

REDES TÉCNICAS E ESTADO BRASILEIRO: UM OLHAR SOBRE A FORMAÇÃO DO TERRITÓRIO NA ÁREA DE INFLUÊNCIA DA RODOVIA BR 163

Alcione Talaska

Universidade de Santa Cruz do Sul - UNISC
talaska.alcione@gmail.com

Almir Arantes

Universidade de Santa Cruz do Sul - UNISC
almir.ski@hotmail.com

José Antonio Assumpção Farias

Universidade de Santa Cruz do Sul - UNISC
jantonioafarias@hotmail.com

RESUMO

Este trabalho tem o propósito de analisar o processo de reorganização e formação do território da Amazônia Legal, mais especificamente a área de entorno da rodovia BR-163 (Cuiabá-Santarém) no período posterior ao início do período militar brasileiro (1964). A partir deste recorte, buscamos compreender como o Estado brasileiro interfere na dinâmica política e social deste território em meio ao processo de desenvolvimento nacional. Enquanto referência teórica e metodológica utilizamos o conceito de redes técnicas, bem como a sua relação com o território, a fim de identificarmos, em diferentes momentos, os objetos técnicos, que, a partir de ações intencionais, contribuíram e contribuem para prover os espaços de conteúdos, tornando-os singulares. Dessa forma, este estudo enfatiza que o Estado brasileiro se encontra num momento de rever sua própria história para com a área de influência da rodovia BR-163, de modo a buscar o equilíbrio entre a lógica das redes e a lógica do próprio território.

Palavras-chave: Amazônia Legal, BR 163, Estado brasileiro, redes técnicas, território.

TECHNICAL NETS AND BRAZILIAN STATE: A PERSPECTIVE ABOUT THE TERRITORY'S FORMATION IN BR 163'S INFLUENCE AREA

ABSTRACT

This work has the purpose to analyse the process of reorganization and formation of Legal Amazonia's territory, especially the area around BR-163 (Cuiabá-Santarém) after the beginning of Brazilian military period (1964). From this, we seek to understand how Brazilian state interferes in the social political dynamic of this territory faced with the national development process. For theoretical and methodological references. We used the concept of technical nets and their connections with the territory, a way to identify, in different moments, the technical objects that, from international actions, contributed and still contribute to supply the spaces with contents, to make them unique. In this way, this study emphasizes that the Brazilian State is in a moment to revise his own history about BR-163's influence area, seeking to balance the logical of the nets and the logical of the own territory.

Key-WORDS: Legal Amazonia, BR 163, Brazilian State, technical nets, territory.

Recebido em 08/09/2008
Aprovado para publicação em 12/12/2009

INTRODUÇÃO

Ao considerarmos o documento *Plano de Desenvolvimento Regional Sustentável para a área de Influência da Rodovia BR-163 – Cuiabá-Santarém*[†] como o resultado de vozes e atos de diversos sujeitos que se interessam pelo uso de um território que se estende por 1,232 milhões de Km², se torna imperativo tentar entender a dinâmica política e social engendrada, e proposta, principalmente pelo Estado brasileiro naquilo que diz respeito a uma (re)organização espacial que afetará sobremaneira toda uma região.

Na medida em que tal Plano de Desenvolvimento Regional afeta diretamente mais de dois milhões de habitantes, além de setores públicos e privados que nutrem interesses pelo desenrolar dos resultados que advém desta ação política, se torna importante compreender como o Estado brasileiro interfere neste processo de reorganização territorial. Soma-se a isto o fato que o entorno da rodovia BR-163, ponto importante do debate travado, atravessa longitudinalmente uma das regiões mais importantes da Amazônia, seja pelo ponto de vista do potencial econômico, como também pela diversidade biológica, das riquezas naturais e pela diversidade étnica e cultural.

Neste debate, dentre as possibilidades teóricas e metodológicas, acreditamos poder avançar um pouco no entendimento deste processo rico em situações controversas. Objetivamos analisar o processo de reorganização e formação do território da Amazônia Legal, mais especificamente a área de entorno da rodovia BR-163 (Cuiabá-Santarém), no período posterior ao início do período militar brasileiro (1964).

Partimos primeiramente da identificação das normas e projetos criados e implementados pelo Estado brasileiro para o desenvolvimento da região denominada Amazônia Legal. Posteriormente, aprofundamos a análise, através de um recorte espacial para a área de influência da rodovia BR-163, onde identificamos e caracterizamos algumas das particularidades deste território e, sob o enfoque das redes técnicas, num contexto em que os territórios assumem um valor estratégico entre o local e o global, procuramos entender as redefinições do espaço da área de entorno da rodovia considerando o poder do Estado na definição de normas e diretrizes para o desenvolvimento regional, juntamente com o engendramento de processos que escapam do poder regulatório do Estado.

A Amazônia Legal e o papel do Estado Brasileiro

Fazendo um recorte a partir do ano de 1964 até 1985, período em que o Brasil vivenciou uma ditadura militar marcada por propagandas nacionalistas e de integração nacional, o que verificamos é que o Estado foi decisivo para a organização e reorientação econômica e social de uma área que compreende aproximadamente 60% do território nacional.

Esta região (Figura 1), denominada Amazônia Legal[‡] pela Lei nº 5.173/66, que cria a SUDAM (Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia), foi focalizada e inserida numa política que se tornou símbolo da atuação militar no campo da geopolítica e da economia.

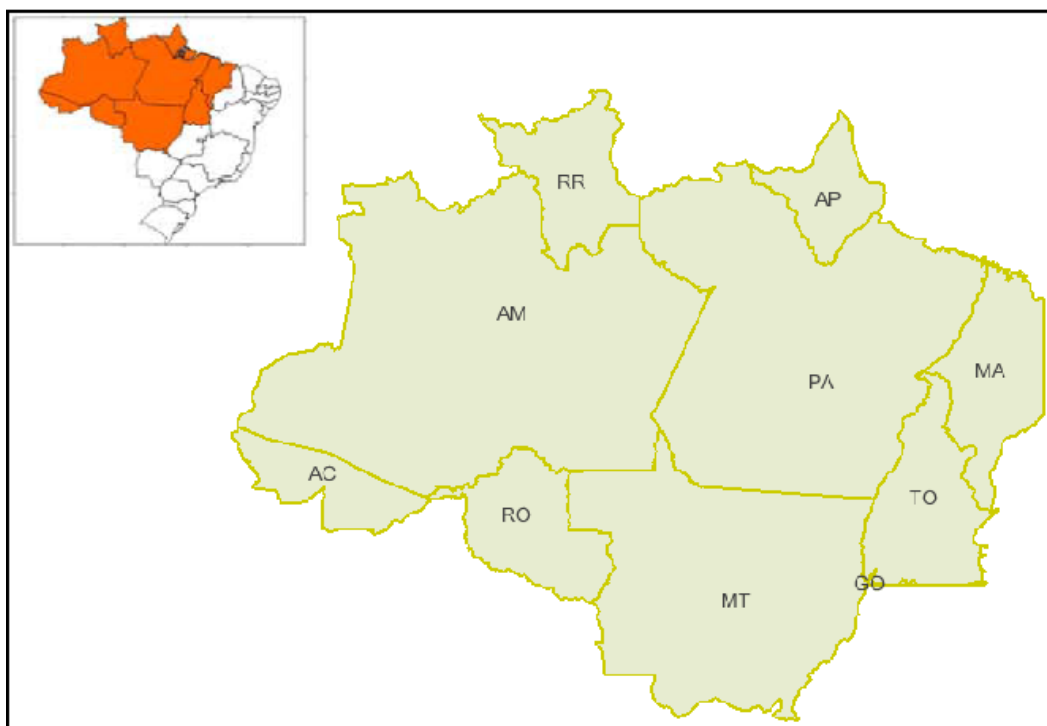
O governo militar através da SUDAM e tendo como seu braço financeiro o Banco da Amazônia, colocou em prática, por meio de recursos nacionais e estrangeiros, a “Operação Amazônia”. Este projeto, que segundo Kohlhepp (2002) tinha a intenção de contribuir para tornar o Brasil uma potencia-líder do chamado terceiro mundo, através de estratégias que potencializassem a exploração econômica de todas as regiões, se estruturava em três eixos: o primeiro era a aplicação de incentivos fiscais, elaborada para estimular o empresariado privado a investir na

[†] Em toda sua extensão, a BR 163 possui 3.467km (Tenente Portela/RS – Santarém/PA). O trecho Cuiabá/MT- Santarém/PA possui 1.780km. Já o trecho que o Plano se refere, abarca o percurso de Nova Mutum/MT a Santarém/PA (1.535,3 Km) e seu entorno.

[‡] Segundo o IBGE (2007) a região da Amazônia Legal é composta pelos estados do Acre, Amapá, Amazonas, Mato Grosso, Pará, Rondônia, Roraima, Tocantins, parte do Maranhão e cinco municípios de Goiás, totalizando 5.000.000 km² e abrangendo 775 municípios.

região da Amazônia e se tornar o agente de desenvolvimento local; o segundo a criação do Fundo de Investimento da Amazônia (FIDAM) operado pelo Banco da Amazônia; e o terceiro a implementação dos Programas Especiais de Desenvolvimento Regional geridos pela SUDAM ou pela Superintendência do Desenvolvimento do Centro Oeste (SUDECO). Essas ações se completaram, ainda, pela

política federal de acesso à terra devoluta/pública, executada pelo Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA), compreendida como 'reforma agrária', e de política de colonização pública e privada. (HIGA, MORENO, 2005, p. 38)



Fonte: Elaborado pelos autores a partir do Canal Mapas Interativos do IBGE.

Figura 1 - Amazônia Legal Brasileira

Neste contexto, o Estado cria ainda entre os anos de 1970 a 1985, uma série de outras normas visando atrair o capital e pessoas para a Amazônia Legal. Entre elas podemos citar:

- ✓ O Decreto-Lei nº 1.106/70, que cria o Programa de Integração Nacional (PIN) que explicita que

considerando a urgência e o relevante interesse público de promover a maior integração à economia nacional das regiões compreendidas nas áreas de atuação da SUDENE e SUDAM [...] a primeira etapa do Programa de Integração Nacional será constituída pela construção imediata das rodovias Transamazônica e Cuiabá-Santarém;
- ✓ O Decreto-Lei nº 1.179/71 cria o Proterra, Programa de Redistribuição de Terras e de Estímulo à agroindústria do Norte e Nordeste;
- ✓ O Decreto-Lei nº 5727/71 cria o Corexport, ou os Corredores de Exportação que têm como objetivos

diversificar e aumentar a exportação de produtos agropecuários, 'modernizar' a economia pela implantação de uma infra-estrutura de produção e comercialização de produtos agrícolas e aumentar o consumo do mercado interno, ampliando assim, as oportunidades de emprego nos setores de produção (HIGA, MORENO, 2005, p. 43)

- ✓ O Decreto-Lei nº 74.607/74 cria a Poloamazônia. Programa de Pólos Agropecuários e Agrominerais da Amazônia que visa "promover a ocupação dos 'espaços vazios' na Amazônia Legal por meio de um aproveitamento integrado de suas potencialidades agropecuárias, agroindustriais e florestais" (HIGA, MORENO, 2005, p. 41);

Percebemos assim, que o Estado tem uma atuação decisiva neste período (1964-1985) na organização do território da Amazônia Legal, objetivando tanto uma inserção do país na economia mundial quanto um controle político interno das forças sociais. E nesse sentido, Santos (2004, p.61) é preciso ao informar que "a generosidade oficial [do Estado] para com os monopólios e as corporações ocorre em detrimento da população, particularmente das camadas mais desfavorecidas"[§].

A partir do ano de 1980, após uma grave crise do petróleo em 1974 e outra de menores proporções em 1979, somado a incapacidade do Estado brasileiro em dar respostas frente ao processo de endividamento externo e interno e aumento da inflação, o regime militar esgotado sob o ponto de vista econômico, político, social e cultural, participa de uma transição de regime político, vendo um civil ocupar a presidência da república no ano de 1985.

Tem o encerramento aí, uma era de grandes programas de desenvolvimento regional e de integração nacional tendo enquanto pano de fundo uma aliança entre Estado, grande empresa e o capital internacional (oriundo principalmente de empréstimos do Fundo Monetário Internacional (FMI), Banco Internacional para a Reconstrução e o Desenvolvimento (BIRD) e Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID)).

No que diz respeito especificamente ao espaço amazônico, conforme relata Gonçalves (2001), esta política levada a cabo causou um enorme impacto. Grandes obras e política de reforma agrária, projetos de colonização, incentivo à agroindústria acabou por atrair uma leva significativa de pessoas, que, na medida em que verificavam que o Estado priorizava uma relação com grandes grupos econômicos, buscaram suas sobrevivências em garimpos, agrovilas, no meio da mata, entrando, não raras vezes em conflitos com outros habitantes da floresta (índios, por exemplo). Assim, "uma organização espacial extremamente original se configurou, onde vilas e cidades apareciam e desapareciam num piscar de olhos, como se estivéssemos diante de acampamentos provisórios" (GONÇALVES, 2001, p. 107).

Podemos dizer que no apagar das luzes do governo militar houve uma paralisação e abandono de grandes obras e manutenção de rodovias na região da Amazônia Legal e que

não só deixou sem opção de emprego aqueles que para a região migraram, como impediu que tanto fazendeiros como produtores familiares pudessem manter uma relação mais estreita com o mercado. Há, assim um recrudescimento de uma economia de subsistência, e mesmo um refluxo de migrantes de Rondônia e Mato Grosso que retornam ao sul do país (GONÇALVES, 2001, p. 116).

Ou seja, o papel do Estado no que diz respeito a Amazônia Legal, neste período, foi sobretudo desestruturador pois, se referenciava numa divisão internacional do trabalho que reservava a este território um lugar de destaque na exportação de produtos primários, tanto de origem

[§] De certa forma, Ianni (2004, p. 260) corrobora esta idéia quando sintetiza que a medida em que "se alarga o poder estatal, redefine-se e modifica-se a relação do Estado com a sociedade, compreendendo as diversidades e desigualdades sociais, econômicas e outras. Na prática, dissocia-se o poder estatal de amplos setores da sociedade civil. Operários, camponeses, empregados, funcionários e outros, compreendendo negros, mulatos, índios, caboclos, imigrantes e outros, sentem-se deslocados, não representados, alienados do poder".

animal, vegetal quanto mineral.

David Harvey (1992) fazendo uma análise do capitalismo, fornece perspectivas que contribuem para um entendimento deste período. Harvey (1992, p.140), assinala que a profunda recessão da década de 1970 contribuiu para por em questionamento o modelo fordista de produção e que no “espaço social criado por todas essas oscilações e incertezas, uma série de novas experiências nos domínios da organização industrial e da vida social e política começou a tomar forma”. Essas experiências representam o início de um regime de acumulação inteiramente novo, articulado a um sistema de regulamentação política e social específica.

Entendemos a partir desta observação que a ditadura militar brasileira (1964 - 1985) se esgota por dentro e por fora. Este questionamento do modelo fordista, batizado por Harvey (1992, p.146) de acumulação flexível trouxe em seu bojo

novas técnicas e novas formas organizacionais de produção [pondo em risco] os negócios de organização tradicional, espalhando uma onda de bancarrotas, fechamento de fábricas, desindustrialização e reestruturação que ameaçou até as corporações mais poderosas.

Novas formas de relacionamento entre monopólio e competição, entre centralização e descentralização do poder econômico tomam lugar no cenário mundial. O capitalismo se torna cada vez mais organizado através da dispersão da mobilidade geográfica e das respostas flexíveis nos mercados de trabalho, nos processos de trabalho e nos mercados de consumo, tudo isso acompanhado por inovações tecnológicas tanto naquilo que diz respeito a produção quanto a organização e gerenciamento.

A partir de tais observações, podemos compreender que o Brasil sai do regime militar, numa típica situação *da frigideira para o fogo*, totalmente fragilizado frente a conjuntura internacional e bastante estilizado do ponto de vista social. E é nesse clima que o país adentra os anos 90 do século XX. Frente a um novo contexto de aumento da competição internacional por mercados^{**}, agora em escala planetária, os Estados-nação são forçados a se tornarem mais empreendedores, pois a acumulação flexível

envolve rápidas mudanças de padrões do desenvolvimento desigual, tanto entre setores como entre regiões geográficas, criando por exemplo um vasto movimento no emprego no chamado ‘setor de serviços’, bem como conjuntos industriais completamente novos em regiões até então subdesenvolvidas (HARVEY, 1992, p. 140).

Esse mesmo Estado, numa posição muito mais delicada, agora, ao mesmo tempo em que é chamado a regular as atividades do capital corporativo no interesse da nação é coagido, também em nome da estabilidade econômica e social, a fazer enormes concessões tanto para atrair o capital financeiro internacional e global quanto para “segurar” as corporações existentes no país, evitando assim suas fugas para outros países que oferecem mais vantagens.

A desregulamentação e o esvaziamento das ações sociais do Estado, privatizações e enormes benefícios em forma de infra-estrutura e facilidades fiscais marcaram os anos 90 do século XX em vários países, sendo o Brasil um deles. Não é sem razão que Luiz Carlos Bresser-Pereira, um dos teóricos desses novos tempos, ministro do então presidente brasileiro Fernando Henrique Cardoso, e iniciador de uma ampla reforma do Estado, afirma que este mesmo Estado é uma instituição que organiza

a ação coletiva dos cidadãos de cada Estado-nação, [...] É nessa qualidade que o Estado moderno desempenha o papel econômico fundamental de institucionalizar os mercados e, mais amplamente, de promover o desenvolvimento econômico do país e a segurança econômica de cada um de seus cidadãos [...]. O mercado competitivo é uma construção social, é a principal instituição e a principal estratégia que uma sociedade usa para promover seu desenvolvimento (BRESSER-PEREIRA, 2004, p.03-09).

^{**} Característica do período compreendido por Milton Santos como técnico-científico-informacional.

Neste novo cenário, a Amazônia Legal, inserida numa lógica globalizada, passa a requerer um pesado aparato tecnológico, fundamentado numa logística das grandes corporações. Isso requer demanda de altos investimentos públicos e privados em infra-estrutura, a ponto de viabilizar e dar suporte a produção e ao escoamento de produtos (de origem vegetal, animal e mineral) voltados à exportação de *commodities* e em última instância ao equilíbrio da balança de pagamentos e aumento do Produto Interno Bruto (PIB) nacional.

Nessa racionalidade, a “organização em redes dos sistemas de transportes e de comunicação e a racionalização das operações que envolvem toda a cadeia produtiva tornam-se estratégias centrais na conquista de mercados internacionais” (HIGA, MORENO, 2005, p. 187). E ainda, de acordo com Higa & Moreno (2005, p.187), que analisam o caso específico de Mato Grosso, os investimentos públicos viabilizados através de ações governamentais, “fazem parte de uma logística que demanda uma reorganização espacial do território brasileiro, de modo a assegurar a competitividade e a interligação dos enclaves regionais de produção agrícola voltados à exportação”.

O governo de Luis Inácio Lula da Silva, iniciado no ano de 2003 com a promessa e a proposta de viabilizar um novo modelo de desenvolvimento na Região Amazônica^{††}, explicita a necessidade de se fazer um governo voltado para a maioria da população concebendo uma Política Nacional de Desenvolvimento Regional baseada na identificação de mesorregiões, “para as quais deve ser formulado um planejamento específico no contexto de princípios gerais de desenvolvimento sustentável” (Plano BR-163 Sustentável, 2006, p.01).

Nasce, assim, o PAS (Plano Amazônia Sustentável), formulado sob cinco eixos que contemplam a “1 – produção sustentável com inovação e competitividade; 2- inclusão social e cidadania; 3- gestão ambiental e ordenamento do território; 4 – infra-estrutura para o desenvolvimento; e 5- novo padrão de financiamento” (Plano BR-163 Sustentável, 2006, p.01). Tal Plano, que representa um grande avanço no estabelecimento de ações e diretrizes para a implantação de um novo modelo de desenvolvimento sustentável da região, materializa entre outros projetos, o *Plano Br-163 Sustentável*.

Baseado na premissa que é possível conciliar o crescimento econômico e a integração nacional com a justiça social, a conservação e o uso sustentável dos recursos naturais, o Plano BR-163 Sustentável já apresenta algumas ações sendo implementadas. E dentre essas ações, consideramos que o item infra-estrutura é o que melhor permite avaliar, segundo a perspectiva de análise que tem as redes enquanto elemento norteador, se o propósito explicitado neste plano é compatível com as ações engendradas.

Para tal entendimento, Santos (2008, p.63) oferece suporte teórico quando indica que ao estudarmos o espaço é necessário que o considere como “um conjunto indissociável, solidário e também contraditório, de sistema de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como o quadro único no qual a história se dá.” Ainda segundo este autor, este mesmo espaço hoje se apresenta enquanto “um sistema de objetos cada vez mais artificiais, povoado por sistemas de ações igualmente imbuídos de artificialidades, e cada vez mais tendentes a fins estranhos ao lugar e a seus habitantes.”

Ou seja, o espaço que reúne tanto a materialidade quanto a vida que a anima, encontra a sua dinâmica e se transforma a partir de uma interação entre os sistemas de objetos e do sistema de ações. No que diz respeito aos objetos, de objetos naturais vão sendo substituídos por objetos fabricados, técnicos, mecanizados, cibernéticos (hidrelétricas, fábricas, cidades, fazendas modernas, portos, estradas de rodagem, estradas de ferro, etc.) dando ao espaço um conteúdo extremamente técnico. Já no que se refere ao sistema de ações, aqui entendido como processo

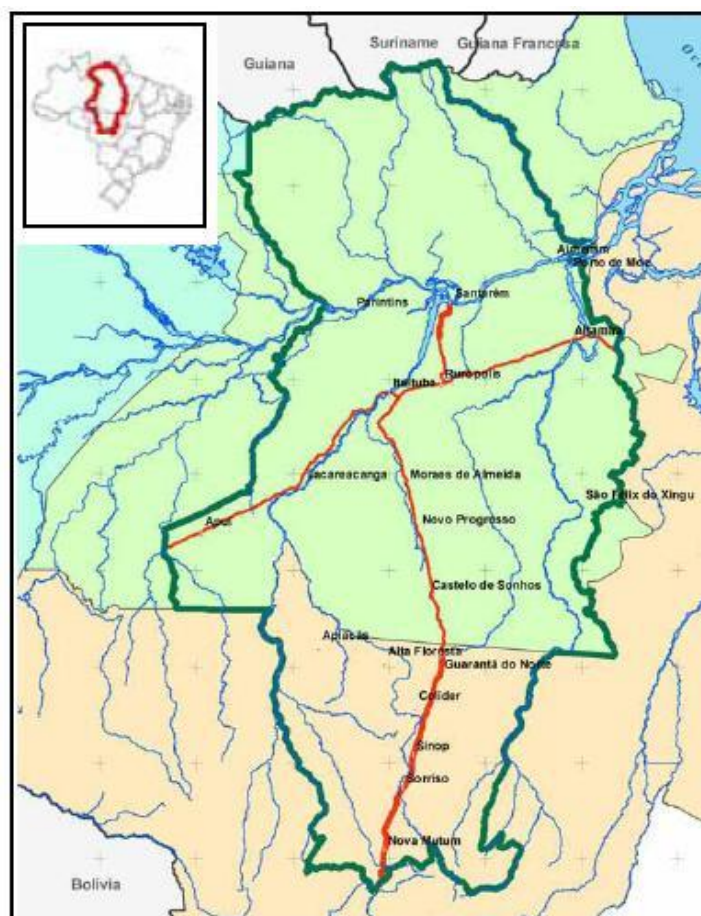
^{††} A proposta de desenvolvimento para a Região Amazônica é “baseado na inclusão social, na redução das desigualdades sócio-econômicas, no respeito à diversidade cultural, na viabilização de atividades econômicas dinâmicas e competitivas que gerem emprego e renda e no uso sustentável dos recursos naturais, com a valorização da biodiversidade e a manutenção do equilíbrio ecológico desse importante patrimônio brasileiro” (Plano BR-163 Sustentável, 2006, p.01).

humano dotado de propósito e regularizado que participa de uma ordem, as mesmas

resultam de necessidades, naturais, materiais, econômicas, sociais, culturais, morais, afetivas, [necessidades estas] que conduzem os homens a agir e levam a funções. Essas funções, de uma forma ou de outra, vão desembocar nos objetos. Realizadas através de formas sociais, elas próprias conduzem à criação e ao uso de objetos, formas geográficas (SANTOS, 2008, p. 83).

Contudo, o autor nos adverte que no presente momento histórico vivemos cada vez mais um processo de “alienação regional ou alienação local” onde as ações são cada vez mais estranhas aos fins próprios do homem e do lugar. Logo, há que se fazer uma distinção entre a escala de realização das ações e a escala de seu comando. Essa distinção se torna fundamental para compreendermos a sociedade de hoje, “muitas ações que se exercem num lugar são o produto de necessidades alheias, de funções cuja geração é distante e das quais a resposta é localizada naquele ponto preciso da superfície da Terra” (SANTOS, 2008, p. 80).

A partir dessas definições fica explícito que o espaço que compõe o Plano governamental de Desenvolvimentos Regional possui uma historicidade que não pode ser apagada e nem negligenciada. Essa área (Figura 02), de 1.232 mil Km², de constituição heterogênea, possui 73 municípios inseridos nos biomas da Floresta Amazônica e em menor grau do Cerrado e suas respectivas áreas de transição. A região é caracterizada por possuir ampla rede hidrográfica e clima com precipitação anual entre 1.800 e 2.200 mm. O solo apresenta baixa fertilidade e acidez elevada. Por outro lado, esta região apresenta províncias minerais de grande potencialidade.



Fonte: Adaptado do Plano BR-163 Sustentável, 2006.

Figura 2 - Área de Influência da rodovia BR-163

No que diz respeito ao aspecto populacional, no ano de 2005 existiam cerca de 2,02 milhões de habitantes, o que representava uma densidade demográfica baixa, apenas 1,6 hab/km². Nos últimos anos, no entanto, tem se evidenciado um crescimento populacional acelerado, acima de 2% ao ano. As maiores taxas de urbanização da região são encontradas nas áreas do Centro-Norte mato-grossense (cerca de 80%) e as menores no centro da região (cerca de 40%), contudo a média regional fica em torno de 58%. Ainda no que diz respeito ao quadro urbano, dos 73 municípios da área do plano governamental, somente Santarém (PA) apresenta mais de 150 mil habitantes na área urbana, apenas quatro municípios possuem mais de 50 mil habitantes na cidade, e o restante dos municípios apresentam uma população urbana abaixo de 10 mil habitantes (PLANO BR-163 SUSTENTÁVEL, 2006).

Quanto à questão fundiária há em muitos casos evidente superposições das pretensões de posses, ocasionando mais proprietários que terra a ser ocupada em determinadas regiões. Conforme o Plano BR-163 Sustentável (2006, p.21) que cita enquanto fonte o INCRA,

os imóveis com até 100 hectares representam 74,8% do número total, mas ocupam apenas 17,5% da área total dos imóveis rurais na abrangência do Plano. Os de área entre 100 e 500 hectares são 15,5% do número total e ocupam 15% da área. Já os imóveis de 500 e 1.000 hectares representam 3,7% do total mas ocupam 13% da área total. Por fim, os grandes imóveis, acima de 1.500 hectares, são 5,9% do total, mas ocupam 54% da área total.

No quesito econômico, de forma bastante heterogênea, o PIB do total da área é de 0,66 do PIB Nacional (ano de 2002). A área em estudo se assenta em sua maioria no setor primário. Predomina a agricultura, pecuária bovina e extração da madeira. Há ainda uma crescente exploração mineral. É possível citar também, embora numa menor proporção, a pesca, o ecoturismo, o turismo cultural e as atividades urbanas (industriais, comerciais e de serviços) vinculadas às atividades primárias predominantes.

Em relação a infra-estrutura existente, podemos dizer que a maioria da população está alijada de seus benefícios plenos, ao mesmo tempo em que os setores econômicos incluídos no processo de acumulação em escala global buscaram alternativas e passaram a produzir suas próprias infra-estruturas de apoio a produção e circulação de seus produtos e negócios.

Atores globais da logística de distribuição de grãos investem na construção de terminais de armazenamento e embarque e grandes empresas de mineração constroem e asseguram a manutenção de portos e hidrovias com grande capacidade de carga. Mesmo os capitais envolvidos com a extração de madeira, vendo no mercado nacional e com escala técnica muito inferior, abrem as estradas de que precisam para ter acesso à matéria-prima, mesmo em terras públicas e indígenas (PLANO BR-163 SUSTENTÁVEL, 2006, p.39).

No que diz respeito à eletricidade, aos serviços de telecomunicações, saneamento básico, transportes e estradas, só alguns núcleos urbanos e as grandes empresas contam com estes serviços. Já em relação a rede de armazenagem, esta segue a lógica das corporações privadas agregando ao seu redor todo o setor de insumos, armazéns, indústria de processamento, comércio de máquinas, etc..

No que tange ao contexto social, conflitos quanto ao uso e controle de recursos naturais, intensificação de fluxos migratórios são fatores de agravamento dos problemas sociais. Além disto,

a acentuada diferença na velocidade entre a mudança nas relações de produção e ação ordenadora do Estado [...] provoca desequilíbrios no contexto local, provocando uma expulsão de comunidades de produtores familiares e de populações tradicionais [...] Já a rede de seguridade social é insuficiente para a proteção e apoio à população urbana pobre e a pressão adicional dos migrantes recentes diminui as chances de sucesso das políticas sociais compensatórias (PLANO BR-163 SUSTENTÁVEL, 2006, p.46).

A partir deste rápido e incompleto quadro podemos dizer que há condições materiais para no mínimo três organizações espaciais distintas: 1 – Uma organização que leve em conta a necessidade da maioria pobre da população que habita esta região; 2- Uma organização que submeta a maioria da população à lógica do grande capital e internacional; 3- Uma organização que retire o que há de melhor das duas lógicas citadas anteriormente, proposta pelo Estado objetivando implementar

um novo modelo de desenvolvimento local e regional e organizar a ação de governo com base na valorização do patrimônio sócio-cultural e natural, na viabilização de atividades econômicas dinâmicas e inovadoras e no uso sustentável dos recursos naturais, visando à elevação do bem estar da população em geral (PLANO BR-163 SUSTENTÁVEL, 2006, p.75)

Nesta perspectiva, acreditamos que a consolidação de um destes três projetos passará pelas redes técnicas que (enquanto objetos) constituem e constituirão este espaço e do sistema de ações, que enquanto uso e finalidade, dotado de intencionalidade, norteará o uso destes objetos que são técnicos.

A lógica das redes e a lógica do território no entorno da BR 163

A partir do estudo de Dias (1995), percebemos que a rede enquanto objeto técnico permite fluxos de mercadorias e informações com a qualidade de conectar, solidarizar, e também de excluir, se caracterizando, sobretudo enquanto resultante da manifestação das coações técnicas, econômicas, políticas e sociais. O que se nota é que estas mesmas redes contribuem para que os espaços geográficos se tornem portadores de um valor estratégico onde o global e o local podem tanto fazer parte de uma ordem que reduz, sobretudo, o tempo quanto de desordem que engendram processos de exclusão social.

Ou seja, Dias (2007, p.20) indica e permite compreender que a interação entre as redes e o território pressupõe que há uma lógica definida “por atores que a desenham, modelam e regulam [sendo portanto] essencial conhecer suas ações, identificando as estratégias dos atores e a maneira como as redes são desenhadas e administradas”.

Há que se dizer ainda, que neste processo, a lógica das redes interage com a lógica dos territórios que os definem enquanto arena onde se confrontam o mercado versus as técnicas, organização e geografia da produção e a sociedade civil. Essa lógica territorial, ainda segundo Dias (2007, p.20) também

deve ser desvendada como resultado de mecanismos endógenos – relações que acontecem nos lugares entre agentes conectados pelos laços de proximidade espacial – e mecanismos exógenos – que fazem com que um mesmo lugar participe de várias escalas de organização espacial.

A partir disto, Silveira (2003, p.05) nos define a rede técnica

como um elemento que abre um horizonte de possibilidades em relação ao desenvolvimento de um dado território. [sendo que] A instalação e o aproveitamento das redes técnicas, engendrados por uma dada dinâmica social e econômica, e expressão de relações de poder existentes no lugar, torna aparente tanto as potencialidades como os constrangimentos ao desenvolvimento social e espacial do território.

Com este entendimento, podemos argumentar que na história do território envolvendo o entorno da BR-163, as redes, conforme alerta Offner (1993, p.05) quando de sua análise sobre os transportes, não tem efeito estruturante, determinista, pois o “equipamento considerado não é uma ‘coisa’, uma realidade estática, mas um suporte de ação”.

Assim, quando o governo militar brasileiro cria através do PIN as rodovias Transamazônica e Cuiabá-Santarém, tal medida não determinava o uso do território, muito embora representasse

uma condição necessária, mas não suficiente (do crescimento econômico, do planejamento do território) [caracterizando-se assim] como instrumento potencial de estratégias de atores territoriais, oportunidade de uma ação

relativizada pelo grau de 'mutabilidade' de variáveis correspondentes (OFFNER, 1993, p.05).

Isto implica em dizer que no momento específico, década de 1970, o Estado brasileiro, ao se definir enquanto promovedor de uma maior "integração à economia nacional das regiões compreendidas nas áreas de atuação da SUDENE e da SUDAM" (Decreto-Lei 1.106/1970) também se materializava enquanto instrumento do capital e no uso de seus poderes, estabelecendo uma divisão territorial do trabalho, criando uma hierarquia entre lugares e, seguindo a sua distribuição espacial, redefinindo a capacidade de agir de pessoas, firmas e instituições e provocando conflitos e desordens espaciais (SANTOS, 2008).

Neste contexto, as rodovias, juntamente com redes de comunicação e fornecimento de energia, se apresentam como fator importante. Contudo, a conjuntura internacional somada a questões de ordem interna esvaziou a capacidade do Estado de completar o que havia começado, deixando toda uma região desprotegida do ponto de vista do poder público e isolada do restante do país, obrigando-a a procurar uma reconstrução através de soluções improvisadas, localmente construídas, permeadas de violência, gerando todo tipo de exclusão dentro de um já processo excludente.

No início da década de 1990 por sua vez, na medida em que o capitalismo se rearticulava de uma forma globalizada, os Estados-nação, principalmente os mais frágeis do ponto de vista econômico, entre os quais o Brasil, foram obrigados a se reorganizarem. No caso brasileiro, a opção foi por diminuir a inserção do Estado como agente promovedor de bem público e aumentar sua capacidade de agente econômico com vistas, sobretudo a circulação internacional de mercadorias. Fernando Henrique Cardoso, então presidente do Brasil, em consonância com esta política, orientado por uma lógica baseada nas redes propõe os Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento (ENID) criando toda uma estrutura legal que permitisse a produção circular com maior fluidez. Mais uma vez, a região em torno da BR-163, no seu espaço amazônico, se destaca no cenário econômico, tanto a nível nacional quanto internacional.

Nesse sentido, embora descapitalizado, o Estado brasileiro mesmo que não tenha expandido significativamente sua atuação no que tange a manutenção e instalação das redes técnicas, propiciou que o capital privado avançasse no território através de montagem de estruturas produtivas ligadas ao agronegócio, tais como portos, sistema de comunicação e exploração privada de energia elétrica.

Há uma nova redefinição do espaço. O complexo agroindustrial, particularmente o ligado a produção de grãos, passa a operar como um sistema dinâmico, complexo e aberto, sendo que sua

dinamicidade e os decorrentes graus de incerteza, de instabilidade e de desordem que ele experimenta em sua constituição são resultado das amplas e complexas interações conectivas entre os diversos segmentos econômicos, entre os distintos agentes sociais envolvidos, e da articulação de um conjunto de lugares situados em níveis escalares distintos (SILVEIRA, 2007, p. 227).

Desse modo, o complexo agroindustrial que ora se consolida na Amazônia Legal, atua num contexto de afirmação dos fluxos e de conseqüente demanda de maior fluidez e funcionalidade técnica aos territórios onde a noção de rede se insere em duas dimensões: como *infra-estrutura* (forma e materialidade) que permite o transporte da matéria, de energia ou de informação, se inscrevendo e se reafirmando sobre o território; e como *conteúdo*, como constituição e essência por ser portadora de relações, valores, mensagens de caráter social e político (SILVEIRA, 2007).

A partir do ano de 2003, ano em que se inicia um novo governo no Brasil, uma nova perspectiva para a área em torno da BR-163 é proposta, contudo, este território, embora possua a potencialidade de uma nova história, terá que administrar seu espaço não negando o que já foi realizado em termos de ações sociais. O processo ocupacional histórico deste espaço historiciza um território denominado Amazônia Legal e sobre ele se impõem "arranjos

organizacionais, criadores de uma coesão organizacional baseada em racionalidades de origens distantes, mas que se tornam um dos fundamentos da sua existência e definição” (SANTOS, 2008, p. 285).

Contudo, conforme retoma o autor, paralelamente “forças centrípetas e forças centrífugas atravessam o território, como tendência ao mesmo tempo contrastantes e confluentes, agindo em diversos níveis de escala” (SANTOS, 2008, p. 286). Nesta configuração as forças centrípetas resultam do processo econômico e do processo social, e

tanto podem estar subordinadas às regularidades do processo de produção, quanto às surpresas da intersubjetividade. E já as forças centrífugas podem ser consideradas um fator de desagregação, quando retiram à região os elementos do seu próprio comando a ser buscado fora e longe dali (SANTOS, 2008, p.286-287).

Assim, embora haja uma tendência atual de instalação neste território de uma lógica baseada no discurso pragmático dos setores hegemônicos, o que acaba por gerar um cotidiano obediente e disciplinado, é possível, com a intervenção do Estado, um fortalecimento da sociedade local que provoque a partir das ações locais uma ampliação da coesão da sociedade civil. E, quando se objetiva estimular “processos de diálogo, negociação e formação de consenso entre órgãos governamentais e diferentes grupos da sociedade, em contextos democráticos de gestão de políticas públicas, contemplando as necessidades de arbitragem de conflitos pelo Estado” (PLANO BR-163 SUSTENTÁVEL, 2006, p.75), se deve levar em consideração no caso em estudo, de uma realidade que explicita o confronto entre a logística do agronegócio (redes técnicas eficientes) e a logística da agricultura familiar (redes técnicas quase ausentes).

Ou seja, quando se propõe completar o asfaltamento da BR-163 (Cuabá-Santarém) e trecho da BR-230 (Transamazônica) complementadas com a consolidação de uma malha rodoviária regional; ampliação do sistema energético para todos; avanço na oferta de serviços de telecomunicações aos setores mais pobres; avanço na oferta de serviços de armazenamento voltada para os produtores familiares, é possível entender porquê mediante as redes técnicas,

há uma criação paralela e eficaz de ordem e desordem no território [já que as mesmas] integram e desintegram, destroem velhos recortes espaciais e criam outros [...] revelando a superposição de vários sistemas lógicos, a mistura de várias racionalidades cujo ajustamento, aliás é presidido pelo mercado e pelo poder público, mas sobretudo pela própria estrutura socioespacial (SANTOS, 2008, p. 279).

Assim, quando há o comprometimento com um Desenvolvimento Regional Sustentável, como é o caso do Plano BR-163 Sustentável, é preciso que se tenha claro que tal conceito de desenvolvimento sustentável, fundamentado na idéia de atender a “eficácia econômica, simultaneamente com os requisitos de ordem ecológica, social, cultural e espacial” (CASTRO, 1996 *apud* Pizzi, 2004, p.04) talvez não dê conta de ser o processo, que permita ampliar a capacidade de realizar atividades livremente escolhidas e valorizadas.

Logo, tal conceito, noção construída a partir da década de 1990 frente a concepções puramente economicistas, tem apresentado um desgaste conceitual onde “o espaço para as mais diferentes interpretações fica garantido e as justificativas para qualquer resultado não podem ser refutadas” (SIEDENBERG, 2004, p. 09). Ou seja, há possibilidade de um consenso entre as lógicas retratadas, até porque a história tem mostrado que existe por parte do grande capital uma tendência de privilégios das redes para com seus objetivos, os conceitos existentes e construídos de desenvolvimento regional e integração no processo tenso e excludente da dinâmica social, não dão conta de retratar tal equilíbrio.

Considerações

A partir deste contexto apresentado, assinalamos que o Estado brasileiro se encontra num momento de rever sua própria história para com a região da Amazônia Legal e principalmente com a área de entorno da rodovia BR-163. Haja vista que entre as formas de apoio do Estado

ao nascimento e ao desenvolvimento do grande capital encontramos, como nos indica Santos (2004), a proteção concedida à concentração e aos monopólios, num processo de financiamento para grandes firmas através da construção de infra-estruturas caras, de promoção das indústrias de base, de subsídios à produção e à exportação, além de acordos com firmas dominantes da economia, tais como legislações fiscais discriminatórias, leis de investimentos e planos de desenvolvimento.

Não obstante, a expectativa de benefício é muito maior para os atores econômicos (nacionais e internacionais), inseridos e beneficiados pelas condições estruturais e econômicas criadas na área de influência da rodovia BR-163, do que para a maioria das populações ali residentes. Este cenário criado, em parte, pela insuficiência do Estado em regular e estabelecer conjunto de regras para o desenvolvimento sustentável da região levanta preocupações quanto aos possíveis impactos sócio-ambientais, aceleração de migrações desordenadas, grilagem e ocupação ilegal de terras públicas, concentração fundiária, desmatamento, aumento da criminalidade e precarização das condições sociais da população. Assim, o que questionamos é até quando o Estado no seu pleno exercício de poder consegue manter, pelo menos enquanto proposta, o equilíbrio entre o natural, o social, o global e o local.

Referências Bibliográficas

BRASIL. **Plano de Desenvolvimento Regional Sustentável para a área de Influência da Rodovia BR-163 Cuiabá – Santarém**. Brasília, junho de 2006.

_____. **Decreto-Lei nº 5.727, de 4 de novembro 1971**. Disponível em <<http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=120837>>. Acesso realizado em 28/07/2009.

_____. **Decreto-Lei nº 1.106, de 16 de junho de 1970**. Disponível em <<http://www.planalto.gov.br/ccivil/Decreto-Lei/1965-1988/Del1106.htm>>. Acesso realizado em 28/07/2009.

_____. **Decreto-Lei nº 1.179, de 06 de junho de 1971**. Disponível em <<http://www.fiscosoft.com.br/indexsearch.php?PID=2191#>>. Acesso realizado em 28/07/2009.

_____. **Decreto-Lei nº 74.607, de 25 de setembro de 1974**. Disponível em <<http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=203996>>. Acesso realizado em 28/07/2009.

BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos. **Instituições, bom estado e reforma da gestão pública**. IN ARVATE, Paulo, BIDERMAN, Ciro. (org). **Economia do setor público no Brasil**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2004.

COSTA, Wanderley Messias da. **O Estado e as políticas territoriais no Brasil**. 3ª. Ed., São Paulo: Contexto, 1991.

DIAS, Leila Cristina. **Redes eletrônicas e novas dinâmicas do território brasileiro**. IN CASTRO, Iná E. et all (org) **Brasil: questões atuais da reorganização do território**. Rio de Janeiro: Ed. Bertrand Brasil, 1996.

_____. **Redes: Emergência e organização**. IN CASTRO, Ina, Elias et all (org.). **Geografia: conceitos e temas**. Rio de Janeiro: Ed. Bertrand Brasil, 1995.

_____. **Os sentidos da rede: notas para discussão** IN DIAS, Leila C., SILVEIRA, Rogério L. (org). **Redes, Sociedades e Territórios**. 2ª. Ed., Santa Cruz do Sul: Edunisc, 2007.

GONÇALVES, Carlos W. P. **Amazônia, Amazônias**. São Paulo: Contexto, 2001.

HARVEY, David. **A condição pós-moderna. Uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural**. São Paulo: Ed. Loyola, 1992.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Canal Mapas Interativos**. Disponível em: <<http://mapas.ibge.gov.br/>>. Acesso realizado em 27/07/2009.

_____. **IBGE e Ministério do Meio Ambiente lançam mapas temáticos da Amazônia.** 27 de janeiro de 2007. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/presidencia/noticias/noticia_visualiza.php?id_noticia=799>, Acesso realizado em 27/07/2009.

KOHLHEPP, Gerd. **Conflitos de interesse no ordenamento territorial da Amazônia brasileira.** Estudos Avançados, São Paulo, n. 45, vol.16, May/Aug. 2002

OFFNER, J. M. **Les “effets structurants” du transport: mythe politique, mystification scientifique géographique.** n. 3: 233-242, 1992. (Trad. PEREIRA, Neli Eugênia C.).

PIZZI, Jovino. **O desenvolvimento e suas exigências morais.** Caderno Ética e Desenvolvimento. Pelotas: set.2004, p.17-29.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção.** 4ª. Ed. 4ª. reimpr. São Paulo: Edusp, 2008.

_____. **O espaço dividido: Os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos.** 2ª. Ed., São Paulo: Edusp, 2004.

SIEDENBERG, Dieter Rugar. **Desenvolvimento: ambigüidades de um conceito confuso.** Revista Desenvolvimento em questão. N. 3 – Jan/jun 2004.

SILVEIRA, Rogério L. L. da . **Complexo agroindustrial, rede e território.** IN DIAS, Leila C., SILVEIRA, Rogério L. L. (org) **Redes, Sociedades e Territórios.** 2ª. Ed., Santa Cruz do Sul: Edunisc, 2007.

_____. **Redes e Território: Uma breve contribuição geográfica ao debate sobre as relações sociedade e tecnologia.** Biblio 3w, Revista Bibliográfica de Geografia y Ciencias Sociales, Universidad de Barcelona, V. VIII, n. 451, 15 de junho de 2003. Disponível em: <<http://www.ub.es/geocrit/b3w-451.htm>>. Acesso realizado em 28/07/2009.