos finalizados e realizando pavimentação nos trechos que não possuem.

REFERÊNCIAS

- ANTERO, Roberto. **Controvérsias sobre a rodovia Belém-Brasília no Tocantins**. Revista Tocantinense de Geografia, Araguaína – TO, 2017.
- CNT – Confederação Nacional dos Transportes. **Pesquisa CNT de rodovias 2018: relatório gerencial**. – Brasília: CNT: SEST SENAT, 2018.
- CNT – Confederação Nacional do Transporte. **Rodoviário**. 2018.
- COMURB. **A importância de grandes rodovias para o país**. 2013.
- DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. **ICM 2018**. 2018.
- ESTADÃO. **“Rodovia do medo”, BR-153 está abandonada**. 2017.
- ESTRADAS. **Estrada Belém-Brasília é uma gigante em tamanho e em problemas**. 2004.
- ESTRADAS BRASIL. **BR-010: Rodovia Bernardo Sayão (Belém-Brasília)**. 2014.
- REVISTA OE. **Belém-Brasília, o eixo rodoviário de integração**. 2011.
- SETLOG MS. **Rodovia Belém-Brasília recebe desvio para caminhões após romper devido às chuvas**. 2019.
- SOUSA, Michelle Louise; PACHECO, Rafael Araujo. **A influência da rodovia Belém-Brasília no processo de desenvolvimento das cidades do centro-norte de Goiás**. Revista Eletrônica Geoaraguaia, Barra do Garças – MT, v. 3, n. 2, 2013.