

Modernização Territorial e Redes Técnicas em Goiás

Territorial Modernization and Technical Networks in Goiás

Fernando Fernandes de Oliveira

Doutorando em Geografia pela Universidade Federal de Goiás

Professor do Instituto Federal de Ciência e Tecnologia Goiano

fernando.oliveira@ifgoiano.edu.br

Modernização Territorial e Redes Técnicas em Goiás compõem o volume recentemente publicado por Denis Castilho, professor e pesquisador do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Goiás. Munido de linguagem acessível e elegante, o que segue é uma bem fundamentada discussão do conceito de modernização territorial e sua manifestação em Goiás, considerada mediante análise criteriosa de três redes técnicas basilares, avaliadas em seu conjunto: as redes ferroviária, rodoviária e de energia elétrica. A espacialização dessas redes é abordada desde a gênese do processo, com ênfase para as especificidades temporais, e o caráter das ações políticas que conferem sentido à configuração observada no presente. Para tanto, a obra divide-se em cinco capítulos, transcorrendo a abordagem teórica do conceito de modernização em sua manifestação territorial à síntese evolutiva e das tendências atuais no contexto das redes técnicas elencadas.

Ao defender que o processo que caracteriza a modernização não se manifesta de modo uníssono pelos lugares, Castilho pontua que ocorrem modernizações, visto o caráter têmporo-espacial do fenômeno em sua manifestação territorialmente diferenciada. Significa, portanto, que “há modernizações e não, necessariamente, uma única modernização”. A naturalização acrítica do termo, acompanhada pela disseminação conceitualmente rarefeita, exigiu de Castilho o necessário esforço de elucidação do conceito, que acompanha a narrativa inicial.

Nessa condição, modernização se define como a ação capitalista realizada por meio de suas classes hegemônicas, considerando, sobretudo, os caminhos da expansão/territorialização da ordem capitalista pelos lugares. Para tanto, o crivo metodológico demanda a análise de contextos históricos concretos que considerem, pela óptica do território, dois sentidos fundamentais. O primeiro relaciona-se com a constituição de infraestrutura econômica como suporte técnico para a produção. O segundo faz referência aos aspectos políticos e ideológicos do processo em questão.

Registrado o entrelace entre política e técnica, o autor reitera a necessidade do enfoque sobre a modernização como movimento plural e seletivo, cuja abordagem não criteriosa induz o dualismo teórico e a imperativa fragmentação do real. No que concerne às abordagens acerca dos caminhos da modernização em Goiás, Castilho ressalta que este processo deve ser considerado em sua perspectiva territorial, para além dos enfoques puramente centrados na agricultura, na indústria e no urbano, que,

não raro, promovem a compartimentação dos conceitos e da realidade, pois representam a síntese de um processo mais amplo.

Todavia, parte-se da premissa de que a política, como ação, precede a produção das estruturas técnicas que possibilitam múltiplas conexões. Acerca dos atores responsáveis pela condução do advento da modernidade em seu sentido político e territorial, Castilho destaca a pujança das ações centradas na figura do Estado e o contexto da apropriação das instituições estatais como meio estratégico da ação dos grupos sociais hegemônicos.

Nessa óptica, é possível compreender o uso político da técnica como condição para a espacialização dos indicadores da modernidade em Goiás, processo que não prescindiu ao estabelecimento de sinergias desta unidade territorial com outras porções do território nacional. Daí o enfoque dado por Castilho à elucidação do sentido territorial de três redes técnicas basilares para a modernização; apontando para a gênese e a evolução, para os meios políticos e de ação empregados e para a consequente espacialização como síntese de processos correlacionados.

A primeira delas, centrada no segundo capítulo, é a rede ferroviária. Inicialmente concebida no entrelace de capitais privados nacionais, multinacionais e nas ações do Estado, as ferrovias evoluíram de regiões litorâneas como suporte básico para as economias exportadoras de produtos primários situadas no interior do território nacional. Nas ações da Companhia Estrada de Ferro Goiás, inaugurada em 1906, pela junção de capitais privados e estatais, os trilhos alcançaram o território goiano em 1911. Da cidade de Araguari, então, “ponta de trilhos” do caminho que ligava São Paulo ao Triângulo Mineiro, a ferrovia atravessou o Rio Paranaíba e se concretizou como a primeira via de transporte moderno em Goiás. Poderoso meio de circulação de mercadorias e pessoas no início do século XX, a eficiência da ferrovia contrastava com os limites impostos pelos “caminhos sinuosos”, que dificultavam os intercâmbios e a comercialização dos excedentes agropastoris.

Responsável por notável incremento populacional e urbano em Goiás, a rede ferroviária contribuiu para transformar as relações de trabalho, uma vez que a sua construção e a operação demandavam a existência de um leque de profissionais com diferentes níveis de qualificação. Todavia, como alerta Castilho, o cumprimento de uma nova dinâmica concernente ao trabalho não se deu livre de evidentes contradições, haja vista a rígida divisão das atividades e a precária condição laboral daqueles menos qualificados, submetidos a condições sanitárias insalubres e aos rigores da exaustiva labuta.

Mormente, ao definir o sentido territorial da rede ferroviária em Goiás, Castilho ressalta a importância dos trilhos para a introdução da lógica capitalista em território goiano, assim como as transformações observadas nas relações de trabalho, no incremento das atividades econômicas voltadas à exportação dos gêneros agropastoris e na importação de manufaturados oriundos do Sudeste. O autor confere destaque à atual discussão acerca do modal ferroviário no país, sobretudo

no que pertence à Ferrovia Norte Sul, cuja realização mantém similaridade aos discursos, crenças e ações hegemônicas presentes à chegada dos trilhos em Goiás no início do século XX.

As transformações econômicas observadas nos sistemas produtivos regionais fizeram “esvaziar”, em Goiás, o modelo exportador ferroviário, que havia sustentado as mudanças verificadas nas primeiras décadas do século XX. Conforme exposto por Castilho, em meados da década de 1940, os sistemas produtivos em Goiás passaram a ser orientados não mais apenas pelos trilhos, mas pelas estradas de rodagem, em alinhamento à nova conjuntura nacional, e pela aptidão natural dos ricos solos da região do Mato Grosso Goiano (atual Centro Goiano).

Um longo período separa a abertura dos primeiros caminhos, traçados pelas bandeiras coloniais, à construção da primeira rodovia brasileira com pavimento, que ligava Petrópolis ao Rio de Janeiro no ano de 1928. Ressalta o autor, entretanto, a emergência das ferrovias, que para a ligação das regiões agropecuárias ao litoral, foram construídas no sentido leste-oeste, constituindo sistemas de baixa ou nenhuma conexão. Em paralelo aos trilhos, a navegação de cabotagem cumpria os deslocamentos sul-norte, no conjunto dos transportes de um país agroexportador cujos sistemas produtivos regionais funcionavam como arquipélagos marcados pela baixa integração entre si.

Para o entendimento das lógicas que fizeram priorizar as rodovias no conjunto dos transportes brasileiros, Castilho ratifica que a emergência da indústria nacional e das políticas que desencadearam o modelo de substituição de importações, demandava um sistema de transportes integrador e flexível. As rodovias representaram, nessa condição, o modal que melhor atendia às prementes necessidades daquele período. Não obstante, a deterioração das estruturas ferroviárias e portuárias, além das demandas expressas pelos capitais multinacionais, são pontuados como fatores decisivos à ascensão das rodovias.

No que concerne ao surgimento das rodovias em Goiás, Castilho admite a importância dos primeiros caminhos e estradas para a configuração atual das rodovias, embora estas, em sua condição moderna, tenham traçado novos itinerários. Em suma, os caminhos foram traçados conforme a dinâmica socioeconômica do período de concepção, a exemplo dos caminhos coloniais (ou reais), que, como expressão da economia aurífera, interligavam São Paulo, Rio de Janeiro e Salvador às minas goianas. Com o advento da ferrovia nas primeiras décadas do século XX, surgiram estradas na porção sul do estado, responsáveis pela ligação de áreas agrícolas à ferrovia. Tais estradas, assim como os caminhos pós decadência da atividade aurífera, possuíam caráter iminentemente local.

Data dos anos 1940 o início da construção das primeiras rodovias federais em Goiás. Castilho confere destaque à épica jornada que deu origem ao trecho goiano da Belém-Brasília (BR-153), cujos registros impressos à época, enfatizavam as dificuldades enfrentadas pelos trabalhadores diante das “muralhas verdes”, portadoras de toda sorte de perigos. Contudo, é durante as décadas de 1960 e 1970 que o avanço das rodovias federais em Goiás ocorre com maior intensidade.

O padrão espacial das rodovias expõe a centralidade fundada pela BR-153 como eixo sul-norte e a concentração da malha viária na porção meridional do território goiano. Confere destaque à BR-060, que atende às áreas metropolitanas de Goiânia e Brasília; e às rodovias BR-050, BR-153 e BR-364, imprescindíveis ao escoamento das commodities produzidas nos municípios de Catalão, Itumbiara e Rio Verde. Disso resulta o sentido territorial das rodovias em território goiano, que, em sua desigual distribuição, é capaz de gerar espaços privilegiados da modernização, mediante as solicitações dos complexos privados produtores de minérios, grãos e carnes. Todavia, Castilho não exime da análise os graves problemas logísticos e a escassa intermodalidade dos transportes nas esferas estadual e nacional, discussão recorrente nos noticiários da atualidade, sobretudo no que se refere ao deslocamento da safra de grãos de 2017.

Vistas como componentes fundamentais para as mais diversas atividades econômicas, as redes de energia elétrica são objeto de análise do quarto capítulo. Sua organização espacial, salienta o autor, mantém condição estratégica mediante a divisão territorial do trabalho em conformação. Após breve contextualização referente à gênese normativa acerca da produção de energia elétrica no quadro nacional, Castilho empreende notável esforço para tornar inteligível a evolução técnica e funcional das estruturas geradoras e transmissoras de energia elétrica em Goiás.

Ressaltou-se, sobretudo, o pioneirismo dos empreendedores privados na prestação de serviços de geração e transmissão de energia elétrica em Goiás, assim como as ações dos capitais estrangeiros que se estabelecem no Rio de Janeiro, no período que compreende às primeiras décadas do século XX. A crescente importância do Estado para o aumento da disponibilidade de energia elétrica tem, no marco regulatório de 1934, o seu início, configurando, nesse período, um padrão espacial iminente local à produção e distribuição da energia. É no contexto das grandes estatais, fundadas a partir da década de 1950, que se dá a efetivação de um padrão espacial regional ao circuito de produção e distribuição, com destaque à criação do Fundo Federal de Eletrificação em 1954.

Na periodização proposta, o ciclo que se estende da segunda metade da década de 1960 até 1990 é marcado por notável crescimento da capacidade instalada no país via investimento estatal, com grandes empreendimentos inaugurados no país e em Goiás, conforme explora o autor. O padrão espacial regional caminhou para a formação de redes que possibilitaram a interligação dos sistemas regionais no período subsequente. Este, que se estende do início da década de 1990 até a atualidade, é caracterizado por reformas e pela crescente concessão/privatização do sistema elétrico nacional e goiano, o que, para Castilho, representa a transferência de estratégico patrimônio público para o uso rentável de particulares.

O autor demonstra a centralidade exercida por Goiás em relação ao sistema integrado de transmissão e subtransmissão da energia elétrica em escala nacional, tanto pelos atributos naturais favoráveis à construção de hidrelétricas, quanto à localização central de seu território, em contato

com grandes regiões do país. O exato detalhamento sobre como funciona a distribuição, aliado à análise dos dados espacializados por meio de pontual cartografia, tornam inteligível o sentido territorial das redes de energia elétrica em Goiás.

O exame do consumo de energia dos municípios por classe deixa evidente as atividades e os atores que demandam o insumo em maior quantidade, a exemplo dos empreendimentos mineradores localizados no norte do estado; do uso industrial e residencial da região metropolitana de Goiânia, da cidade de Anápolis e do entorno do Distrito Federal; e do peso do consumo rural registrado na porção meridional, sob a influência das atividades ligadas ao agronegócio e à indústria primária de transformação. A configuração das redes de energia em Goiás evidencia o sentido territorial pautado nas necessidades dos atores que controlam as cadeias ligadas aos complexos de grãos, carnes e minérios, além das solicitações efetuadas pelo projeto nacional de integração das linhas de transmissão.

De fato, as redes técnicas são meios de importância inconteste para a organização e controle do território. Na condição de categoria sociotécnica, o sentido territorial das estruturas reticulares será definido pela ação dos indivíduos organizados em grupos de interesse político. São, portanto, elementos pulverizadores da modernização, que alcança, na atualidade, a sua máxima expressão e presença nos lugares. Não obstante, a imposição do sentido político atribuído às redes pela ação hegemônica, faz-se denotar, para o autor, o caráter desigual do processo.

Na parte final do livro, Castilho apresenta uma criteriosa síntese acerca das redes técnicas abordadas no decorrer da narrativa, apontando desafios e tendências que se colocam ao conjunto dos sistemas reticulares em Goiás e na escala do território nacional. Sobre o contexto da evolução dos transportes, o autor explora, com propriedade, as lógicas periódicas que fizeram condicionar a escolha e a espacialização dos modais elencados, num compêndio têmporo-espacial das sinergias que consubstanciaram os transportes no Brasil e em Goiás. Não obstante, aponta para a frágil integração multimodal resultante de investimentos insuficientes, da burocracia institucional e do conservadorismo de determinados atores políticos.

No que concerne às redes de energia elétrica, ressalta o aumento da produção a partir dos anos de 1990, a tendência de integração por meio das ações do Sistema Integrado Nacional (SIN) e a expansão em direção à Amazônia, considerando a amplitude dos recursos hídricos a serem explorados na região. Evidencia, entretanto, os múltiplos conflitos gerados na implantação de empreendimentos voltados para a produção de energia hidrelétrica, além da crescente atuação de atores privados no domínio desse insumo estratégico, a exemplo da expansão das PCHs e CGHs privadas e do aumento de concessões/privatizações do setor energético.

Como suportes essenciais aos ditames da modernização territorial, o sentido das redes técnicas, conforme exposto, deve ser compreendido por meio das ações dos grupos sociais

hegemônicos e do próprio Estado, os atores mais proeminentes na produção e na implantação das técnicas reticulares. Nessa condição, Castilho explora o caráter das redes como instrumentos de realização do poder, ora geradoras de notável fluidez territorial, ora promotoras de dominação sufocante aos lugares, visto o acesso privilegiado de determinados atores ao controle das técnicas. Daí o significado das redes técnicas como indutoras da modernização em Goiás, uma vez que permitiram, ainda que norteadas por ações hegemônicas e conformadoras de espaços privilegiados, a dinamização de atividades econômicas, por meio de um padrão espacial pautado na intensificação de relações inter-regionais.

Resultante do acumulado de lógicas pretéritas redesenhadas por solicitações do presente, a modernização territorial contemporânea fez multiplicar as interações entre lugares e pessoas, instigando crescente interdependência. Todavia o autor ratifica que a racionalidade das ações que orientam o incremento técnico mantém-se baseada em prementes contradições, a exemplo do consumismo e da acumulação ampliada de capitais.

Por fim, cumpre registrar a discussão conduzida por Castilho em relação às noções de diferenciação e desigualdade concernentes à dinâmica espacial. A primeira, como procedimento metodológico caro à geografia, vincula-se ao caráter variável dos processos que se especializam na superfície terrestre, resultante de eventos de natureza diversa que reproduzem as diferenças perceptíveis no espaço. A desigualdade, uma vez oriunda de particularidades associadas às relações sociais de produção, faz evidenciar o caráter imperativo das transformações geradoras de espaços privilegiados a serviço de determinados atores sociais.

É inequívoca a contribuição de Denis Castilho em *Modernização Territorial e Redes Técnicas em Goiás*. O critério teórico-metodológico, fruto de intenso levantamento bibliográfico, e o notável cuidado com fontes e dados fazem do atual volume uma referência prática à pesquisa acadêmica. Abre caminho a novas possibilidades de pesquisas em torno do conceito de modernização em seu sentido territorial, tratando-se de leitura obrigatória para aqueles que se interessam pela temática das redes técnicas não apenas em Goiás, mas na amplitude do território nacional.

REFERÊNCIAS

CASTILHO, Denis. **Modernização Territorial e Redes Técnicas em Goiás**. Goiânia: Editora UFG, 2016. 228p.

Trabalho enviado em 28/03/2017
Trabalho aceito em 20/06/2017