

SL-78. Novas determinações produtivas, regionais e urbanas na área dos cerrados brasileiro: uma avaliação sobre os efeitos das obras de infraestrutura rodoferroviárias na integração regional.

Coordenador: Aristides Moisés (PUC-GO)

Resumo:

A nova Política Nacional de Desenvolvimento Regional possui entre seus objetivos a diversificação produtiva em áreas com forte dependência de commodities, a exemplo do Centro-oeste. Outro objetivo da PNDR II é constituir uma rede de cidades policêntricas que deverão ser polos de desenvolvimento através da oferta de bens e serviços, o que igualmente se aplica a região Centro-oeste. No entanto, não é possível pensar esses dois objetivos da política sem compreender a importância do papel de uma rede de transportes que atenda a economia regional. Isso requer um esforço de coordenação entre políticas públicas de natureza diversa, ou seja transversalidade e intersectorialidade. Ademais, essa integração deve se dar horizontal e verticalmente, de forma a corroborar para o fortalecimento do federalismo cooperativo, outro importante princípio da PNDR II. Nesse sentido, a compreensão do uso do território, da natureza das desigualdades e, portanto, das políticas necessárias ao enfrentamento dos problemas requer um olhar acurado. Dessa forma, analisar o papel da infraestrutura no processo de desenvolvimento das regiões, em suas diversas escalas, é um importante passo para entender as correlações econômicas, sociais, e ambientais. Portanto, um olhar detido sobre algumas frações do território nacional, sem perder de vista o todo, evidencia as distintas lógicas que orientam esse uso e possibilitam estabelecer estratégias de atuação por parte do Estado, através de suas políticas públicas.

Exposição: Apresentação do Edital Pró-integração 055/2013 pelo representante do Ministério da Integração

Expositor: João Mendes da Rocha Neto (Ministério da Integração)

Resumo: Os grandes projetos de investimento rodoferroviários em execução em anos recentes na área do Cerrado Brasileiro do Brasil, visando à integração territorial e à integração logística, estão, como se sabe, fortemente orientados para o setor exportador de commodities agrominerais. Do ponto de vista econômico restrito, as transformações produtivas no cerrado brasileiro levaram o agronegócio nacional a alcançar 22% do PIB, dada a crescente importância do comércio exterior brasileiro. Faz necessário,

entretanto, perquirir sobre o destino dos territórios e regiões que recebem em ou vinculam a seu espaço a fixação das obras rodoferroviárias do PAC – Programa de Aceleração do Crescimento. O denominado processo de modernização do Cerrado inspirado e motivado por políticas territoriais, ao intentar integrar a região à economia nacional e internacional, teve como condicionante a construção, inicialmente, de uma rede ferroviária para, posteriormente, incrementar a rede rodoviária. E, dessa maneira, proclamar o que se denominou “inserção produtiva” dos lugares aos eixos de escoamento. Resultou de todo o processo o esvaziamento paulatino do campo, especialmente dos municípios e regiões que tiveram a sua economia redimensionada. A correia motora dessa nova forma de relação cidade/campo teve na mobilidade de pessoas o centro expressivo coordenado pela mobilidade de capitais, ideias e símbolos. Em função disso é importante salientar que a relação entre infraestrutura e desenvolvimento se dá em três níveis: na modificação duradora no tempo e no espaço das relações sociais de produção e das formas de apropriação e uso do espaço (grau de irreversibilidade do impacto/intervenção e implicações socioambientais, econômico-sociais); na modificação das condições objetivas sobre as quais a sociedade promoverá mudanças (dinâmica dos conflitos, acessibilidades); e na mudança do padrão de avanço das forças produtivas da sociedade, permitindo criar as bases para um novo estilo de desenvolvimento. No Cerrado, o papel da logística do eixo rodoferroviária é fundamental e contribui para esboçar um novo desenho das redes urbanas, organizando o sistema produtivo e direcionando-o ao sistema econômico acolhedor dos produtos gerados nos diferentes lugares. A configuração do processo de metropolização no Cerrado, o incremento das cidades médias e o pouco dinamismo das denominadas “pequenas cidades” instala novas legendas na cartografia urbana do território cerradeiro. Sob esse ponto de vista econômico-espacial mais amplo podemos depreender que, em função dos impactos observáveis, mais que os efeitos de estímulo de outras épocas ou mesmo os de bloqueio, os efeitos de destruição preponderam e reforçam as heterogeneidades espaciais, contribuindo para um processo de desintegração regional. Ao avaliar os impactos econômicos, sociais e ambientais das transformações produtivas na área do cerrado brasileiro, derivados das obras de infraestrutura de ferrovias e rodovias, esperamos contribuir para explicar a natureza do processo de integração regional no Brasil no período atual e projetá-lo para os próximos anos com base nas obras de infraestrutura em questão.

Exposição: BR-060: várias dinâmicas e diversas paisagens no centro-oeste brasileiro.

Expositor: João Batista de Deus (UFG)

Resumo: A rodovia BR-060 interliga o Distrito Federal aos estados de Goiás e Mato Grosso do Sul e possui 1.459 km de extensão. Em Goiás, o trecho entre Goiânia (GO) e Anápolis (GO) é sobreposto com a BR-153. O mesmo ocorre em Mato Grosso do Sul, no trecho entre Campo Grande (MS) e Bandeirantes (MS), que é sobreposto com a BR-163. A rodovia assume papéis diferentes relacionados às regiões pelas quais cruza, com paisagens distintas conforme o processo de produção social do território, onde se observa fortes contribuições das redes urbanas e técnicas. Esta pesquisa tem como objetivo compreender o papel da rodovia BR-060 para a dinâmica territorial de sua área de influência no Centro-Oeste brasileiro. Para cumprir esse objetivo realizamos diversas ações, tais como: levantamento bibliográfico, trabalho de campo e levantamento de documentos e dados relacionados ao objeto de estudo. Como resultados preliminares da pesquisa observamos que o trecho goiano da rodovia tem maior intensidade de fluxos, compondo-se de duas partes distintas: uma que serve a rede do agronegócio, com papel relevante da indústria de alimentos; a outra que constitui-se como principal via de ligação entre Brasília e Goiânia, formando importante eixo de crescimento econômico e populacional. Esses trechos junto com a sobreposição com a BR-163 no Mato Grosso do Sul compõem as porções com maior densidade econômica e populacional da área de influência da rodovia, produzindo complexidades que garantem importante dinamicidade ao território.

Exposição: Formação e sentido territorial DA BR-153 no Centro-Norte brasileiro

Expositor: Denis Castilho (UFG)

Resumo: A construção da rodovia federal BR-153, além de cumprir importante papel no processo de urbanização do território goiano-tocantinense, atendeu uma demanda de integração do mercado nacional. Dentre as principais transformações proporcionadas por essa rede destacam-se o aumento populacional, o crescimento significativo da produção agropastoril, a dinamização do mercado urbano, os conflitos por terra e as mudanças na estrutura fundiária. Analisar os impactos territoriais dessa rodovia no centro-norte brasileiro é o objetivo central deste trabalho. Para tanto, realizamos levantamento bibliográfico, ampla pesquisa documental e trabalho de campo, bem como

mapeamento da rodovia, no sentido de ilustrar a sua evolução, a morfologia urbana de núcleos que a margeiam, os postos de combustíveis e as praças de pedágio planejadas para o trecho entre Anápolis e Aliança do Tocantins. Diante da importância logística da BR-153, reforçada pelo aumento das trocas regionais, a concessão à iniciativa privada representa mais que uma maneira de assegurar o seu funcionamento. O regime de concessão tem um sentido comercial pela garantia de lucratividade, mas também guarda um valor estratégico por envolver o controle do fluxo e, portanto, do funcionamento do território.

Exposição: Apresentação e discussão dos Eixos rodoferroviários da pesquisa Pró-integração: Eixo de Integração Ferrovia Oeste-Leste (FIOL) e Eixo de Integração da Rodovia BR-163.

Expositor: Pedro Ramos (UNICAMP)

Resumo: O objetivo desta exposição é discutir os novos determinantes da dinâmica urbano-regional brasileira e sua articulação com os investimentos em infraestrutura ferro-rodoviária e em logística nos cerrados do país. Discutir-se-á o movimento geral da economia brasileira e sua inserção externa, ou seja, discutir-se-à como aquele movimento determina novas formas de organização socioespacial no país, ao impulsionar investimentos infraestruturais de transporte e logística. Como é amplamente sabido, o governo federal e os governos estaduais vem já há mais de uma década tomando iniciativas para dotar áreas da região Centro/Oeste da necessária infraestrutura para apoiar a produção e a circulação de bens, principalmente agropecuários, destinados tanto ao mercado interno como ao externo. Esta preocupação deu origem ao Plano Nacional de Logística e Transporte, que inclui a construção e melhoria de rodovias, de ferrovias e de equipamentos de estocagem e movimentação, cujo propósito é a diminuição do denominado “custo Brasil”, que atinge sobremaneira nossas commodities. O trabalho aqui proposto tem como principal objetivo descrever e discutir os primeiros resultados das reflexões e pesquisas de campo sobre tal iniciativa, seus problemas e perspectivas, o que inclui considerar seus impactos nos municípios das áreas beneficiadas, no âmbito do bioma Cerrado, abrangendo temas como migrações, externalidades ambientais, geração de renda etc. Isto vem sendo feito no contexto de um projeto de pesquisa, aprovado pelo Ministério da Integração Nacional, o qual envolve instituições acadêmicas, não somente locais.

Exposição: A BR-158 como vetor de expansão da soja no Vale do Araguaia Mato-grossense.

Expositora: Margot Riemann Costa e Silva (PUC-Goiás)

Resumo: A implantação da BR-158, na década de 1970, no Mato Grosso, ligando Barra do Garças a Vila Rica, e continuando ao norte no Estado do Pará, foi determinante para a expansão da fronteira agrícola nesta região. A partir da década de 2000, a rodovia constitui o principal vetor do avanço da lavoura da soja no Vale do Araguaia Mato-grossense. Entre 2010 e 2014 foram investidos recursos do PAC no asfaltamento da rodovia. Não por acaso, no mesmo período, a produção de soja expandiu em 77% na região, contra um aumento de 30% no Estado do Mato Grosso e 40% em todo o Brasil. Ao mesmo tempo, recuou a produção de manufaturados e de hortaliças e frutas. A pesquisa identificou demandas diferenciadas por parte dos diversos segmentos econômicos. Enquanto os setores industriais reivindicam ampliação da malha rodoviária estadual e os pequenos produtores rurais investimentos na malha municipal, os grandes produtores agropecuários, assim como as tradings agrícolas, reivindicam o acesso aos portos situados no norte do país, barateando assim os custos da exportação. A política nacional, por meio do PAC, tem cedido apenas à pressão destes últimos grupos. O resultado é o aprofundamento do desequilíbrio setorial, expansão das monoculturas da soja e do milho, voltadas para o mercado externo, à custa da produção agrícola destinada ao mercado local e fraco desenvolvimento industrial.