

Biblio3W

REVISTA BIBLIOGRÁFICA DE GEOGRAFÍA
Y CIENCIAS SOCIALES

Universidad de Barcelona.

ISSN: 1138-9796.

Depósito Legal: B. 21.742-98

Vol. XXIII, núm. 1.245

15 de agosto de 2018



Modernização do território e desnaturalização das redes técnicas: uma contribuição ao debate sobre a formação territorial de Goiás e do Brasil

CASTILHO, Denis. *Modernização territorial e redes técnicas em Goiás*. 2ª Edição. Goiânia: editora UFG, 2017, 232 p.

Jean Carlos Ribeiro de Lima
Universidade Estadual de Goiás
jean_ribeiro_lima@hotmail.com

Palavras-chave: Modernização territorial; redes técnicas; Goiás; Brasil.

Keywords: Territorial modernization; technical networks; Goiás; Brazil.

Palabras clave: Modernización territorial; redes técnicas; Goiás; Brasil.

De autoria de Denis Castilho, *Modernização Territorial e Redes Técnicas em Goiás*, já em sua segunda edição, é resultado de pesquisa desenvolvida junto ao Instituto de Estudos Socioambientais (IESA) da Universidade Federal de Goiás (UFG). O livro discute os efeitos das redes técnicas no processo histórico de modernização territorial, partindo de uma análise do território goiano sempre considerando o contexto nacional. Um dos elementos de maior notoriedade, na discussão empreendida por Castilho, é a desnaturalização da modernização frente ao ímpeto das redes técnicas. Isto é, o autor se preocupa em revelar como a modernização, via instrumentos e redes técnicas, se apresenta e se coloca como contraditória, uma vez que expõe o modo como o capitalismo se expande pelos lugares. Diante disso, nos

adverte para os processos que envolvem conflitos, interesses e articulações políticas que a modernização, encarnada no desenvolvimento de circuitos técnicos, representa.

Com o objetivo de analisar o conceito e os sentidos da modernização, bem como compreender a dimensão territorial desse fenômeno, Castilho chama atenção para os seguintes aspectos: a) refletir sobre o conceito de modernização e suas implicações pragmáticas no território goiano; b) abordar as redes técnicas em um contexto nacional e regional (Goiás) e c) compreender as influências e transformações sociais, políticas e econômicas propiciadas por esse processo de modernização via redes técnicas. Como observa-se, o livro procura construir um edifício hermenêutico concernente ao desenvolvimento e aprimoramento de redes técnicas (ferrovia, rodovia e energia elétrica) em que estes contribuam (e contribuem) para o estabelecimento de uma modernidade intermitente, na qual o tripé formação-política-ação concorre para a expansão e, logo, reprodução do capital pelos lugares.

De outro lado, conforme indica Castilho, é de fundamental importância perscrutar os efeitos dessa modernização no âmbito das estratégias, dos interesses e da ideologia. O resultado desse processo de modernização pelo sentido das redes técnicas, que se verifica no conjunto da sociedade, é evidenciado pelas desigualdades sociais, econômicas, bem como pelos conflitos envolvendo distintos segmentos sociais. No sentido prático, a modernização, via redes técnicas, envolve grandes projetos políticos, econômicos e ideológicos atinentes aos interesses de grupos ou classes específicas. “Em outras palavras, a especialização é uma condição basilar da expansão da modernização. Sua configuração é cada vez mais determinada pela formação de redes e conexões, mais precisamente pelas questões políticas, o que justifica a opção em denominar esse processo de modernização territorial”¹.

Isso posto, o autor se posiciona resistente às interpretações, não raras e muito comuns, das teorias dualistas e à naturalização da modernização, especialmente nas abordagens territoriais sobre Goiás. Para tanto, é necessário ir além das concepções dualistas (moderno/atrasado, centro/periferia) e escapar do conforto da naturalização dos fenômenos, com muito bem adverte o livro. É preciso analisar os eventos que concorrem no âmbito social, político, econômico, social e cultural em um processo que envolva diferentes tipos de leituras e interpretações. Consequentemente, a naturalização dos processos modernos serve para tornar dúbia a reflexão sobre as contradições e os conflitos gestados pela modernização. É nesse campo de interpretação que Denis busca alertar uma posição da literatura e da historiografia goiana que priorizam, exaustivamente, a questão da modernização agrícola apartada de outras matrizes temáticas, a exemplo da urbanização e/ou metropolização, e vice-versa. Adverte que ambos os processos, modernização agrícola e urbanização, compõem, cada qual, um mesmo movimento, pois se entrecruzam dialeticamente e influenciam a perspectiva integrada da modernização. “A modernização, portanto, não é apenas agrícola, agrária ou urbana (para não dizer industrial), nem se restringe a algumas regiões. Ela é territorial porque os processos que dela derivam tem uma característica essencialmente política e, por meio das redes e da atuação de grupos sociais, atinge diferentes áreas de maneira integral, sejam elas urbanas ou rurais”².

Ao defender que as redes técnicas se constituem como elemento da expansão do capitalismo pelos lugares e, também, como estratégia de irradiação da modernidade por determinados grupos ou classes, Denis assinala que em Goiás a modernização não se desenvolveu somente

¹ Castilho, 2017, p. 48.

² Castilho, 2017, p. 56.

pelo aspecto político, mas também pelo elemento técnico, principalmente a partir do final do século XIX e início do XX. Do ponto de vista político, os grupos locais dominantes possuíam grande influência na estrutura de poder do Estado³ e na manutenção de seus interesses. Por outro lado, no aspecto técnico e econômico, a modernização em Goiás acompanhou o desenvolvimento e expansão de importantes redes técnicas das regiões Sul e Sudeste, especialmente no que se refere às redes de transporte (rodovia e ferrovia) e, posteriormente, à energia elétrica.

O livro também evidencia que em Goiás “[...] a implantação da rede ferroviária foi um dos elementos indutores da modernização no estado, demonstrando o papel pioneiro dado aos trilhos e sua influência no conjunto das transformações territoriais durante as primeiras décadas do século XX”⁴. Para subsidiar a proposição de que o Estado demonstrou ser um importante condutor da modernização territorial a partir do século XX, o autor lança mão de tabelas, ilustrações, mapas e fotografias, além de documentos e fontes orais.

De início, procura assinalar a importância da ferrovia no conjunto do sistema de transportes no Brasil, mesmo diante do avanço vertiginoso da rede rodoviária pelo país. Logo, deixa em evidência que a malha ferroviária, no processo de sua formação, se consolidou a partir das regiões litorâneas, com destaque para o Sudeste. Por conseguinte, pontua que a rede ferroviária recebeu robustos estímulos financeiros de capitais privados, tanto nacionais e/ou internacionais (este último tendo uma participação considerável da Inglaterra). O objetivo central da implementação da malha ferroviária no Brasil, no século XIX, principalmente, foi o de escoar os produtos primários que eram produzidos no interior e transportá-los para o litoral, de onde seriam exportados, em especial, para os países europeus. É nesse sentido que as ferrovias foram se estruturando, ou seja, do interior para o litoral na propositura de favorecer uma economia exportadora de produtos de primeira necessidade, o que denota uma estratégia que atendia às necessidades do mercado externo.

Em Goiás, “a implantação de redes de transportes, principalmente da ferrovia, foi um importante elemento para a emergência da modernização”⁵. Mormente às dificuldades encontradas para a implantação da rede ferroviária nesse estado (em especial, no que diz respeito às articulações políticas e econômicas), os primeiros passos concretizados, rumo à construção de uma ferrovia no território goiano, ocorreram no início século XX, com a criação da Companhia Estrada de Ferro Goiás, em 1906⁶. Nos anos de 1913 e 1914 foram inaugurados trechos em Goiás que interligavam as estações de Anhanguera, Cumari, Goiandira, Veríssimo, Engenheiro Raul Gonçalves, Ipameri, Urutaí, Inajá e Roncador⁷. Importa destacar o fato de que a implantação da Estrada de Ferro Goiás acarretou não apenas

³ Vale considerar uma definição realizada pelo autor acerca do conceito de Estado. Além de utilizar alguns autores para isso, tais como Antonio Gramsci (2000), Martin Carnoy (1988), Nicos Poulantzas (1985) entre outros, o próprio autor assim define o Estado: “[...] produto e meio de relações de dominação, sobretudo como importante componente político que atua no interior da vida social e na normatização e/ou organização do território por meio do conjunto de instituições, órgãos, bases jurídicas, políticas públicas e estrutura funcional”. Castilho, 2017, p. 61.

⁴ Castilho, 2017, p. 6.

⁵ Castilho, 2017, p. 71.

⁶ O capital necessário para construção da ferrovia em Goiás foi proveniente da iniciativa privada e do Estado (governo federal). Em 1909, a ferrovia começou a ser construída no município de Araguari-MG, e no ano de 1911 foi inaugurado o primeiro trecho (entre Araguari-MG e a Estação Engenheiro Bethout, na divisa com Minas Gerais).

⁷ O livro contém uma cronologia em que se pode observar os períodos e fases de inauguração de trechos e estações da Estrada de Ferro Goiás em um quadro muito ilustrativo (ver Quadro 3, p. 74).

alterações na dinâmica político-econômica do Estado, mas estruturou-se em relações de trabalho ainda muito próximas à escravidão⁸. A ferrovia, segundo Maria Lúcia Lamounier, propiciou “uma nova experiência de trabalho por conta do tamanho, complexidade da empresa, do grande número de trabalhadores que exigia, da diversidade do leque de operações que envolvia na organização”⁹. Essa “nova experiência” das relações de trabalho, no âmbito da construção das ferrovias em Goiás, deu-se a partir de diversas formas de exploração do trabalho e do trabalhador.

Em razão da vertiginosa expansão que o trabalho de construção de ferrovias exigia, tanto de mão-de-obra qualificada quanto não-qualificada (que constituía, neste caso, a maioria do contingente de trabalhadores), a exploração do trabalho, de acordo com Castilho, se efetivava por meio da “ideologia do esforço coletivo”, contração de dívidas pelo trabalhador para com o empregador, bem como de excessivo e compulsório emprego de força diária de trabalho, isso sem contar os casos de mortes ocorridas ao longo da construção de trilhos

É de se considerar que a ferrovia integrou algumas regiões goianas a outras regiões de expressiva repercussão econômica, o que demonstra o estabelecimento de uma dinâmica específica nos lugares. Afirma o autor que “os trilhos ocasionaram mudanças significativas, especialmente no Sudeste Goiano. Além das exportações de produtos agropecuários, também eram realizados transportes de trabalhadores, migrantes e até de famílias inteiras”¹⁰. Desse modo, “[...] foi pelos trilhos que as lógicas capitalistas adentraram o território goiano”¹¹. Não obstante, a partir de 1940, a ferrovia decaiu como mote da organização produtiva e integradora das regiões economicamente ativas, isso em grande parte pela política de substituição de importações e pela construção de rodovias¹². De outro lado, Castilho destaca que a modernização territorial, por meio das redes técnicas em Goiás, teve como um dos elementos centrais os trilhos, uma vez que contribuíram para a integração produtiva e econômica, bem como para o crescimento populacional e criação de determinadas cidades.

Em relação à rede rodoviária, o livro apresenta o processo de surgimento e a evolução dessa rede a nível nacional e regional (Goiás). As rodovias surgiram no território brasileiro a partir do século XX e obedeceram a certas lógicas que estão associadas a fatores diversos, muito particularmente no que se refere ao aspecto econômico. Consoante à discussão apresentada no livro, os fatores que explicam a criação e evolução das rodovias no Brasil são: a) Industrialização (substituição de importações, demanda por produtos manufaturados); b) baixo custo e uma melhor dinamização/flexibilização de carga, descarga e transporte; c) deterioração do sistema ferroviário e marítimo; d) política de financiamento e criação de programas, departamentos e investimentos no setor rodoviário; e) criação da Petrobrás e desenvolvimento da indústria automobilística; f) convênios internacionais e a construção de Brasília¹³.

Os fatores que condicionaram o crescimento das rodovias no Brasil circunscrevem-se ao longo do processo histórico que compreende as primeiras décadas do século XX. Além do contexto de industrialização, a decadência da rede ferroviária foi um aspecto relevante para o desenvolvimento da rede rodoviária nesse país. Assim, houve uma inversão na ordem de

⁸ Castilho, 2017.

⁹ Lamounier, 2012, p. 156, citado por Castilho, 2017, p. 82.

¹⁰ Castilho, 2017, p. 90.

¹¹ Castilho, 2017, p. 88.

¹² Castilho, 2017, p. 92.

¹³ Castilho, 2017, p. 101 à 106.

importância dos transportes, uma vez que antes as rodovias cumpriam funções complementares à malha ferroviária, passando, agora, a constituir-se como rede mais utilizada no segmento de transporte. No âmbito do desenvolvimento da rede rodoviária em Goiás, um aspecto histórico mereceu destaque: de que as rodovias de hoje são resultantes dos “caminhos pioneiros” e primeiras estradas abertas no território goiano. Provenientes de uma conjuntura socioeconômica que abarca o século XVIII ao XIX, em que as Entradas, Bandeiras e a Mineração foram a motivação maior para se abrir caminhos e estradas rumo ao interior, partindo do litoral, as rodovias modernas goianas – ao menos algumas delas – conservam os traçados originais que dantes possuíam, tal como defendido por Antônio Teixeira Neto¹⁴.

Importante lembrar, no entanto, conforme observado no livro, que o desenvolvimento da rede rodoviária goiana não foi linear, guardando relação com os contextos políticos e socioeconômicos de cada período. A análise da gênese e formação das rodovias federais mostra sua influência na configuração do território e na criação de cidades. Um exemplo disso foi a construção da BR-153, também conhecida por Belém-Brasília, que teve importante papel no processo de integração do território goiano em âmbito nacional e passou a deter posição estratégica de localização e logística. A ascensão da rede rodoviária em Goiás, de um modo geral, foi muito bem interpretada e mensurada no livro por importantes fontes secundárias geralmente não verificadas em grande parte da literatura que versa sobre o assunto.

Em Goiás, o aglomerado das rodovias federais, estaduais e municipais, contribuiu (e contribui) para o processo de dinamização produtiva, principalmente no escoamento da produção mineral (amianto, cobre, níquel, cobalto etc.) e agropecuária (carne, soja, entre outros). Mais do que um meio, os transportes são interpretados por Denis como elemento substancial e como condição da produção do território. Como diz suas palavras: a relação entre extração, produção/transformação, distribuição e consumo de bens, produtos e pessoas “coloca o sistema de transporte como elemento substancial da dinâmica socioeconômica” e como condição da própria produção do território¹⁵. Em outras palavras, as rodovias exercem um papel relevante no contexto da circulação do território goiano, demonstrando os interesses políticos, econômicos e ideológicos que influenciaram (e influenciam) a organização do território, acrescenta o autor.

A respeito da energia elétrica, como último elemento da tríade “ferrovia-rodovia-energia elétrica” analisada no livro, é interessante perceber como essa rede técnica, naturalizada que é, se determina como elemento crucial aos interesses de determinados grupos hegemônicos. Assim como a ferrovia e a rodovia, a energia elétrica e sua espacialização como rede técnica constituem a formação de lugares e espaços privilegiados em que se aglutinam a lógica de grupos hegemônicos, evidenciando uma territorialização da modernização via redes técnicas. Em se tratando da rede de energia elétrica, Castilho busca compreender a dinâmica de sua geração, transmissão, distribuição e comercialização/consumo como peças fundamentais do processo de expansão da modernização territorial.

Ao indicar que “as redes de energia elétrica são componentes basilares para o processo de modernização”, assim como “um dos elementos-chave da infraestrutura produtiva, envolvendo um conjunto de políticas e estratégias que culminam em disputas e conflitos por sua apropriação”¹⁶, o autor tece comentários sobre a evolução da rede de energia elétrica no

¹⁴ Teixeira Neto, 2001.

¹⁵ Castilho, 2017, p. 130.

¹⁶ Castilho, 2017, p. 137.

contexto nacional, buscando analisar as redes de transmissão e distribuição do setor e, por último, identificando o sentido territorial da energia elétrica em Goiás. Em um primeiro momento, busca-se elaborar um panorama histórico da evolução da rede de energia elétrica no Brasil e em Goiás. Como resultante de um processo, o livro destaca as experiências pioneiras¹⁷, a inserção do capital estrangeiro, a participação do Estado no desenvolvimento e aprimoramento do/no setor elétrico e a influência notável de empresas privadas cujo interesse se restringe à lucratividade e rentabilidade a partir da exploração do setor elétrico.

Em um segundo momento, Denis chama a atenção para o fato de a transmissão e distribuição da energia elétrica em Goiás obedecerem a determinados interesses políticos e econômicos, muito particularmente no que se refere ao modo como essa rede se espacializa. Em Goiás, grande parte da estrutura de energia elétrica é proveniente de Usinas Hidrelétricas (UHEs). Os conglomerados de geração de energia elétrica, no estado goiano, se encontram concentrados principalmente nas regiões Sul e Norte. No caso da transmissão e distribuição, a região Central também se destaca por abrigar a Região Metropolitana de Goiânia e cidades como Anápolis, que demandam significativa porcentagem de eletricidade. No Norte a presença de mineradoras em municípios como Alto Horizonte, Niquelândia, Minaçu e Barro Alto, explica a presença de grandes estações distribuidoras de energia. Já no Sul, a microrregião Sudoeste se distingue pelo agronegócio e o Sudeste pela mineração e indústria automobilística. Desse modo, a exigência de uma estrutura mais sofisticada e de grande porte nessas regiões faz com que a rede de energia elétrica seja direcionada a elas para atender as necessidades e interesses de determinados conglomerados político-econômicos.

Denis deixa evidente que, em Goiás, os discursos políticos e estratégicos acerca da rede de energia elétrica seguiram os ditames da modernização territorial, quer seja em sua fase pioneira (urbanização e transferência das capitais Goiânia e Brasília), quer seja ao longo do processo de industrialização da região Centro-Oeste. Como bem assinala: “a produção e o consumo de energia elétrica ilustram a forma de organização do território goiano e o modo como alguns grupos sociais atuam para controlar um insumo básico ao funcionamento do território”¹⁸. Os interesses, o jogo de poder e o exercício da dominação de certos grupos hegemônicos, em relação a outros, são em grande medida possíveis de se compreender pelo domínio que tais grupos exercem sobre as redes técnicas, e a energia elétrica é uma delas.

No conjunto das transformações impulsionadas pela modernização via redes técnicas, é mais do que relevante considerar que esse processo se consolida à medida que se espacializa, pulverizando os lugares e tornando-se integral. Em outros termos, a modernização se reproduz pelos espaços e ocupa todos os lugares e grupos sociais. Entretanto, ela (a modernização territorial) é condicionada a atender determinados interesses de grupos específicos, o que implica em uma “formação de espaços privilegiados” por intermédio da utilização das redes¹⁹. Ao se debruçar na análise da ferrovia, rodovia e energia elétrica como baluartes da modernização territorial no Brasil e, mais precisamente, em Goiás, o autor revela o sentido político-ideológico-estratégico dessa modernização via redes técnicas. À medida que tais redes (ferrovia, rodovia e energia elétrica) se integram como processo e síntese, é preciso verificar a intencionalidade política e ideológica da aplicação e materialização da modernização territorial pelos espaços.

¹⁷ A evolução histórica da eletrificação no Brasil e em Goiás está minuciosamente descrita no Quadro 6, localizado na p. 147.

¹⁸ Castilho, 2017, P. 173.

¹⁹ Castilho, 2017, P. 175.

Nesse sentido, o livro chama atenção para o fato de que a modernização territorial promove a “diferenciação espacial” mas também cria a “desigualdade espacial”, que pode ser evidenciada na formação de espaços privilegiados e de espaços segregados. Ao advertir que “diferença” não é o mesmo que “desigualdade”, Castilho enfatiza que os espaços possuem como natureza intrínseca o fato de serem diferentes em si, enquanto que o processo político de produção e espacialização das redes, ou seja, a formação de espaços por meio das redes técnicas, significa também a produção de desigualdade espacial. Nas palavras do pesquisador: “a formação de espaços privilegiados é fruto do modo como as classes capitalistas e/ou os grupos sociais hegemônicos produzem, controlam e ampliam as redes técnicas”²⁰.

Em suma, o autor não nega a importância das redes no contexto das transformações sociais, políticas e socioeconômicas. Esse não é seu objetivo. Sua pretensão é a de evidenciar o quanto as redes técnicas, sendo um mecanismo de espacialização da modernização territorial, se apresenta desigual, conflituosa e contraditória. O que Castilho questiona com propriedade é o sentido e a utilidade das redes técnicas no contexto da disputa pelo poder hegemônico, associado à questão política, ideológica e econômica. Em Goiás, reverbera o autor, a funcionalidade relegada às redes técnicas mostrou que o processo de modernização territorial é desigual. A desigualdade, aqui, se dá pelo aspecto do controle dessas redes por determinados grupos privilegiados, o que constitui instrumento de dominação²¹. Para questionar esse sentido político, ideológico e técnico-produtivo das redes técnicas, é preciso, como muito bem assinalado neste livro, “desnaturalizar as redes técnicas”.

Bibliografia

CARNOY, Martin. *Estado e teoria política*. Tradução da equipe de tradutores da Puccamp. 2. ed. Campinas, SP: Papirus, 1988.

CASTILHO, Denis. *Modernização territorial e redes técnicas em Goiás*. 2ª Edição. Goiânia: Editora UFG, 2017. 232 p.

GRAMSCI, Antonio. *Maquiavel: notas sobre o Estado e a política*. Tradução de Carlos Nelson Coutinho, Luiz Sérgio Henriques e Marco Aurélio Nogueira. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000. (Cadernos do Cárcere, 3). jan./jul. 2001.

LAMOUNIER, Maria Lúcia. *Ferrovias e mercado de trabalho no Brasil do século XIX*. São Paulo: Edusp, 2012.

POULANTZAS, Nicos. *O Estado, o poder, o socialismo*. Tradução de Rita Lima. 2. ed. Rio de Janeiro: Graal, 1985.

TEIXEIRA NETO, Antônio. Os caminhos de ontem e de hoje em direção a Goiás-Tocantins. *Boletim Goiano de Geografia*, Goiânia, v. 21, n. 1, p. 51-68,

²⁰ Castilho, 2017, P. 202.

²¹ Castilho, 2017, p. 208.

© Copyright: Jean Carlos Ribeiro de Lima, 2018

© Copyright: *Biblio3W Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, 2018

Ficha bibliográfica:

RIBEIRO DE LIMA, Jean Carlos. Modernização do território e desnaturalização das redes técnicas: uma contribuição ao debate sobre a formação territorial de Goiás e do Brasil. *Biblio3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*. [En línea]. Barcelona: Universidad de Barcelona, 15 de agosto de 2018, vol. XXIII, nº 1.245. <<http://www.ub.es/geocrit/b3w-1245.pdf>>. [ISSN 1138-9796].