

RUGOSIDADES ESPACIAIS: CORRELAÇÕES ENTRE AS FORMAS HERDADAS DO PERÍODO DA DITADURA MILITAR E AS FORMAS ESPACIAIS PRESENTES

Rafael Balieiro Crestani (PIBIC/CNPq/FA/Uem), Oseias da Silva Martinuci (Orientador), e-mail: rafaelgeopolitica@gmail.com.

Universidade Estadual de Maringá / Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes/
Maringá, PR.

Ciências Humanas/Geografia

Palavras-chave: Geografia, Geopolítica, Planejamento Territorial,

Resumo: Até o século XIX, o Brasil restringiu sua colonização e consequentemente a ocupação de seu território à faixa litorânea. Somente no século XX foram lançadas ações efetivas para a ocupação do interior do país. Nesse aspecto, os militares tiveram uma importância preponderante, seja no início da vida republicana, na Era Vargas (1930-1945) ou no Regime Militar (1964-1985). Foi neste último período, entretanto, que ações mais efetivas foram, de fato, realizadas, com a expansão de vias de comunicação que buscaram, de acordo com o discurso oficial, diminuir as desigualdades inter-regionais, alavancar o desenvolvimento do interior e promover a integração nacional. Apoiando-se na teoria do *espaço geográfico* e no conceito de *rugosidades espaciais* do geógrafo Milton Santos, buscou-se analisar como os sistemas de engenharia condicionaram a dinâmica espacial do território brasileiro. Foi escolhido para a análise o entorno da parte pavimentada da BR-163, um dos símbolos da política integradora. Constatou-se que, de certa forma, esta contribuiu em parte com o desenvolvimento local. Com a passagem dos anos, os municípios ao redor da rodovia, passaram a diversificar suas funções e crescer como centros importantes. Essas localidades passaram a receber técnicas avançadas que chegaram às cidades para atender a população local. Entretanto, as cidades distantes da rodovia não se beneficiaram da mesma forma desse desenvolvimento, não resolvendo o problema da desigualdade intra-regional e deixando à mostra o condicionamento da rodovia sobre as dinâmicas espaciais.

Introdução

O Brasil, país de dimensões continentais, por boa parte de sua história apresentou desafios quanto à integração de seu território. Esses desafios começaram a ser enfrentados, ainda que timidamente, no século XX com ações iniciais nas primeiras duas décadas e, em seguida, nas décadas de 1930 e 1940, durante o governo Vargas. As mudanças efetivas, entretanto, só foram sentidas no governo JK (1956-1961) e no Regime Militar (1964-1985) com as políticas de expansão de vias de

comunicação para o interior do país, objetivando “inundar de civilização a hiléia amazônica” (SILVA, 1967, p.132). Essas vias de circulação, bem como as demais infraestruturas construídas levaram o Brasil a “conquistar” parte de seu interior. O estado do Mato Grosso, por exemplo, se constituía, em boa parte, como um vazio demográfico na década de 1960. As obras de infraestrutura rodoviária aceleraram o povoamento e contribuíram para o desenvolvimento local, criando demanda por técnicas avançadas, tanto na agricultura mecanizada como nas cidades que se formaram. Essas infraestruturas (rugosidades), atualmente, continuam sendo importantes, condicionando as dinâmicas geográficas e o desenvolvimento regional.

Materiais e métodos

Para a execução dessa pesquisa, foi fundamental, em primeiro lugar, o levantamento de referências sobre a teoria do espaço geográfico, particularmente, a partir da obra de Milton Santos. A partir disso, foram levados em consideração conceitos importantes para as dinâmicas espaciais, como, por exemplo, território, sistemas de engenharia, rugosidades, tecnoesfera e psicoesfera, entre outros. Esse referencial nos ajudou a entender as mudanças territoriais empreendidas no período da Ditadura Militar (1964-1985). Considerando essas obras, também foram consultadas as principais teorias geopolíticas militares que trataram da problemática da integração territorial e serviram como inspiração para as políticas que implementadas.

Posteriormente, foram levantados, reunidos e organizados dados sobre infraestruturas territoriais tanto em bancos de dados cartográficos, quanto nas referências bibliográficas analisadas, com especial atenção ao Estado do Mato Grosso e às áreas circundantes à BR-163.

Após o levantamento dos dados das infraestruturas territoriais, foram produzidos mapas para representação e correlação no programa Qgis[®]. A escolha desse *software* de mapeamento se justifica pelas suas características de código aberto e uso gratuito.

O conceito de rugosidade, por sua vez, implicou levar em consideração dados econômicos, sociais, demográficos e territoriais do período atual, pois, assume-se como pressuposto que formas espaciais pretéritas condicionam fortemente as formas espaciais presentes e futuras (SANTOS, 2014). Assim, estudou-se como estão relacionadas as infraestruturas produzidas no período da Ditadura Militar com dados que reflitam as configurações espaciais do momento presente.

Por fim, foram feitas a análise e correlação da matriz infraestrutural instalada no Período da Ditadura Militar e as transformações ocorridas, com o objetivo de compreender as rugosidades espaciais.

Resultados e Discussão

A BR-163, importante via construída na Ditadura Militar (1964-1985) é apenas uma dentre outras infraestruturas herdadas do passado e que atuam na dinâmica geográfica atualmente. Ao longo da via se formou parte dos principais centros urbanos do estado de Mato Grosso. Serviços de alta complexidade são demandados em municípios como Sinop e Lucas do Rio Verde e parte da renda estadual também

é concentrada nestes locais em detrimento, especialmente, de áreas mais afastadas das principais rodovias. A proximidade a uma via de circulação permite que estas localidades se conectem mais facilmente ao restante do estado e do país. A BR-364, no sudoeste do estado, assume função semelhante. O desmatamento, tanto do Cerrado como da floresta Amazônica, em razão da construção da rodovia, permitiu que a agricultura mecanizada voltada para a exportação chegasse a esse local, acentuando o desmatamento e estabelecendo conexões de nível global. Com as demandas cada vez mais acentuadas, serviços de alta complexidade foram requeridos no local. A técnica foi se aperfeiçoando na medida em que a necessidade dos grupos ali instalados aumentou. Logo foram necessários técnicos especializados e as primeiras universidades começaram a chegar.

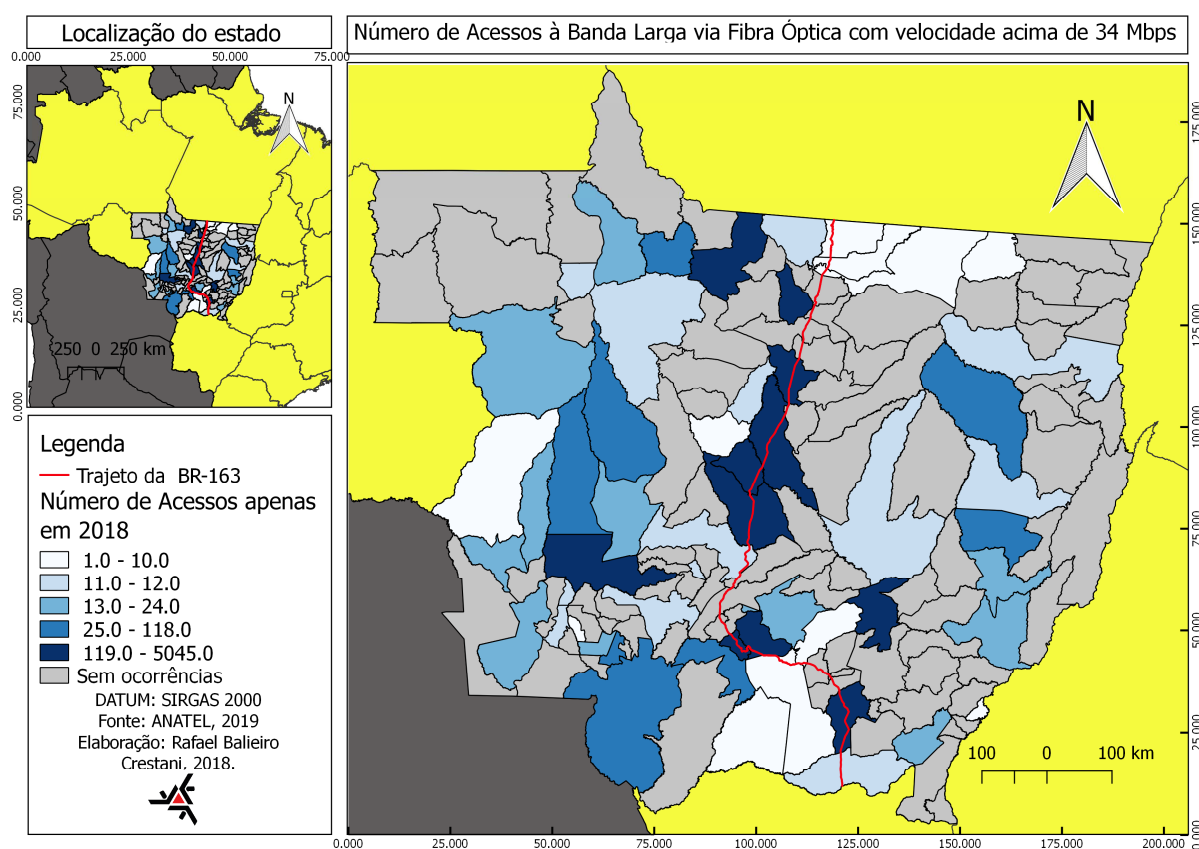


Figura 1 - Número de Acessos à Banda Larga via Fibra Óptica com velocidade acima de 34Mbps (Autor, 2019)

É interessante como o movimento de superação da técnica, em um movimento de totalização dialética, foi se constituindo nesse local específico, o que começou com a abertura de uma rodovia na década de 1970. No contorno da mesma rodovia, é possível notar locais que não apresentaram o mesmo desenvolvimento, como o sul paraense, onde a rodovia ainda não é pavimentada (OLIVEIRA, 2005). Um dos pontos que buscamos salientar no trabalho é que o investimento público em obras desse padrão é importante para o desenvolvimento de regiões fora da região centro-sul, que (SANTOS, 2013) chamou de região concentrada. Esses investimentos geram emprego, renda e fazem com que dinâmicas geográficas renovadas atuem

nesses locais.

Conclusões

Concluiu-se que a construção da BR-163 contribuiu significativamente para o desenvolvimento da região. Apesar do discurso oficial se pautar na integração regional e no combate às desigualdades, é importante frisar que as desigualdades ainda existem, especialmente em nível intra-regional. As localidades mais próximas à rodovia tendem a ter uma dinamicidade maior que as localidades mais distantes de uma via de circulação desse padrão. Ressalta-se, também, a importância de obras públicas desse porte para a geração de renda e emprego, essenciais para o fortalecimento da economia regional.

Agradecimentos

Agradeço à Universidade Estadual de Maringá pela bolsa cedida para a pesquisa, sem a qual o estudo seria impossibilitado.

Referências

SILVA, Golbery do Couto e;. **Geopolítica do Brasil**. Rio de Janeiro: J. Olympio, 1967.

SANTOS, M. **Técnica, Espaço, Tempo**. 5. ed. São Paulo: Edusp, 2013.

SANTOS, M. **Espaço e Método**. 5. ed. São Paulo: Edusp, 2014.

OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino de. BR-163 Cuiabá-Santarém. TORRES, Maurício. **Amazônia revelada: os descaminhos ao longo da BR-163**. Brasília: CNPq, p. 68, 2005.