



PARA ONDE VAI O MUNDO: UMA LEITURA HISTÓRICO-ESPACIAL DA BR-070

WHERE THE WORLD GOES: A HISTORICAL AND SPATIAL REVIEW OF THE BR-070 HIGHWAY

Emerson Martins

Grupo Espaço, Sujeito e Existência (IESA/UFG)
geomiguelao@gmail.com

Alex Tristão de Santana

Instituto Federal Goiano (IFGoiano)
santanageoufg@gmail.com

João Batista de Deus

Universidade Federal de Goiás (UFG)
deus.joao@gmail.com

Adão Francisco de Oliveira

Universidade Federal do Tocantins (UFT)
adaofrancisco@gmail.com

Valdivino Borges de Lima

Universidade Federal de Catalão (UFCAT)
vallima13@hotmail.com

Resumo: Os estudos e as pesquisas geográficas de temas correlatos como sistema viário, meios de transporte, redes de fluxos, ritmos de escoamentos, mobilidade interregional, logística espacial, assumem, atualmente, uma centralidade de interesses, de perspectivas teóricas e de abordagens metodológicas diferenciadas. Algo os unem: desde os estudos clássicos, incluindo os que investigam a hiper mobilidade contemporânea, são constituídos mediante análises históricas. Ou seja, se afirmam a partir do reconhecimento de que há um vínculo entre dinâmica territorial do sistema viário e os contextos históricos nos quais se efetivam. Daqui pode-se compreender a dimensão estratégica da construção de vias, ou de redirecionamento para outras vias. Este é o caso da BR-070 que ocupou, nos diferentes períodos históricos, também diferenciadas funções. Em decorrência dessas assertivas cumpre interrogar: como as vias do Cerrado, especificamente a BR-070, se estabeleceu na dinâmica territorial do Cerrado? Face a isso, um conjunto de pesquisadores desenvolveram, durante quatro anos, um acervo de levantamento de dados; organização de colóquios e seminários; trabalhos de campo; construção de princípios teóricos que redundaram numa farta produção acadêmica, do qual este trabalho faz parte.

Palavras-chaves: Dinâmica territorial da BR-070. Estratégias espaciais. Circulação diferencial. Atores territoriais.

Abstract: Geographical researches and studies of common themes as a road system, transportation facilities, networks of flows, rhythms of outflowing, interregional mobility, spatial logistics, currently take on the centrality of interests, theoretical perspectives, and varied methodological approaches. Something gets them together: since the classic studies, which includes those that investigate the contemporary hypermobility, are made upon historical analysis. It means they claim that from the recognition that there is a link between territorial dynamics of the road system and the historical contexts in which they are accomplished. By this point, it may be possible to understand the strategic dimension of the construction of roads or redirecting for other roads. This is the case of the BR-070 highway that occupied, in several historical times, also different roles. By these statements, it is important to ask: how the roads inserted in the Cerrado biome, specifically the BR-070 highway, established itself in the territorial dynamics of the Cerrado? With this in mind, a group of researchers developed, during four years, a collection of data gathering; organization of colloquiums and seminars; fieldworks; construction of theoretical principles which resulted in a plentiful academic production, whose this work is part of.

Keywords: Territorial dynamics of the BR-070 highway. Spatial strategies. Differential circulation. Territorial actors.

Introdução

Este trabalho compreende um conjunto de atividades de pesquisa inspirado no projeto as “Novas determinações produtivas, regionais e urbanas na área do Cerrado brasileiro: uma avaliação sobre os efeitos das obras de infraestrutura rododiferroviárias na integração regional”, desenvolvido no Instituto de Estudos Socioambientais da Universidade Federal de Goiás (IESA/UFG) em parceria com a PUC – Pontífice Universidade Católica de Goiás e UNICAMP – Universidade de Campinas - SP. Posteriormente, o trabalho seguiu com parceiros da Universidade Federal – Campus Catalão; e com parceiros da Universidade Federal de Tocantins – Porto Nacional.

O projeto apresenta áreas temáticas e linhas de pesquisas amplas que exigiram de seus membros a estruturação de recortes temáticos e espaciais em escalas diferentes para que as investigações pudessem ser executadas conforme os preceitos programados. Alinhavados pelo prisma de diferentes escalas de investigação, buscou-se, à luz das dinâmicas socioespaciais, entender as lógicas

de implantação dos caminhos e de rodovias para abordar, com tirocínio teórico, os processos antigos de surgimento da BR-070 nos territórios goiano e mato-grossense desde a condição de caminho imperial.

Também foi objetivo interpretar os processos posteriores de “modernização” dessa via no contexto da política rodoviarista brasileira e no conjunto da rede rodoviária projetada para incorporar o Centro-Oeste à economia nacional. As lógicas relacionadas a vantagens ou os motivos para a construção dos caminhos rodoviários em escala global são sustentados, desde sempre, por interesses geopolíticos de dominação, balizados por forças hegemônicas capitalistas. Silveira (2003), explica que o modo de produção capitalista iniciou-se com a manufatura dos séculos XIV e XV, mas a era capitalista propriamente dita data do século XVI, com o surgimento das manufaturas na Inglaterra.

Para implementar esse modo de produção foram necessárias, nos séculos posteriores, transformações profundas e aceleradas na ordem social e econômica com construção de uma rede viária; organização administrativa do território; expropriação dos camponeses; acumulação por meio da exploração das colônias; abertura dos mercados individuais e, especialmente, o ajustamento entre o trabalho, a sociabilidade e o modelo de acumulação capitalista.

A partir desse momento, mudanças socioeconômicas e políticas foram sendo estabelecidas, como a livre concorrência entre as empresas, a luta operária por melhores salários; as guerras entre países; a evolução e a revolução dos transportes; a implantação das redes técnicas; o crescimento do agronegócio e a apropriação de territórios. Tais processos, para serem implementados, exigiram a implantação de caminhos, estradas e rodovias – estruturas que afiguram-se como colunas de sustentação desse modo de produção em escala global e nacional.

No Brasil, as vias por onde circulavam as primeiras manifestações capitalistas foram as hidroviárias, nas quais a territorialização, a expropriação e a exploração indígena foram se estabelecendo até surgirem os caminhos terrestres, que, mais tarde, tornaram-se estradas e, depois, rodovias. Ao longo do avanço capitalista sobre o território brasileiro, a opção pelo tipo de via de circulação

acompanhava os sucessivos arranjos das atividades econômicas praticadas no espaço nacional.

Barat (1978, p. 56/259), sustenta que a opção rodoviária no Brasil foi decisivamente econômica, orientada pela mudança no modo de produção. Ademais, relata que essa modalidade trouxe inúmeras vantagens à ferroviária: menores custos nos serviços prestados; menos mão de obra; facilidades de carga e descarga; ausência de sindicatos; mais fluidez

Existem trechos com infraestruturas modernizadas, que obtiveram intensa absorção de seus espaços por parte de atores econômicos e políticos de natureza agrícola exploratória do tipo moderna. Mas também há outras rotas não modernizadas, de absorção pecuária de pequeno porte. Os dois modos de absorção enquadram-se nas relações de poder exercidas pelo jogo de interesses hegemônicos.

Diante do exposto, uma interrogação sustentou a pesquisa: como a BR-070 se estabeleceu na dinâmica territorial do Cerrado? Face a isso, foi constituído um acervo de levantamento de dados; organização de colóquios e seminários; trabalhos de campo; construção de princípios teóricos que redundaram numa farta produção acadêmica, do qual este trabalho faz parte.

Determinações histórico-espaciais da BR-070

O recorte temporal e espacial da rodovia como caminho no século XVIII, apresentando um olhar sobre a rede de caminhos no processo de ocupação e integração do Planalto Central com o litoral do sudeste através, particularmente, do caminho que ligou Rio de Janeiro e São Paulo à fronteira com a Bolívia, foi o primeiro vislumbre da pesquisa. Em seguida, foram levantadas as etapas de construção da BR-070, mapeando os espaços por ela percorridos, as rodovias federais de entroncamento e os municípios de influência, partindo da construção

de Brasília e de políticas e programas governamentais de desenvolvimento, integração e modernização rodoviária para o Centro-Oeste.

A Rodovia BR-070 não é uma via de circulação e transporte nova. Seu surgimento remonta ao Brasil colonial do século XVIII, cuja mobilidade se estruturava, principalmente, por leitos de rios navegáveis. Nesse período, os caminhos terrestres ainda estavam se estruturando, não havia estradas de rodagem. Os caminhos existentes eram precários, irregulares e por eles transitavam apenas animais de carga e, quando muito, carroças em pequenos trechos.

Em referência aos caminhos, em especial aos da Província de Goiás, Saint Hilaire, sobre sua viagem feita a cavalo, relatou as precariedades de infraestrutura, deslocamento, hospedagem e miserabilidade, indicando que era necessário modernizar as vias e construir cidades capazes de modificar a realidade da província (HILAIRE, 1975, p. 13-16).

Entretanto, esses antigos leitos hidroviários e caminhos, não importando a precária infraestrutura com que se apresentavam, já perfaziam um tipo antigo de rede de circulação, conexão e comunicação que desenhou o sentido leste-oeste de ocupação territorial, ocorrido do litoral em direção ao interior do país. Trata-se de uma rede muito diferente das contemporâneas, uma vez que pela rede antiga os fluxos fluíam lentamente por distâncias mais curtas e intercaladas por arraiais de base política e logística rudimentar.

Já na contemporânea, tais fluxos circulam, conectam e informam com rapidez e longinquidade, fazendo uso de bases logísticas modernas e multimodais. Pressupõe-se que, antigamente, as redes já existiam, porque tanto as antigas quanto as contemporâneas podem ser vistas em seu respectivo contexto histórico como o instrumento que viabiliza a circulação, a conexão e a comunicação dos fluxos de pessoas, mercadorias e informações, de acordo com o incremento tecnológico vigente (DIAS, 1995, p. 147-148).

Há registros de que o arranjo espacial dos primeiros caminhos terrestres tenha ocorrido, em boa parte, por meio de expedições exploratórias que, sob os

interesses econômicos e geopolíticos da coroa portuguesa, partiam das capitâneas litorâneas rumo ao interior da colônia buscando conectar-se a lugares para captar mão de obra escrava, promover a exploração do ouro, a ocupação e a afirmação territorial. Considerando que, de um lado, há as capitâneas litorâneas representando elementos fixos e, de outro, os fluxos representados pela circulação da mão de obra e ouro, ambos garantindo interações espaciais, confirma-se então a presença de uma insipiente rede, pois Roberto Lobato Corrêa (2001, p. 190), ao afirmar que fixo e fluxo originam a rede, também acrescentou que há “diferentes redes recobrando a superfície terrestre, redes que são planejadas e espontâneas, formais e informais, temporárias e permanentes, materiais e imateriais, regulares e irregulares”

Já a estruturação desses caminhos foi acontecendo à medida que a ocupação territorial (no sentido de direção SP → MG → GO → MT) se estabelecia, os arraiais auríferos iam sendo edificados e os fluxos de pessoas e mercadorias se intensificavam, tornando-se, então responsáveis pela integração dos povoados, além de rota de escoamento dos produtos explorados. Tem-se, aí, a manifestação de atributos de uma rede, pois uma de suas muitas propriedades é promover a conectividade com os lugares e neles estabelecer “nós de poder e de referência” (arraiais) estratégicos para os atores hegemônicos, a partir deles, gerirem os deslocamentos de objetos diversos (DIAS, 1995, p. 147-148).

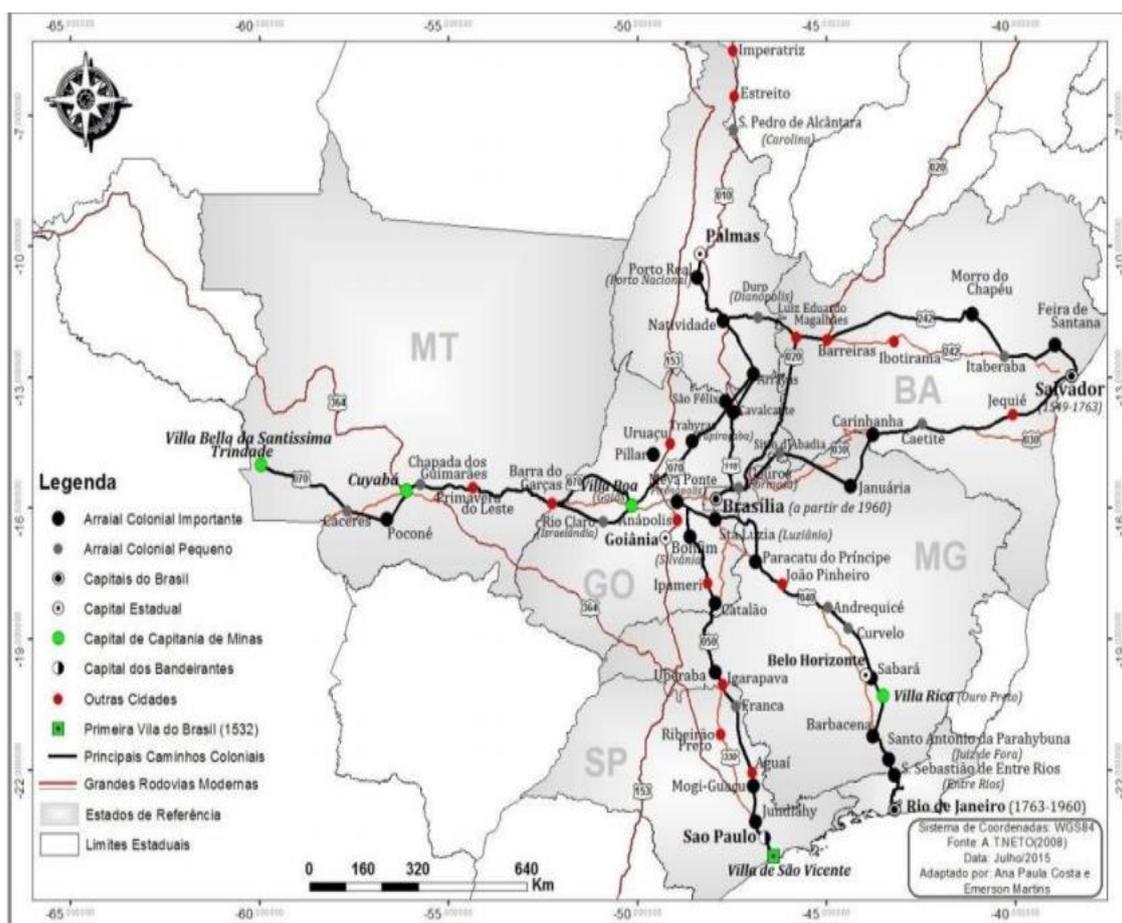
No bojo espacial da elaboração da rede de caminhos no interior do território do Brasil colonial, estrutura-se como um caminho imperianos territórios goiano e mato-grossense o que hoje é conhecida como BR-070, cujo traçado foi definido, no território goiano, por expedições lideradas por Bartolomeu Bueno da Silva Filho, “fundador do Arraial de Sant’Anna, mais tarde Vila Boa, que viria a ser a capital da futura Capitania de Goiás” (BERTRAN, 1994, p. 60-61). Essas expedições partiram da então capitania de São Paulo rumo ao planalto central, percorrendo áreas das atuais cidades de Brasília, Cocalzinho, Pirenópolis, Jaraguá, Goiás e Vale do Araguaia.

No território mato-grossense, a abertura do primeiro caminho terrestre deu-se durante a década de 1730, com a ligação latitudinal de Cuiabá a Goiás, a fim de satisfazer uma necessidade sentida de expansão da mineração (BORGES, 1991,

p. 118). A abertura desse caminho complementar ocorreu pela expedição liderada por Pinho Azevedo que seguia viagem rumo a Goiás para “abrir uma estrada” capaz de, além de expandir a mineração, também oferecer condições de encontrar pastagens que pudessem ser exploradas pela insipiente atividade pastoril que se anunciava (BORGES, 1991, p. 84).

No Registro do Araguaia, nome que se dava à atual Barra do Garças, essas duas expedições se encontraram, completando o caminho antigo que integrou os territórios goiano e mato-grossense às capitanias portuárias do sudeste e nordeste do país, formando, como ensina Corrêa (2001, p. 107), “um conjunto de localizações geográficas interconectadas entre si por um certo número de ligações”,

Mapa 1 - Caminhos antigos e rodovias modernas



Fonte: Teixeira Neto (2001), adaptado por A. P. Costa e E. Martins (2019).

O mapa demonstra que a via de circulação, enquanto caminho imperial formado, já integrava os territórios de Goiás e Mato Grosso às três capitânicas portuárias do Brasil colonial (São Paulo, Rio de Janeiro e Salvador). Essa função integradora se dava pelos caminhos que respectivamente correspondem à atual rede de eixos modernos das rodovias BR-050, BR-040 e parte sobreposta da BR-020 e BR-030 com destino a Bahia e Pernambuco (TEIXEIRA, NETO, 2001, p. 59). Observa-se, ainda, que os caminhos de origem portuária (capitânicas litorâneas) tornaram-se apenas um e com destino a [...] Pirenópolis [...] passava por Jaraguá, Currálinho – atual Itaberaí –, Ouro Fino, Villa Boa de Goiás, Barra, hoje Buenolândia, Anta [...], Itapirapuã, Jussara e registro do rio Grande, hoje Registro do Araguaia, Barra do Garças, General Carneiro, Primavera do Leste, Chapada dos Guimarães, Cuiabá, Poconé, Cáceres e Villa Bella. (TEIXEIRA NETO, 2001, p. 59).

Essa organização não se deu por acaso, pois atendia aos interesses régios da coroa portuguesa em combater, na época, o contrabando (no caso, sobretudo do ouro). Uma das medidas administrativas reais foi proibir que se trafegassem cargas de toda espécie fora dos então chamados “caminhos reais” (ALENCASTRE, 1979, p. 51). Alguns deles – os caminhos Santos-Goiás-Mato Grosso, Salvador-Goiás-Mato Grosso, Rio de Janeiro-Goiás-Mato Grosso – correspondiam, em grande parte, a um único caminho, o da atual BR-070, que, por terra, naquele momento, tinha a função de levar o precioso metal aos portos das cidades litorâneas citadas (BERTRAN, 2000).

Ademais, “quem não utilizasse o caminho oficial estava sujeito a severas penas, como sequestro dos bens e prisão” (PALACIN; GARCIA; AMADO, 1995, p. 122). Outro objetivo da coroa ao elaborar um só caminho era O interesse fiscal, base da política metropolitana para a região mineradora da Colônia, prevalecia sobre qualquer outro – cumpria, antes de tudo, ter as rotas de comunicação das minas devidamente controladas e fiscalizadas, para que nelas se pudesse extrair uma massa cada vez maior de tributos para o tesouro real. (SANTOS, 2001, p. 149). Os arraiais e vilas auríferas (núcleos urbanos da época) que se situavam no mesmo eixo latitudinal dos caminhos goiano e mato-grossense funcionavam como

pontos de controle e taxaço do rico minério que circulava, obrigatoriamente, nessa via (PALACIN; GARCIA; AMADO, 1995, p. 96-128).

Outra situaço que determina o uso de um só caminho para as minas dos Goyáses pode ser ainda entendida como soluço para a diminuço dos confrontos com grupos indígenas – como os caiapós e canoeiros – que possuíam terras ao norte e ao sul desse caminho e não aceitavam a presença dos brancos em seus territórios (PALACIN; GARCIA; AMADO, 1995, p. 76-78). Havia, como alternativa de circulação, os rios, evitados devido às dificuldades de navegação que apresentavam, com corredeiras e equipamentos frágeis. Às margens dos rios não havia povoamento, assim, faltavam bases de reabastecimento ou descanso para as comitivas. Pelos rios não era possível levar mais volumes de cargas e trabalhadores; as tropas não poderiam acompanhar as embarcaçoes e o risco de derrota em um confronto com os índios era muito grande (PALACIN; GARCIA; AMADO, 1995, p. 130-131).

Entende-se, então, que o caminho respondia por funçoes não apenas de circulação e penetração no território, mas também consistia em uma alternativa estratégica de garantia de mão de obra e de segurança para cargas mais volumosas, além de proporcionar o sentido de espacialização das aglomeraçoes urbanas do que se pode denominar de distritos municipais da época. Ainda sobre a descriço do traçoado goiano e mato-grossense, de Villa Boa até o Registro do Araguaia, o caminho apresentava duas variantes: uma, mais direta, passando por onde é hoje o município de Montes Claros, e outra em direço à região diamantífera de Pilões (atual Iporá) (TEIXEIRA NETO, 2001, p. 59), mas encontrando-se com a primeira variante em Registro do Araguaia, de onde seguia rumo à Villa de Cuyabá, passando pelas atuais BR163 e BR-364, ambas sobrepostas à BR-070, em direço à [...] Vila Bela da Santíssima Trindade, primeira capital do Mato Grosso, aos pés do rio Guaporé, divisando a fronteira boliviana, [...] a confrontar os domínios de Espanha no século XVIII. [...], enquanto jorrou ouro em Goiás e Mato Grosso, constitui-se na principal estrada mercantil do país por léguas transpostas [...] (BERTRAN, 2000, p. 139). Dada a importância estratégica do caminho, apesar de precário em sua condiço de infraestrutura, transformá-lo em estrada seria, naquele

contexto, um grande avanço. Ciente disso, e interessado nas vantagens econômicas que poderia obter,

Tempos mais tarde, o Brasil, sem ouro para exportar e com estrutura política administrativa diferente, passa a depender da produção agropecuária, com destaque para a cafeicultura, que, com forte demanda no mercado externo, instalou-se em áreas próximas ao litoral (PRADO JÚNIOR, 2004, p. 83-86). Essa localização isolou os territórios goiano e mato-grossense e estagnou o uso e os fluxos daquele outrora importante caminho aurífero. A nova atividade econômica necessitou de uma matriz de transporte que pudesse, em grande volume, garantir as exportações.

Dessa forma, as conexões entre os campos de café e os portos foram realizadas graças ao surgimento das novas redes de transporte – as estradas de ferro, também responsáveis pela circulação das ações dos atores de poder no território (RAFFESTIN, 1993). Em meio a essa nova estrutura de circulação, caminhos ou estradas são relegados, por longo período, à negligência administrativa dos atores governamentais da oligárquica república que, em detrimento destes, concentrará seus investimentos, por longo período, na implantação dos trilhos, que se tornariam o modal de empoderamento dos cafeicultores. Por isso, assim como ocorrera com os caminhos, as ferrovias também surgiram para atender aos interesses de atores hegemônicos, beneficiando setores produtivos de uma específica atividade econômica. Sua instalação foi espacialmente seletiva, concentrando-se, inicialmente, no sudeste, precisamente em São Paulo, estado cuja rede ferroviária e produção do café contribuíram para a elaboração de núcleos urbanos que se manifestavam como áreas de exercício de controle, poder e influência sobre o território (PRADO JÚNIOR, 2004). As ferrovias significavam, na época, avanço e modernidade

No território goiano, por exemplo, após o declínio aurífero, e o conseqüente e longo período de carência produtiva, na medida em que o modal ferroviário, associado à economia cafeeira, foram se aproximando, as possibilidades e condições do produto goiano alcançar a comercialização com outras regiões do país aumentaram (CAMPOS JÚNIOR, 1998). Com isso, novos meios técnicos são

demandados para unificar o país, incluindo a ampliação dos transportes e o incremento de rede rodoviária para integrar as regiões desconexas. Tal integração, de acordo com Barat (1978), só foi possível a partir da década de 1950, com a implantação das grandes rodovias, fazendo com que regiões cultural e economicamente ilhadas no interior do Brasil, como o Centro-Oeste, se conectassem ao centro da economia nacional – o estado de São Paulo.

Novas configurações das vias

Nesse contexto, inauguram-se aí as rodovias radiais, entre elas a BR-070, apenas implantada em leito natural, dentre cujos objetivos estava o de fazê-la integrar a capital federal ao extremo oeste do país, tornando-se um importante corredor técnico de circulação e escoamento da produção agropecuária. A partir das décadas de 1960 e 1970, com a emergência de se consolidar a estratégica funcionalidade da nova capital e de se efetivar a apropriação do Centro-Oeste como região de produção agrícola, novas demandas de fluidez foram exigidas e os investimentos em infraestrutura de transporte rodoviário foram inevitáveis.

A representatividade da rede ferroviária como instrumento de legitimação do poder, estendida até meados do século XX, é substituída pela nova rede de circulação: a rede rodoviária. Esta se distingue da outra pelo aspecto técnico físico, mas seus efeitos, assim como os da antiga rede de caminhos, continuam contribuindo para que os objetivos específicos dos atores que dela fazem uso sejam alcançados (RAFFESTIN, 1993).

Contudo, apesar de a BR-070 ter sido implantada no plano de metas e contemplada no Prodoeste e no PND, via de regra, na década de 1970 – para constituir menor distância entre o Distrito Federal e o estado do Mato Grosso, dinamizar as potencialidades econômicas voltadas à agropecuária e ao turismo e apoiar a ocupação de vazios demográficos –, sua modernização ainda não foi totalmente concluída

De acordo com Bertran (1988) a referida rodovia ainda apresentava-se, em 1985, na condição apenas de implantada, quase totalmente sem pavimentação, exceto por dois pequenos trechos, sendo um em Brasília-DF, integrado à BR-153, e outro no estado matogrossense, entre Cáceres e Cuiabá, integrado à BR-163, BR-174 e BR-364

Nessa perspectiva, baseando-se nos planos estabelecidos e nas rodovias que receberam os investimentos, aposta-se no pressuposto de que a espacialidade do traçado da rodovia BR-070, ao percorrer áreas de estagnado aproveitamento econômico, interfere no desejo de contrapartida financeira que os atores públicos e privados esperam apurar frente às escolhas de espaços para modernização. Tal pressuposto baseia-se na concepção de que a modernização dos sistemas de transportes está intimamente ligada à possibilidade de exploração de mercados lucrativos e, no caso específico do Centro-Oeste, por onde circulam as rodovias antes citadas, o agronegócio é uma garantia (CASTELLS, 2005).

BR-070 – De caminho a Rodovia – Estruturação diacrônica		
Período	Localização	Condição da estrutura
Séc. XVIII – a partir de 1730	Entre as capitanias de São Paulo e Cuiabá	Caminho imperial carroçável
Séc. XIX – Fim do período aurífero	Territórios goiano e mato-grossense	Caminho em desuso imperial
Início do séc. XX – Ferrovias	Rede ferroviária no sudeste do Brasil	Caminho ainda em desuso
Meados do séc. XX	Entre Brasília-DF e Cáceres-MT	Proposta de estrada de rodagem
Década de 1960	No DF surgem as radiais, entre elas a BR-70	Estrada de rodagem, chão batido
Década de 1970	Rodovia tronco em GO, DF e MT/Prodoeste	Asfalto de Cáceres à Cuiabá
Em 1974	Entre as rodovias de penetração –PND II	Mantém-se condição anterior
Década de 1980	Rodovia tronco em GO, DF e MT/Prodoeste	Asfalto de Brasília a Cocal. Goiás
Década de 1990	De Itaberaí a Aragarças – Sobreposição GO	Asfaltamento precário
Década de 2000	Barra do Garças a Cuiabá – Área indígena	Asfaltamento precário
Atualmente	De Cocalzinho de Goiás a Itaguari – 102km	Trecho de chão batido precário

Fonte: Bertran (1988).

Organização: E. Martins.

Nota-se, assim, que na vagarosa diacronia de modernização do caminho, após detalhamento dos trechos que receberam investimentos ao longo do tempo,

somente um deles permanece atualmente na condição de estrada aberta ainda de chão batido e com complicadas condições de trafegabilidade comercial motorizada, seja de produtos, serviços ou passageiros. Trata-se da porção rodoviária que percorre as microrregiões do Entorno de Brasília e microrregião

Recentemente, é apresentado o trecho incluído no Plano Nacional de Logística de Transporte (PNLT, elaborado em 2007 pelo Ministério dos Transportes e da Defesa, com o objetivo de pavimentá-lo. Sobre a inclusão da rodovia BR-070 no PNL, este a menciona dentro de três vetores logísticos 38: Vetor Centro-Norte, Vetor Centro-Sudeste e Vetor Leste, este último caracterizado como área de expansão da fronteira agrícola do Centro-Oeste, com investimentos voltados, em boa parte, à estruturação do modal rodoviário (BRASIL, 2007). A rodovia BR-070 atravessa os vetores ou recortes espaciais destinados a receber os investimentos não por se tratar de uma rodovia inserida entre as mais importantes, na verdade, sua presença junto aos vetores é demandada por outros eixos rodoviários, que a utilizam, em alguns trechos, apenas como pequenos elos.

Assim, no caso da BR-70, a força dos tais atores hegemônicos reflete em seus diferentes trechos regionais como sendo os reflexos da lógica nacional de modernização apontada por Corrêa (2001) e Castillo (2011), cuja dinâmica efetiva de aplicação dos recursos ocorre apenas em trechos que garantem o funcionamento da atividade socioeconômica exigida pelos eles. Então, buscando respaldar o pressuposto levantado anteriormente, entende-se que, no caso específico da região Centro-Oeste, a despeito do Oeste goiano percorrido pela BR-070, a partir da década de 1960, os investimentos priorizaram a modernização da BR-070, juntamente com as vias de integração.

Essa espacialização dos traçados se apresenta nas direções perpendiculares ao seu eixo, ou seja, aquelas com destino ao Sul, Sudeste, Nordeste e Norte, para onde se instalaram os meios técnicos capazes de dinamizar com mais fluidez as trocas comerciais dos produtos goiano e mato-grossense. Compreende-se que o modo como a rodovia está espacializada, latitudinal, integrada nos dois extremos às áreas não industrializadas, pouco interessa aos atores do poder do Estado e do capital. Sua articulação na rede de circulação

rodoviária passa a ser secundária, fazendo o papel de ligação de alguns municípios mais dinâmicos às rodovias troncais de espacialização verticalizada. Aliás, no Brasil, outras rodovias tronco, especializadas no sentido latitudinal, lançadas a partir da década de 1960, via quaisquer planos e programas de integração, de quaisquer atores do poder público, em quaisquer períodos de governo, não foram concluídas.

Além da BR-070, pode-se citar a Transamazônica e a transversal BR-251, que apresentam trechos inacabados e não implantados até os dias de hoje. Esse entendimento pode ser mais bem compreendido quando se cruzam os dados de PIB dos municípios percorridos pela rodovia BR-070 e rodovias perpendiculares nos estados de Goiás e Mato Grosso

Unidade Municipal - GO / Rodovias	PIB	Participação
Cocalzinho de Goiás: BR-153	R\$ 193.086,00	0,10%
Pirenópolis: BR-414	R\$ 248.650,00	0,13%
São Francisco: BR-153	R\$ 56.949,00	0,03%
Jaraguá: BR-153	R\$ 435.869,00	0,22%
Itaguari: GO-154	R\$ 46.316,00	0,02%
Goiânia: BR-153	R\$ 30.131.330,00	15,54%
Estado de Goiás	R\$ 193.926.301,00	16,04%
Unidade Municipal - MT / Rodovias	PIB	Participação
Campo Verde: BR-163/070	R\$ 1.725.552,00	2,13%
Primavera do Leste: BR-163/070	R\$ 2.867.798,00	3,55%
Sorriso: BR-163	R\$ 3.814.714,00	4,72%
Lucas do Rio Verde: BR-163	R\$ 2.483.215,00	3,07%
Barra do Garças: BR-158/070	R\$ 978.681,00	1,21%
Cuiabá: BR-174/364/070	R\$ 13.298.345,00	16,45%
Estado do Mato Grosso	R\$ 80.830.108,00	31,14%

Fonte: SIDRA/IBGE (2012).

Organização: E. Martins.

No cruzamento dos dados, é pertinente informar que o conjunto dos municípios cujas sedes estão no trecho das rodovias perpendiculares goianas e mato-grossenses foram elencados considerando os que foram visitados em trabalho de campo. Eles concentram, respectivamente, 16,45 e 31,14% do PIB estadual, logo, os mais dinâmicos são os de Mato Grosso, caracterizando-se, como já dito, como polarizadores da modernização e dos investimentos dos diversos atores que naqueles espaços praticam as lógicas capitalistas. Com exceção de Goiânia, que não figura entre os municípios de influência direta da rodovia, os municípios goianos que se localizam nas imediações da BR-070 não ultrapassam

a marca de meio % na participação do PIB estadual, sendo suas economias irrelevantes na lógica norteadora dos incrementos técnicos, fato que pode explicar os atrasos da pavimentação rodoviária na opacidade espacial daqueles municípios.

Considerações finais

Como foi exposto a edificação de um território, seu desenvolvimento e sua dinâmica, possui uma ligação efetiva e direta com a construção de vias. Viu-se, também, que há uma determinação histórico-espacial de qualquer via: ou seja, em determinados períodos uma via pode cumprir uma função espacial, em outros, as funções são modificadas. De modo que as determinações históricas e espaciais são meios teóricos e metodológicos para enxergar a significação da via.

Observou, na pesquisa, que os estudos recentes de sistema viário, regime de fluxos – e correlatos – muitas vezes se detém em pensar a via como indutora da dinâmica territorial olvidando o preceito dialético, de que é a dinâmica territorial de um lugar, de uma região, ou de um território que dimensiona o sentido da via. Assim, pode-se dizer que da mesma maneira que a via incrementa a dinâmica territorial, a dinâmica territorial incrementa a via.

Ora, posto assim, poder-se-ia avolumar as reflexões considerando que o verdadeiro motor de uma via, como é o caso da BR-070, é o modelo de acumulação. Tal qual foi argumentado no interior do texto, o próprio sistema capitalista, desde a origem, requisitou vetores de escoamento que, paulatinamente, foi incrementado à medida da necessidade de sua consolidação e expansão.

Consoante à B-070 foi possível constatar, a partir dos trabalhos de campo, da leitura de documentos, de entrevistas com caminhoneiros, de levantamento de fontes estatísticas e de investigação bibliográfica, que a via sofreu várias mudanças em sua longa jornada histórica. Especialmente o redirecionamento econômico do Cerrado a partir do que se cunhou de “modernização conservadora”, transformando o território cerrado num corredor agroexportador, nos 1970, relegou a via ao

regime da pequena propriedade ou de uma agricultura camponesa ligada à pequena propriedade.

Enquanto a BR-060 se efetivou, a partir desse período, na via estruturante do Cerrado modernizado, a BR-070, anteriormente como importante função histórica, passou a ser paralela – e complementar – aos eixos estruturantes. Essa condição demonstra que a presença dos atores territoriais, isto é, dos grupos de domínio econômico, tem força na efetivação das vias e em sua consolidação.

Com trechos inacabados, a BR-070 não tem gozado do prestígio de outras. Daí pode-se dizer que essa condição exemplifica o pouco dinamismo de grande parte da chamada área de influência. Paradoxalmente, em função disso, é possível manter maior grau de conservação do Cerrado na agricultura camponesa. Destaca-se, neste quesito, a participação ativa do relevo. O fato do alinhamento da BR-080 penetrar ondas de um relevo com grande movimentação retira de seu circuito a ação direta do agronegócio, o que, indiretamente, ajuda na preservação da vegetação do Cerrado. Contudo, a falta de dinamismo torna-se agente de desvalorização das terras, de pouca incrementação de serviços e de geração de empregos.

Por fim, convém redimensionar que o atual modelo de acumulação, baseado na junção entre capital produtivo, comercial, agrário e financeiro, tem criado a aceleração temporal, o que repercute nas pressões territoriais e nas tensões sociais. Um exemplo dessa aceleração espaço-temporal é a hipermobilidade. Esta se instrui do sistema viário, dos vários modais e também das redes infoviárias. Entretanto, capitais, commodities, operações financeiras, as mais diversas, são feitas numa extrema velocidade, não utilizando necessariamente as vias concretas como as rodovias. As vias invisíveis, por sua vez, ajudam a tensionar mais o desemprego e criar uma ebulição política. Mas não erradicam a importância do sistema viário rodoviário – ou de outro tipo. O que se tem presente é uma nova lógica da dinâmica territorial, da vida dos lugares e dos sujeitos.

Referências

ALENCASTRE, José Martins Pereira de. **Anais da Província de Goiás**. 1863. Brasília: Ed. Gráfica Ipiranga, 1979

BARAT, Josef. **A evolução dos transportes no Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE/IPEA, 1978.
_____. **Transportes e industrialização no Brasil no período 1885-1995: o caso da indústria siderúrgica**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1991. p. 13-15.

BERTRAN, P. **História da terra e do homem no Planalto Central: eco-história do Distrito Federal: do indígena ao colonizador**. Brasília: Verano, 2000.

_____. **História da terra e do homem no Planalto Central: eco-história do Distrito federal: do indígena ao colonizador**. Brasília: Solo Editores, 1994.

BERTRAN, P. **Uma introdução à história econômica do Centro-Oeste do Brasil**. Brasília: CODEPLAN; Goiânia: UCG, 1988. 148p.

BORGES, Fernando Tadeu de Miranda. **Do extrativismo à pecuária: algumas observações sobre a história econômica de Mato Grosso, 1870 a 1930**. São Paulo: Scortecci, 1991

CAMPOS JÚNIOR, P. B. **A transferência da sede da “Goiás” para Goiânia: 1954**. 1998. 155f. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 1998.

CASTELLS, M. A sociedade em rede. In: _____. **A era da informação: economia, sociedade e cultura**. v. 1, 8. ed. São Paulo: Paz e Terra, 2005.

CORRÊA, R. L. Interações espaciais. In: CASTRO, I. E. de; GOMES, P. C. C.; CORRÊA, R. L. (Org.). **Explorações geográficas: percursos no fim do século**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

_____. **Trajetórias geográficas**. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001.

CASTILLO, R. Agricultura globalizada e logística nos cerrados brasileiros. In: SILVEIRA, M. R. (Org.). **Circulação, transportes e logísticas: diferentes perspectivas**. São Paulo: Outras Expressões, 2011. Cap. 10, p. 331-354.

CASTILHO, Denis. **Modernização territorial e redes técnicas em Goiás**. 2014. Tese (Doutorado) – Instituto de Estudos Socioambientais, Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2014. p. 117-118.

DIAS, L.C. Redes: emergência e organização. In: CASTRO, I. E. et al. (Org.). **Geografia: conceitos e temas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995. p. 141-162.

PALACIN, L.; GARCIA, L. F.; AMADO, J. **História de Goiás em Documentos: I Colônia**. Goiânia: UFG, 1995.

PRADO JÚNIOR, C. **Formação do Brasil contemporâneo: colônia**. 23. ed. São Paulo: Brasiliense, 2004.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. v. 29. São Paulo: Ática, 1993.

SANTOS, Milton. **Estradas reais: introdução ao estudo dos caminhos do ouro e do diamante no Brasil**. Belo Horizonte: Estrada Real, 2001.

SAINT-HILAIRE, A. **Viagem à Província de Goiás**. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia/USP, 1975.

SILVEIRA, M. R. **A importância econômica das estradas de ferro no Brasil**. 2003. 454f. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, UNESP, Presidente Prudente, 2003.

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. 51-70, jan./jul. 2001.

Sobre os autores

Emerson Martins

Mestre em Geografia pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia do Instituto de Estudos Socioambientais - IESA, da Universidade Federal de Goiás - UFG. Especialista em Projetos Socio Ambientais e Culturais pela Universidade Federal de Goiás - UFG/IESA. e Especialista em Formação de Professores em Educação Ambiental pela Pontifícia Universidade Católica de Goiás - PUC - GO. Licenciado e Bacharel em Geografia pela Pontifícia Universidade Católica de Goiás - PUC- GO. Atualmente é membro dos grupos de pesquisa: Novas Determinações Produtivas, Regionais e Urbanas na Área do Cerrado Brasileiro IESA/UFG; Espaço Sujeito e Existência IESA/UFG; Território e Fluxos IESA/UFG. É Professor da Rede Estadual de Educação em Goiás, onde atua como pesquisador como Dinamizador Interdisciplinar. Exerceu a Função de Professor Orientador no Programa Escola Aberta na Secretaria Municipal de Educação, e na Formação de Professores do Projovem Municipal. Tem experiência na área de Geografia humana, atuando principalmente nos seguintes temas: geografia populacional, geografia dos transportes, geografia regional, educação ambiental, inclusão de jovens e adultos, estudos da BNCC.

Lattes: <http://lattes.cnpq.br/5649019836658925>

Alex Tristão de Santana

Doutor em Geografia pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia do Instituto de Estudos Socioambientais - IESA, da Universidade Federal de Goiás - UFG. Mestre em Geografia pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Goiás - UFG/Regional Catalão. Licenciado e Bacharel em Geografia pela Universidade Federal de Goiás - UFG/Regional Catalão. Atualmente é professor do Instituto Federal Goiano - IFGoiano/Campus Trindade. Membro da diretoria da Associação dos Geógrafos Brasileiros - AGB - Seção Goiânia (2016 - 2018). Membro do grupo de Pesquisa "Espaço, Sujeito e Existência". Tem experiência na área de Geografia humana, atuando principalmente nos seguintes temas: geografia urbana, geografia dos transportes, geografia regional, geografia do trabalho, educação ambiental e inclusão social.

Lattes: <http://lattes.cnpq.br/5874099370180131>

João Batista de Deus

Possui graduação em Geografia pela Universidade Federal de Goiás (1990), mestrado em Geografia (Geografia Humana) pela Universidade de São Paulo (1996) e doutorado em Geografia (Geografia Humana) pela Universidade de São Paulo (2002). Atualmente é Professor da Universidade Federal de Goiás. Tem experiência na área de Geografia, com ênfase em Geografia Urbana e Regional, atuando principalmente nos seguintes temas: planejamento urbano, geografia urbana, espaço urbano, cidade média e urbanização.

Lattes: <http://lattes.cnpq.br/9234464036124624>

Adão Francisco de Oliveira

Doutor em Geografia em 2011 pelo Instituto de Estudos Sócio Ambientais (IESA) da UFG. Graduado em História pela Universidade Federal de Goiás (1996) e mestre em Sociologia pela Universidade Federal de Goiás (2002). É Professor da Graduação e do Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFT de Porto Nacional. Foi coordenador do Mestrado em Geografia entre setembro de 2014 e fevereiro de 2015. Foi Secretário de Educação, Juventude e Esportes do Tocantins de 02 de janeiro de 2015 a 16 de junho de 2016, tendo acumulado por 5 meses (de janeiro a maio de 2015) o cargo de Secretário de Estado da Cultura do Tocantins. Exerceu o cargo de Assessor de Relações Institucionais da Reitoria da UFT de junho de 2012 a agosto de 2014. Foi professor da UFT entre abril de 2008 e julho de 2010, onde ocupou os cargos de Diretor de Pesquisa Institucional e Assessor de Pós-Graduação, coordenou curso de Pós-Graduação Lato Sensu e realizou pesquisas e consultorias a partir da Pró-Reitoria de Pesquisa. Em Goiás, foi professor da UEG entre 2000 e 2007. Tem experiência nas áreas de Geografia Urbana e Regional e Sociologia Urbana, atuando principalmente nos temas de Planejamento e

Gestão do Território e Desenvolvimento da Educação. Foi pesquisador do Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia (INCT) Observatório das Metrôpoles - núcleo Goiânia entre 2002 e 2013 e coordena o OPTE - Observatório de Políticas Territoriais e Educacionais. É organizador dos seguintes livros: "Cidades Sustentáveis: políticas públicas para o desenvolvimento"; "Educação na Alternância: cidadania e inclusão social no meio rural brasileiro"; "Educação, Democracia e Gestão Escolar: gestão democrática"; "Educação, Democracia e Gestão Escolar: temas contemporâneos"; e "Fronteiras da Educação: desigualdades, tecnologias e políticas".

Lattes: <http://lattes.cnpq.br/1004949833281107>

Valdivino Borges de Lima

Possui graduação em Geografia pela Universidade Federal de Goiás (1986) e mestrado em Geografia pela Universidade Federal de Uberlândia (2003). Doutorado em Geografia pelo Instituto de Estudos Socioambientais (IESA) da Universidade Federal de Goiás (2015). Atualmente é professor Adjunto do Curso de Geografia da Universidade Federal de Goiás/Regional Catalão. Tem experiência na área de Geografia, com ênfase em Geografia Humana, atuando principalmente nos seguintes temas: livro didático - cartografia, urbanização - formação de subcentros, mineração - urbanização, industrialização - urbanização e ferrovia-desenvolvimento urbanos-imigrantes. Atualmente é professor das disciplinas Formação Sócioespacial, Formação do Território Brasileiro, Geografia e Indústria e Coordenador do Curso de Especialização em Geografia do Brasil.

Lattes: <http://lattes.cnpq.br/5684303523257588>

Recebido em Março de 2019.

Aceito para publicação em Abril de 2019.